



COMMISSION DES COMMUNAUTÉS EUROPÉENNES

Bruxelles, le 24.6.2003  
COM(2003) 376 final

**COMMUNICATION DE LA COMMISSION AU CONSEIL ET AU PARLEMENT  
EUROPEEN**

**sur le développement d'un réseau euro-méditerranéen de transport**

## **TABLE DES MATIÈRES**

1.	Introduction .....	3
2.	Objectifs de la Communication.....	4
I.	La dimension économique et politique du réseau euro-méditerranéen de transport....	5
A.	Un impératif économique.....	5
B.	Une priorité politique à concrétiser.....	6
II.	La réalisation du réseau euro-méditerranéen de transport .....	8
A.	Planifier le réseau et identifier les projets d'infrastructures prioritaires .....	8
B.	La problématique du financement du réseau .....	11
C.	Intégrer des objectifs communs en matière de politique des transports.....	13
	Conclusion.....	18
	ANNEXE 1 .....	20
	ANNEXE 2 .....	22

## **1. INTRODUCTION**

Alors que l'Union européenne s'apprête à s'élargir à dix nouveaux Etats membres, la Commission européenne a engagé une vaste réflexion sur l'avenir du réseau transeuropéen de transport. Cette réflexion, initiée dans le cadre du groupe à haut niveau présidé par Karel Van Miert<sup>1</sup>, débouchera vers la fin de l'année 2003 sur une proposition de révision des orientations communautaires<sup>2</sup> pour le développement du réseau à l'intérieur de l'Union européenne élargie. **Dans une seconde étape, la Commission présentera une Communication d'ensemble proposant des lignes d'action afin de connecter les axes du réseau transeuropéen aux pays voisins de l'Union, en particulier ceux du bassin méditerranéen.**

La volonté politique de développer une relation de coopération privilégiée avec les pays du bassin méditerranéen n'est pas nouvelle. En revanche, la question spécifique de l'extension du réseau transeuropéen à ces pays l'est beaucoup plus. Contrairement aux pays d'Europe centrale et orientale pour lesquels les conférences paneuropéennes de Crète (1994) et d'Helsinki (1997) ont lancé et alimenté la réflexion sur la dimension extérieure du réseau vers l'Est, aucun débat n'a encore eu lieu sur sa dimension méditerranéenne.

Le Conseil européen de Copenhague, les 12 et 13 décembre 2002, a souligné la nécessité d'un développement accru de la coopération transfrontalière et régionale avec les pays voisins, notamment les pays du Sud de la Méditerranée, et de ces pays entre eux, "afin de favoriser la pleine réalisation du potentiel de ces régions, notamment en améliorant les infrastructures de transport, y compris les instruments correspondants". **Sur cette base, la Commission a lancé l'idée d'un nouveau cadre pour les relations entre l'UE et ses voisins de l'Est et du Sud, basé sur le concept de voisinage<sup>3</sup>. Ce cadre accorde une place importante au développement d'infrastructures de transport et d'énergie reliant l'Union aux pays voisins. En ce qui concerne l'énergie, la Commission a récemment fait des propositions sur le renforcement des liens de coopération et des interconnexions avec les pays voisins<sup>4</sup>.**

Dès 1995, la Déclaration de Barcelone avait mis l'accent sur l'interconnection des réseaux de transport méditerranéens avec le réseau transeuropéen et le développement de liaisons Sud-Sud. La cinquième conférence des Ministres euro-méditerranéens des Affaires étrangères à Valence les 22-23 avril 2002 et le plan d'action adopté à cette occasion ont réaffirmé le caractère prioritaire du développement des réseaux et infrastructures de transport en Méditerranée, en particulier les interconnexions.

Il convient également de rappeler que deux des dix nouveaux Etats Membres de l'Union européenne (Chypre et Malte) sont des Partenaires méditerranéens au sens de la Déclaration de Barcelone, et que la Turquie – Partenaire méditerranéen également – est candidate à

---

<sup>1</sup> Le groupe Van Miert, dont les travaux doivent s'achever à la fin du premier semestre 2003, a pour mandat principal de dresser la liste des projets prioritaires s'inscrivant dans le cadre des corridors de transport les plus importants pour le trafic international de marchandises dans l'UE élargie. L'interconnexion des réseaux des futurs Etats membres avec le reste de l'Union (dimension Est-Ouest), ainsi que des réseaux des nouveaux Etats membres entre eux (dimension Nord-Sud) est l'un des points centraux des travaux du groupe.

<sup>2</sup> Décision 1692/96/CE du Parlement européen et du Conseil du 23.07.1996

<sup>3</sup> COM (2003) 104 final « L'Europe élargie – Voisinage : un nouveau cadre pour les relations avec nos voisins de l'Est et du Sud »

<sup>4</sup> COM (2003) 262 final du 13.05.2003, Communication de la Commission sur la politique énergétique et les pays voisins.

l'adhésion. Le renforcement des liens politiques, économiques et sociaux entre les deux rives de la Méditerranée engendré par l'élargissement et l'approfondissement du Partenariat euro-méditerranéen rend indispensable le développement d'un réseau euro-méditerranéen de transport, dans sa dimension tant Sud-Sud (liaisons entre Partenaires méditerranéens eux-mêmes) que Nord-Sud (interconnexions avec le réseau transeuropéen de transport).

Dans ce contexte, alors que vient de se tenir la rencontre informelle des Ministres euro-méditerranéens des Affaires Etrangères en Crète (26-27 mai) qui a de nouveau mis l'accent sur la nécessité de développer les infrastructures de transport dans les Partenaires méditerranéens, et qu'aura lieu en fin d'année à Naples (2 et 3 décembre) la sixième conférence des Ministres des Affaires Etrangères du Partenariat euro-méditerranéen (Barcelone VI), les Présidences grecque et italienne de l'Union offrent l'occasion de mener une réflexion spécifique sur le réseau euro-méditerranéen de transport. Cette réflexion viendra nourrir le débat sur la dimension externe du réseau transeuropéen.

## **2. OBJECTIFS DE LA COMMUNICATION**

Le concept de réseau euro-méditerranéen de transport est jusqu'à présent resté au stade des déclarations politiques.

La présente Communication vise à donner un contenu à ce concept, au travers d'une meilleure définition des enjeux de ce réseau, de ses caractéristiques et de la prise en considération des contraintes inhérentes à son développement, qu'il s'agisse des préoccupations de sécurité, de sûreté ou de financement.

En poursuivant cette réflexion, la Commission entend donner une impulsion significative au développement de ce réseau et sensibiliser tous les acteurs concernés, publics et privés, à la nécessité d'un soutien actif et d'une coopération accrue dans ce domaine.

A cette fin, la Communication évoquera dans un premier temps la dimension économique et politique du réseau euro-méditerranéen de transport (I) et analysera ensuite les conditions et objectifs essentiels de la réalisation d'un tel réseau (II).

\* \* \*

\*

## **I. La dimension économique et politique du réseau euro-méditerranéen de transport**

### **A. UN IMPERATIF ECONOMIQUE**

Quelques **chiffres-clé<sup>5</sup>** illustrent l'importance du secteur des transports pour les Partenaires méditerranéens et les relations euro-méditerranéennes (Cf. également Annexe 2 : chiffres-clé du transport en Méditerranée):

---

<sup>5</sup> Source : Eurostat, série Statistiques en Bref, Thème 7, 10/2002, Le transport aérien dans les pays MED, 1998-2000 et 9/2002, Le transport maritime dans les pays MED, 2000. Ces publications sont basées sur

## **1. Les échanges commerciaux**

Près de 500 millions de tonnes de marchandises ont transité par les ports des Partenaires méditerranéens en 2000, soit une augmentation de 12,8% par rapport à 1998. Le trafic de marchandises a dépassé largement les 11 millions de tonnes dans chacun des 15 principaux ports (ex : Béthouia (Algérie) : 36,4 millions de tonnes ; Izmit (Turquie) : 31,4 millions de tonnes ; Alexandrie (Egypte) : 28,4 millions de tonnes). Les ports turcs, avec un trafic d'environ 150 millions de tonnes, représentent à peu près un tiers de l'ensemble du commerce maritime des Partenaires méditerranéens, suivis par l'Algérie (100 millions), l'Egypte (55 millions) et le Maroc (53 millions). Ces volumes se rapprochent de ceux réalisés dans certains pays de l'UE, tels que le Danemark, la Finlande et le Portugal – respectivement 97 millions, 81 millions et 56 millions de tonnes en 2000.

Parallèlement, l'Union européenne représente, de loin, le principal partenaire maritime pour un grand nombre de Partenaires méditerranéens, notamment dans le Maghreb, et le transport maritime se taille la part du lion dans les échanges de marchandises entre les deux rives de la Méditerranée. En 2000, pratiquement 146 millions de tonnes de marchandises ont été exportées ou importées par voie maritime par l'UE, en direction ou en provenance des Partenaires méditerranéens, soit près de 74% (en tonnage) de l'ensemble des échanges.

## **2. Le développement du tourisme**

Avec 54 aéroports principaux (de plus de 100 000 passagers par an), les Partenaires méditerranéens ont accueilli au total en l'an 2000 plus de 100 millions de passagers (arrivées et départs), soit une augmentation de 14% depuis 1998. Dans ces pays, une part importante de cette activité est fonction du tourisme. On rappellera également qu'avec près de 15 millions de passagers en 2000, l'aéroport d'Istanbul/Ataturk (Turquie) a été de loin l'aéroport le plus fréquenté des pays candidats à l'UE, et que des aéroports comme celui du Caire ou de Tel Aviv ont un nombre de passagers annuel supérieur à ceux des principaux pays candidats.

