


## Sommaire

<b>1</b>	<b>Introduction .....</b>	<b>8</b>
<b>2</b>	<b>Contexte et historique .....</b>	<b>9</b>
2.1	Evolution du contexte et contraintes politiques .....	9
2.2	L'Union Européenne et la Région Méditerranée .....	9
2.3	Le dialogue sur la politique de transport Euro-Méditerranéenne 2001-2006.....	10
2.4	La future stratégie 2007-2013.....	11
<b>3</b>	<b>Vers un système Euro-Méditerranéen de transport intégré.....</b>	<b>14</b>
3.1	Transport maritime et ports.....	14
3.1.1	Améliorer l'efficacité des ports .....	14
3.1.2	Les réformes du secteur des transports maritimes.....	15
3.1.3	Les réforme des règles de sécurité et de sûreté .....	15
3.1.4	Les outils technologiques.....	16
3.2	Transport routier : harmonisation du transport international de marchandises .....	17
3.3	Transport ferroviaire: interopérabilité et réforme structurelle.....	18
3.4	Aviation civile : ouverture des marchés et amélioration de la sécurité et la durabilité du transport aérien .....	19
3.4.1	Ouvrir le marché du transport aérien.....	19
3.4.2	Un transport aérien plus sûr et plus sécurisé .....	19
3.4.3	La gestion du trafic aérien.....	20
3.5	Développement de services multimodaux intégrés.....	20
<b>4</b>	<b>Un réseau méditerranéen d'infrastructures de transport pour favoriser l'intégration et la cohésion .....</b>	<b>21</b>
4.1	Le rôle et les évolutions de l'investissement en infrastructures.....	21
4.2	L'évaluation et la définition des priorités .....	22
<b>5</b>	<b>Vers un système de transport durable méditerranéen.....</b>	<b>25</b>
5.1	Questions environnementales .....	25
5.2	Questions socio-économiques.....	26
5.3	Questions relatives à la sécurité et la sûreté .....	26
5.4	Le renforcement des capacités institutionnelles et organisationnelles .....	27
5.5	Le défi du financement .....	28
5.5.1	Le rôle de l'instrument Européen de Voisinage et de Partenariat.....	28
5.5.2	Le rôle des partenariats public-privé .....	28
5.5.3	Le rôle de la coordination entre les institutions financières .....	30
<b>6</b>	<b>Suivi de la mise en œuvre du PART .....</b>	<b>31</b>
6.1	Le cadre-clé du Forum Euro-Méditerranéen des Transports .....	31
6.2	Mise en place d'un nouveau groupe de travail thématique .....	31
6.2.1	Agenda sur les questions réglementaires .....	31
6.2.2	Agenda sur les infrastructures.....	32
6.3	Vers un centre Euro-Méditerranéen de connaissances .....	33
<b>7</b>	<b>Annexe A. Priorités en matière d'infrastructures dans le rapport du GHN 34</b>	
<b>8</b>	<b>Annexe B. Matrice des Actions .....</b>	<b>37</b>



Ce document a été réalisé avec l'aide de l'Union européenne.  
Le contenu de ce document relève de la seule responsabilité du Projet EuroMed  
Transport Contrat Principal et ne peut en aucun cas être considéré comme reflétant la  
position de l'Union européenne.

© Commission européenne, 2007

Reproduction is authorised provided the source is acknowledged.

## RESUME

Un système de transport efficace est une condition nécessaire et importante pour la croissance économique et l'intégration dans la Méditerranée. Le présent plan d'action régional de transport (PART) pour la période 2007-2013, a été sollicité par la conférence ministérielle Euro-Méditerranéenne de Marrakech et cible les pays Méditerranéens membres du partenariat Euro-Méditerranéen. Ce plan est une tentative pour intensifier la coopération avec et dans la région méditerranéenne en matière de transport.

Le PART comprend une série d'actions dans différents secteurs du transport (maritime, routier, ferroviaire et aviation civile) et vise principalement la réforme de la réglementation (institutionnelle) ainsi que la planification et la mise en œuvre du réseau d'infrastructure.

- Plusieurs de ces actions (et surtout celles relatives à la réforme de la réglementation) doivent être mises en œuvre au niveau national mais supervisées au niveau multilatéral dans le cadre du Forum Euro-Méditerranéen des Transports et avec l'appui technique de la Commission Européenne dans le cadre des projets régionaux EuroMed en cours et futurs (SAFEMED, autoroutes de la mer, GNSS et projet EuroMed Aviation) ou de l'assistance technique et des programmes de jumelage au niveau bilatéral.
- Les actions relatives à l'infrastructure envisagent la spécification détaillée des projets sur les principaux axes de transport reliant les Pays Méditerranéens entre eux et/ ou avec l'UE (annexe A), en prévision des décisions d'investissement au niveau multilatéral. Les projets mentionnés dans l'annexe A ne sont pas arrêtés. La liste est provisoire, basée sur les recommandations du Groupe de Haut Niveau. Elle sera encore discutée avec les pays en vue de définir et d'adopter un réseau de transport régional Euro-Méditerranéen.

Les actions proposées dans le PART doivent être mises en œuvre à court terme, i.e. d'ici 2009, ou à moyen terme, i.e. d'ici 2013. Toutes les actions ne sont pas appropriées à tous les pays de la même manière. L'annexe B résume la situation dans chaque pays.

D'une manière analytique, le PART 2007-2013 prévoit les actions suivantes (le numéro entre parenthèses correspond à la numérotation des actions dans le texte principal).



---

## Généralités

Il est essentiel que la planification et la politique de transport soient mieux coordonnées entre leurs divers niveaux, et plus précisément entre les schémas directeurs nationaux ou les stratégies de transport, les plans d'actions PEV et le partenariat Euro-Méditerranéen. Les actions proposées dans le PART devraient ainsi être adaptées aux besoins nationaux et inscrites dans les stratégies nationales de transport et/ou, lorsque cela sera indiqué, dans les plans d'action de la PEV. [1]

## Transport maritime

### **Exécution à court terme**

Les Pays Méditerranéens partenaires sont encouragés à :

- Adopter des mesures au niveau national pour réduire le temps d'immobilisation dans les terminaux des conteneurs avec le soutien du projet EuroMed des autoroutes de la mer (AdM). Ces dispositions devraient être utilisées par les autorités gestionnaires des ports comme base d'objectif dans leurs plans d'activités annuels. [4]
- Introduire les recommandations de la Convention OMI-FAL sur les formalités normalisées de déclarations d'arrivée et/ou de départ des navires dans les ports, afin que les documents des navires soient acceptés de façon équivalente dans l'ensemble des ports de la région. Un appui technique dans ce domaine sera apporté par le projet EuroMed AdM. [5]
- Evaluer la performance des réformes relatives à la concurrence dans le secteur du transport maritime national et adopter des recommandations visant à l'élimination des facteurs de distorsion de concurrence. Le groupe de travail « Transports maritimes » du Forum Euro-Méditerranéen des Transports est appelé à superviser cette activité. La CE devrait apporter une expertise externe en cas de besoin. [6]

L'Agence Européenne de Sécurité Maritime (AESM) est appelée à examiner les voies de coopération avec les Pays Méditerranéens et à définir, sur cette base, des domaines concrets d'application. [8]

### **Exécution à moyen terme**

Les Pays Méditerranéens sont invités à :

- Œuvrer dans le sens d'une répartition des fonctions de gestion des ports et des terminaux d'une part et de régulation d'autre part entre des agences autonomes différentes. La gestion des ports et terminaux devrait être décentralisée, par exemple sous forme de concessions au secteur privé. Le concept de la communauté portuaire devrait être mis en place dans chaque port. La Commission Européenne est invitée à soutenir les transferts de savoir-faire, à travers notamment les activités de jumelage et la diffusion des meilleures pratiques. [2]
- Poursuivre les travaux de simplification des procédures douanières conformément aux recommandations de la Conférence EuroMed des ministres du Commerce (recommandations de Palerme), en prenant en compte les engagements pris dans le cadre SAFE de l'OMD des normes pour sécuriser et faciliter le commerce mondial ainsi que, lorsqu'ils peuvent être appliqués, ceux arrêtés dans le cadre des plans

d'action de la PEV. Un appui technique sera fourni dans ce domaine par le projet EuroMed AdM. **[3]**

- Evaluer et, lorsque cela est possible, mettre en œuvre des systèmes VTS/VTMIS dans les principaux ports méditerranéens ainsi qu'assurer la coordination des solutions technologiques entre ports voisins et zones côtières. L'expertise acquise par l'AESM et SAFEMED dans ce domaine ainsi que sur l'utilisation des TIC (y compris GNSS) pour l'amélioration de l'efficacité des interfaces mer/terre devrait être exploitée de façon appropriée. **[9]**

S'agissant des conventions internationales et étant donné la forte nécessité de renforcer la sécurité et la sûreté maritimes, priorité devrait être accordée à une pleine application des exigences de sécurité et de sûreté des réglementations OMI/OIT. Le règlement sur la sûreté ISPS devrait être appliqué de manière efficace aussi bien par l'État du pavillon que par l'État du port en conformité avec les recommandations et avec le soutien technique du projet SAFEMED. Idéalement, cet alignement devrait être atteint en 2008. L'objectif à moyen terme (2013) vise à retirer les Pays Méditerranéens de la liste noire et à atteindre le taux d'inspections du Mémoire de Paris. **[7]**

### Transport routier

#### **Exécution à court terme**

Un groupe de travail méditerranéen réunissant des fonctionnaires des administrations routières nationales devrait être constitué par le Forum Euro-Méditerranéen des Transports afin d'évaluer l'adhésion à un certain nombre d'accords-clés ONU/ECE et d'identifier les mesures de mise en œuvre de ces accords. Le groupe de travail devrait préparer également des recommandations de libéralisation et d'harmonisation progressives du transport routier international. **[10]**


Le groupe de travail sur le transport routier examinera également les réformes nécessaires du transport de ce secteur. Il examinera en particulier les moyens de réformer le secteur du transport routier de marchandises et de voyageurs afin d'accroître la professionnalisation des conducteurs (au moyen de contrôles stricts et réguliers) et des opérateurs (en mettant en place un système de licences), ainsi que l'état technique des véhicules (avec des contrôles des véhicules et des mesures complémentaires de modernisation du parc automobile). Il est recommandé de rendre ces contrôles obligatoires en 2009 pour les opérateurs intervenant dans les transports internationaux. **[11]**

### Transport ferroviaire

#### **Exécution à court terme**

Afin d'accroître l'attractivité du transport ferroviaire, les Pays Méditerranéens sont invités à préparer un document stratégique sur l'avenir de leur secteur national, en mettant l'accent sur le transport de marchandises. Ces documents stratégiques devraient être présentés et discutés au sein du nouveau groupe de travail constitué par le Forum Euro-Méditerranéen des Transports sur « les infrastructures et les questions réglementaires ». **[13]**

#### **Exécution à moyen terme**



---

L'accroissement de l'attractivité du transport ferroviaire à long terme nécessitera des investissements en infrastructure et une réforme structurelle. A moyen terme, i.e. d'ici 2013, les Pays Méditerranéens sont invités à :

- Elaborer un calendrier et un plan de financement sur les investissements en infrastructure qui concernent entre autres l'interopérabilité, la rénovation du matériel roulant, l'électrification et les systèmes de signalisation. **[12]**
- Engager une réforme structurelle de leur secteur ferroviaire en commençant par réaliser une séparation appropriée entre la gestion des infrastructures et celle des opérations. Ceci implique que l'accès aux infrastructures ferroviaires (octroi de licences aux entreprises, attribution des sillons, détermination des charges) soit décidé de façon indépendante de toute entreprise ferroviaire. **[13]**

### Aviation civile

#### **Exécution à court terme**

La viabilité durable du secteur de transport aérien dans la région nécessite que les Pays Méditerranéens introduisent dans leur législation les mêmes règles que celles des réglementations internationales et européennes régissant l'aviation civile (réglementations CE/AESA et JAA). A cette fin, l'Agence Européenne de Sécurité Aérienne (AESA) est invitée à définir et à élaborer pour 2009 des domaines concrets de coopération avec les Pays Méditerranéens. **[15]**

#### **Exécution à moyen terme**

Les Pays Méditerranéens sont invités à :

- Evaluer les champs de réforme des législations nationales du secteur de l'aviation afin de faciliter notamment l'ouverture des marchés à la concurrence, y compris selon le cas à autoriser les compagnies nationales à y participer. Cette action est particulièrement importante dans une perspective de participation à l'Espace Aérien Commun Européen (EACE). Un appui technique à cet effet sera fourni par le projet EuroMed Aviation, qui travaille sur l'élaboration d'une feuille de route en vue de la mise en place d'un Espace Aérien Commun Euro-Méditerranéen (EACEM) en 2010. **[14]**
- Introduire des dispositions régionales transfrontalières en matière d'enquêtes sur les accidents et incidents aériens, et renforcer leurs capacités d'inspections de sécurité. Concernant la sûreté aérienne, les pays méditerranéens sont appelés à s'aligner sur l'acquis de l'EACE en ce qui concerne les fonctions de régulation et les mécanismes de contrôle, et à renforcer la capacité de contrôle des autorités compétentes. Le groupe de travail « transport aérien » du Forum Euro-méditerranéen des Transports devrait assurer la coordination des échanges d'informations **[16]**

### Transport multimodal

Trois points sont particulièrement pertinents en ce qui concerne le transport multimodal :

- Développer le niveau professionnel de l'industrie de transport des marchandises. **[11]**
- Encourager la mise en œuvre de solutions intégrées TIC pour la localisation, la sécurité et autres échanges électroniques de données pour le commerce et le transport à travers les modes et particulièrement lorsqu'il s'agit de la traversée des frontières et transferts modaux (ports, gares). **[9]**

- Promouvoir le développement de plateformes logistiques qui assurent la promotion de l'interopérabilité.

A propos de ce dernier aspect, les plans futurs pour le développement des plateformes logistiques en Méditerranée devraient prendre en considération les résultats de l'étude de la BEI sur ce sujet qui sera terminée mi 2007. [17]

### Réseau d'infrastructure pour le transport


#### **Exécution à court terme**

La Commission Européenne est invitée à :

- Organiser une réunion de coordination ou une série de réunions entre les diverses institutions financières internationales (IFI) actives dans la région méditerranéenne, et notamment dans le cadre du Memorandum d'accord (MA) sur la coopération dans la région MEDA signé entre la CE, la Banque Européenne d'Investissements et la Banque Mondiale. Le but de ces réunions, qui se tiendront en 2007 et 2008 et seront présidées par la CE, devrait être de conduire à la mise en place d'un groupe de pilotage des infrastructures facilitant la coordination des priorités régionales de transport en conformité avec les stratégies définies par les autorités nationales. La possibilité d'un mécanisme de préparation des projets devrait être étudiée par ailleurs, ce mécanisme prenant en charge le financement de l'assistance technique pour la préparation des projets afin de rendre négociables en banque les investissements éventuels. [31]
- réaliser une micro-étude d'évaluation des opportunités et des risques des PPP dans la région méditerranéenne. L'étude décrira la situation actuelle, en mettant en exergue les possibilités et les obstacles légaux, et établira une liste des PPP en transports déjà mis en œuvre dans la région. L'étude rendra public les projets présentant un potentiel de mise en œuvre sous forme de PPP et fera le lien avec les institutions financières internationales (IFI) et les investisseurs privés actifs dans la région Méditerranée afin d'évaluer leur intérêt à participer au financement de ces projets. [30]

Les Pays Méditerranéens sont invités à :

- Constituer un réseau d'experts en transport pour collaborer en matière de collecte et d'analyse régulières de données sur les transports, et de tenir à jour une base de données commune sur la demande, les données SIG du réseau, ainsi que des scénarios communs de prévision pour la Méditerranée. Un tel réseau existe déjà dans le cadre du CETMO pour l'ouest de la Méditerranée, et il devrait être étendu en 2007 et 2008 afin d'inclure des représentants de pays de l'est de la Méditerranée. [18] *Dans l'hypothèse d'une mise en place dans ce délai d'un secrétariat permanent de soutien aux activités du Forum Euro-Méditerranéen des Transports (voir action 34), les deux actions devraient être liées entre elles.*
- Prendre les dispositions nécessaires en vue de réaliser les projets identifiés à titre provisoire par le Groupe de Haut Niveau (GHN) comme priorités à court terme (voir annexe A), ainsi que tout autre projet le long des axes du GHN et identifié comme prioritaire par le nouveau groupe de travail sur « les infrastructures et les questions réglementaires » du Forum Euro-Méditerranéen des Transports. Tous les projets approuvés devraient faire systématiquement l'objet d'évaluations par le biais d'études complètes de faisabilité. La Commission Européenne encourage et soutient la réalisation de projets transfrontaliers visant à compléter l'intégration physique des Pays Euro-Méditerranéens. [19]



---

Ces priorités devraient aussi fournir une base de référence pour le financement des études de faisabilité et autres études par le Fonds d'Investissement pour le Voisinage (FIV). [29]

### **Exécution à moyen terme**

Les Pays Méditerranéens sont invités à :

- Soumettre les projets identifiés par le GHN en tant que priorités à long terme (à démarrer après 2010) à des études de pré-faisabilité en prévision de la revue des priorités du GHN en 2010. Envisager les propositions alternatives sur les axes prioritaires pour les projets présentant, selon les études de pré-faisabilité, un faible degré d'adéquation. Les études de pré-faisabilité pour toutes les priorités à long terme devraient être achevées d'ici 2010 et devraient être suivies par des études complètes de faisabilité d'ici 2013. [20]
- Faciliter, dans la mesure du possible et le cas échéant, une mise en œuvre réussie des deux premiers projets pilotes d'autoroutes de la mer en 2008 et 2009, et prendre en considération leur approche, et reproduire leurs meilleures pratiques pour les futurs projets d'autoroutes de la mer à mettre en place en 2010-2013. [21]

### Vers un développement durable du transport: principes-clés

Les actions suivantes concernent les principes qui s'appliquent horizontalement à travers les modes et les secteurs de transport et qui concernent la planification politique et l'estimation de l'infrastructure. Ceci s'applique aux activités entreprises au niveau national et aux activités et projets appuyés par la Commission Européenne.

#### **En ce qui concerne l'environnement**

Des évaluations stratégiques d'environnement et des études d'impact environnemental doivent être conduites dans tous les plans, programmes et projets pertinents concernant les transports et particulièrement en ce qui concerne les infrastructures, la gestion et les opérations portuaires. [22]

Dans le but d'élargir le pool d'expertise environnementale disponible aux Pays Méditerranéens en matière de transport, il est recommandé de renforcer cette expertise au sein des Ministères nationaux de transport, par exemple, en mettant en place des services spécialisés en environnement. [23]

#### **En ce qui concerne l'infrastructure de transport**

Les évaluations des besoins futurs en infrastructures ou les études de faisabilité devraient comporter une évaluation des risques et une stratégie de gestion appuyée sur des scénarios de développement socio-économique. [24]

Il est important de rappeler les objectifs en matière d'accessibilité et d'obligations de service public dans la planification des transports. S'agissant des investissements en infrastructure, il importe d'assurer les liens organiques entre toutes les nouvelles infrastructures sur les axes transnationaux et les réseaux nationaux. [25]

#### **En ce qui concerne la sécurité**

Sous réserve des actions prises pour les autres modes de transport, les questions de sécurité devraient être intégrées à la conception, à la construction et au fonctionnement de toute liaison ou nœud routier à venir ainsi qu'à la modernisation des liaisons existantes, en suivant les normes établies dans les meilleures pratiques internationales. [26]

Les Pays Méditerranéens devraient poursuivre leur collaboration avec les projets EuroMed GNSS et travailler en liaison avec le Bureau GALILEO de Coopération Euro-Méditerranéenne (GEMCO). Ils devraient également suivre en rapport avec la Commission européenne les progrès et opportunités liés à la mise en place progressive des services européens GNSS dans la région à partir de 2011. [27]

### Questions institutionnelles

Les programmes de formation, de jumelage et d'échange visant à améliorer les capacités institutionnelles devraient se poursuivre sur les 5 années à venir et être élargis au moyen de séminaires de gestion afin d'apporter une assistance à la réforme organisationnelle des administrations de transport, au maintien des capacités institutionnelles et au renforcement des connaissances. Les Pays Méditerranéens sont invités à proposer des activités en rapport avec ce qui précède dans le cadre de l'instrument TAIEX. [28]

### Superviser la mise en œuvre du PART

Le Forum Euro-Méditerranéen des Transports, principale plateforme de discussion, supervision et mise à jour régulière du PART, devrait produire un rapport d'activité à mi-parcours du PART fin 2009 et un rapport final à la mi-2013. En raison des limites en capacités administratives du Forum, la Commission européenne devrait, en qualité de secrétariat du Forum, continuer à fournir l'appui nécessaire pour la préparation des rapports et des mises à jour. [32]

Afin de remplir son rôle de supervision dans la mise en œuvre des axes transnationaux en Méditerranée, le Forum Euro-Méditerranéen des Transports est invité à mettre en place en 2007 un nouveau groupe de travail thématique chargé des infrastructures pour tous les modes de transport et des questions réglementaires pour les transports terrestres. Ce groupe de travail devrait traiter de la multimodalité en mettant l'accent sur les principaux axes méditerranéens de transport tout en prenant en considération le réseau de transport élargi. Il devrait en outre coordonner ses travaux avec ceux des autres groupes de travail du Forum. La Commission européenne devrait fournir son appui organisationnel et financier au fonctionnement de ces groupes de travail. [33]

La Commission est invitée à envisager la mise en place et le fonctionnement d'un secrétariat permanent sur les transports méditerranéens afin d'appuyer le Forum Euro-Méditerranéen des Transports à travers la collecte et l'analyse systématiques des données pertinentes et la mise à disposition de l'expertise (voir également l'action 18). Ce secrétariat devrait idéalement comporter deux champs de programme respectivement pour l'ouest et l'est de la Méditerranée, pour tenir compte des différences entre les deux sous-régions en termes d'opportunités et d'enjeux d'une part, et d'évolutions dans les structures institutionnelles de la coopération régionale d'autre part. Un plan de faisabilité sur l'établissement d'un tel secrétariat permanent devrait être achevé fin 2007 et tenir compte des expériences capitalisées par le CETMO dans l'ouest de la Méditerranée. [34]



---

# 1 Introduction

En 2005, dix ans après le lancement du partenariat Euro-Méditerranéen, connu aussi sous le nom du processus de Barcelone, la première Conférence Ministérielle Euro-Méditerranéenne sur le transport a eu lieu à Marrakech. A cette occasion, les ministres du transport des pays de l'UE et de la Méditerranée ont appelé à l'intensification de la coopération avec et dans la région méditerranéenne dans le domaine du transport. Afin de réaliser cela, ils ont mandaté le Forum Euro-Méditerranéen des Transports qui comprend des fonctionnaires de l'administration publique des Pays Méditerranéens, des représentants de la Commission européenne ainsi que des représentants d'autres organisations et institutions internationales, pour produire un plan d'action régional quinquennal en matière de transport (PART) couvrant la période 2007 - 2013.

Ce document répond à cet objectif et est structuré de la manière suivante:

**Le chapitre 2** discute du contexte et de l'historique politique du PART 2007-2013 comme défini dans la stratégie Euro-Méditerranéenne et dans la Politique Européenne de Voisinage.

**Les chapitres 3 à 5** passent en revue les actions de ce plan. Trois types d'actions sont proposés:

- Des actions qui concernent la réforme de la réglementation et des institutions qui sont pertinentes pour la consolidation d'un système Euro-Méditerranéen intégré de transport (chapitre 3);
- Les actions qui concernent l'infrastructure (chapitre 4);
- Les mesures horizontales qui assurent le développement durable du transport (chapitre 5).

**Le chapitre 6** propose un cadre pour la supervision de la mise en œuvre du PART sur les 5 ans à venir.

**L'annexe A** présente les priorités en matière d'infrastructure sous forme de tableau et **l'annexe B** résume la situation des différents Pays Méditerranéens par rapport aux différentes actions proposées par ce plan.

## 2 Contexte et historique

### 2.1 Evolution du contexte et contraintes politiques

Il existe un engagement ferme dans la région méditerranéenne pour avancer vers la stabilité et la prospérité. Dans le cadre du contexte actuel de la mondialisation caractérisé par des modèles commerciaux qui évoluent très rapidement, les Pays Méditerranéens ont entamé des réformes économiques structurelles profondes et un processus de transformation sur les plans démocratique et politique.

On reconnaît que les partenaires méditerranéens ont fourni d'importants efforts pour le développement de l'infrastructure des transports, l'établissement de mécanismes transfrontières et les réformes sectorielles. D'autres efforts devraient être consentis pour une meilleure intégration physique et économique de la région Euro-Méditerranéenne. La zone Euro-Méditerranéenne de libre échange aborde ce défi et offre l'occasion de consolider et d'accélérer la croissance économique. Les Pays Méditerranéens et l'Union européenne peuvent tous tirer des profits d'une zone commune d'intégration économique qui peut être renforcée par la coopération dans d'autres domaines politiques. Ceci nécessite l'engagement des deux parties.


L'intégration économique ne sera jamais complètement réalisée sans un système de transport qui fonctionne bien. Un système de transport multimodal bien intégré est une condition préalable: les pays dont le secteur de transport est capable de gérer les flux de transport à logistique complexe seront en mesure de profiter au mieux à l'avenir des opportunités offertes par la mondialisation et par les accords de libre échange. Pour que l'UE participe à la croissance dynamique de la région méditerranéenne, il est en outre important d'étendre les réseaux transeuropéens vers les pays voisins.

Pour arriver avec succès à l'intégration du transport, il est primordial d'avoir des cadres réglementaires cohérents encourageant, entre autres, des services portuaires et de trafic aérien compétitifs, le développement d'un transport routier professionnel et un transport de marchandises efficace ainsi que des réformes ferroviaires réussies. Ces réformes sont une partie de l'adaptation économique continue au niveau national et doivent être complétées au niveau régional de façon à encourager et faciliter le flux libre des marchandises et des personnes dans la région méditerranéenne.

### 2.2 L'Union Européenne et la Région Méditerranée

Le processus de Barcelone, qui a été lancé par les ministres Euro-Méditerranéens des affaires étrangères en novembre 1995 a formé une alliance innovatrice basée sur les principes de la propriété conjointe, le dialogue et la coopération. Le partenariat a été piloté par une volonté politique commune pour construire conjointement un espace de paix, de sécurité et de prospérité partagée. Il a réussi à créer des liens politiques et institutionnels à long terme entre l'Europe et ses partenaires méditerranéens ; à établir le fondement du libre échange et à soutenir les partenaires méditerranéens dans leurs efforts de réforme. La priorité du processus de Barcelone consiste à développer la dimension régionale du partenariat entre l'Europe et le sud de la Méditerranée. L'Union Européenne a approfondi sa coopération avec la Méditerranée et le Moyen-Orient à travers la Politique Européenne de Voisinage (PEV) lancée en 2003. La PEV complète et renforce le processus de Barcelone à travers des plans d'action convenus bilatéralement avec les pays partenaires.

En 2004 deux partenaires méditerranéens, Chypre et Malte, ont accédé à l'Union européenne. Aujourd'hui, le partenariat Euro-Méditerranéen comprend 37 membres: 27 Etats membres de l'UE et 10 partenaires méditerranéens. Les 10 pays méditerranéens concernés sont : l'Algérie, l'Égypte, Israël, la Jordanie, le Liban, le Maroc, l'Autorité Palestinienne, la Syrie, la Tunisie et la Turquie (en tant que pays candidat). La Libye a le statut d'observateur depuis 1999.



---

En 2005, le 10ème anniversaire du processus de Barcelone a été célébré en adoptant une déclaration sur une vision commune et un programme de travail quinquennal qui vise à renforcer les relations et à relever les difficiles défis futurs.<sup>1</sup> Le programme de travail comprend des suggestions d'une grande envergure pour relever les défis comme le terrorisme, la réforme politique et économique ainsi que la migration. Il est aussi évident que le processus de Barcelone est un forum unique de discussion pour traiter des problèmes transnationaux et régionaux comme les interconnexions de transport.

La Politique Européenne de Voisinage complète et se base sur le partenariat Euro-Méditerranéen. La PEV est une politique qui vise à rapprocher de l'UE ses voisins de l'Est et du Sud, facilitant leur participation au marché interne de l'UE et construisant une zone de libre échange. Les relations entre l'UE et les Pays Méditerranéens se basent sur des engagements fermes envers des valeurs partagées et des réformes politiques, économiques et institutionnelles. L'UE et ses voisins ont mutuellement convenu de plans d'action qui définissent des objectifs ambitieux sur la base de la propriété conjointe, d'intérêts communs et de valeurs partagées, d'engagements réciproques et de différenciation. Douze Plans d'action bilatéraux PEV ont été jusque là agréés. Dans la région Méditerranée, ces accords incluent le Maroc, la Tunisie, la Jordanie, l'Autorité Palestinienne, Israël, le Liban et l'Égypte. Les plans d'action appuient la mise en œuvre des plans nationaux et des programmes de réforme dans les domaines politique, économique, social et institutionnel. Dans le secteur du transport, les plans d'action PEV se concentrent sur des mesures conçues pour améliorer la sûreté, la sécurité et l'efficacité des opérations de transport ainsi que le développement d'un réseau de transport efficace. Les plans d'actions mettent en exergue le besoin d'appliquer ces mesures au niveau régional. L'adoption du PART renforcera ce processus.

Les accords d'association et les plans d'action PEV contribueront au développement de la relation de l'UE avec les pays individuellement et avec la région méditerranéenne en général. Dans le but d'appuyer la mise en œuvre des programmes de réformes internes des partenaires ainsi que le programme et les plans d'action quinquennaux de Barcelone, La Communauté offre son assistance à travers l'Instrument Européen de Voisinage et de Partenariat (IEVP). L'IEVP a succédé au programme MEDA en 2007. Il fournit un appui financier à la coopération transfrontalière et transnationale, en plus de la coopération bilatérale et régionale.

La Turquie représente un cas spécial dans ce contexte. Un partenariat d'adhésion avec la Turquie a été adopté par le Conseil de l'UE en mars 2001. En décembre 2004, le Conseil Européen a conclu que la Turquie remplit suffisamment les critères politiques de Copenhague pour l'ouverture des négociations d'adhésion. Les négociations ont commencé le 03 octobre 2005 lorsque le Conseil a adopté un cadre de négociation. La Turquie bénéficie d'un instrument spécial pour l'aide financière de préadhésion pour l'assister à satisfaire aux critères d'adhésion à l'UE.

### 2.3 2.3 Le dialogue sur la politique de transport Euro-Méditerranéenne 2001-2006

Dans la région méditerranéenne, un dialogue régulier et intensif a été établi à travers le Forum Euro-Méditerranéen des Transports et ses groupes de travail sous l'égide du processus de Barcelone. La stratégie du Forum pour le développement d'un système de transport Euro-Méditerranéen intégré est décrite dans le Livre Bleu.<sup>2</sup> De plus, les Pays Méditerranéens ont participé au Groupe de Haut Niveau sur *l'extension des principaux axes de transport Transeuropéens aux régions et pays voisins*, présidé par l'ancien Vice-président de la Commission Loyola de Palacio.<sup>3</sup> Le Livre Bleu et le rapport du Groupe de Haut Niveau ont été tous les deux finalisés en 2005.