L'UE représente de loin le principal partenaire aérien pour la plupart des Partenaires méditerranéens. Même dans les pays où elle se place en deuxième position derrière le Proche et le Moyen-Orient, elle représente près du quart du trafic aérien de passagers.

Même si le développement des croisières et du trafic de ferries joue un rôle dans les îles ainsi que dans certains pays méditerranéens, la plupart des touristes se rendent dans les Partenaires méditerranéens en avion. Le nombre de touristes à destination des Partenaires méditerranéens a crû à un taux annuel de 8,3% en moyenne sur la période 1998-2000, passant d'environ 28,7 millions en 1998 à plus de 33,6 millions en l'an 2000. Culminant autour de 80% pour Malte et Chypre, la part des touristes en provenance de l'UE dépassait largement 40% en 2000 dans cinq des autres Partenaires méditerranéens (Tunisie, Maroc, Egypte, Israël, Turquie).

Quant au transport maritime de passagers, celui-ci se limite principalement à l'Egypte, au Maghreb et à la Turquie, bien que le secteur des croisières soit en expansion dans le bassin méditerranéen et constitue une activité importante pour des pays comme Chypre et Malte, mais aussi pour d'autres destinations touristiques.

Depuis les événements du 11 septembre 2001, le secteur touristique a accusé une baisse sensible d'activité dans les Partenaires méditerranéens, en particulier en Egypte, Israël,

---

les données du projet Med-Trans. L'ensemble de ces données est disponible dans la base New Cronos d'Eurostat.

Jordanie, Syrie et Turquie. Cette baisse est d'autant plus préoccupante que le secteur touristique pèse d'un poids important dans le PIB de la plupart de ces pays et constitue une source d'entrée de devises non négligeable.

### **3. Le nécessaire rééquilibrage des flux de transport**

La plupart des grands flux internationaux traversant l'Union sont concentrés sur les ports de la mer du Nord. Cette polarisation concentre les flux sur quelques corridors Nord-Sud, accroissant les problèmes de congestion dans les grands pays de transit de l'Union, et dans le même temps délaisse certaines régions périphériques isolées du sud de l'Europe. Un développement durable des transports favorisant une meilleure répartition territoriale des flux passe par le développement de nouveaux hubs au sud de l'Union, susceptibles de capter un trafic maritime à fort potentiel de croissance provenant d'Asie via le canal de Suez. Dans cette perspective, le développement d'Autoroutes de la Mer constitue une priorité. Le Livre Blanc sur la politique européenne des transports<sup>6</sup> a insisté sur l'importance qui s'attache à la mise en place de ces Autoroutes de la Mer pour désengorger les routes et contribuer au rééquilibrage des flux et des modes de transport.

## **B. UNE PRIORITE POLITIQUE A CONCRETISER**

**La nécessité de relier par des réseaux et un système de transport performants l'Union européenne aux Partenaires méditerranéens ne constitue pas une priorité totalement nouvelle<sup>7</sup>, mais il s'agit d'une priorité rendue plus urgente par la perspective toute proche de l'élargissement, les développements du Partenariat euro-méditerranéen et la réflexion engagée au sein de l'UE sur l'avenir du réseau transeuropéen de transport.**

Les Partenaires méditerranéens doivent en effet pouvoir tirer profit de l'Union européenne élargie, tandis que l'Union a besoin d'une zone de stabilité et de prospérité<sup>8</sup> à ses flancs Sud et Est. L'existence de réseaux de transport modernes et efficaces sont en effet une condition sine qua non du bon fonctionnement de la zone de libre-échange euro-méditerranéenne devant être mise en place à l'horizon 2010, mais également un puissant facteur d'intégration régionale et sous-régionale entre Partenaires méditerranéens.

Les besoins d'investissement de la région méditerranéenne dans ce secteur sont très importants, et auront encore tendance à s'accroître de manière substantielle dans les prochaines décennies, en raison de l'évolution démographique, de l'accroissement de la mobilité et de la demande de transports engendrés par l'augmentation des échanges euro-méditerranéens et le développement économique et social.

En outre, ces dernières années ont vu émerger de **nouveaux besoins et contraintes** ayant un impact direct sur le secteur des transports en Méditerranée, qu'il s'agisse du développement du **tourisme**, des préoccupations de **sécurité** et de **sûreté** découlant des risques engendrés par le transport maritime d'hydrocarbures et le terrorisme international, ou encore du

---

<sup>6</sup> COM (2001) 370 du 12.09.2001, «La politique européenne des transports à l'horizon 2010 : l'heure des choix ».

<sup>7</sup> Cf. Déclaration de Barcelone ; Communications de la Commission “Un nouvel élan pour le Processus de Barcelone” COM (2000) 497 final et “Renforcer la coopération euro-méditerranéenne dans les domaines du transport et de l'énergie” COM (2001) 126 final

<sup>8</sup> L'établissement d'une zone de prospérité partagée est l'objectif final du volet économique et financier du Processus de Barcelone.

positionnement croissant de la Méditerranée comme **zone de transit**, notamment en raison de l'augmentation des flux de trafic en provenance de l'Asie.

S'agissant des évolutions récentes, on mentionnera également **le développement des négociations commerciales internationales, qui vont dans le sens d'une ouverture croissante des marchés de transport**. Toutes les économies avancées reposent sur des réseaux de transport fiables, nombreux et compétitifs afin de favoriser les relations commerciales internationales et d'assurer les bases de la croissance économique. Dans le cadre des négociations multilatérales de l'OMC (GATS), l'Union européenne milite activement dans le sens d'un accès adéquat au marché pour les opérateurs de transport, ainsi que d'une offre et d'un choix suffisants entre les opérateurs pour les utilisateurs de services de transport. L'UE encourage également ses partenaires commerciaux à prendre des engagements sur l'ouverture de leurs marchés de transport dans le contexte régional et bilatéral. Les réseaux peuvent d'ailleurs exiger des engagements en matière d'accès au marché qui aillent au delà des droits de trafic fondamentaux pour les principaux modes de transport (ex : ouverture des services d'assistance en escale dans les aéroports, ouverture à la concurrence des terminaux de containers dans les ports). L'UE continuera à faire pression pour une ouverture des marchés dans le secteur des transports au sein de l'OMC et à encourager les Partenaires méditerranéens à participer à ces négociations.

La vulnérabilité actuelle du réseau de transport sur les rives Sud et Est de la Méditerranée, due à un maillage insuffisant (notamment terrestre), à un manque de moyens de gestion du trafic, à une ouverture encore incomplète des marchés de transport, mais également à la **faiblesse de la coopération sous-régionale**, constitue un obstacle important à l'investissement et au développement économique et social de la région et met en péril le bon fonctionnement de la future zone de libre-échange avec l'Union européenne. **Un renforcement de la coopération sous-régionale permettrait à l'évidence de mieux exploiter les complémentarités et de décloisonner les marchés, facilitant ainsi la mise en place et le fonctionnement du réseau euro-méditerranéen de transport.**

La diversité des situations au sein des Partenaires méditerranéens ainsi que le cloisonnement des marchés dans la région constitue un obstacle important au développement du réseau trans-euro-méditerranéen de transport. Or la réalisation de ce réseau donnerait une impulsion majeure à l'intégration Sud-Sud, condition sine qua non pour la création d'un marché élargi susceptible d'attirer les investissements directs. En l'état actuel, et malgré une croissance forte des échanges Sud-Sud entre Partenaires méditerranéens ces dernières années, la part de ces échanges plafonne autour de 5% de leurs échanges totaux<sup>9</sup>. **Il est clair que la coopération sous-régionale dans un domaine aussi crucial que celui des transports, en particulier au niveau du Maghreb et du Mashrek, permettrait de mieux exploiter les complémentarités au niveau de ces sous-régions, de réaliser des économies d'échelle et de décloisonner les marchés afin d'atteindre une taille critique pour l'investissement.** L'intégration sous-régionale présente en outre l'avantage de permettre une prise en compte différenciée dans le cadre du volet régional du programme MEDA.

Un certain nombre d'organismes (ou de processus) de coopération sous-régionale existent déjà – notamment le Groupe des Ministres des Transports de la Méditerranée Occidentale, l'Union du Maghreb Arabe et le Processus d'Agadir<sup>10</sup>- , sur la base desquels peuvent se

<sup>9</sup> Source : rapport FEMISE sus-mentionné.

<sup>10</sup> Fondée en 1989, l'UMA constitue un cadre de coopération sous-régional global. La Commission européenne appelle à son renforcement et à la mise en place, sous son égide, de coopérations concrètes, notamment dans le domaine des transports et de l'énergie (Cf. Discours du Président Prodi devant

développer, ou sont en voie de l'être, des coopérations concrètes dans le domaine des transports. **La Commission entend encourager et appuyer, tant au plan politique que financier, ces initiatives fondamentales pour le développement économique global de la région.**

## II. La réalisation du réseau euro-méditerranéen de transport

Les données économiques et politiques soulignent clairement la priorité qui s'attache au développement du réseau euro-méditerranéen de transport. Pour concrétiser ce réseau, il est nécessaire de planifier le réseau et identifier les projets d'infrastructures prioritaires (II. A), de dégager les ressources financières indispensables à sa réalisation (II.B), et d'intégrer des objectifs communs en matière de politique des transports (II.C).