---

<sup>1</sup>Programme de travail quinquennal, Sommet Euro-Méditerranéen 2005 ([www.euromedbarcelona.org](http://www.euromedbarcelona.org))

<sup>2</sup>Projet EuroMed Transport (2005), Livre Bleu; Vers un système intégré de transport euroméditerranéen

<sup>3</sup>Commission Européenne (2005), Des réseaux pour la paix et le développement- Extension des grands axes transeuropéens de transport vers les pays et régions voisins, Bruxelles

Les recommandations du Livre Bleu et du rapport du GHN pour la promotion de la réforme du secteur de transport et le développement du réseau ont été adoptées par la Conférence ministérielle euro-méditerranéenne sur les transports de Marrakech en décembre 2005. La Conférence a demandé au Forum d'élaborer un Plan d'Action Régional de Transport indiquant les priorités à court et moyen termes pour faire progresser les recommandations du Livre Bleu et du rapport du GHN. En plus du Livre Bleu et du rapport du Groupe de Haut Niveau, le PART est censé prendre en compte la PEV ainsi que les résultats des études et des analyses précédentes effectuées sur le(s) système (s) de transport méditerranéen durant les cinq dernières années. De manière analytique, le PART se base sur :

- Les priorités de transport identifiées dans les plans d'action bilatéraux signés entre l'UE et les différents Pays Méditerranéens dans le cadre du partenariat Euro-Méditerranéen ou de la Politique européenne de voisinage.
- Les résultats du projet-cadre euro-méditerranéen sur les transports (2003-2007) financé par l'Union Européenne et se rapportant au développement de la politique de transport y compris le renforcement des compétences institutionnelles et les besoins en matière d'infrastructure. Le projet EuroMed a identifié 50 mesures institutionnelles/politiques en tant que points d'action prioritaires.
- Les conclusions des projets stratégiques régionaux additionnels sur une large gamme de questions couvrant la sûreté et la sécurité maritimes (SAFEMED), l'aviation (EuroMed Aviation), les autoroutes de la mer (MEDA MoS), les plateformes logistiques ainsi que les systèmes globaux de navigation par satellite (GNSS I). Ces projets continueront à apporter leur appui technique aux Pays Méditerranéens en ce qui concerne la mise en œuvre de plusieurs actions du PART.
- Les résultats des projets INCO-MED, MEDA-TEN-T, DESTIN et REG-MED qui ont touché le développement de l'infrastructure et les mesures de facilitation du transport.

L'UE a la ferme intention de renforcer et d'étendre au maximum ses liaisons de transport avec la région méditerranéenne. Début 2007, la Commission a adopté un document intitulé « Lignes directrices concernant les transports en Europe et dans les pays voisins »,<sup>4</sup> dans lequel elle a approuvé les recommandations du Groupe de Haut Niveau se rapportant aux principaux axes de transport transnationaux et une série de mesures horizontales visant à la suppression des goulots d'étranglement administratifs et organisationnels le long des axes majeurs et plus précisément aux points de passage des frontières. En outre, le Conseil Européen a mandaté la Commission pour lancer des discussions préliminaires afin de rehausser la coopération thématique avec la région PEV, éventuellement à travers un cadre de coordination. Le défi consiste à rationaliser la coopération et à rapprocher le dialogue politique et les corridors de développement.


## 2.4 La future stratégie 2007-2013

Malgré le fait que le transport soit reconnu comme étant l'un des secteurs-clés pour la réussite de l'intégration du commerce et du développement économique, la politique de transport Euro-Méditerranéenne est encore à un stade initial de développement.

Le succès de la première conférence ministérielle euro-méditerranéenne pour le transport à Marrakech a souligné la volonté de la région d'approfondir la coopération dans les cinq ans à venir. Cette conférence a reconnu qu'un système de transport intégré, sécurisé et efficace dans la région méditerranéenne représente un élément fondamental pour le développement et la stabilité de la région et la croissance du commerce interrégional.

Le Livre Bleu et le rapport du Groupe de Haut Niveau représentent une première évaluation des besoins et une stratégie à long terme sur le moyen de rehausser

<sup>4</sup> COM (2007) 32 final (31.01.2007).



---

l'efficacité des secteurs de transport dans les Pays Méditerranéens et d'améliorer la connectivité et la qualité de l'ensemble du réseau de transport méditerranéen. Les échanges et la mise en réseau réalisés lors du projet EUROMED ainsi qu'à travers les comités sous-régionaux comme par exemple le Groupe des Ministres des Transports de la Méditerranée Occidentale (GTMO)<sup>5</sup>, l'Union du Maghreb Arabe (UMA), et la Commission économique et sociale des Nations Unies pour l'Asie Occidentale (ESCWA), ont facilité la planification et l'action concertée pour le futur. L'étape suivante pour le PART consiste à identifier et à classer par ordre de priorité les politiques à court et à moyen termes dans les domaines de:

- Réforme institutionnelle (réglementation)
- Réseau d'infrastructure et financement

La réforme de la réglementation fait face à des problèmes similaires dans tous les pays. Les réformes au niveau de la gestion et la libéralisation et/ou la commercialisation des services représentent des jalons importants pour l'amélioration de l'efficacité du secteur du transport et, récemment, pour attirer le capital privé vers la construction et le fonctionnement de nouvelles infrastructures. En outre, dans tous les secteurs et dans la plupart des Pays Méditerranéens, il y a un grand retard en ce qui concerne l'adhésion aux conventions internationales et la mise en œuvre des réglementations qui ont un effet sur la sûreté, la sécurité et la protection de l'environnement. En même temps, l'application appropriée de ces accords nécessite des améliorations en ce qui concerne la capacité institutionnelle et technologique des autorités de transport compétentes. Les implications de la réforme réglementaire pour chaque mode de transport et les priorités dans ce sens pour les cinq prochaines années sont présentées dans le chapitre 3. Les mesures horizontales sont abordées dans le chapitre 5.

Jusqu'à présent et en ce qui concerne le réseau d'infrastructures, La modernisation des infrastructures de transport existantes est prioritaire par rapport à la construction de nouvelles infrastructures. Concernant l'infrastructure routière, ceci s'applique à la totalité du réseau routier et particulièrement aux liaisons internationales et aux liaisons avec les ports. Dans le secteur ferroviaire, les améliorations devraient être identifiées par rapport aux demandes d'interopérabilité. Les investissements dans l'infrastructure portuaire vont probablement émerger plus vite que pour les autres modes de transport. Toutefois, à moyen terme, il serait bénéfique d'utiliser plus efficacement l'infrastructure existante et d'améliorer les services logistiques. Les priorités en matière de financement des investissements relatifs à l'infrastructure et les actions préparatoires à cet effet sont discutées dans le chapitre 4.

Le PART doit en outre prendre en considération les spécificités et les priorités nationales et spécifier l'étendue géographique des actions suggérées (régionale, sous-régionale ou nationale) ainsi que leur timing. Un intérêt particulier devrait être accordé aux actions qui peuvent être mises en œuvre à moyen terme (i.e. durant les cinq prochaines années) et qui auront un impact positif et profond sur les réformes et les actions qui seront entreprises par la suite.

Les actions proposées dans le PART sont pour la plus grande majorité commune à tous les Pays Méditerranéens même si elles ne sont pas applicables au même degré. Ceci est dû au fait que certains pays sont plus avancés que d'autres dans les domaines de réforme proposés. C'est pour cette raison qu'il importe d'adapter les actions du PART à chaque pays et d'assurer la coordination de leur exécution avec les stratégies nationales de transport et avec les plans d'action de la PEV.

---

<sup>5</sup> Le GTMO a été constitué en 1995 à Paris. Il a été établi pour promouvoir la coopération dans le secteur du transport en Méditerranée occidentale. Les membres du groupe sont la France, l'Italie, l'Espagne, le Portugal, le Maroc, l'Algérie, la Tunisie et à partir de 2007, Malte, la Libye et la Mauritanie- GTMO (5+5)

L'action qui découle de ce qui précède est donc:

**Action 1**

Il est essentiel que les plans et politiques de transport soient mieux coordonnés entre leurs divers niveaux, et plus précisément entre les schémas directeurs ou plans stratégiques nationaux de transport et les plans d'actions de la PEV et du partenariat Euro-Méditerranéen. Les actions proposées dans le PART devraient ainsi être adaptées aux besoins nationaux et inscrites dans les stratégies nationales de transport et/ou, lorsque cela sera pertinent, dans les plans d'action de la PEV.

## 3 Vers un système Euro-Méditerranéen de transport intégré

### 3.1 Transport maritime et ports

#### 3.1.1 Améliorer l'efficacité des ports

L'efficacité du secteur de transport peut être largement améliorée à travers la séparation des fonctions de gestion de celles de régulation. L'autorité chargée de la gestion du port ne devrait pas empiéter sur celle chargée de la régulation et du contrôle. En outre, la décentralisation apporte des bénéfices supplémentaires : dans un grand pays ayant plus d'un seul port, chaque port devrait être géré séparément plutôt que d'une manière centralisée. Ces deux réformes sont beaucoup plus importantes en termes d'efficacité que les réformes de titularité. C'est pour cette raison que la recommandation du PART concernant les ports est d'accorder la priorité aux réformes de gestion et à la décentralisation par rapport à la commercialisation.

La séparation entre les tâches de régulation et de gestion portuaires présente des avantages à deux niveaux: primo, les autorités autonomes de gestion portuaire sont plus conscientes des besoins de la clientèle et des exigences nécessaires pour faire du port une affaire rentable; c'est aussi l'avantage-clé offert par la décentralisation. Secundo, les autorités chargées de la régulation portuaire ont tendance à prendre leurs fonctions de supervision plus au sérieux puisqu'elles n'ont aucun intérêt dans la gestion du port.

Toutefois, la décentralisation ne devrait pas aboutir à un manque de coordination. Afin d'optimiser l'efficacité globale du transport maritime dans un pays donné et dans l'ensemble de la Méditerranée, il est important d'introduire le concept de la communauté portuaire ou de le rehausser là où il existe déjà. Ceci garantit que les parties prenantes au sein d'un port donné (et son arrière-pays) coordonnent leurs activités ou échangent leur savoir-faire pour l'intérêt public.

#### **Action 2**

Les Pays Méditerranéens sont incités à œuvrer dans le sens d'une répartition des fonctions de gestion des ports et des terminaux d'une part et d'une régulation entre des agences autonomes différentes d'autre part. La gestion des ports et terminaux devrait être décentralisée, par exemple sous forme de concessions au secteur privé. Le concept de communauté portuaire pourrait être mis en place dans chaque port. La Commission Européenne est invitée à soutenir les transferts de savoir-faire, à travers notamment les activités de jumelage et la diffusion de bonnes pratiques.

Sur un autre niveau, l'efficacité des ports méditerranéens devrait être améliorée dans deux directions en particulier : (a) en continuant la simplification des procédures douanières, et celles de passage des frontières et documentaires. Dans certains ports et/ou pays, ces procédures peuvent être extrêmement lourdes et nécessiter beaucoup de temps et de travail, ce qui donne lieu à des abus et à la corruption; (b) en réduisant les forts temps d'immobilisation dans les terminaux, ce qui limite en même temps le besoin d'investir dans une nouvelle infrastructure portuaire.

Les Pays Méditerranéens sont invités à :

### Action 3

Poursuivre les travaux de simplification des procédures douanières, conformément aux recommandations de la Conférence EuroMed des Ministres du Commerce (recommandations de Palerme), en prenant en compte les engagements pris dans le cadre SAFE des standards de l'OMD visant à sécuriser et à faciliter le commerce mondial ainsi que, lorsqu'elles peuvent s'appliquer, les dispositions arrêtées dans le cadre des plans d'action de la PEV. Un appui technique sera fourni dans ce domaine par le projet EuroMed des autoroutes de la mer.

### Action 4

Adopter au niveau national des mesures permettant de réduire les temps d'immobilisation des conteneurs sur les terminaux, avec un appui du projet EuroMed des autoroutes de la mer. Ces dispositions devraient être retenues par les autorités gestionnaires de ports comme base d'objectif dans leur plan d'affaire annuel.

### Action 5

Mettre en place à court terme les recommandations de la Convention OMI-FAL sur les formalités normalisées de déclarations d'arrivée et/ou de départ des navires dans les ports, afin que les documents des navires soient acceptés de façon équivalente dans l'ensemble des ports de la région. Un appui technique dans ce domaine sera apporté par le projet EuroMed des autoroutes de la mer.

## Les réformes du secteur des transports maritimes


L'accomplissement de la libéralisation des services de transport maritime internationaux implique la restructuration de l'industrie de la navigation de façon à permettre un investissement parallèle dans la modernisation des flottes. Cette restructuration implique principalement la suppression des contraintes législatives et des procédures administratives qui entravent l'entrée du secteur privé dans l'industrie de la navigation ainsi que le développement parallèle d'avantages conformément aux systèmes de l'UE (par exemple une seule taxe de tonnage). Il est également important de traiter le comportement anticoncurrentiel selon lequel les transporteurs abusent de leur pouvoir sur le marché en fixant des tarifs excessifs.

### Action 6

Les pays méditerranéens sont incités à procéder à une évaluation des résultats des réformes nationales en matière de concurrence dans le secteur des transports maritimes, et à adopter des recommandations visant à éliminer les facteurs de distorsion de concurrence. Le groupe de travail « Transports maritimes » du Forum Euro-Méditerranéen des Transports est chargé de superviser cette activité à court terme. La CE devrait apporter une expertise externe en cas de besoin.

## Les réforme des règles de sécurité et de sûreté

Sur les cinq ans à venir, la réforme de la réglementation dans le secteur maritime devrait mettre l'accent sur l'application des conventions OMI/OIT et le rapprochement avec la



---

législation de l'UE. Les pays Méditerranéens reconnaissent que l'adhésion aux accords internationaux et la transposition de la législation appropriée de l'UE doivent être soutenues par une application subséquente systématique.

Les normes des conventions internationales comme celles de l'OMI/OIT cherchent à assurer un minimum de dégâts à l'environnement et le niveau maximal de service pour les usagers en termes de sécurité et de sûreté. A ce propos, la priorité devrait être accordée à l'application totale des responsabilités de l'État du pavillon, de l'État du port et du contrôle de l'État du port ainsi qu'à l'alignement du Mémorandum d'accord méditerranéen avec les normes du Mémorandum de Paris. Ceci nécessite le développement du nombre et des qualifications des inspecteurs maritimes.

L'UE assiste les Pays Méditerranéens dans les tâches susmentionnées à travers le projet SAFEMED, l'objectif global de SAFEMED étant de limiter le déséquilibre actuel qui caractérise l'application de la législation maritime dans la région méditerranéenne. SAFEMED mène plusieurs tâches dans le domaine de l'État de pavillon. Ces tâches comprennent une étude sur les modèles standards pour l'administration de l'État de pavillon et une étude pour le développement d'un cadre pour la supervision adéquate des sociétés de classification. Le renforcement des compétences est effectué à travers l'octroi de bourses principalement pour une maîtrise de Science à l'Université Maritime Mondiale de Malmö, Suède et la maîtrise de droit à l'Institut de Droit International Maritime à Malte. L'importance de la mise en œuvre efficace de l'ISPS a été soulignée dans une série de missions sur le terrain dans les pays bénéficiaires.

#### **Action 7**

S'agissant des conventions internationales, et compte-tenu de la forte nécessité de renforcer la sécurité et la sûreté maritimes, priorité devrait être accordée à la pleine application des exigences de sécurité et de sûreté des réglementations OMI / OIT. Le règlement sur la sûreté ISPS devrait être appliqué de manière efficace aussi bien par l'État du pavillon que par l'État du port, en conformité avec les recommandations et avec le soutien technique du projet SAFEMED. Cet alignement devrait être atteint idéalement en 2008. L'objectif de moyen terme (2013) vise à retirer les Pays Méditerranéens de la liste noire et à atteindre le taux d'inspections du Mémorandum de Paris.