### A. PLANIFIER LE RESEAU ET IDENTIFIER LES PROJETS D'INFRASTRUCTURES PRIORITAIRES

L'intérêt principal d'une telle démarche, initiée dans le cadre du Forum euro-méditerranéen des Transports<sup>11</sup>, sera de promouvoir une approche globale et cohérente du réseau, et de faciliter la mobilisation des capitaux des bailleurs de fonds privés et publics sur les projets identifiés comme prioritaires.

Cet exercice de planification du réseau et d'identification des projets prioritaires vient de démarrer dans le cadre du programme MEDA (Cf. Annexe 1) et donnera lieu, dès le milieu de l'année 2004, à une première ébauche du réseau<sup>12</sup>. La finalisation de l'identification du réseau est prévue pour 2006. Afin de doter le réseau de la légitimité politique requise, il est nécessaire qu'en temps utile, la liste des projets prioritaires soit entérinée par les Ministres des Transports de l'ensemble des partenaires euro-méditerranéens. L'organisation d'une conférence euro-méditerranéenne des Ministres des Transports, à l'instar de celle qui vient de se tenir sous Présidence grecque dans le secteur de l'énergie (Athènes, 21 mai 2003), doit donc être envisagée dans le cadre de l'une des prochaines Présidences de l'Union. In fine, la Commission tirera les conséquences de cet exercice dans le cadre d'une révision des orientations du réseau transeuropéen de transport<sup>13</sup> visant à mieux connecter ce dernier aux réseaux des Partenaires méditerranéens, et des instruments financiers dont elle dispose, notamment

---

l'Assemblée Nationale et le Sénat algériens, le 31 mars 2003).

Le Processus d'Agadir consiste en l'engagement solennel de la Tunisie, du Maroc, de l'Egypte et de la Jordanie à instaurer entre eux une zone de libre-échange. L'Accord d'Agadir a été paraphé le 11 janvier 2003 à Amman par les Ministres du Commerce des pays concernés. Il devrait ensuite être ratifié selon les procédures internes de chacun des pays partie à l'accord.

En 1995 s'est mis en place le GTMO qui regroupe l'Algérie, l'Espagne, la France, l'Italie, le Maroc, le Portugal et la Tunisie. Le GTMO est membre du Forum euro-méditerranéen des transports et est à l'origine d'avancées notables dans la coopération sous-régionale en matière de transports en Méditerranée Occidentale. Il n'existe pas à l'heure actuelle de structure équivalente pour la Méditerranée Orientale.

<sup>11</sup> Le Forum euro-méditerranéen des Transports a été créé en 1998 et constitue l'enceinte de référence pour le développement de la coopération régionale dans le secteur des transports. Organisé et présidé par la Commission européenne, il se compose des haut-fonctionnaires des transports des Etats Membres de l'UE et des Partenaires méditerranéens.

<sup>12</sup> Il est à noter également que, dès 2003, seront lancées dans le cadre de cet exercice, deux études de faisabilité (l'une pour le Maghreb, l'autre pour le Mashrek) pour des projets régionaux d'infrastructure de grande ampleur faisant l'objet d'un consensus de la part des Partenaires méditerranéens.

<sup>13</sup> Cf. Décision 1692/96/CE du 23.07.1996 précitée.

**le programme MEDA et les programmes de coopération interrégionaux INTERREG impliquant des Partenaires méditerranéens<sup>14</sup>.**

- **Une méthodologie ayant fait ses preuves : l'analyse par corridors**

Compte tenu des contraintes budgétaires, la réalisation du réseau euro-méditerranéen de transport suppose de concentrer les ressources financières disponibles sur les projets d'infrastructure véritablement prioritaires. Une approche cohérente de la planification du réseau par corridors, permettant de mieux hiérarchiser les priorités, est dans ce contexte indispensable.

L'Union européenne possède à cet égard une expérience éprouvée dans le cadre du réseau trans-européen. Tout en gardant à l'esprit le contexte politique, économique et budgétaire spécifique des Partenaires méditerranéens, cette méthodologie peut être appliquée pour la région méditerranéenne. A l'instar de l'exercice réalisé récemment pour les Balkans<sup>15</sup> et antérieurement pour les pays candidats (étude TINA<sup>16</sup>, à partir de laquelle notamment le groupe Van Miert fera des propositions sur le réseau transeuropéen de transport de l'Europe élargie), l'objectif serait de faire le point sur l'état du réseau d'infrastructures de transport en Méditerranée et de sélectionner, en s'appuyant sur l'identification préalable de corridors, quelques projets d'infrastructure de transport reconnus par l'ensemble des partenaires euro-méditerranéens comme présentant un intérêt régional majeur.

Sur la base des études existantes, qu'il s'agisse d'études globales<sup>17</sup> ou d'études de faisabilité se rapportant à des projets particuliers, l'identification et la hiérarchisation des projets reposera donc sur une analyse par corridor, méthode ayant fait ses preuves dans les pays d'Europe centrale et orientale suite aux conférences de Crète et d'Helsinki. Cette analyse viendrait approfondir les travaux prévus dans le cadre des régions paneuropéennes de transport (PETRA's) conçues par lesdites conférences.

On peut, à titre indicatif, citer les corridors multimodaux suivants<sup>18</sup>, dont le développement serait susceptible de promouvoir l'intégration régionale et la cohérence des réseaux des Partenaires méditerranéens avec le réseau transeuropéen:

- **Le Corridor multimodal Transmaghrébin** comprenant une composante ferroviaire (le Train Transmaghrébin) et une composante autoroutière (l'Autoroute de l'UMA) reliant les principales villes du Maroc, d'Algérie et de Tunisie, et intégrant les possibilités de connexions maritimes et aériennes vers les principaux centres économiques de la rive Nord du bassin méditerranéen (l'Arc Latin) ;
- **Le double Corridor de la Méditerranée Orientale** situé sur l'axe naturel des échanges entre l'Union européenne, les Balkans et les pays de la Méditerranée orientale. Ce corridor

---

<sup>14</sup> Programmes 2000-2006 INTERREG III A Espagne / Maroc ; III B MEDOC et ARCHIMED.

<sup>15</sup> Cf. « Les infrastructures de transport et d'énergie dans l'Europe du Sud-Est », document stratégique de la Commission entériné par la Conférence régionale pour l'Europe du Sud-Est tenue à Bucarest les 25-26 octobre 2001. Une Etude Régionale sur les Infrastructures de Transport (Transport Infrastructure Regional Study – TIRS) a également été réalisée et achevée en juin 2002 par l'Agence Française de Développement sous l'égide de la Commission européenne, de la BEI et de la Conférence Européenne des Ministres des Transports (CEMT). L'étude TIRS sera complétée et approfondie en 2003 par l'étude REBIS (Regional Balkans Infrastructure Study).

<sup>16</sup> TINA : Transport Infrastructure Network Assessment.

<sup>17</sup> CORRIMED, INFRAMED, REDWEG (études co-financées en 1997 par la Commission européenne)

<sup>18</sup> Cf. Etude CORRIMED précédemment citée.

comprend des axes routiers et ferroviaires desservant les principaux ports et aéroports de la région. Le corridor part de la Bulgarie, traverse la Turquie pour se scinder en deux branches, l'une longeant la côte à travers la Syrie, le Liban, Israël puis l'Egypte, l'autre passant par les plateaux syriens et jordaniens.

Compte tenu de l'importance des aspects environnementaux, la Commission veillera dans ce contexte à ce que la législation communautaire en vigueur en matière de protection de l'environnement soit convenablement appliquée<sup>19</sup>.

- **Un réseau reflétant les spécificités du bassin méditerranéen: multimodal avec prépondérance des dimensions maritime et aérienne**

Le commerce extérieur entre l'UE et les Partenaires méditerranéens s'effectue majoritairement par voie maritime et aérienne (Cf. Annexe 2).

Dans le cadre de l'exercice de planification du réseau, l'accent sera donc mis sur les modes de transport maritime et aérien, compte tenu de leur rôle central dans un système de transports organisé autour d'une mer fermée, ainsi que sur leurs connexions terrestres, fondamentales pour le développement des échanges Sud-Sud. Dans cette optique, les **plate-formes multimodales** (liaison des ports et aéroports avec leur hinterland) auront un rôle très important.

Le **transport maritime à courte distance** revêt une importance particulière en Méditerranée étant donné les distances à parcourir et le fait qu'il n'existe pas, dans certains cas, de voies terrestres praticables. On rappellera à cet égard que les Partenaires méditerranéens comptent quelques 58 grands ports (ports gérant plus d'un million de tonnes de marchandises par an).

Ce mode de transport a récemment fait l'objet d'un Conseil informel spécifique des Ministres des Transports de l'UE les 31 mai et 1er juin 2002 à Gijón. Lors de ce Conseil, les Ministres ont constaté qu'il existait une volonté politique de coopérer pour la création d'**Autoroutes de la Mer** dans le contexte du réseau transeuropéen de transport, mais également au niveau régional et transfrontalier, en reliant les corridors et fronts de mer des Etats Membres et leur voisinage géographique. A cette fin, les Ministres ont insisté sur l'intermodalité du transport maritime à courte distance, en particulier l'interconnexion et l'interopérabilité des réseaux de transport maritime et terrestre (ce dernier incluant les routes, les voies ferrées et les voies navigables).

**Il est clair que le Bassin méditerranéen constitue un terrain privilégié pour le développement de ces Autoroutes de la Mer qui seront donc un élément-clé du réseau euro-méditerranéen de transport. On peut penser notamment que dans le cadre de l'exercice de révision des orientations communautaires du réseau transeuropéen de transport, amorcé dans le cadre du Groupe Van Miert, une priorité sera accordée à plusieurs Autoroutes de la Mer en Méditerranée, reliant Malte et Chypre au reste de l'Union européenne ainsi qu'aux pays des rives sud et est de la Méditerranée. Une autoroute de la mer reliant le nord de la Grèce au sud-est de la Turquie et au Proche-Orient, et desservant la région des Balkans ainsi que Chypre, pourrait également être envisagée.**

---

<sup>19</sup> Directive 2001/42/CE du Parlement européen et du Conseil du 27 juin 2001 relative à l'évaluation des effets de certains plans et programmes sur l'environnement ; Directive 92/43/CE du 21 mai 1992 sur la conservation des habitats naturels et de la faune et de la flore sauvages ; Directive 79/409/CE sur la conservation des oiseaux sauvages.

Outre la nécessité de mesures nationales de la part des Partenaires méditerranéens pour promouvoir le transport maritime à courte distance, l'UE, notamment à travers le programme MEDA, a un rôle à jouer pour encourager le développement de ce mode de transport dans les Partenaires méditerranéens. On soulignera également la possibilité offerte aux entreprises des Partenaires méditerranéens de participer aux projets pilotes du futur programme Marco Polo<sup>20</sup>.

Afin de donner une impulsion concrète à la mise en place de ces Autoroutes de la Mer dans le Bassin méditerranéen, on pourrait également songer à organiser des appels d'offres conjoints entre Etats membres et Partenaires méditerranéens, avec le soutien financier communautaire, pour développer de nouvelles liaisons maritimes entre l'Union et ses voisins du Sud et de l'Est de la Méditerranée. Dans ce contexte, il paraît nécessaire de promouvoir l'utilisation de navires spécialement adaptés pour le transport maritime à courte distance, dotés des équipements nécessaires à l'interconnexion avec les réseaux terrestres. La réalisation de cet objectif pourrait bénéficier de l'expertise acquise par les constructions navales européennes ou autres.

Dans le domaine du **transport aérien**, un objectif important sera d'améliorer les capacités aéroportuaires – notamment au niveau des aéroports secondaires, pour développer le “point à point”, essentiel pour le tourisme - mais également l'intégration des systèmes de gestion du trafic aérien, à la lumière des progrès vers la création du Ciel Unique Européen. Certains Partenaires méditerranéens sont déjà membres d'Eurocontrol ou ont un accord de coopération bilatérale avec cet organisme, ce qui est de nature à stimuler la coopération en matière d'interopérabilité. Ces efforts de coordination pourront en outre être renforcés par une stratégie de libéralisation du transport aérien au niveau régional, pouvant éventuellement s'appuyer sur une demande de ces pays visant à la conclusion d'un accord “Ciel ouvert” avec l'Union.

Quant au **transport ferroviaire**, même si les liaisons entre Partenaires méditerranéens sont quasiment inexistantes, une attention particulière devra être apportée à leur développement dans la région, afin de faciliter les échanges Sud-Sud et l'intermodalité, et de diminuer les émissions de CO2. De tels projets pourraient ainsi voir le jour dans le Maghreb, et éventuellement, si les conditions de paix étaient un jour réunies au Proche-Orient, dans la région du Mashrek.

## B. LA PROBLEMATIQUE DU FINANCEMENT DU RESEAU

L'évolution récente de la situation de l'investissement dans les Partenaires méditerranéens se caractérise par la **stagnation et l'insuffisance des flux d'investissement privé** (près de 4,5 milliards d'euros sur la période 1995-2000)<sup>21</sup>. Ceci est pénalisant pour le financement des infrastructures de transport, qu'il s'agisse de leur réhabilitation ou de la construction de nouvelles infrastructures. Il est clair à cet égard que l'ouverture des marchés de transport et, plus généralement, les mesures de réforme axées sur la facilitation des transports sont de nature à influencer favorablement les flux d'investissement privé. Parallèlement, les **financements publics** – y compris les financements disponibles au niveau de l'UE,

<sup>20</sup> COM (2002) 54 en discussion au Parlement et au Conseil. Le futur programme Marco Polo est destiné à encourager les initiatives intermodales, en particulier celles impliquant le transport maritime à courte distance.

<sup>21</sup> Cf. Rapport FEMISE sur l'évolution de la structure des échanges commerciaux et des investissements entre l'UE et les Partenaires méditerranéens, mars 2002.

notamment la BEI – continueront à l'avenir à jouer un rôle important dans le domaine des infrastructures compte tenu de l'importance de l'investissement requis. **Il convient donc de réfléchir à la manière de mobiliser et combiner au mieux ces sources de financement.** Dans ce domaine essentiel, la Commission a fait, au plan européen, des recommandations qui prévoient notamment une vérification des modalités de financement actuelles du réseau transeuropéen de transport et la promotion du recours aux partenariats public-privé (PPP)<sup>22</sup>.

Cette réflexion présente un intérêt certain dans le cadre euro-méditerranéen, en particulier s'agissant des critères jugés comme essentiels pour la réussite des partenariats entre le secteur public et le secteur privé. Parmi ces critères, on peut citer la nécessité d'avoir :

- i) un projet clairement défini correspondant à une priorité entérinée au plus haut niveau politique ;
- ii) un partage équitable des risques entre le privé et le public, notamment des risques politiques et de change dans le cas des Partenaires méditerranéens ;
- iii) une grande transparence des autorités publiques, tant sur le plan de leurs engagements financiers que politiques.
- iv) un mandat bien défini pour réaliser le projet qui requiert la stabilité des conditions de réalisation du projet et de son environnement sur une longue période ;
- v) la nécessité d'un cadre juridique transparent et de politiques de tarification appropriées<sup>23</sup>.

Le PPP est adapté pour le financement de routes, autoroutes, aéroports et ports. Pour le secteur ferroviaire et certains grands projets complexes, ces montages ne peuvent attirer qu'une part limitée de capitaux privés mais n'en demeurent pas moins intéressants. Ils permettent en effet une meilleure gestion des coûts et maîtrise des risques en obligeant les autorités publiques contractantes à une plus grande transparence. Compte tenu du fait que le PPP requiert presque toujours un apport massif d'argent public sous forme de subventions ou de garanties, il convient d'assurer et d'optimiser cet apport. Ceci vaut pour les financements publics des Partenaires méditerranéens, les financements publics internationaux, et les financements publics disponibles dans le cadre de l'UE, en particulier les fonds MEDA et les prêts de la Banque Européenne d'Investissement, qui ont vocation, à des échelles différentes, à jouer le rôle de catalyseur pour l'apport de fonds privés.

Dans cet esprit, la Commission européenne et la Banque Européenne d'Investissement ont instauré une coopération étroite entre elles, afin de veiller à la synergie entre leurs actions respectives. Cette coopération s'est encore approfondie récemment avec la création de la nouvelle **Facilité Euro-Méditerranéenne d'Investissement et de Partenariat (FEMIP)** au sein de la BEI. Cette Facilité, décidée par le Conseil européen de Barcelone en mars 2002 et entérinée par la Conférence ministérielle euro-méditerranéenne de Valence, a été officiellement lancée le 18 octobre 2002 et se traduira par une augmentation graduelle des

---

<sup>22</sup> Cf. COM (2003) 132 final du 23/04/2003 ; Communication de la Commission « Développer le réseau transeuropéen de transport – Des financements innovants, une intégration et une intéropérabilité du télépeage ».

<sup>23</sup> Dans sa Communication COM (2003) 132 final, la Commission propose la mise en oeuvre de structures de gestion juridique et financière sur le modèle de la société de droit européen. Ces structures, qui pourraient être créées spécifiquement pour chaque projet transnational, contribueraient à la transparence et à la coordination, et permettraient de simplifier les formalités administratives, de réduire les frais généraux et de réaliser des économies d'échelle.

financements de la BEI en faveur des Partenaires méditerranéens de 1,4 à 2 milliards d'euros par an d'ici 2006. Bénéficiant de la longue expérience de la BEI en Méditerranée<sup>24</sup>, la nouvelle Facilité est conçue pour donner priorité aux investissements du secteur privé ainsi qu'aux projets de dimension régionale issus de la coopération Sud-Sud, en particulier les projets d'interconnexion dans le secteur du transport. La Commission est membre du Comité de coordination et de dialogue économique de la Facilité, tandis qu'à l'inverse, la BEI est étroitement impliquée dans les travaux du Forum euro-méditerranéen des transports. Ces mécanismes doivent permettre d'assurer la meilleure combinaison possible des interventions de la Commission (MEDA) avec celles de la Banque (prêts / Facilité). **Il est en particulier essentiel que les prêts octroyés par la BEI tiennent pleinement compte des priorités établies dans le cadre du réseau. On rappellera également, s'agissant des fonds MEDA, qu'il appartient à chaque pays concerné de consacrer le niveau de priorité adéquat aux transports dans la programmation bilatérale pluriannuelle établie en liaison avec la Commission.**

Il est souhaitable qu'une telle concertation s'établisse également avec les Etats Membres, ainsi qu'avec les autres bailleurs de fonds intervenant dans la région (notamment la Banque Mondiale et les banques régionales de développement), à l'exemple de l'expérience menée ces dernières années avec les pays candidats et la région des Balkans.