Il est également important de se rapprocher de la législation de l'UE régissant la sûreté et la sécurité maritimes et la protection de l'environnement. Dans la plupart des cas, les règlements de l'UE mettent en application les règles convenues de l'OMI. Dans des domaines spécifiques, comme la sûreté des paquebots, les réglementations maritimes de l'UE vont plus loin que les règlements de l'OMI. A cet égard, il est recommandé de permettre aux Pays Méditerranéens de bénéficier de l'expertise de l'Agence Européenne de Sécurité Maritime. Le projet SAFEMED proposera en 2007 un éventuel cadre de coopération avec l'AESM prenant en considération les besoins des partenaires méditerranéens.

#### **Action 8**

L'Agence Européenne de Sécurité Maritime (AESM) est invitée à examiner les voies de coopération avec les Pays Méditerranéens et, sur cette base, à définir des domaines concrets d'application.

### **Les outils technologiques**

Les outils technologiques sont une composante importante de la modernisation. Deux de ces outils revêtent une importance particulière pour le secteur maritime dans la Méditerranée :

- Les systèmes de localisation des navires comme VTS et VTMS. Ce sont des systèmes indispensables pour localiser le trafic des navires, faciliter le mouvement des bateaux et éviter les collisions et les accidents, améliorer les services de recherche et de secours et protéger l'environnement. A ce jour, ces systèmes n'existent que dans les grands ports de la Méditerranée. Leur utilisation devrait être étendue à tous les ports pour permettre un contrôle complet de la côte méditerranéenne.
- L'échange de données informatisées (EDI). L'introduction d'un système TI dans les opérations de gestion portuaire -y compris les douanes- peut conduire à des gains importants en termes d'efficacité en plus de l'amélioration du niveau des services et de la transparence.
- Le projet SAFEMED a mis en œuvre plusieurs actions pour aider à l'amélioration de la sécurité de la navigation à travers le développement des systèmes de supervision du trafic. Ces actions comprennent la compilation d'un inventaire des équipements disponibles et des systèmes d'échange de données dans les Pays Méditerranéens, l'organisation d'une journée d'information sur le VTMS et un cours de formation au profit des opérateurs VTS. Un rapport sur les sources possibles de financement des équipements VTS sera préparé en 2007.

#### Action 9

Les Pays Méditerranéens sont invités à évaluer et à mettre en place, des systèmes VTS / VTMS dans les principaux ports méditerranéens, ainsi qu'à assurer la coordination des solutions technologiques entre ports et zones côtières voisines. L'expertise acquise par l'ASEM et SAFEMED dans ce domaine, de même que l'utilisation des TIC (y compris GNSS) en vue d'améliorer l'efficacité des interfaces mer/terre devraient être exploitées de façon appropriée

### 3.2 Transport routier : harmonisation du transport international de marchandises

L'importance du transport international des marchandises par la route augmentera avec l'amélioration du développement des relations commerciales entre les Pays Méditerranéens et la croissance du commerce entre l'Afrique du nord et l'Asie. En prévision de ces développements, il est important d'adapter les parties des accords bilatéraux/régionaux (ESCWA et UMA) régissant le transport routier international et régional entre les pays qui ne sont actuellement pas en cohérence entre eux. Pour le transport routier, il y a un besoin d'établir l'égalité des chances en matière de concurrence.

#### Action 10

Un groupe de travail méditerranéen réunissant des représentants des administrations routières nationales devrait être installé à court terme par le Forum Euro-Méditerranéen des Transports afin d'évaluer l'état des adhésions à un certain nombre d'accords-clés ONU ECE, et d'identifier les dispositions prises pour la mise en œuvre de ces accords. Le groupe de travail devrait préparer par ailleurs des recommandations de libéralisation et d'harmonisation progressives du transport routier international.

La deuxième priorité concerne en particulier l'industrie nationale de transport routier. Celle-ci est dominée par plusieurs petites entreprises possédant souvent un seul camion et ne répondant pas aux normes techniques de sécurité ni aux critères de capacité professionnelle et financière. Ceci affaiblit la compétitivité globale des industries méditerranéennes de transport routier. Changer cette réalité ne sera pas une tâche facile et sera sûrement contesté comme le montre déjà l'expérience de plusieurs pays de l'UE.

#### **Action 11**

Le groupe de travail sur le transport routier examinera également les réformes nécessaires pour ce secteur. Il examinera en particulier les moyens de réformer le secteur du transport routier de marchandises et de voyageurs dans le but d'accroître la professionnalisation des conducteurs (au moyen de contrôles stricts et réguliers) et des opérateurs (en mettant en place un système de licences), ainsi que l'état technique des véhicules (avec des contrôles des véhicules et des mesures complémentaires de modernisation du parc automobile). Il est recommandé de rendre ces contrôles obligatoires en 2009 pour les opérateurs intervenant en transport international.

### **3.3 Transport ferroviaire: interopérabilité et réforme structurelle**

Accroître l'attractivité du secteur ferroviaire dans les Pays Méditerranéens nécessitera une grande créativité organisationnelle en plus d'importants investissements pour l'infrastructure. Il s'agit là de l'initiative liée aux transports la plus ambitieuse et la plus étendue dans le temps qui attend les Pays Méditerranéens. A moyen terme, l'effort politique devrait se concentrer sur la promotion du concept de l'interopérabilité et sur le lancement des réformes structurelles.

Les réformes structurelles devraient être lancées dans le but d'assurer l'indépendance de la gestion des entreprises ferroviaires, la séparation de la gestion de l'infrastructure des opérations de transport et le renforcement de l'administration ferroviaire pour pouvoir s'occuper des tâches de régulation. Des mécanismes de régulation pour faire payer l'utilisation de l'infrastructure et pour le financement de cette infrastructure, pour les subventions croisées, pour le système d'entretien, pour l'établissement d'une déclaration de réseau, pour la supervision du marché et l'affectation de la capacité de l'infrastructure n'ont besoin d'être mis en place qu'à plus long terme.

#### **Action 12**

Des investissements en infrastructures et une réforme structurelle sont nécessaires pour augmenter l'attractivité à long terme du transport ferroviaire. Les Pays Méditerranéens sont invités à préparer pour le moyen terme (2013) un calendrier et un plan de financement des investissements en infrastructures portant entre autres sur l'interopérabilité, la rénovation des matériels roulants, l'électrification, et les systèmes de signalisation.

#### **Action 13**

Afin d'augmenter l'attractivité du transport ferroviaire, les Pays Méditerranéens sont invités à préparer à court terme un document stratégique sur l'avenir de ce secteur au plan national, en mettant l'accent sur le transport de marchandises. Ces documents stratégiques, - attendus à court terme pour rendre compte des réformes en cours ou programmées -, devraient être présentés et discutés au sein du nouveau groupe de travail constitué par le Forum Euro-Méditerranéen des Transports sur « les infrastructures et les questions réglementaires ».

Par ailleurs, les Pays Méditerranéens sont appelés à engager une réforme structurelle de leur secteur ferroviaire, en commençant par la mise en place d'une séparation adaptée entre la gestion des infrastructures et des opérations. Ceci implique que l'accès aux infrastructures ferroviaires (octroi de licences aux entreprises, attribution des sillons, détermination des charges) soit décidé de façon indépendante de toute entreprise ferroviaire.

### 3.4 Aviation civile : ouverture des marchés et amélioration de la sécurité et la durabilité du transport aérien

#### 3.4.1 Ouvrir le marché du transport aérien

La Communauté Européenne a adopté une politique de création d'une zone d'aviation commune d'ici 2010 englobant les pays impliqués dans la politique de voisinage, conformément au principe de la convergence réglementaire et d'un meilleur accès au marché. La réforme structurelle du transport aérien et particulièrement l'ouverture du secteur de l'aviation civile devant la concurrence interne et internationale est un processus à long terme qui risque de ne pas être totalement achevé dans les cinq prochaines années. Dans plusieurs pays, ceci va devoir fonctionner parallèlement à la réforme des compagnies aériennes nationales qui jouissent actuellement de droits exclusifs sur les vols internationaux réguliers.

##### Action 14

Les Pays Méditerranéens sont invités à évaluer l'étendue de la réforme des législations nationales du secteur de l'aviation, afin de faciliter l'ouverture du marché des transports aériens à la concurrence, y compris le cas échéant en autorisant les compagnies nationales à y participer. Cette action est particulièrement importante dans une perspective de participation à l'Espace Aérien Commun Européen (EACE). Un appui technique sera fourni à cet effet par le projet EuroMed Aviation, qui prépare une feuille de route en vue de la mise en place d'un Espace Aérien Commun Euro-Méditerranéen (EACEM) en 2010.

#### 3.4.2 Un transport aérien plus sûr et plus sécurisé

Afin, essentiellement, de développer la concurrence dans le secteur de l'aviation civile, il est important d'assurer le respect des normes internationales en matière de sécurité, de sûreté et de protection de l'environnement. Etant donné l'importance du commerce et du tourisme avec l'UE, la convergence vers les normes définies dans le cadre réglementaire de l'UE devrait représenter une référence.

##### Action 15

La viabilité durable du secteur de transport aérien dans la région implique que les Pays Méditerranéens introduisent dans leur législation sur les transports les mêmes dispositions que celles des réglementations internationales et européennes qui régissent l'aviation civile (réglementations CE/AESA et JAA). L'Agence Européenne de Sécurité Aérienne (AESA) est invitée dans ce but à définir et à élaborer pour 2009 des champs de coopération concrète avec les Pays Méditerranéens.

##### Action 16

Les Pays Méditerranéens sont invités à introduire des dispositions régionales transfrontalières en matière d'enquêtes sur les accidents et incidents aériens, et à renforcer leurs capacités de contrôle de la sécurité. S'agissant de la sûreté aérienne, les Pays Méditerranéens sont appelés à s'aligner sur l'acquis de l'EACE en ce qui concerne les fonctions de régulation et les mécanismes de contrôle, et à renforcer la capacité de contrôle de leurs autorités responsables. Le groupe de travail « transport aérien » du Forum Euro-Méditerranéen des Transports devrait assurer la coordination des échanges d'informations.

### 3.4.3 La gestion du trafic aérien

Il est également important de promouvoir une compréhension commune et une approche réglementaire en ce qui concerne la gestion du trafic aérien entre l'UE et les Pays Méditerranéens. Le système Européen de gestion du trafic aérien est actuellement en train d'être réformé dans le contexte de l'initiative du Ciel Européen Unique. Ceci implique des changements significatifs au niveau des nouvelles règles et procédures harmonisées ainsi que l'introduction de nouveaux concepts et outils. Compte tenu de la caractéristique mondiale du secteur de la gestion du trafic aérien et dans le but d'avoir une efficacité complète, l'initiative devrait être mise en œuvre dans les zones voisines de l'UE y compris la région méditerranéenne. Les initiatives sous-régionales existantes en matière de gestion du trafic aérien devraient être appuyées davantage. Ces initiatives comprennent l'accord de coordination de la gestion du trafic aérien entre l'Europe et le Moyen-Orient (CEMA) qui implique Chypre, le Liban, la Syrie, la Jordanie et l'Égypte, l'AEFMP (Algérie, Espagne, France, Maroc, Portugal) et la récente initiative Meda Bleu (Italie, Malte, Tunisie, Chypre).

### 3.5 Développement de services multimodaux intégrés

L'efficacité des systèmes modernes de transport dépend principalement de leur capacité à se connecter d'une manière appropriée permettant des services multimodaux intégrés. Pour concrétiser la multimodalité et la réussir, la qualité des modes de transport doit être améliorée.

Trois actions sont particulièrement pertinentes dans le cadre du transport multimodal:

- Développer le niveau professionnel de l'industrie du transport de marchandises.
- Encourager la mise en œuvre de solutions TIC intégrées pour la localisation, la sûreté et autres échanges électroniques des données pour le commerce et le transport dans tous les modes et surtout quand il s'agit de la traversée des frontières et des transferts modaux (ports, gares).
- Promouvoir le développement des plateformes logistiques pour la promotion de l'interopérabilité.

Le développement des normes professionnelles de l'industrie du transport des marchandises a été discuté en relation avec le secteur routier (action 11); la mise en œuvre de solutions TIC dans les ports a été abordée dans la section relative au secteur maritime (action 9).

L'établissement et le développement de la logistique doivent prendre en compte la variation transnationale en termes d'accès au marché et de maturité du marché. Dans la majorité des Pays Méditerranéens, les services logistiques se développent lentement, principalement, à cause du manque d'opportunités de services commerciaux et, à un degré moindre, à cause des barrières institutionnelles et réglementaires. Dans quelques pays, certaines installations logistiques de base existent et pourraient être utilisées pour accélérer le développement de ce secteur. En tout état de cause, le développement des services logistiques dépendra fortement du développement futur des infrastructures portuaires. C'est pour cela que les futures plateformes logistiques devraient se situer près des grands ports et/ou des grandes villes.

#### **Action 17**

La mise en place de plateformes logistiques dans les Pays Méditerranéens est une forte priorité. L'appui de la Commission Européenne sera fourni grâce à des activités de facilitation comme des ateliers TAIEX ou des projets de jumelage. L'étude de la BEI sur ce thème (achevée mi-2007) est un exercice très important qui servira de base au développement des plateformes logistiques à venir.

## 4 Un réseau méditerranéen d'infrastructures de transport pour favoriser l'intégration et la cohésion

### 4.1 Le rôle et les évolutions de l'investissement en infrastructures

Un réseau efficace d'infrastructure de transport est vital pour le développement de la zone de libre échange, son interconnexion et son interopérabilité avec les réseaux européens sont aussi importantes. Les mesures politiques décrites dans le chapitre 3 sont des étapes préliminaires fondamentales, mais l'investissement dans l'infrastructure sera essentiel pour offrir de nouvelles capacités et de nouveaux types d'installations qui appuient l'intermodalité. Les avantages apportés par les investissements bien exploités seront constatés au niveau de la réduction du temps de transit qui se traduit par moins de coût pour les utilisateurs et, éventuellement, des prix plus bas pour le consommateur.

La planification stratégique et le développement de l'infrastructure de transport représentent une des composantes fortes de la politique européenne de transport. Investir dans l'infrastructure de transport est plus qu'une simple construction d'une liaison entre deux localités. C'est plutôt l'investissement dans un réseau d'interconnexions adéquates pour les demandes de trafic domestique et international en prenant en considération les soucis d'efficacité, d'accessibilité et de l'environnement. Le réseau de transport TransEuropéen au sein de l'UE-15 et son extension subséquente aux nouveaux Etats membres a été développé conformément à ces lignes. Le développement du réseau essentiel dans les Balkans ainsi qu'en Turquie suit une logique similaire.


Il y a plusieurs documents politiques de base contenant des principes méthodologiques pour guider la planification de l'infrastructure de transport dans une perspective de réseau et en considérant plusieurs objectifs de haut niveau. Les exemples comprennent:

- La méthode TINA pour l'évaluation des besoins en infrastructures de transport dans les pays de l'Europe Centrale et de l'Europe de l'Est (1998-1999)
- Le Groupe de Haut Niveau (van Miert) sur les projets RTE-T prioritaires (2003).
- Etude régionale TIRS des infrastructures de transport dans les Balkans (2002).
- La méthodologie du projet UNECE TEM/TER pour les schémas directeurs.
- Le Groupe de Haut Niveau (Palacio) sur les réseaux de la paix et du développement (2005).
- TINA pour la Turquie (2007).
- Projet DESTIN pour la zone occidentale de la Méditerranée (2006).
- Projet d'infrastructure MEDA pour toute la Méditerranée

Spécifiquement pour la région méditerranéenne, le projet MEDA infrastructure a développé une méthodologie pour l'évaluation des projets de transport. Afin d'appuyer ces évaluations, le projet a construit une base de données sur le transport et un système SIG et a développé des prévisions et des scénarios de trafic.

Tous les documents politiques mentionnés ci-dessus proposent et appliquent des méthodes pour classer par ordre de priorité les projets. En même temps, ils démontrent l'importance et l'efficacité de l'utilisation des capacités existantes, des mesures complémentaires relatives à la multi- et à l'intermodalité, ainsi que le besoin d'incorporer les principales questions environnementales dans la planification du transport.

La planification moderne du transport représente une activité qui doit être coordonnée à différents niveaux: il est particulièrement important d'assurer la cohérence de la planification du réseau international avec les schémas directeurs nationaux et que ces deux activités de planification soient régulièrement mises à jour afin de prendre en considération les vrais changements et les nouvelles connaissances scientifiques. Le



---

rapport du GHN demande explicitement une révision de ses priorités au plus tard en 2010. A cet égard, un des principaux problèmes est le maintien de la continuité de l'expertise et des données sans lesquelles les prévisions régulières en matière de trafic et les évaluations socio-économiques ne sont pas possibles. Ceci, à son tour, ralentit l'évaluation économique et financière des projets de transport. Le CETMO,<sup>6</sup> secrétariat du GTMO, a établi un tel réseau pour les Pays Méditerranéens.

#### **Action 18**

Les Pays Euro-Méditerranéens établiront dans le cadre du Forum Euromed, un réseau d'experts en transports afin de collaborer de façon régulière pour collecter et analyser les informations sur les transports, et pour actualiser une base de données commune sur la demande de transport, les données SIG, ainsi que des scénarios communs de prévision pour la Méditerranée. Un tel réseau existe déjà dans le cadre du CETMO pour l'ouest de la Méditerranée, et il devrait être étendu en 2007 et 2008 afin d'inclure des représentants de pays de l'est de la Méditerranée. *Dans l'hypothèse d'une mise en place dans ce calendrier d'un secrétariat permanent de soutien aux activités du Forum Euro-Méditerranéen des Transports (action 34), ces deux actions devraient être coordonnées.*

## **4.2 L'évaluation et la définition des priorités**

La première étape de la planification pour le réseau d'infrastructure est la définition du réseau. Lorsque le réseau en cours d'examen est transnational, il implique souvent un classement de premier niveau pour les priorités et ce, pour la sélection des projets les plus pertinents au niveau international.

Dans le cas de la région méditerranéenne, ceci a été effectué par un Groupe de Haut Niveau composé par des représentants des ministères de transport et des experts de transport des pays voisins de l'UE. Le Groupe de Haut Niveau s'est basé sur les données du trafic, les prévisions et les scénarios préparés par le projet d'infrastructure MEDA.

La méthodologie suivie par le Groupe de Haut Niveau a nécessité une procédure en deux étapes:

La première étape a été l'identification des axes de transport les plus importants qui lient l'UE et les pays voisins. Ces axes devaient être multimodaux et comporter une forte dimension paneuropéenne. Cet aspect a été établi en référence aux composantes internationales et fonctionnelles des axes. Un axe est considéré être internationalement pertinent s'il est lié à un corridor RTE-T existant ou est jugé avoir une importance stratégique future (compte tenu des priorités réelles du transport et du commerce parmi les Etats membres et au niveau européen). Le caractère fonctionnel des axes a été établi par rapport aux flux des trafics internationaux et de transit actuels et futurs et en prenant en considération leur durée totale (et par conséquent l'économie de temps prévue). En appliquant les critères ci-dessus, cinq axes majeurs susceptibles de relier l'UE avec ses voisins ont été identifiés. En ce qui concerne la Méditerranée, les axes pertinents sont les autoroutes de la mer (n° 1) l'axe sud-est (n° 4) et l'axe sud-ouest (n° 5).

La deuxième étape de la méthodologie du GHN a concerné la sélection des projets prioritaires sur les axes majeurs. Ceci a été effectué en éliminant les projets du réseau essentiel qui ne se trouvaient pas sur les axes transnationaux prioritaires, étaient soit trop petits, soit non rentables en termes de caractéristiques techniques et manquaient d'engagement national. Parmi les projets restants, la priorité a été accordée aux projets qui montraient un équilibre optimal des impacts économiques, environnementaux et sociaux et qui sont prêts à être lancés avant 2010.

---

<sup>6</sup> Centre d'études des transports pour la Méditerranée occidentale

L'annexe A contient une liste des projets identifiés par le rapport du GHN en tant que priorités à court et long termes pour la région méditerranéenne. Pour chaque projet, les coûts estimés, si disponibles, et l'état du projet sont spécifiés.

TR = Termes de référence publiés  
 (PS) = Etude de pré faisabilité en cours  
 PS = Etude de pré faisabilité achevée  
 (FS) = Etude de faisabilité en cours  
 FS = Etude de faisabilité achevée  
 CD = Conception achevée

La livraison d'un projet comprend une série d'étapes. Une étude de pré faisabilité développe la spécification à un stade où les coûts et la demande peuvent être évalués, fournissant un aperçu sur son rôle dans le cadre de la stratégie globale et de son éligibilité au financement. Les études de pré faisabilité ont été effectuées pour certains projets prioritaires dans le cadre du projet d'infrastructure MEDA. Ces études ont été finalisées au printemps de 2007.

Les projets prioritaires nécessitent ensuite des études de faisabilité complètes qui sont considérablement plus coûteuses et prennent plus de temps. Une étude de faisabilité aboutit à une spécification détaillée du projet et constitue la base pour la prise de décision relative au financement à travers une institution financière internationale (IFI). Ces institutions ne financent les projets qu'après évaluation prenant en considération les questions économiques, financières et institutionnelles ainsi que les facteurs sociaux et environnementaux.


L'administration du processus de planification peut nécessiter une modernisation pour livrer les projets plus rapidement. La planification peut être organisée de plusieurs façons, soit effectuée totalement par les organisations gouvernementales soit avec une unité gouvernementale qui supervise des consultants ou d'autres organisations; il est important d'identifier les goulots d'étranglement et de moderniser la capacité de mener les projets vers l'aboutissement en maximisant le développement de l'expertise nationale.

#### **Action 19**

Les Pays Méditerranéens sont invités à prendre les dispositions nécessaires afin de réaliser les projets retenus à titre provisoire comme priorités de court terme (voir annexe A), par le Groupe Haut Niveau (GHN) ainsi que tout autre projet situé le long des axes du GHN identifiés par le Forum Euro-Méditerranéen des Transports. Tous les projets approuvés devraient faire systématiquement l'objet d'évaluations par le biais d'études complètes de faisabilité. La Commission Européenne encourage et soutient la réalisation de projets transfrontaliers visant à parfaire l'intégration physique des Pays Euro-Méditerranéens.

#### **Action 20**

Outre l'action précédente, et en prévision de la révision des priorités du GHN en 2010, les Pays Méditerranéens sont invités à soumettre les projets identifiés par le GHN comme priorités de long terme (à lancer après 2010) à des études de pré faisabilité. Des propositions alternatives devraient être envisagées dans le cas des projets jugés peu pertinents par les conclusions des études de pré faisabilité. Les études de pré faisabilité de tous les projets prioritaires à long terme devraient être terminées d'ici 2010, et suivies par des études complètes de faisabilité d'ici 2013.



---

Compte tenu de l'importance des autoroutes de la mer pour la région méditerranéenne et par conséquent de celle des ports et des plateformes et services logistiques intermodaux, les liaisons routières et ferroviaires avec les principaux ports ou les liaisons entre les principaux ports devraient être considérées comme étant des priorités à court terme.

**Action 21**

Les Pays Méditerranéens sont invités à favoriser, dans toute la mesure du possible et lorsque cela sera pertinent, la mise en œuvre réussie des deux premiers projets pilotes d'autoroutes de la mer (AdM) en 2008 et 2009, à prendre en compte leur approche, et à reproduire leurs besoins pratiques dans les projets ultérieurs d'autoroutes de la mer à mettre en place en 2010-2013.

## 5 Vers un système de transport durable méditerranéen

### 5.1 Questions environnementales

Lors du sommet Euro-Méditerranéen qui a marqué le 10ème anniversaire du partenariat Euro-Méditerranéen et qui a eu lieu à Barcelone en novembre 2005, tous les pays de la région se sont engagés à fournir plus d'efforts pour réduire sensiblement la pollution de la Méditerranée d'ici 2020. Cette "initiative à l'Horizon de 2020" couvre la réduction de la pollution tout comme le renforcement des compétences, la recherche et la supervision dans le domaine de l'environnement. Une feuille de route pour cette initiative a été approuvée lors de la troisième réunion ministérielle sur l'environnement qui a eu lieu au Caire en novembre 2006.

En septembre 2006, la Commission européenne a publié un document sur l'établissement d'une stratégie environnementale pour la Méditerranée<sup>7</sup>, qui souligne l'approche de la Commission en matière de coopération environnementale dans la Méditerranée dans les années à venir, y compris en ce qui concerne l'Horizon 2020. La stratégie vise la réduction des niveaux de pollution, la promotion de l'utilisation durable du sol et de la mer et l'encouragement des pays voisins pour coopérer sur les questions environnementales, l'aide aux pays partenaires dans le développement d'institutions et de politiques et l'implication de la société civile dans les décisions environnementales. Ces objectifs seront réalisés à travers l'assistance financière existante et prévue, le renforcement du dialogue avec les représentants et les parties prenantes de la région, une meilleure coordination avec les autres donateurs et initiatives et le partage des expériences de l'UE.

Déjà en 2005, la Commission européenne a conclu un programme de travail conjoint avec l'unité de coordination du plan d'action PNUE pour la Méditerranée, qui assure également le secrétariat de la Convention de Barcelone. Ce programme de travail conjoint prévoit l'intensification des activités, entre autres, dans le domaine du combat de la pollution environnementale liée au transport maritime. Des actions connexes sont mises en œuvre par le centre régional méditerranéen pour l'intervention d'urgence contre la pollution marine accidentelle (REMPEC) PAM/OMI qui assure également la coordination du projet SAFEMED sur la sécurité maritime et la prévention de la pollution des bateaux. L'adhésion des Pays Méditerranéens aux conventions internationales concernées et la bonne application de celles-ci et de la législation de l'UE (actions 7 et 8) sont des priorités fondamentale dans ce sens. Ceci comprend le protocole 2002 de la Convention de Barcelone qui concerne la prévention et l'urgence. Les principales actions dans ce contexte se rapportent à la mise en œuvre efficace de la Convention MARPOL, l'identification de sources éventuelles de financement pour les installations de réception dans les ports, les directives sur la conception de refuges et l'assistance à la ratification de la Convention AFS et la mise en place du code IMDG.

Etant donné l'importance des autoroutes de la mer dans le développement économique régional de la Méditerranée et compte tenu des soucis environnementaux grandissants, il est important de s'assurer que tous les investissements en cours et futurs dans l'infrastructure et les opérations portuaires ainsi que dans le trafic à courte distance observent un niveau élevé de protection environnementale conformément aux politiques et aux engagements existants dans la région.

<sup>7</sup>COM (2006) 475 final (5.9.2006).

### **Action 22**

Des évaluations stratégiques d'environnement et des études d'impact environnemental doivent être conduites pour tous les plans, programmes et projets relatifs aux transports, et particulièrement en matière d'infrastructures, de gestion et d'opérations portuaires.

### **Action 23**

Afin d'étendre le pool d'expertise environnementale au service des Pays Méditerranéens aux transports, il est recommandé de renforcer ces capacités au sein des Ministères nationaux des transports, par exemple en mettant en place un département spécialisé en environnement.

## **5.2 Questions socio-économiques**

L'accord de libre échange avec les Pays Méditerranéens devrait contribuer de façon significative au développement économique des Pays Méditerranéens et donc à l'augmentation des emplois et à la réduction des inégalités. Ceci est important pour chaque pays et pour la stabilité de la région en entier.

Ce plan réservé au transport ne prétend pas donner des directives en matière de développement socio-économique. Il suffit de noter à ce niveau qu'une perspective économique stable dépend également d'une réforme structurelle, sociale et politique.

Néanmoins, le transport doit prendre en compte les développements socio-économiques dans les domaines de l'évaluation et de l'appréciation, y compris l'infrastructure.

### **Action 24**

L'évaluation des besoins à venir en infrastructures ou les études de faisabilité devraient comporter une évaluation des risques et une stratégie de gestion appuyés sur des scénarios de développement socio-économique.

### **Action 25**

En matière de planification des transports, il est également important de rappeler les objectifs d'accessibilité et d'obligations de service public. S'agissant des investissements en infrastructures, il importe d'établir des liens organiques entre toutes les nouvelles infrastructures le long des axes transnationaux et avec les réseaux nationaux.

## **5.3 Questions relatives à la sécurité et la sûreté**

La sûreté et la sécurité sont deux dimensions importantes du transport qui doivent être améliorées.

L'une des conditions préalables fondamentales à cet égard est l'adhésion aux conventions internationales et la refonte, par conséquent, des procédures et des autorités institutionnelles pour faire plus attention aux considérations sécuritaires et de sûreté. Ceci est particulièrement le cas pour le secteur maritime et celui de l'aviation civile (actions 7, 8 et 16).

Dans le secteur routier, le problème est plus complexe. Cela concerne le niveau faible des contrôles de sécurité effectués par les autorités du trafic et la condition technique hors norme des flottes de la plupart des petits opérateurs routiers (voir action 11).

Cependant, cela concerne également la conception de l'infrastructure routière et sa mauvaise maintenance et en particulier pour le réseau central.

#### **Action 26**

Sous réserve des actions prises pour les autres modes de transport, les questions de sécurité devraient être intégrées, dans la conception, la construction et le fonctionnement de toute liaison ou nœud routier à venir, ainsi que pour la modernisation des liaisons existantes, en suivant les normes prescrites pour les bonnes pratiques internationales.

L'introduction des systèmes globaux de navigation par satellite (EGNOS et GALILEO) dans la Méditerranée est un instrument-clé pour le développement d'un réseau de transport efficace, sécurisé et sûr dans la région. Par conséquent, il est important de continuer les discussions aux niveaux bilatéral et multilatéral afin d'appliquer et de profiter pleinement des systèmes interopérables de radionavigation par satellite. Les projets EuroMed GNSS sont conçus pour démontrer la valeur ajoutée des applications GNSS dans les Pays Méditerranéens et comprennent des modules personnalisés de formation. A cet effet, les principaux objectifs du Bureau GALILEO de Coopération Euro-Méditerranéenne (GEMCO), établi au Caire, sont de promouvoir l'utilisation de la technologie GNSS, d'entreprendre des activités de formation et de sensibilisation et de faciliter le flux d'informations et l'interaction parmi les acteurs GNSS.

#### **Action 27**

Les Pays Méditerranéens devraient poursuivre leur collaboration avec les projets EuroMed GNSS, et travailler en liaison avec le Bureau GALILEO de Coopération Euro-Méditerranéenne (GEMCO). Ils devraient également suivre, en liaison avec la Commission Européenne, les avancées et les opportunités résultant de la mise en place progressive des services européens GNSS dans la Région à partir de 2011.

### **5.4 Le renforcement des capacités institutionnelles et organisationnelles**

La capacité institutionnelle et organisationnelle doit être renforcée dans la plupart des Pays Méditerranéens et des secteurs. Pour le transport, cela concerne les ministères de transport mais aussi les autorités de transport à travers les modes. La Commission Européenne a déjà fait des investissements importants dans le jumelage et les programmes d'échange ainsi que dans les activités de formation. Depuis 2006, l'instrument d'assistance technique et échange information (TAIEX) a été étendu aux Pays Méditerranéens. TAIEX est un instrument conçu pour assister les pays dans les processus d'approximation, d'application et de mise en œuvre de la législation de l'UE. TAIEX vise les fonctionnaires des administrations publiques, soutient l'organisation de visites d'étude et finance des ateliers de formation spécialisée.