Au delà de mécanismes ad hoc de concertation, la nécessité d'une meilleure coordination des fonds disponibles au plan euro-méditerranéen pose la question de l'opportunité de mettre en place une **structure appropriée qui serait chargée de l'examen de la maturité technique et financière des grands projets d'infrastructure, de leur montage financier et de la promotion du réseau**. L'existence d'un tel opérateur, évoquée par la Commission dans le cadre du réseau transeuropéen de transport<sup>25</sup>, pourrait donner une impulsion majeure à la réalisation du réseau.

Par ailleurs, dans le cadre du suivi de sa récente Communication « L'Europe élargie – Voisinage : un nouveau cadre pour les relations avec nos voisins de l'Est et du Sud »<sup>26</sup>, et conformément aux conclusions du Conseil sur l'Europe élargie<sup>27</sup>, la Commission présentera une Communication sur un nouvel **instrument de proximité**, qui se focalisera sur les problèmes transfrontaliers et favorisera la coopération régionale et sous-régionale ainsi que le développement durable. Ce nouvel instrument pourrait contribuer à la promotion des réseaux d'infrastructure, notamment de transport et d'énergie. Une telle approche serait particulièrement pertinente en ce qui concerne les pays de la rive sud de la Méditerranée.

Enfin, lorsque les projets sont économiquement viables, se pose souvent pour l'investisseur privé le problème de la couverture des risques, y compris **les risques non commerciaux**. La réflexion récemment initiée par la Commission<sup>28</sup>, sur l'octroi de garanties de prêts communautaires afin d'assurer la couverture de tels risques pour les grands projets d'infrastructures inclus dans le réseau trans-européen de transport, pourrait nourrir une réflexion équivalente au plan euro-méditerranéen.

---

<sup>24</sup> Depuis 1992, la BEI a investi un peu plus de 10 milliards d'Euros dans les Partenaires méditerranéens, dont plus de 6 milliards dans le domaine des infrastructures de développement économique, notamment les transports et l'énergie.

<sup>25</sup> COM (2003) 132 final

<sup>26</sup> COM (2003) 104 final du 11.03.2003

<sup>27</sup> Cf. Conclusions du Conseil du 16.06.2003

<sup>28</sup> COM (2003) 132 final

## C. INTEGRER DES OBJECTIFS COMMUNS EN MATIERE DE POLITIQUE DES TRANSPORTS

La réalisation physique du réseau euro-méditerranéen de transport ne saurait constituer une fin en soi et le réseau ne trouvera sa véritable justification qu'à condition d'intégrer un certain nombre d'objectifs communs essentiels en matière de politique des transports.

- **Sécurité maritime : éviter à tout prix un nouvel “Erika” ou “Prestige” en Méditerranée**

En ce qui concerne le **transport maritime d'hydrocarbures en Méditerranée**, il est utile de rappeler que le commerce par voie maritime de produits pétroliers et dérivés entre l'UE et les 12 Partenaires méditerranéens (imports/exports) a atteint en 2001 quelques 63 millions de tonnes<sup>29</sup>. Si, plus globalement, l'on inclut tous les produits pétroliers et dérivés qui transittent par la région euro-méditerranéenne, on atteint alors le chiffre de 395 millions de tonnes transportées par quelques 800 tankers<sup>30</sup> sillonnant en permanence la Méditerranée. Il s'agit d'un trafic particulièrement dense dans une zone éminemment fragile d'un point de vue environnemental. Le récent naufrage du Prestige au large des côtes de la Galice, moins de trois ans après celui de l'Erika, fait planer le spectre d'une catastrophe similaire dans les eaux méditerranéennes, dont les effets seraient encore plus désastreux.

Suite à ce nouvel accident de pollution maritime, la Commission européenne a immédiatement réagi en proposant l'application accélérée des “paquets Erika”, un certain nombre d'initiatives complémentaires concernant plus particulièrement les problèmes posés par le transport par mer de produits très polluants comme le fioul lourd, et une coordination renforcée au sein de l'Organisation Maritime Internationale<sup>31</sup>. **Il est fondamental que ces propositions trouvent leur prolongement au plan euro-méditerranéen, afin de tirer pleinement les conséquences des récentes catastrophes. Ceci passe par un rapprochement, et à terme une harmonisation, des législations des Partenaires méditerranéens avec l'acquis communautaire et la législation internationale.**

Sur le plan bilatéral, il conviendra de veiller à ce que la sécurité maritime fasse l'objet d'un dialogue renforcé dans le cadre des Accords euro-méditerranéens d'Association. La mise en place, au sein de chacun des Conseils d'Association, d'un sous-comité compétent pour les transports, l'énergie et l'environnement devrait favoriser ce processus.

Au niveau régional, l'instance de référence est le Forum euro-méditerranéen des Transports. Dans ce cadre, l'UE et les Partenaires méditerranéens discutent et arrêtent conjointement les principes et modalités de la coopération dans le domaine de la sécurité maritime, dans le droit fil des Paquets Erika et des mesures “Prestige”<sup>32</sup>. Cet exercice, démarré il y a deux ans, débouchera à la fin de l'année 2003 sur un nouveau projet régional dans le cadre du programme MEDA.

---

<sup>29</sup> Eurostat. Programme Medstat.

<sup>30</sup> Etude réalisée par BEICIP dans le cadre du projet MEDA « Soutien aux groupes Ad Hoc du Forum euro-méditerranéen de l'énergie ».

<sup>31</sup> COM (2002) 681 final du 3/12/2002, Communication de la Commission au Parlement européen et au Conseil suite au naufrage du pétrolier « Prestige ».

<sup>32</sup> Cf. COM (2002) 681 final. Ces propositions concernent l'interdiction du transport de fioul lourd par des pétroliers à simple coque, l'introduction de sanctions pénales pour les responsables d'accidents de pollution résultant de négligences flagrantes, la mise en place d'un système d'agrément communautaire des certificats de compétence des marins délivrés en dehors de l'UE, le renforcement du système de “reporting” par les pilotes de ports, et des mesures de protection renforcée des eaux côtières, en particulier la mer territoriale et la zone économique exclusive (ZEE).

Ce projet régional en cours de préparation se concentrera sur les principales mesures contenues dans les Paquets Erika I et II complétées par les récentes propositions de la Commission, à savoir le bon exercice des compétences de l'Etat du pavillon, le suivi des performances des sociétés de classification, le suivi et le contrôle du trafic (VTMIS méditerranéen, inspections par l'Etat du port), la protection de l'environnement, la formation des administrations maritimes et des gens de mer, et la sécurité/sûreté des navires et des installations portuaires dans la région méditerranéenne. Un tel projet devra être coordonné avec les principaux acteurs du secteur sur le plan international et régional (OMI, REMPEC<sup>33</sup>), ainsi qu'avec les autres actions développées dans le cadre de la coopération dans les secteurs de la justice, de l'immigration, et des douanes. On pourrait également envisager à moyen terme que les Partenaires méditerranéens intéressés deviennent membres associés de l'**Agence européenne pour la sécurité maritime** récemment mise en place par la Commission. En particulier, l'Agence pourrait aider ces pays à la formation d'inspecteurs dans le domaine de la sécurité maritime.

Par ailleurs, il est souhaitable qu'à l'avenir soit également abordé, dans le cadre du Forum euro-méditerranéen des Transports, la question de la coordination et de l'échange d'informations entre le Mémorandum méditerranéen sur le contrôle des ports<sup>34</sup> et le Mémorandum de Paris.

Enfin, comme souligné récemment par la Déclaration Ministérielle adoptée par les Ministres euro-méditerranéens de l'énergie réunis à Athènes le 21 mai 2003, en raison de la sensibilité et vulnérabilité particulière de la Mer Méditerranée pour ce type de transport, il est important de mener des réflexions sur l'opportunité de soulager le trafic maritime d'hydrocarbures en Méditerranée par le développement d'oléoducs, si la faisabilité technique, économique et environnementale de ces derniers venait à se confirmer. Dans ce contexte, la promotion de la technologie des tankers à double coques pour le transport du pétrole et des produits pétroliers est également recommandée.

- **Transport aérien : promouvoir un espace aérien euro-méditerranéen**

La proximité géographique et la densité du trafic de passagers entre l'UE et les Partenaires méditerranéens, principalement liée au tourisme et à la mobilité des populations immigrées, pose le problème du cloisonnement des espaces aériens européen et méditerranéens et de leur soumission à des modes de fonctionnement et des règles différentes. Dès lors, tout comme dans le domaine du transport maritime, la convergence des législations des Partenaires méditerranéens en matière de transport aérien vers l'acquis communautaire devient inéluctable.

**La mise en place de législations strictes en matière de sécurité aérienne constitue une étape essentielle de ce processus de convergence.** A cet égard, il est important de souligner que l'Union européenne vient de se doter d'une **Agence européenne pour la sécurité aérienne**. Comme dans le domaine maritime, on pourrait songer à une éventuelle participation des Partenaires méditerranéens qui le souhaitent à l'Agence pour la sécurité aérienne.

---

<sup>33</sup> Centre Régional Méditerranéen pour l'Intervention d'Urgence contre la Pollution Marine Accidentelle, basé à Malte.