#### **Action 28**

Les programmes de formation, de jumelage et d'échanges visant à améliorer les capacités institutionnelles devraient se poursuivre sur les cinq années à venir, et être élargis au moyen de séminaires de gestion afin d'apporter une assistance à la réforme organisationnelle des administrations du secteur des transports, au maintien des capacités institutionnelles et au renforcement des connaissances. Les Pays Méditerranéens sont invités à faire des propositions d'activités dans le cadre de l'instrument TAIEX.

## 5.5 Le défi du financement

Les Pays Méditerranéens sont confrontés à différentes perspectives de financement: du financement uniquement gouvernemental en Algérie à la dépendance totale de l'aide étrangère et de l'assistance financière internationale comme dans les Territoires Palestiniens. Ceci nécessite le recours à différentes options de financement.

### 5.5.1 Le rôle de l'instrument Européen de Voisinage et de Partenariat

L'appui de la Communauté à l'investissement dans l'infrastructure en Méditerranée sera fourni dans l'avenir à travers l'instrument européen de voisinage et de partenariat (IEVP). L'IEVP est un instrument déterminé par la politique fonctionnant dans le cadre des accords bilatéraux existants entre l'UE et les pays voisins et mettant l'accent, en particulier, sur l'appui à l'application des plans d'action de la PEV. Pendant les sept prochaines années, le financement PEV devrait augmenter de 45 pour cent en termes nominaux (32 pour cent en termes réels). Les affectations nationales augmenteront déjà presque toutes à partir de 2007.

Dans le cadre de l'IEVP, un fonds d'investissement pour le voisinage (FIV) sera utilisé pour soutenir des prêts dans les pays partenaires. Le FIV est envisagé sous forme de « fonds en fidéicommiss » (*trust-fund*) établi par la Communauté pour la période 2007-2013 auquel les Etats membres de l'UE pourront aussi y contribuer. Le fonds est destiné à octroyer des dons ou subventions pour bonifier les opérations de crédit par la BEI, la BERD ainsi que les institutions de développement-financement des Etats membres qui ont contribué au fonds. Un tel fonds devrait être en mesure de soutenir des opérations de prêts de jusqu'à 8-10 milliards d'€ pour les projets d'investissement dans les pays partenaires de la PEV à utiliser dans les secteurs prioritaires identifiés par les plans d'action, notamment, l'énergie, le transport, l'environnement ainsi que la santé, l'éducation, le développement du secteur privé et les PME. La Commission prévoit d'allouer 700 millions d'€ au FIV sur la période 2007-2013 (250 millions d'€ pour la période 2007-2010 et 450 millions d'€ pour la période 2011-2013). Les Etats membres devraient égaler les contributions de la CE. Au début, le FIV assistera les pays bénéficiaires dans la préparation pour les investissements en soutenant les études pour la définition des schémas directeurs, la faisabilité des projets et pour les partenariats public-privé.

#### Action 29

Les Pays Méditerranéens, assistés par le groupe de travail sur « les infrastructures et les questions réglementaires », sont invités à commencer les travaux techniques sur les priorités identifiées par le GHN ou sur les alternatives approuvées (actions 19-21). Ces priorités devraient également servir de base de référence en vue du financement des études de faisabilité et autres études par le Fonds d'Investissement pour le Voisinage (FIV).

### 5.5.2 Le rôle des partenariats public-privé

La capacité d'attirer le financement du secteur privé vers le domaine du transport varie considérablement à travers la Méditerranée mais reste, globalement, limitée. Certains pays comme le Maroc ont ouvert leur système aux investisseurs étrangers qui participent aujourd'hui activement au développement du secteur de transport. D'autres pays, comme la Syrie n'ont pas réussi jusqu'à aujourd'hui à attirer les investisseurs vers le secteur du transport. Par ailleurs, certaines installations comme les aéroports sont plus intéressants pour les investisseurs privés à cause de la robustesse de leur trafic et du flux monétaire associé à ce type d'installation.

Au niveau international, le secteur privé participe à la mise à disposition des services et des infrastructures de transport sous différentes formes:

- a) Propriété et exploitation totalement privées de l'infrastructure du transport (comme par exemple des ports et des aéroports dans le monde entier, des chemins de fer aux États-Unis, en Australie et en Amérique du Sud),
- b) Des installations de l'État exploitées par le secteur privé sous forme de concessions (comme des chemins de fer au Royaume Uni, des aéroports en Asie), ou
- c) Différentes formes de partenariats public-privé (PPP) dans lesquels le secteur public et le secteur privé travaillent ensemble pour construire et exploiter l'infrastructure de transport (principalement les routes à travers le monde).

En général, les raisons derrière l'implication du secteur privé dans le transport sont de deux ordres : les gains en matière d'efficacité et la collecte de fonds.

Si l'exploitation des services de transport est séparable de l'infrastructure,<sup>8</sup> l'exploitation du transport par le secteur privé sera normalement plus efficace que les services assurés par l'État, en mesure également de financer les investissements pour les équipements et l'exploitation subséquente sans l'implication de l'État.<sup>9</sup> Si par contre, le secteur privé est impliqué dans la mise à disposition de l'infrastructure de transport, les questions sont plus complexes : l'infrastructure de transport représente souvent des monopoles naturels ou constitue un pouvoir important sur le marché pour ceux qui contrôlent le site principal. Ceci limite la concurrence et la régulation des opérations acquiert une grande importance.<sup>10</sup> Dans tous les cas, l'exploitation de l'infrastructure nécessite une planification minutieuse et une supervision par le secteur public. C'est cette perspective de régulation qui manque à beaucoup de pays et les résultats se manifestent souvent sous forme de désaccords juridiques entre l'opérateur privé et le gouvernement ce qui mène fréquemment à l'échec des concessions et des PPP.

Les investisseurs du secteur privé n'acceptent d'engager des fonds importants que dans les pays où ils savent que les contrats légaux résistent à l'épreuve du temps. En outre, la régulation de l'exploitation des transports par le secteur privé peut s'avérer complexe et nécessiter des agences indépendantes avec un personnel hautement qualifié et expérimenté. Plusieurs pays ne possèdent pas de telles agences qui doivent être gérées à distance des ministères. Ainsi, et dans le but d'attirer le secteur privé vers la participation dans la mise à disposition de l'infrastructure, le système juridique dans chaque pays doit garantir que les concessions et les accords seront honorés et doivent assurer un processus d'approvisionnement transparent pour encourager la concurrence (voir les actions 6, 13 & 14).

A court terme, le moyen le moins compliqué pour impliquer le secteur privé dans la mise à disposition de l'infrastructure et des services de transport est la complète propriété et exploitation privées des biens, par exemple, les terminaux portuaires ou aéroportuaires, les centres de logistique ou certaines lignes ferroviaires (principalement pour le transport des ressources naturelles vers les terminaux portuaires). Une solution intermédiaire pour les pays plus avancés serait d'octroyer des concessions pour l'exploitation et la maintenance des routes et des voies ferrées existantes. Dans ces cas, le secteur privé n'aurait pas à investir de grandes sommes d'argent mais pourrait "tâter le terrain" avec des investissements limités.

<sup>8</sup> Comme c'est le cas pour les compagnies aériennes, les dockers, les lignes maritimes, les compagnies des barges, les entreprises de transport routier, les compagnies de bus, les transporteurs et les entreprises de logistique.

<sup>9</sup> Les exceptions sont les subventions pour les tarifs réduits ou les subventions pour les services qui sont économiquement viables mais ne le sont pas financièrement.

<sup>10</sup> Les exemples sont les autoroutes à péage, les concessions pour les chemins de fer ou certains grands aéroports avec presque aucune concurrence.

### **Action 30**

La Commission Européenne est priée de réaliser une micro-étude d'évaluation des opportunités et des risques des PPP dans la région méditerranéenne. L'étude décrira la situation actuelle, en mettant en exergue les possibilités et les obstacles légaux, et en établissant une liste des PPP déjà mis en œuvre dans la région en matière de transports. L'étude rendra publics les projets présentant un potentiel de réalisation sous forme de PPP, et assurera les liaisons entre les institutions financières internationales (IFI) et les investisseurs privés actifs dans la région méditerranéenne, afin d'évaluer leur intérêt à participer au financement de ces projets.

### **5.5.3 Le rôle de la coordination entre les institutions financières**

Les institutions impliquées dans le financement des infrastructures de transport dans la Méditerranée devraient coordonner leurs activités. Ce processus, qui a déjà commencé avec la signature d'un Mémoire d'accord en 2004 entre la CE, la BEI et la Banque Mondiale et d'un autre Mémoire, en 2005, entre la Facilité Euro-Méditerranéenne d'Investissement et de Partenariat (FEMIP) de la BEI et douze institutions bilatérales de financement et de développement des Etats membres, doit continuer, être renforcé et inclure la Banque Mondiale, la Coopération Internationale Financière (CIF) et la Banque Africaine de Développement.

### **Action 31**

La Commission Européenne est invitée à organiser une réunion de coordination ou une série de réunions entre les diverses institutions financières internationales (IFI) qui interviennent dans la région méditerranéenne, et notamment dans le cadre du Mémoire (MoU) sur la coopération dans la région MEDA signé entre la CE, la BEI et la Banque Mondiale en mai 2004. L'objectif de ces réunions, qui se tiendront en 2007 et 2008 et seront présidées par la CE, devrait être de mettre en place un groupe de pilotage sur les infrastructures, afin de faciliter la coordination autour des priorités régionales de transport, et conformément aux stratégies définies par les autorités nationales. Par ailleurs, la possibilité d'établir un dispositif de préparation des projets devrait être étudiée afin de permettre la prise en charge du financement de l'assistance technique de la préparation des projets, et de rendre les investissements potentiels accessibles aux financements bancaires.

## 6 Suivi de la mise en œuvre du PART

### 6.1 Le cadre-clé du Forum Euro-Méditerranéen des Transports

Le Forum Euro-Méditerranéen des Transports est appelé à continuer de jouer un rôle-clé dans le processus Euro-Méditerranéen de transport, étant chargé de rendre compte aux ministres de transport méditerranéens et de l'UE sur le progrès réalisé dans la mise en œuvre du PART et l'impact de ses actions sur le système de transport méditerranéen. A cet effet, une revue à mi-parcours du PART devrait être remise par le Forum à la fin de 2009; la revue finale sera remise mi-2013.

#### Action 32

Le Forum Euro-Méditerranéen des Transports, principale plateforme de discussion, de supervision et de mise à jour régulière du PART, devra produire un rapport d'activité à mi-parcours du PART fin 2009, et un rapport final mi-2013. En raison des contraintes administratives du Forum Euro-Méditerranéen des Transports, la Commission européenne devrait, en qualité de secrétariat du Forum, continuer à fournir l'appui nécessaire pour la préparation des rapports et des mises à jour.

### 6.2 Mise en place d'un nouveau groupe de travail thématique

Le travail du Forum Euro-Méditerranéen des Transports profite considérablement des activités de plusieurs groupes de travail (GT) thématiques réunissant des experts dans les domaines du « transport maritime »<sup>11</sup> des « systèmes globaux de navigation par satellite » et du « transport aérien ». Ces groupes ont largement facilité l'échange d'informations et la discussion sur les politiques parmi les Pays Méditerranéens et l'UE et auront également un rôle-clé à jouer en ce qui concerne la supervision du PART et la mise en œuvre des réformes en matière de réglementation dans leurs domaines respectifs. A cet effet, il sera nécessaire de compléter les GT qui existent déjà par un autre groupe sur les infrastructures (pour tous les modes de transport) et sur les réformes de la réglementation dans le transport terrestre.


#### Action 33

Afin de remplir son rôle de supervision dans la mise en œuvre des axes transnationaux en Méditerranée, le Forum Euro-Méditerranéen des Transports est invité à mettre en place en 2007 un nouveau Groupe de travail (GT) thématique chargé des infrastructures pour tous les modes de transport, et des aspects réglementaires pour les transports terrestres. Ce GT devrait traiter de la multimodalité, en mettant l'accent sur les principaux axes méditerranéens de transport, mais en prenant en considération le réseau de transport élargi. Il devrait en outre coordonner ses travaux avec ceux des autres groupes de travail du Forum. La Commission européenne devrait fournir son appui organisationnel et financier au fonctionnement de ces groupes de travail

#### 6.2.1 Agenda sur les questions réglementaires

La réforme réglementaire est fondamentale pour le développement du secteur de transport dans les années à venir. Pour reprendre brièvement ce qui a déjà été cité dans le chapitre 3, la réforme réglementaire se rapporte à:

<sup>11</sup> Ceci comprend deux sous-groupes: un sur les ports et la politique maritime et un deuxième sur la sécurité maritime.

- 
- 
- d) L'adhésion aux conventions internationales se rapportant aux normes techniques, à la sûreté, à la sécurité et à l'environnement;
  - e) La suppression des distorsions à la concurrence contenues dans les cadres réglementaires actuels,
  - f) L'examen poussé et l'harmonisation des accords bilatéraux et sous-régionaux pour supprimer les incohérences qui créent éventuellement des distorsions à la concurrence,
  - g) La définition et/ou la mise à niveau des qualifications et certifications applicables aux opérateurs et aux transporteurs,
  - h) Les implications pour la surveillance réglementaire résultant des réformes de la gestion.

Une grande partie des actions proposées dans le chapitre 3 se rapportent à la réforme réglementaire puisqu'elle a un impact sur les modes spécifiques et sur chaque pays. Les GT existants ou à établir conformément au Forum doivent représenter une plateforme pour les partenaires méditerranéens pour rendre compte du degré d'avancement mais également pour échanger des informations et coordonner des activités le long des principaux axes de transport méditerranéen.

### 6.2.2 Agenda sur les infrastructures

Dans la mesure où le travail de supervision sur les infrastructures est concerné (pour tous les modes de transport), il est recommandé d'organiser ce GT en deux sous-groupes, un sous-groupe chargé de la zone est de la Méditerranée et l'autre s'occupera de la région ouest. Chaque sous-groupe s'occuperait de la revue et de la supervision des actions proposées dans le chapitre 4 de ce plan pour la route et les chemins de fer et du suivi de la mise en œuvre des axes transnationaux dans la région méditerranéenne au sens large du terme. De manière analytique, le GT devrait se lancer dans les activités suivantes :

- L'élaboration de recommandations sur la définition du réseau régional euro-méditerranéen et la conception des cartes correspondantes ;
- La mise à jour de la liste provisoire des projets établie par le GHN, jointe à l'annexe A du PART et l'ajout d'autres projets importants le long des axes transnationaux du GHN ;
- La préparation d'études de faisabilité et de conception pour les projets identifiés par le GHN ou pour des projets de traversée des frontières ou d'autres projets le long des axes ;
- L'identification des options de financement et la coordination avec les donateurs ;
- Des comptes-rendus réguliers sur la mise en place des réformes de réglementation concernant les axes de transport terrestre.

Les protagonistes multilatéraux comme la Banque Européenne d'Investissement (BEI) et la Facilité Euro-Méditerranéenne d'Investissement et de Partenariat (FEMIP) ainsi que d'autres institutions financières et parties prenantes devraient être impliqués dans le GT sur « les infrastructures et les questions réglementaires ».

Les sous-groupes de travail régionaux peuvent fournir le cadre institutionnel (groupes de pilotage régionaux et secrétariats) proposé dans le document de la Commission Européenne « Extension des principaux axes Transeuropéens de transport aux pays voisins- Lignes directrices pour le transport en Europe et dans les régions voisines » pour les axes transnationaux méditerranéens. A cet égard, il serait judicieux d'envisager un rôle plus actif pour les structures existantes de coopération comme le GTMO et l'UMA.