<sup>34</sup> Le MoU méditerranéen a été signé en 1997 par l'ensemble des Partenaires méditerranéens et a son secrétariat basé à Casablanca. L'adhésion de Malte et Chypre à l'UE constituera un lien fort entre le MoU méditerranéen et le Memorandum de Paris dans la perspective d'une Méditerranée plus sûre et plus propre.

**En ce qui concerne les règles d'accès au marché, certains Partenaires méditerranéens ont fait part à la Commission de leur souhait de conclure un accord “Ciel ouvert” avec l'Union visant à l'ouverture réciproque des marchés.** Tel est le cas du Maroc qui a exprimé son intérêt pour un tel accord dès 1998. Plus récemment, le Liban a également manifesté son intérêt pour une telle possibilité. Depuis les arrêts de la Cour de Justice des Communautés européennes du 5 novembre 2002 (arrêts dits “Ciel ouvert”), la situation a été clarifiée et la compétence communautaire reconnue pour la conclusion par la Communauté de tels accords avec les pays tiers. Dès novembre 2002, la Commission a adopté une Communication dans laquelle elle tire les conséquences de l'arrêt de la Cour pour les relations internationales de l'Union. Cette Communication a été complétée, le 26 février 2003, par la proposition d'un ensemble de mesures créant un cadre juridique pour toutes les relations bilatérales entre l'Union européenne et le reste du monde dans le domaine des transports aériens<sup>35</sup>. Dans ces conditions, il est envisageable que la Commission sollicite auprès du Conseil des Ministres de l'Union un mandat de négociation pour la conclusion d'accords avec les Partenaires méditerranéens concernant l'accès réciproque au marché dans le secteur du transport aérien. La Commission est en principe favorable à une telle perspective et a d'ores et déjà entamé des discussions exploratoires en ce sens avec le Maroc. Toutefois, si l'approche bilatérale ne peut être exclue dans un premier temps, la Commission souhaite privilégier à terme une approche régionale, ou sous-régionale, permettant de garantir la cohérence des engagements dans ce domaine et de promouvoir un véritable espace aérien euro-méditerranéen.

S'agissant de la gestion du trafic aérien (Air Traffic Management), l'Union européenne s'est récemment engagée dans la réalisation du **Ciel Unique européen**. L'objectif est de parvenir à une gestion intégrée et commune de l'espace aérien sur la base d'une cadre réglementaire harmonisé qui devrait être d'application à la fin de l'année 2004. **Il est clair que la réalisation du Ciel Unique européen devra se faire en liaison avec les Partenaires méditerranéens.**

- Sûreté dans les domaines maritime et aérien : œuvrer pour des règles communes et juridiquement contraignantes afin de mieux lutter contre le terrorisme international**

Si la sûreté dans les domaines maritime et aérien a toujours été une préoccupation de l'Union, celle-ci a pris une nouvelle dimension depuis les évènements du 11 septembre 2001 qui ont révélé l'importance sans précédent de la menace terroriste. Tout avion ou navire peut être délibérément utilisé comme une arme ou comme vecteur d'une arme de destruction massive. C'est pourquoi, suite aux attentats du 11 septembre, la décision a été prise d'engager une politique de sûreté au sein de l'Union qui repose sur les instruments juridiques et les mécanismes de coopération communautaire.

Dans le domaine aérien, l'Union européenne s'est récemment dotée d'un règlement sur la sûreté aérienne qui prévoit des normes minimales à respecter, l'établissement de programmes

---

<sup>35</sup>

Communication de la Commission concernant les conséquences des arrêts de la Cour du 5 novembre pour la politique européenne en matière de transport européen COM/2002/649/final ; Communication de la Commission concernant les relations entre la Communauté et les pays tiers dans le domaine de l'aviation COM/2003/094/final ; Déclaration de la Commission concernant les relations entre la Communauté, ses Etats membres tiers dans le domaine de l'aviation, J.O. C 069 du 22/03/2003, p. 0003-0003.

nationaux de sûreté et la mise en place d'inspections contrôlées par la Commission<sup>36</sup>. Il conviendrait que les Partenaires méditerranéens s'alignent sur ces mesures et développent en concertation avec la Commission des inspections de même type.

Dans le secteur maritime, la Commission vient d'adopter une Communication et une proposition de règlement visant à imposer dans toute l'UE l'application des normes les plus élevées de sûreté du transport maritime, telles que définies par l'Organisation Maritime Internationale, applicables au transport maritime de marchandises et aux installations portuaires qui lui sont consacrées. Le règlement proposé va en outre au-delà des mesures de l'OMI<sup>37</sup> et la Commission présentera à court terme une proposition de directive définissant les mesures complémentaires à mettre en œuvre dans les ports de l'UE.

Tant dans le secteur maritime qu'aérien, il est essentiel que les Partenaires méditerranéens contribuent au renforcement de la sûreté au plan international en intégrant dans leur législation nationale des règles de niveau équivalent et en se dotant de moyens de contrôle efficaces de leur respect. Parallèlement, la Commission devra s'assurer, en coopération avec les organisations compétentes au niveau international, que les exigences essentielles en matière de sûreté sont respectées dans les pays tiers, en particulier les pays voisins du bassin méditerranéen. **Forte de son expérience, l'Union européenne peut encourager ce processus, notamment par le biais des plans d'action nationaux prévus dans le cadre de la Communication « L'Europe élargie – Voisinage » et en favorisant l'échange d'expériences, ainsi qu'en soutenant la formation et l'assistance technique au bénéfice des Partenaires méditerranéens. En ce sens, elle pourrait concourir, avec l'appui des Agences pour la sécurité maritime et aérienne, à la mise en place d'un Institut euro-méditerranéen de la sécurité et de la sûreté, situé dans l'un des Partenaires méditerranéens.**

- **GALILEO : mettre le système européen de navigation par satellite au service d'une Méditerranée plus sûre et mieux protégée**

Il est important de souligner le rôle direct et concret que peut jouer le système européen de navigation par satellite en matière de sécurité et de sûreté maritime et aérienne dans l'espace euro-méditerranéen. GALILEO offre en effet des applications qui touchent la sécurité des navires, des avions et des passagers ; la sûreté des ports et aéroports, mais également le suivi des marchandises et des tankers.

GALILEO est entré depuis le début de l'année 2001 dans sa phase de développement. Le programme sera pleinement opérationnel à partir de 2008. Il est cependant primordial de promouvoir dès à présent l'implication des Partenaires méditerranéens et de leurs entreprises dans le grand projet industriel que constitue GALILEO et de sensibiliser les usagers de ces pays aux applications offertes par le système.

---

<sup>36</sup> Règlement (CE) n°2320/2002 du Parlement européen et du Conseil du 16 décembre 2002 relatif à l'instauration de règles communes dans le domaine de la sûreté de l'aviation civile (J.O. n° L 355 du 30/12/2002, p.0001-0022).

<sup>37</sup> Cf. COM (2003) . Le règlement étend notamment l'application de ces mesures aux navires de passagers effectuant des voyages nationaux, impose la nomination d'une autorité nationale responsable de la sûreté des navires et des installations portuaires et prévoit un processus d'inspections, supervisé par la Commission, de la mise en œuvre de ces mesures. En outre, les dispositions sur les évaluations de sûreté, l'établissement de plans de sûreté, ainsi que la désignation d'agents de sûreté des compagnies et des navires, seront étendues aux autres navires affectés à un trafic national.

S'agissant de la mobilisation des entreprises des Partenaires méditerranéens, il est important de rappeler que l'entreprise commune GALILEO est ouverte à la participation des pays tiers, qu'il s'agisse d'entités publiques ou privées de ces pays, moyennant souscription à son capital<sup>38</sup>.

Par ailleurs, la coopération euro-méditerranéenne dans ce domaine doit également viser les aspects de coopération internationale (attribution des fréquences), de formation, de démonstration des futures applications, et d'interopérabilité du système (douanes, opérations de sauvetage, etc.). Une telle coopération a commencé à se développer depuis près de deux ans dans le cadre du Forum euro-méditerranéen des Transports et de son groupe de travail sur la navigation par satellite (Cf. Annexe 1). Elle se concrétisera à la fin de l'année 2003 par un nouveau projet régional MEDA et la mise en place, dans ce cadre, d'un Centre de Formation et de Démonstration dans l'un ou l'autre des Partenaires méditerranéens.

\* \* \*

\*

## **CONCLUSION**

**Demain comme hier, la Méditerranée a vocation à constituer un véritable carrefour pour le transport et les échanges.** Il convient d'inviter les acteurs politiques et économiques euro-méditerranéens à mobiliser leurs efforts pour la mise en place du réseau euro-méditerranéen de transport qui sera **un puissant vecteur d'intégration et de stabilité entre les deux rives de la Méditerranée.**

A cette fin, la coopération euro-méditerranéenne devrait s'articuler autour des axes suivants :

### **En ce qui concerne les infrastructures :**

- Encourager et appuyer la coopération sous-régionale dans le domaine des transports, grâce à une approche différenciée et l'octroi d'assistance technique, notamment dans le cadre du programme MEDA et des programmes INTERREG impliquant des Partenaires méditerranéens;
- Procéder à un exercice de planification du réseau et d'identification des projets d'infrastructures prioritaires au plan régional, et obtenir l'accord des Ministres euro-méditerranéens des Transports sur la liste des projets identifiés comme prioritaires ;
- Faciliter le financement du réseau en promouvant l'échange d'informations et le transfert de savoir-faire dans le domaine du partenariat public-privé et de la tarification ;
- Mieux coordonner les ressources financières disponibles, notamment au moyen de la mise en place éventuelle d'une structure appropriée chargée de l'examen de la maturité technique et financière des grands projets d'infrastructure, de leur montage financier et de la promotion du réseau ;

---

<sup>38</sup>

Cf. Article 5 du règlement 876/2002 créant l'entreprise commune GALILEO ; Cf. également article 1, paragraphe 3, sous b), 2<sup>ème</sup> tiret, des statuts de l'entreprise commune Galileo (annexe au règlement 876/2002) selon lequel « toute entreprise » peut devenir membre de l'entreprise commune.

- Engager, en concertation avec l'ensemble des bailleurs de fonds intervenant dans la région, une réflexion approfondie sur le problème de la couverture des risques non commerciaux pour les grands projets d'infrastructures identifiés dans le cadre du réseau euro-méditerranéen de transport ;

**En ce qui concerne le renforcement de la sécurité et de la sûreté :**

- Promouvoir, tant au niveau bilatéral que régional, l'harmonisation des législations des Partenaires méditerranéens avec l'acquis communautaire et la législation internationale dans le domaine de la sécurité maritime ;
- Encourager et soutenir l'harmonisation des législations des Partenaires méditerranéens avec l'acquis communautaire dans le domaine du transport aérien, en particulier en ce qui concerne les règles de sécurité, l'accès au marché (conclusion d'accord(s) "Ciel ouvert") et la gestion de l'espace aérien (Ciel Unique) ; cet effort d'harmonisation et de convergence législative devra être poursuivi dans le cadre des plans d'action nationaux prévus par la Communication « L'Europe élargie – Voisinage : un nouveau cadre pour les relations avec nos voisins de l'Est et du Sud ».
- Promouvoir l'adoption par les Partenaires méditerranéens des règles internationales en matière de sûreté maritime et aérienne et la mise en place par ces pays de mécanismes de contrôle efficace du respect de ces règles ;
- En fonction des disponibilités financières du programme MEDA et des contributions attendues des partenaires euro-méditerranéens, mettre en place un Institut euro-méditerranéen de la sécurité et de la sûreté dans l'un des Partenaires méditerranéens ;
- Encourager l'implication des Partenaires méditerranéens et de leurs entreprises dans GALILEO en leur ouvrant la possibilité d'une participation dans l'entreprise commune, et sensibiliser les usagers de ces pays aux applications offertes par le système grâce à la mise en place, dans le cadre du programme MEDA et avec le concours des Partenaires méditerranéens intéressés, d'un Centre GALILEO de formation et de démonstration dans l'un ou l'autre des Partenaires méditerranéens ;
- Favoriser la participation des Partenaires méditerranéens au sein des priorités thématiques du 6ème Programme Cadre de recherche, de développement technologique et de démonstration, notamment les priorités "Aéronautique et Espace" et "Transport de Surface Durable", afin de contribuer à l'amélioration de la sécurité et de la sûreté du réseau euro-méditerranéen de transport.

**Liste des annexes :**

ANNEXE 1 : Liste des activités et projets MEDA en cours de développement ou de mise en œuvre dans le domaine des transports.

ANNEXE 2 : Chiffres-clé du transport en Méditerranée.

## **ANNEXE 1**

### **Liste des activités et projets MEDA en cours de développement ou de mise en œuvre dans le domaine des transports**

- Dans le cadre du Forum euro-méditerranéen des Transports, des groupes de travail ont été mis en place et se sont réunis tout au long de l'année 2001 et du premier semestre 2002. Ces groupes correspondent aux priorités retenues par le 2nd Forum (Bruxelles, novembre 2000), et sont au nombre de trois : « Réseau et Infrastructure », « Transport maritime », et « Navigation par satellite ».

Les discussions du groupe « Réseau et Infrastructure » s'inscrivent dans le cadre du Projet Euromed Transports (Cf. ci-dessous) qui comprend une importante composante Infrastructures. Ce groupe, co-présidé par la Commission européenne et la BEI, discute des questions liées au développement du réseau euro-méditerranéen de transport et au financement des infrastructures.

Les groupes de travail « Transport maritime » et « Navigation par satellite » contribuent au processus d'identification de deux nouveaux projets régionaux dans le cadre du programme MEDA, l'un sur la sécurité maritime (SAFEMED) et l'autre sur les applications d'EGNOS et GALILEO dans la région méditerranéenne (projet euromed GNSS). Les grandes lignes de ces futurs projets ont été approuvées par le 3ème Forum euromed Transports (Bruxelles, juillet 2002).

Le 3ème Forum euro-méditerranéen des Transports a décidé de prolonger l'activité de ces trois groupes et approuvé le lancement d'un nouveau groupe de travail sur le transport aérien.

- Paquet de projets régionaux MEDA sur la formation en matière de sécurité maritime : il s'agit de 4 projets ayant démarré au second semestre 2001. Ces projets, mis en oeuvre par l'Organisation Maritime Internationale, consistent en des actions de formation sur différents aspects de la sécurité maritime (code ISM, convention STCW, flag state policy, port reception facilities) ;
- Le Projet euromed Transports : ce projet a démarré en janvier 2003 et bénéficie d'un financement MEDA de 20 millions d'Euro sur 4 ans. Il vise à améliorer le fonctionnement et l'efficacité du système de transport en Méditerranée, en se concentrant sur deux aspects essentiels et complémentaires: le soutien à la réforme du secteur des transports dans les Partenaires méditerranéens d'une part, et la promotion d'un réseau régional d'infrastructures de transport d'autre part.

Directement lié au développement du réseau euro-méditerranéen de transport, le volet Infrastructures du projet consiste principalement en :

- 1) la définition d'un concept opérationnel pour le réseau méditerranéen d'infrastructures de transport,
- 2) un exercice de planification de ce réseau, à l'instar de ce qui a été réalisé pour les pays candidats de l'Union (TINA) et les Balkans (document de stratégie « Transport and Energy infrastructures in South-East Europe »),
- 3) le financement d'études de pré-faisabilité pour un certain nombre de projets identifiés comme prioritaires,

4) un soutien institutionnel pour la préparation et la mise en œuvre de projets d'infrastructure, ainsi que pour la gestion des infrastructures elles-mêmes.

- Projet MED-Trans : le projet MED-Trans est un élément du programme MEDSTAT, le premier programme MEDA de coopération régionale dans le domaine des statistiques. Au cours de la période 1997-2003, ce projet a abouti à la constitution d'un réseau d'instituts nationaux statistiques et autres autorités responsables en matière de transport, qui ont travaillé ensemble pour fournir des données statistiques pertinentes pour le développement des transports dans la région euro-méditerranéenne, en particulier les transports maritime et aérien. Les données collectées au cours de cette période ont été diffusées par Eurostat. Le projet se poursuivra à partir de 2003 dans le contexte du programme MEDSTAT II, en vue de continuer le processus de renforcement institutionnel dans le domaine statistique et d'élargir le champ d'activités au transport routier et aux indicateurs de performance et qualité de service.
- Trois projets Recherche dans le domaine des transports en Méditerranée (INCO-MED) ont également démarré en 2003, dans le cadre du Vème PCRD. Ces trois projets ont pour objectif de contribuer à l'identification d'une méthodologie et de critères pour l'identification d'un réseau régional d'infrastructures de transport en Méditerranée. Ils viendront compléter le Projet euromed Transports mentionné précédemment.
- Enfin, plusieurs projets MEDA bilatéraux dans le secteur des transports sont en cours de préparation, notamment au Maroc (Programme d'Ajustement Structurel dans le secteur des Transports) et en Tunisie (projet sur la réforme portuaire). On mentionnera également, en ce qui concerne le Maroc, le projet de la Rocade méditerranéenne dont une section est financée dans le cadre du programme MEDA (environ 90 millions d'Euros, appel d'offres en cours).