### 6.3 Vers un centre Euro-Méditerranéen de connaissances

Le Forum Euro-Méditerranéen des Transports est un organe consultatif sans ressources propres. Toute l'expertise externe nécessaire pour remplir les tâches citées dans la section précédente devra être financée par la Commission Européenne qui sera aussi chargée de fournir l'infrastructure organisationnelle pour les réunions du Forum.

L'établissement à moyen terme d'un secrétariat permanent dans ce sens serait approprié et représenterait une stratégie globalement plus rentable.

#### **Action 34**

La Commission est invitée à envisager la mise en place et le fonctionnement d'un secrétariat permanent sur les transports méditerranéens afin d'appuyer le Forum Euro-Méditerranéen des Transports en assurant une collecte et l'analyse systématiques des données pertinentes et la mise à disposition d'expertise (voir également l'action 18). Ce secrétariat devrait idéalement comporter deux zones de programme, respectivement pour l'ouest et pour l'est de la Méditerranée, afin de prendre en compte les différences entre les deux sous-régions en termes d'opportunités et d'enjeux d'une part, et d'évolutions des structures institutionnelles de la coopération régionale d'autre part. Un plan de faisabilité de la mise en place de ce type de secrétariat permanent devrait être achevé fin 2007, en tenant compte des expériences capitalisées par le CETMO pour l'ouest Méditerranée.

## Annexe A. Priorités en matière d'infrastructures dans le rapport du GHN

N° du projet	Intitulé	Pays / Entité	Etat du projet	longueur (km)	Coût approximatif (en million d'euros, prix de 2004) sauf indication contraire	EIRR	Commentaire
<b>Court terme (à commencer avant 2010)</b>							
<b>Ports</b>							
TR-B4	Augmentation de la capacité (phase I) du port de Mersin	Turquie	(PS)	-	350		
EG-10	Plateforme multi-usage dans le Port Est de Port Saïd	Egypte		-	60		Sera examiné dans le cadre de l'étude "schéma directeur de Port Saïd Est". L'étude est attribuée et le démarrage est pour bientôt
	Port de Tartus	Syrie	(FS)	-	250		Une compagnie privée investira 39 millions EUR. La capacité du port augmentera de 30000 conteneurs à 477000 conteneurs dans les dix prochaines années.
	Augmentation de la capacité (phase I) du port d'Aqaba	Jordanie	FS	-	100		
	Port en eau profonde à Enfidha	Tunisie	FS	-	1400		
DZ-1-sea	Port de Djen-Djen	Algérie		-	Non connu		Schéma BOT- en cours de négociation
MA-6-ge	Terminal pour conteneurs au port de Mohammedia	Maroc	PS	-	224 (prix de 2006)		
<b>Voies ferrées</b>							
TR-B3	Ligne de chemin de fer Istanbul-Cerkezköy-frontière Bulgare	Turquie		250	484		
TR-B2	Ligne de chemin de fer Ankara-Sivas	Turquie		475	968		
	Ligne de chemin de fer Ha'emek (de Haïfa à la frontière jordanienne)	Israël	(PS)	75	362 (prix de 2007)		
MA-5-ra	Ligne ferroviaire de grande vitesse Casablanca-Marrakech (phase I)	Maroc		250	Non connu		
<b>Routes</b>							
TR-A2	Modernisation de la route Gerede-Merzifon	Turquie		300	300		

	Modernisation de la route entre la frontière turque et la frontière jordanienne, y compris le tronçon Tartus-Homs	Syrie	(FS)	900	756		Trois alternatives ont été proposées avec des longueurs entre 429 et 464 Km et avec un coût initial de 730 millions EUR. Après la réalisation de l'étude de faisabilité, un appel à projet PPP sera lancé.	
	Le périphérique Irdib	Jordanie		<100	Non connu			
	Modernisation de la route Alexandrie-Le Caire-Suez-Taba	Egypte	Voir ci-dessous					
EG-1-ro	* Alexandrie-Le Caire		(PS)	200	129		En cours d'étude L'exécution est prévue pour 2007-2012 en utilisant le schéma BOT	
	* Le Caire -Suez			150	Non connu		Démarrage de l'exécution en 2007/2008 sur le budget public	
EG-5-ro	* Suez-Taba			250	Non connu		Pas rentable	
	* Modernisation de la route Ismaïlia- Port Saïd Est	Egypte		75	71		Démarrage de l'exécution en 2007/2008 sur le budget public	
MA-r-ro	Modernisation de la route Casablanca-Rabat	Maroc	(PS)	75	72 (prix de 2006)			
MA-2	Modernisation de la route Fès-Oujda	Maroc		320	696			
<b>A long terme (à commencer après 2010)</b>								
<b>Ports</b>								
	Augmentation de la capacité (phase II) du port de Mersin	Turquie		-	Non connu			
	Augmentation de la capacité (phase II) du port d'Aqaba	Jordanie		-	Non connu			
	Extension des brise-lames existantes et nouvelle plateforme dans le port d'El Dekhela	Egypte		-	30		A examiner avec le schéma directeur du "port d'Alexandrie"	
<b>Voies de navigation interne</b>								
	Modernisation du transport sur le Nil (jusqu'au Caire)	Egypte		200	25		Exécution en cours	
<b>Voies ferrées</b>								
	Construction d'une ligne de chemin de fer de la frontière Syrienne à Amman et Aqaba	Jordanie	Voir ci-dessous					
	* Frontière entre Amman-Syrie			75	81			
	* Amman-Aqaba			300	832			
	Système de signalisation et infrastructure de station Béni Suef-El Minya-Asyout	Egypte		250	252		Démarrage de l'exécution 2007/08	
	Une connexion fixe à Gibraltar	Maroc		40	4500			
	Ligne de chemin de fer à grande vitesse Marrakech-Agadir	Maroc		200	Non connu			

MA-3-ra	Doublement et électrification de la ligne de chemin de fer Fès-Oujda	Maroc		300	80		
<b>Routes</b>							
TR-A3	Connexion routière Sanhurfa-Silopi	Turquie		351	365		
	Connexion routière Homs-Tanf-frontière irakienne	Syrie	(FS)	370	560		Trois alternatives ont été proposées avec des longueurs entre 351 et 375 Km et avec un coût initial de 440 millions EUR. Après la réalisation de l'étude de faisabilité, un appel à projet PPP sera lancé.
	Construction de la route Amman-frontière irakienne	Jordanie		300	50		
<b>Autres projets d'intérêt régional ou national</b>							
<b>Voies ferrées</b>							
	Electrification de la ligne de chemin de fer Shebin El Qanater-Damietta	Egypte	PS	179	104	8.0%	Démarrage de l'exécution en 2007/2008
EG-8-ra	Ligne ferroviaire Bir El Abd-Rafah	Egypte		125	101		Pas rentable
<b>Routes</b>							
EG-3-ro	Modernisation de la route côtière Rafah-Damietta-Alexandria-El Saloum	Egypte		1000	340		L'exécution est prévue pour 2007-2012 en utilisant le schéma BOT
	Tunnel routier sous le canal de Suez	Egypte		<10	161		Pas rentable
	Route ouest du désert Burg Al Arab-Aswan	Egypte		900	400		L'exécution est prévue pour 2007-2012 en utilisant le schéma BOT
<b>Aéroports</b>							
	Aéroport – annexe pour cargaisons aériennes	Jordanie	PS	-	(100) Capacité suffisante jusqu'en 2024		
	Aéroport – expansions, réhabilitation et modernisation	Jordanie		Voir ci-dessous			
	* terminal passagers d'Amman			-	400		
	* Terminal des arrivées Marka			-	Non connu		
	* Installations pour cargaisons à Marka			-	100		
<b>Intermodal</b>							
	Développement de zones de logistique	Tunisie		6 zones	150		

TR = Termes de référence publiés  
 (PS) = Etude de pré-faisabilité en cours  
 PS = Etude de pré-faisabilité achevée  
 (FS) = Etude de faisabilité en cours  
 FS = Etude de faisabilité achevée  
 CD = Conception achevée

## Annexe B. Matrice des Actions

Action	Algérie	Egypte	Israël	Jordanie	Liban	Maroc	Palestine	Syrie	Tunisie	Turquie	Commentaires
<b>Action 1</b>											
Il est essentiel que les plans et politiques de transport soient mieux coordonnés entre leurs divers niveaux, et plus précisément entre les schémas directeurs nationaux ou les stratégies de transport, les plans d'actions PEV et le partenariat Euro-Méditerranéen. Les actions proposées dans le PART devraient ainsi être adaptées aux besoins nationaux et inscrites dans les stratégies nationales de transport et/ou, lorsque cela sera pertinent, dans les plans d'action de la PEV.											
<b>Action 2</b>											
Les Pays Méditerranéens sont incités à œuvrer dans le sens d'une répartition des fonctions de gestion des ports et des terminaux d'une part et de régulation d'autre part entre des agences autonomes différentes. La gestion des ports et terminaux devrait être décentralisée, par exemple sous forme de concessions au secteur privé. Le concept de communauté portuaire doit être mis en place dans chaque port. La Commission Européenne est invitée à soutenir les transferts de savoir-faire, à travers notamment les activités de jumelage et la diffusion des meilleures pratiques.											L'Egypte, Israël, la Syrie et le Liban disposent d'une structure décentralisée et d'agences portuaires autonomes. L'Algérie et le Maroc ont commencé leur réforme mais ne l'ont pas encore terminée. Le Liban et la Jordanie sont en train d'essayer de réaliser ces réformes à travers des changements dans les structures de propriété. En Turquie, plusieurs ports ont été privatisés, d'autres font l'objet d'un programme de privatisation.
<b>Action 3</b>											
Poursuivre les travaux de simplification des procédures douanières, conformément aux recommandations de la Conférence EuroMed des Ministres du Commerce (recommandations de Palerme), en prenant en compte les engagements pris dans le cadre SAFE de l'OMD des normes pour sécuriser et faciliter le commerce mondial ainsi que, lorsqu'ils peuvent être appliqués ceux arrêtés dans le cadre des plans d'action de la PEV. Un appui technique sera fourni dans ce domaine par le projet EuroMed des autoroutes de la mer.											La simplification des procédures douanières a commencé mais doit encore être complétée.
<b>Action 4</b>											
Adopter des mesures au niveau national en vue de réduire les temps d'immobilisation dans les terminaux des conteneurs avec le soutien du projet EuroMed des autoroutes de la mer. Ces dispositions devraient être utilisées par les autorités gestionnaires de ports comme base d'objectif dans leurs plans d'activités annuels.											Pour la plupart des pays, c'est un problème lors des périodes critiques, i.e. pas tout le long de l'année.
<b>Action 5</b>											
Mettre en place à court terme les recommandations de la Convention OMI-FAL sur les formalités normalisées de déclarations d'arrivée et/ou de départ des navires dans les ports, afin que les documents des navires soient acceptés de façon équivalente dans l'ensemble des ports de la région. Un appui technique dans ce domaine sera apporté par le projet EuroMed des autoroutes de la mer.											
<b>Action 6</b>											
Les pays méditerranéens sont incités à procéder à une évaluation des résultats des réformes nationales en matière de concurrence dans les transports maritimes, et à adopter des recommandations visant à l'élimination des facteurs de distorsion de concurrence. Le groupe de travail « Transports maritimes » du Forum Euro-Méditerranéen des Transports est chargé de superviser cette activité à court terme. La CE devrait apporter une expertise externe en cas de besoin.											Dans la plupart des pays, le cadre réglementaire limite l'investissement privé à travers l'imposition de droits élevés sur l'enregistrement des navires, les impôts sur les sociétés et les taxes annuelles de tonnage.
<b>Action 7</b>											
S'agissant des conventions internationales, et étant donnée la forte nécessité de renforcer la sécurité et la sûreté maritimes, priorité devrait être accordée à une pleine application des exigences de sécurité des réglementations OMI / OIT. Le règlement sur la sûreté ISPS devrait être appliqué de manière efficace aussi bien par l'État du pavillon que par l'État du port, en conformité avec les recommandations et avec le soutien technique du projet SAFEMED. Idéalement, cet alignement devrait être atteint en 2008. L'objectif à moyen terme (2013) vise à retirer les Pays Méditerranéens de la liste noire et à atteindre le taux d'inspections du Mémorandum de Paris.											La plupart des pays ont adhéré aux conventions appropriées mais ne les appliquent pas de manière systématique.

Action											Commentaires
	Algérie	Egypte	Israël	Jordanie	Liban	Maroc	Palestine	Syrie	Tunisie	Turquie	
<b>Action 8</b> L'Agence Européenne de Sécurité Maritime (AESM) est invitée à examiner les voies de coopération avec les Pays Méditerranéens et, sur cette base, de définir des domaines concrets d'application.											
<b>Action 9</b> Les Pays Méditerranéens sont invités à évaluer et, lorsque cela est possible, à mettre en œuvre des systèmes VTS / VTMS dans les principaux ports méditerranéens, ainsi qu'à assurer la coordination des solutions technologiques entre ports voisins et zones côtières. L'expertise acquise par l'AESM et SAFEMED dans ce domaine ainsi que sur l'utilisation des TIC (y compris GNSS) pour l'amélioration de l'efficacité des interfaces mer/terre devrait être exploitée de façon appropriée.											VTS ou VTMS est déjà opérationnel dans les principaux ports mais pas à travers les côtes nationales et les eaux territoriales. Les TIC ne sont pas totalement utilisés pour les interfaces mer/terre.
<b>Action 10</b> Un groupe de travail méditerranéen réunissant des fonctionnaires des administrations routières nationales devrait être constitué à court terme par le Forum Euro-Méditerranéen des Transports afin d'évaluer l'adhésion à un certain nombre d'accords-clés ONU ECE, et d'identifier les mesures de mise en œuvre de ces accords. Le groupe de travail devrait préparer également des recommandations de libéralisation et d'harmonisation progressives du transport routier international.											Seuls le Maroc, l'Algérie, la Tunisie et la Turquie ont commencé (mais n'ont pas terminé) la transposition des règlements appropriés. Tous les pays sont appelés à participer au groupe de travail.
<b>Action 11</b> Le groupe de travail sur le transport routier examinera également les réformes nécessaires du transport de ce secteur. Il examinera en particulier les moyens de réformer le secteur du transport routier de marchandises et de voyageurs afin d'accroître la professionnalisation des conducteurs (au moyen de contrôles stricts et réguliers) et des opérateurs (en mettant en place un système de licences), ainsi que l'état technique des véhicules (avec des contrôles des véhicules et des mesures complémentaires de modernisation du parc automobile). Il est recommandé de rendre ces contrôles obligatoires en 2009 pour les opérateurs intervenant dans les transports internationaux.											En Turquie, les exigences des législations UE concernant l'accès au marché et à la profession ont déjà été transposées dans les législations nationales. L'exécution avance.
<b>Action 12</b> Des investissements en infrastructures et une réforme structurelle sont nécessaires pour accroître l'attractivité à long terme du transport ferroviaire. Les Pays Méditerranéens sont invités à préparer pour le moyen terme (2013) un calendrier et un plan de financement d'investissement d'infrastructures portant entre autres sur l'interopérabilité, la rénovation des matériels roulants, l'électrification, et les systèmes de signalisation.											Ceci concerne surtout les pays de l'est de la Méditerranée.
<b>Action 13</b> Afin d'accroître l'attractivité du transport ferroviaire, les Pays Méditerranéens sont invités à préparer à court terme un document stratégique sur l'avenir de leur secteur ferroviaire national, en mettant l'accent sur le transport de marchandises, afin de rendre compte des réformes en cours et de celles prévues. Ces documents stratégiques devraient être présentés et discutés au sein du nouveau groupe de travail constitué par le Forum Euro-Méditerranéen des Transports sur « les infrastructures et les questions réglementaires ». En outre, les Pays Méditerranéens sont appelés à engager une réforme structurelle de leur secteur ferroviaire, en commençant par réaliser une séparation appropriée entre la gestion des infrastructures et celle des opérations. Ceci implique que l'accès aux infrastructures ferroviaires (octroi de licences aux entreprises, attribution des sillons, détermination des charges) soit décidé de façon indépendante de toute entreprise ferroviaire.											Le document stratégique devrait être préparé par tous les pays. Les réformes structurelles ont commencé et sont bien avancées au Maroc, en Israël et en Algérie ; elles ont commencé en Jordanie.
<b>Action 14</b> Les Pays Méditerranéens sont invités à évaluer les champs de réforme des législations nationales du secteur de l'aviation afin de faciliter l'ouverture des marchés du transport aérien à la concurrence, y compris selon le cas à autoriser les compagnies nationales à y participer. Cette action est particulièrement importante dans une perspective de participation à la l'Espace Aérien Commun Européen (EACE). Un appui technique à cet effet sera fourni par le projet EuroMed Aviation, qui travaille à l'élaboration d'une feuille de route en vue de la mise en place d'un Espace Aérien Commun Euro-Méditerranéen (EACEM) en 2010.											Le Maroc est le seul pays Méditerranéen qui a signé un accord en matière d'aviation avec l'UE. La Jordanie a commencé des réformes connexes..

Action	Algérie	Egypte	Israël	Jordanie	Liban	Maroc	Palestine	Syrie	Tunisie	Turquie	Commentaires
<b>Action 15</b>  La viabilité durable du secteur de transport aérien dans la région nécessite que les Pays Méditerranéens introduisent dans leur législation sur les transports les mêmes règles que celles des réglementations internationales et européennes régissant l'aviation civile (réglementations CE/AESA et JAA). A cette fin, l'Agence Européenne de Sécurité Aérienne (AESA) est invitée à définir et à élaborer pour 2009 des domaines de coopération concrète avec les Pays Méditerranéens.											
<b>Action 16</b>  Les Pays Méditerranéens sont invités à introduire des dispositions régionales transfrontalières en matière d'enquêtes sur les accidents et incidents aériens, et à renforcer leurs capacités d'inspections de sécurité. Concernant la sûreté aérienne, les Pays Méditerranéens sont appelés à s'aligner sur l'acquis de l'EACE en ce qui concerne les fonctions et les mécanismes de contrôle, et à renforcer la capacité de contrôle des autorités compétentes. Le groupe de travail « transport aérien » du Forum Euro-Méditerranéen des Transports devrait assurer la coordination des échanges d'informations.											
<b>Action 17</b>  La mise en place de plateformes logistiques dans les Pays Méditerranéens est une forte priorité. Un appui de la Commission Européenne sera fourni grâce à des activités de facilitation comme des ateliers TAIEX ou des projets de jumelage. L'étude de la BEI sur ce thème (achevée mi-2007) est considérée comme un exercice très important qui servira de base au développement des plateformes logistiques à venir.											
<b>Action 18</b>  Dans le cadre du Forum Euromed, les Pays Euro-Méditerranéens constitueront un réseau d'experts en transports dans le but de collaborer en matière de collecte et d'analyse régulières de données sur les transports, et de tenir à jour une base de données commune sur la demande, les données SIG du réseau, ainsi que des scénarios communs de prévision pour la Méditerranée. Un tel réseau existe déjà dans le cadre du CETMO pour l'ouest de la Méditerranée, et il devrait être étendu en 2007 et 2008 afin d'inclure des représentants de pays de l'est de la Méditerranée.											
<b>Action 19</b>  Les pays Méditerranéens sont invités à prendre les dispositions nécessaires en vue de réaliser les projets identifiés à titre provisoire par le Groupe de Haut Niveau (GHN) comme priorités à court terme (voir annexe A), ainsi que tout autre projet le long des axes du GHN identifiés par le Forum Euro-Méditerranéen des Transports. Tous les projets approuvés devraient faire systématiquement l'objet d'évaluations par le biais d'études complètes de faisabilité. La Commission Européenne encourage et soutient la réalisation de projets transfrontaliers visant à compléter l'intégration physique des Pays Euro-Méditerranéens.											
<b>Action 20</b>  Outre l'action précédente, les Pays Méditerranéens sont invités à soumettre les projets identifiés par le GHN comme priorités à long terme (à lancer après 2010) à des études de pré-faisabilité, en prévision de la révision des priorités du GHN en 2010. Des propositions alternatives devraient être envisagées pour les projets peu pertinents selon les études de pré-faisabilité achevées. Les études de pré-faisabilité de tous les projets prioritaires à long terme devraient être terminées d'ici 2010, et suivies par des études complètes de faisabilité d'ici 2013.											
<b>Action 21</b>  Les Pays Méditerranéens sont invités à faciliter, dans toute la mesure du possible et le cas échéant, une mise en œuvre réussie des deux premiers projets pilotes d'autoroutes de la mer (AdM) en 2008 et 2009, à prendre en considération leur approche, et à reproduire leurs meilleures pratiques pour les futurs projets d'autoroutes de la mer à mettre en place en 2010-2013.											

Action	Algérie	Egypte	Israël	Jordanie	Liban	Maroc	Palestine	Syrie	Tunisie	Turquie	Commentaires
<b>Action 22</b> Des évaluations stratégiques d'environnement et des études d'impact environnemental doivent être conduites dans tous les plans, programmes et projets pertinents concernant les transports et particulièrement en ce qui concerne les infrastructures, la gestion et les opérations portuaires.											
<b>Action 23</b> Dans le but d'élargir le pool d'expertise environnementale disponible aux Pays Méditerranéens en matière de transport, il est recommandé de renforcer cette expertise au sein des Ministères nationaux de transport, par exemple en mettant en place des services spécialisés en environnement.											
<b>Action 24</b> Les évaluations des besoins futurs en infrastructures ou les études de faisabilité devraient comporter une évaluation des risques et une stratégie de gestion appuyés sur des scénarios de développement socio-économique.											
<b>Action 25</b> Il est également important de rappeler les objectifs en matière d'accessibilité et d'obligations de service public dans la planification des transports. S'agissant des investissements en infrastructures, il importe d'assurer les liens organiques entre toutes les nouvelles infrastructures sur les axes transnationaux et les réseaux nationaux.											
<b>Action 26</b> Sous réserve des actions prises pour les autres modes de transport, les questions de sécurité devraient être intégrées à la conception, à la construction et au fonctionnement de toute liaison ou nœud routier à venir ainsi qu'à la modernisation des liaisons existantes, en suivant les normes établies dans les meilleures pratiques internationales entre toutes les nouvelles infrastructures sur les axes transnationaux et les réseaux nationaux.											
<b>Action 27</b> Les Pays Méditerranéens devraient poursuivre leur collaboration avec les projets EuroMed GNSS et travailler en liaison avec le Bureau GALILEO de Coopération Euro-Méditerranéenne (GEMCO). Ils devraient également suivre en rapport avec la Commission européenne les progrès et opportunités liés à la mise en place progressive des services européens GNSS dans la Région, à partir de 2011.											
<b>Action 28</b> Les programmes de formation, de jumelage et d'échanges visant à améliorer les capacités institutionnelles devraient se poursuivre sur les cinq années à venir, et être élargis au moyen de séminaires de gestion afin d'apporter une assistance à la réforme organisationnelle des administrations de transport, au maintien des capacités institutionnelles et au renforcement des connaissances. Les Pays Méditerranéens sont invités à proposer des activités en rapport avec l'instrument TAIEX.											
<b>Action 29</b> Les Pays Méditerranéens, avec l'assistance du groupe de travail sur « les infrastructures et les questions réglementaires », sont invités à commencer les travaux techniques sur les priorités identifiées par le GHN ou sur les alternatives approuvées (voir les actions 19-21). Ces priorités devraient également servir de base de référence pour le financement des études de faisabilité et d'autres études par le Fonds d'Investissement pour le Voisinage (FIV).											
<b>Action 30</b>											

Action	Algérie	Egypte	Israël	Jordanie	Liban	Maroc	Palestine	Syrie	Tunisie	Turquie	Commentaires
La Commission Européenne est priée de réaliser une micro-étude d'évaluation des opportunités et des risques des PPP dans la région méditerranéenne. L'étude décrira la situation actuelle, en mettant en exergue les possibilités et les obstacles légaux, et en établissant une liste des PPP en transports déjà mis en œuvre dans la région. L'étude rendra public les projets présentant un potentiel de mise en œuvre sous forme de PPP et fera le lien avec les institutions financières internationales (IFI) et les investisseurs privés actifs dans la région méditerranéenne afin d'évaluer leur intérêt à participer au financement de ces projets.											
<b>Action 31</b>											
La Commission Européenne est invitée à organiser une réunion de coordination ou une série de réunions entre les diverses institutions financières internationales (IFI) actives dans la région méditerranéenne, et notamment dans le cadre du Memorandum d'accord sur la coopération dans la région MEDA signé entre la CE, la BEI et la Banque Mondiale en mai 2004. Le but de ces réunions, qui se tiendront en 2007 et 2008 et seront présidées par la CE, devrait être de conduire à la mise en place d'un groupe de pilotage des infrastructures facilitant la coordination sur les priorités régionales de transport, en conformité avec les stratégies définies par les autorités nationales. La possibilité d'un mécanisme de préparation des projets devrait être étudiée par ailleurs, ce mécanisme prenant en charge le financement de l'assistance technique pour la préparation des projets afin de rendre négociables en banque les investissements éventuels.											
<b>Action 32</b>											
Le Forum Euro-Méditerranéen des Transports, principale plateforme de discussion, supervision et mise à jour régulière du PART, devrait produire un rapport d'activité à mi-parcours du PART fin de 2009, et un rapport final mi-2013. En raison des limites en capacités administratives du Forum Euro-Méditerranéen des Transports, la Commission européenne devrait, en qualité de secrétariat du Forum, continuer à fournir l'appui nécessaire pour la préparation des rapports et des mises à jour.											
<b>Action 33</b>											
Afin de remplir son rôle de supervision dans la mise en œuvre des axes transnationaux en Méditerranée, le Forum Euro-Méditerranéen des Transports est invité à mettre en place en 2007 un nouveau GT thématique chargé des infrastructures pour tous les modes de transport et des questions réglementaires pour les transports terrestres. Ce groupe de travail devrait traiter de la multimodalité, en mettant l'accent sur les principaux axes méditerranéens de transport tout en prenant en considération le réseau de transport élargi. Il devrait en outre coordonner ses travaux avec ceux des autres groupes de travail du Forum. La Commission européenne devrait fournir son appui organisationnel et financier au fonctionnement de ces groupes de travail.											
<b>Action 34</b>											
La Commission est invitée à envisager la mise en place et le fonctionnement d'un secrétariat permanent sur les transports méditerranéens afin d'appuyer le Forum Euro-Méditerranéen des Transports à travers la collecte et l'analyse systématiques des données pertinentes, et la mise à disposition d'une expertise (voir également l'action 18). Ce secrétariat devrait idéalement comporter deux champs de programme, respectivement pour l'ouest et pour l'est de la Méditerranée, pour tenir compte des différences entre les deux sous-régions en termes d'opportunités et d'enjeux d'une part, et d'évolutions dans les structures institutionnelles de la coopération régionale d'autre part. Un plan de faisabilité sur l'établissement d'un tel secrétariat permanent devrait être achevé fin 2007 et tenir compte des expériences capitalisées par le CETMO dans l'Ouest Méditerranée.											

Action à entreprendre dans la cadre du PART	
Action déjà mise en œuvre ou en cours de mise en œuvre	
Action non applicable au pays ou son exécution ne se situe pas au niveau national	

## Annexe C : Liste des acronymes et des abréviations

AEFMP	Algérie, Espagne, France, Maroc, Portugal
Convention AFS	Convention sur le contrôle des systèmes antisalissure nuisibles sur les bateaux
UMA	Union du Maghreb Arabe
GTA	Gestion du Trafic Aérien
CETMO	Centre d'Études des Transports pour la Méditerranée Occidentale
DESTIN	Définition et évaluation d'un réseau stratégique d'infrastructures de transport en Méditerranée Occidentale
AESA	Agence Européenne de la Sécurité Aérienne
BERD	Banque Européenne pour la Reconstruction et le Développement
EACE	Espace Aérien Commun Européen
EACEM	Espace Aérien Commun Euro-Méditerranéen
CE	Commission Européenne
EDI	Echange de Données Informatisées
BEI	Banque Européenne d'Investissement
EGNOS	Système Européen de complément à la navigation géostationnaire
CEMA	Coordination de la Gestion du Trafic Aérien entre l'Europe et le Moyen-Orient
AESM	Agence Européenne de Sécurité Maritime
PEV	Politique Européenne de Voisinage
IEVP	Instrument Européen de Voisinage et de Partenariat
ESCWA	Commission Economique et Sociale des Nations Unies pour l'Asie Occidentale
UE	Union Européenne
FEMIP	Facilité Euro-Méditerranéenne d'Investissement et de Partenariat
GEMCO	Bureau Galileo de Coopération Euro-Méditerranéenne
SIG	Systèmes d'Information Géographique
GNSS	Système Global de Navigation par Satellite
GTMO	Groupe des ministres des transports de la Méditerranée occidentale
GHN	Groupe de Haut Niveau
TIC	Technologies de l'Information et de la Communication
CFI	Coopération Financière Internationale
OIT	Organisation Internationale du Travail
IFI	Institutions Financières Internationales
IMDG	Code Maritime International des Marchandises Dangereux
OMI	Organisation Maritime Internationale
OMI-FAL	Convention sur la Facilitation du Trafic Maritime International
INCO-MED	Programme cadre de recherche pour la coopération internationale avec les pays méditerranéens
ISPS	Code International pour la sûreté des navires et des installations portuaires
JAA	Autorités conjointes d'aviation

Marpol	Convention Internationale pour la prévention de la pollution par les navires
MEDA	Programme de l'UE pour l'exécution du partenariat Euro-Méditerranéen
MEDA TEN-T Pays Méditerranéens	Réseaux Méditerranéens et Transeuropéens pour le Transport Algérie, Egypte, Israël, Jordanie, Liban, Maroc, Palestine, Syrie, Tunisie, Turquie
AdM	Autoroutes de la Mer
MA	Mémoire d'accord
FIV	Fonds d'Investissement en faveur de la politique européenne de Voisinage
PPP	Partenariat Public-Privé
REG-MED	Rapprochement Réglementaire en vue de Faciliter le Transport International en Méditerranée
REMPEC	Centre Régional Méditerranéen pour l'Intervention d'urgence contre la pollution marine accidentelle
PART	Plan d'Action Régional de Transport
PME	Petites et Moyennes Entreprises
TAIEX	Assistance technique et échange d'information
RTE-T	Réseaux TransEuropéens de Transport
TINA	Evaluation des besoins en infrastructures de transport
TIRS	Etude régionale des infrastructures de transport dans les Balkans
UNECE	Commission Economique pour l'Europe des Nations Unies
UNECE TEM et TER	Commission Economique pour l'Europe des Nations Unies, Autoroute transeuropéenne et Chemin de fer Transeuropéen
PNUE-PAM	Programme des Nations Unies pour l'Environnement – Plan d'Action pour la Méditerranée
VTMIS	Système d'Information et de Gestion du Trafic des Navires
VTS	Services de Trafic de Navires
OMD	Organisation Mondiale des Douanes
OMD SAFE	Organisation Mondiale des Douanes- Cadre des normes pour sécuriser et faciliter le commerce mondial