## ANNEXE 2

### Chiffres clé du transport en Méditerranée

• Table 1 -Transport maritime total de marchandises dans les principaux ports MED (milliers de tonnes)	•				
•	• 1998	• 1999	• 2000	• Variation 1998-2000 (%)	• Croissance annuelle moyenne (%)
•	•	•	•	•	•
• Algeria (DZ)	• 91.432	• 94.474	• 100.301	• 9,70	• 4,74
• Morocco (MA)	• 48.212	• 52.872	• 53.444	• 10,85	• 5,29
• Tunisia (TN)	• 23.567	• 25.331	• 26.104	• 10,77	• 5,24
• Egypt (EG) (1)	• 49.408	• 54.110	• 54.777	• 10,87	• 5,29
• Jordan (JO) (2)	• 12.487	• 12.835	• 12.358	• -1,03	• -0,52
• Lebanon (LB)	• 6.216	• 6.248	• 5.547	• -10,78	• -5,54
• Syria (SY)	• 27.622	• 28.846	• 28.959	• 4,84	• 2,39
• Israel (IL)	• 40.759	• 41.866	• 43.062	• 5,65	• 2,79
• Cyprus (CY)	• 6.443	• 7.037	• 7.281	• 13,00	• 6,30
• Malta (MT)	• 4.223	• 4.299	• 5.711	• 35,22	• 16,28
• Turkey (TR) (3)	• 121.160	• 128.938	• 149.029	• 23,00	• 10,91
• Total MED	• 431.529	• 456.857	• 486.572	• 12,76	• 6,19
• (1) Unless otherwise stated, data for Egypt in this and other tables was provided by the EMDB and the tare weight of containers is included.	•				

• (2) The weight of empty containers is excluded	•	•
• (3) Unless otherwise stated, data for Turkey excludes transit traffic	•	•

• Table 2	• 15 ports les plus importants en termes de poids global de marchandises traitées dans les Partenaires méditerranéens et dans l'UE, 2000			
• No.	• Ports MED	• 1000 tonnes	• Ports UE	• 1000 tonnes
• 1	• Bethiouia / DZ	• 36.371	• Rotterdam / NL	• 302.485
• 2	• Izmit / TR	• 31.419	• Antwerpen / B	• 115.988
• 3	• Alexandria (incl. Dekhelia) / EG	• 28.404	• Marseille / FR	• 91.279
• 4	• Skikda / DZ	• 24.715	• Hamburg / D	• 76.950
• 5	• Aliaga / TR	• 24.598	• Le Havre / FR	• 63.883
• 6	• Casablanca / MA	• 19.773	• Grimsby & Immingham / UK	• 52.501
• 7	• Haifa / IL	• 18.534	• Tees & Hartlepool / UK	• 51.472
• 8	• Istanbul / TR	• 17.469	• London / UK	• 47.892
• 9	• Banias / SY	• 16.865	• Dunkerque / FR	• 44.318
• 10	• Ashdod / IL	• 15.758	• Trieste / IT	• 44.015
• 11	• Damietta / EG	• 13.004	• Genova / IT	• 43.797
• 12	• Mersin / TR	• 12.842	• Wilhelmshaven / D	• 43.402
• 13	• Aqaba / JO	• 12.358	• Amsterdam / NL	• 42.044
• 14	• Arzew /DZ	• 12.176	• Forth / UK	• 41.143
• 15	• Iskenderun, Hatay / TR	• 11.820	• Bremen/Bremerhaven / D	• 39.224

• Tableau 3	• Transport de passagers et de fret dans les principaux aéroports des pays MED, 1998-2000														•
•	• Nombre de passagers • • •						• Tonnes de fret et de poste				• Mouvements d'aéronefs commerciaux • (décollages et atterrissages)			• Nombre moyen de pass. par vol*, 2000	
•	• Arrivées et départs (A+D) •				• Transit direct		• • • •				• •		•		
• Pays	• 1998	• 1999	• 2000	% de croissance annuel moyen	en 2000	% transit direct A+D, 2000	• 1998	• 2000	• % de croissance annuel moyen	• 1998	• 1999	• 2000	•	•	•
• Algérie (DZ)	• 5.619.628	• 5.438.625	• 5.946.647	• 2,87	• 66,583	• 1,12	• 23.980	• 24.148	• 21.788	• -4,68	• 70,324	• 77.029	• 98.255	• 61,88	
• Maroc (MA)	• 5.965.423	• 6.602.476	• 6.935.814	• 7,83	• 133,351	• 1,92	• 30.934	• 27.435	• 27.835	• -5,14	• 88,231	• 89.470	• 97.376	• 73,97	
• Tunisie (TN) (1)	• 8.653.578	• 9.132.645	• 9.511.308	• 4,84	• 135,052	• 1,42	• 49.171	• 52.310	• 51.522	• 2,36	• 86,121	• #####	• 91.035	• 104,48	
• Egypte (EG)	• ##### #	• 16.236.094	• 18.892.479	• 28,01	• 580,735	• 3,07	• #####	• 162.566	• 188.782	• 12,05	• ######	• #####	• #####	• 107,18	
• Jordanie (JO) (2)	• 2.081.514	• 2.415.065	• 2.561.796	• 10,94	• 23,742	• 0,93	• 85.990	• 77.453	• 85.620	• -0,22	• 26,133	• 30.660	• :	• 80,32	
Liban (LB)	1.995.911	2.110.656	2.244.788	6,05	98.599	4,39	54.300	52.439	59.243	4,45	25.010	27.878	29.707	82,20	
Syrie (SY)	1.827.344	1.907.495	1.928.560	2,73	116.556	6,04	30.491	30.721	30.745	0,42	26.642	28.561	31.553	68,51	
Israël (IL) (3)	9.507.700	9.862.834	9.607.900	0,53	:	:	#####	303.052	342.799	9,50	27.987	30.933	33.369	287,93	
Terr. Palest.(PS)(4)	2.281	79.328	88.009	10,94	-	-	-	104	245	135,49	:	2.028	2.128	41,36	

Chypre (CY)	5.091.940	5.543.794	6.117.768	9,61	221.663	3,62	35.614	32.986	33.473	-3,05	47.174	45.559	48.705	134,71
Malte (MT)	2.743.234	2.882.351	2.912.746	3,04	38.293	1,31	11.989	12.489	13.699	6,89	26.530	27.945	29.186	102,42
Turquie (TR)	#####	29.264.928	34.322.256	0,86	#####	4,63	#####	235.068	276.166	16,84	#####	#####	#####	117,81
<b>MED</b>	#####	<b>91.476.291</b>	#####	<b>6,71</b>	#####	<b>2,97</b>	#####	#####	#####	<b>8,53</b>	#####	#####	#####	<b>107,36</b>
<b>UE</b>	#####	#####	#####	<b>8,31%</b>										
(1) Données 2000 préliminaires														
(2) Nombre moyen de passagers par vol calculé sur les données 1999 mais en prenant en considération le transit direct de 2000.														
(3) Données 2000 pour Israël se réfèrent uniquement au trafic international.														
(4) L'Aéroport int. de Gaza a été inauguré en Novembre 1998. Le taux de croissance annuel moyen n'a été calculé que pour 1999-2000.														
* <i>Le nombre moyen de passagers par vol est calculé en divisant le nombre total de passagers (y compris en transit direct) par le nombre de vols.</i>														

<b>Tableau 4</b>	<b>Les 15 principaux aéroports en terme de transport de passagers dans les pays MED, UE et AELE , 2000</b>					
N°	Aéroports MED	Nombre de passagers (arrivées + départs)		Aéroports UE et AELE	Nombre de passagers (arrivées + départs)	
1	ISTANBUL/ATATURK (TR)	14.647.810		LONDON HEATHROW (UK)	56.885.371	
2	TEL-AVIV/D. BEN GURION (IL)			AIRPORT SYSTEM PARIS (FR)	49.078.124	
3	CAIRO/INTL (EG)	8.640.909		FRANKFURT MAIN (D)	40.281.807	
4	ANTALYA (TR)	7.456.658		AMSTERDAM SCHIPHOL (NL)	39.099.046	
5	LARNACA (CY)	4.738.575		LONDON GATWICK (UK)	29.040.267	
6	ANKARA/ESENBOGA (TR)	4.027.928		BRUXELLES NATIONAL (B)	21.586.961	
7	MONASTIR/HABIB BOURGIBA (TN)	3.916.988		ZURICH (CH)	21.192.341	
8	CASABLANCA/MOHAMED V (MA)	3.511.130		MADRID BARAJAS (ES)	16.086.783	
9	TUNIS/CARTHAGE (TN)	3.375.701		MANCHESTER (UK)	15.459.702	
10	MALTA/LUQA (MT)	2.912.746		MILANO MALPENSA (IT)	15.014.164	
11	ALGER/HOUARI BOUMEDIENE (DZ)	2.777.108		MUNCHEN (DE)	14.600.358	
12	HURGHADA (EG)	2.641.745		PALMA DE MALLORCA (ES)	14.450.822	
13	IZMIR/ADNAN MENDERES (TR)	2.507.389		ROMA FIUMICINO (IT)	13.387.428	
14	AMMAN/QUEEN ALIA (JO)	2.386.514		DUBLIN (EI)	12.995.880	
15	BEIRUT/INTL (LB)	2.244.788		DÜSSELDORF (D)	11.993.774	

Tableau 5

Imports/exports de l'EU depuis/vers les 12-PPM de produits pétroliers par mode de transport, en tonnes, en 2001

Nomenclature NSTR, Chapitre 3, produits pétroliers.								
DECLARANT	EU15:							
PARTNER	Med12:							
INDICATORS	QUANTITY_TON:							
FLOW	1:IMPORT				2:EXPORT			
TRANSPORT_MODE \ PRODUCT	31:CRUDE PETROLEUM	32:FUEL DERIVATIVES	33:GASEOUS HYDROCARBONS, LIQUID OR COMPRESSED	34:NON-FUEL DERIVATIVES	31:CRUDE PETROLEUM	32:FUEL DERIVATIVES	33:GASEOUS HYDROCARBONS, LIQUID OR COMPRESSED	34:NON-FUEL DERIVATIVES
0:Unknown	912225	691686	0	6294	0	78	7	3884
1:Sea	28969604	11114367	13518767	29508	2	7719973	1049806	723154
2:Rail	0	0	0	0	0	1442	0	704
3:Road	0	55038	31058	1370	0	37588	102	29120
4:Air	0	0	0	4	0	3537	15	631
5:Post	0	0	0	0	0	0	0	2
7:Fixed Mechanism	14205030	180906	1396630	0	0	30074	0	6
8:Inland Waterway	0	86233	0	0	0	9761	0	1164

9:Self Propulsion	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Source: Eurostat. Comext.									