



COMMISSION DES COMMUNAUTÉS EUROPÉENNES

Bruxelles, le 07.03.2001
COM(2001) 126 final

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

**RENFORCER LA COOPERATION EURO-MEDITERRANEENNE DANS LES
DOMAINES DU TRANSPORT ET DE L'ENERGIE**

TABLE DES MATIERES

1.	INTRODUCTION.....	3
1.1	Objectifs de la Communication.....	3
1.2	Les enjeux de la coopération euro-méditerranéenne dans les secteurs des transports et de l'énergie.....	4
2.	LE VOLET TRANSPORT: INSUFFLER UNE NOUVELLE DYNAMIQUE.....	5
2.1	Le mandat politique fixé à Barcelone.....	5
2.2	Cinq ans de coopération euro-méditerranéenne dans le secteur des transports.....	6
2.3	Les domaines pour concrétiser des actions.....	7
2.3.1	L'appui à la réforme du secteur des transports dans les Partenaires méditerranéens...	7
2.3.2	La définition et la promotion d'un réseau transméditerranéen de transport multimodal	8
2.3.3	Transport maritime et aérien.....	9
2.3.4	Le système global de navigation par satellite (Galileo)	10
3.	LE VOLET ENERGIE: RENFORCER LA DYNAMIQUE EXISTANTE	11
3.1	L'énergie dans le cadre du Partenariat Euro-méditerranéen – Le mandat politique fixé à Barcelone.....	11
3.2	Cinq ans de coopération euro-méditerranéenne dans le secteur de l'énergie	11
3.3	Définition des priorités: les suites du Forum de Grenade.....	12
4.	CONCLUSIONS ET RECOMMANDATIONS.....	14
4.1	Pour le secteur des transports.....	14
4.2	Pour le secteur de l'énergie.....	15
	Annexe 1 : Données Superficie et Population de l'UE et des Partenaires méditerranéens.....	16
	Annexe 2 : Chiffres-clé du transport en Méditerranée.....	16
	Annexe 3: Evolution de la situation régionale (12 Partenaires méditerranéens) en matière énergétique sur la période 1985-1998.	18

1. INTRODUCTION

1.1 Objectifs de la Communication

La présente Communication a pour objectif spécifique de définir les grandes orientations de la coopération euro-méditerranéenne dans les secteurs du transport et de l'énergie sur la période 2000-2006¹. Les transports et l'énergie ont en effet été identifiés par les Ministres euro-méditerranéens des Affaires Etrangères lors de la Conférence de Malte en avril 1997 comme deux des six secteurs prioritaires² pour la coopération régionale dans le domaine économique et financier. Cette Communication visera d'une part à insuffler une nouvelle dynamique au Partenariat euro-méditerranéen dans le secteur des transports, et d'autre part à renforcer la dynamique existante du Partenariat euro-méditerranéen dans le secteur de l'énergie.

Sur un plan plus général, la présente Communication s'inscrit dans le droit fil de la Communication «Un nouvel élan pour le Processus de Barcelone» adoptée le 6 septembre 2000³ par la Commission et approuvée dans ses grandes lignes par la IV^{ème} Conférence des Ministres euro-méditerranéens des Affaires Etrangères (Marseille, 15-16 novembre 2000). Le Conseil européen de Nice en décembre 2000 a confirmé l'engagement de l'Union à approfondir le Partenariat dans tous les domaines, et la Commission a parallèlement décidé de retenir la Méditerranée comme l'un des grands objectifs prioritaires pour l'année 2002. Dans ce contexte, la Communication a pour objet d'effectuer le bilan critique de cinq années de coopération euro-méditerranéenne dans les secteurs du transport et de l'énergie, et de proposer les moyens de dynamiser cette coopération sur base de l'expérience accumulée, de l'évolution de ces deux secteurs, et des recommandations contenues dans la Communication susmentionnée⁴.

Enfin, la présente Communication doit être replacée dans le contexte de la réflexion globale que la Commission mène actuellement dans le cadre du Livre Vert sur la sécurité d'approvisionnement énergétique de l'Union⁵ et du projet de Livre Blanc sur la politique commune des transports.

¹ La période 2000-2006 est la période de référence couverte par le Document de Stratégie Régionale MEDA, document de travail interne de la Commission.

² Les quatre autres domaines identifiés comme prioritaires sont l'industrie, l'eau, l'environnement et la société de l'information.

³ COM (2000) 497 final

⁴ Parmi ces recommandations, on retiendra en particulier, s'agissant des secteurs du transport et de l'énergie :

- l'encouragement de la coopération Sud-Sud et de la coopération sous-régionale (par sous-région - Maghreb, Mashrek - , ou tout autre sous-groupe de Partenaires méditerranéens) ;

- la nouvelle approche préconisée pour le financement des infrastructures (financement mixte MEDA (subventions) / prêts des institutions financières internationales (notamment BEI et Banque mondiale) / gouvernements nationaux / secteur privé) ;

- la nécessité d'avoir une meilleure complémentarité de la coopération régionale et de la coopération bilatérale dans le cadre de MEDA, notamment par la transposition des résultats des programmes régionaux dans les programmes MEDA bilatéraux.

⁵ "Vers une stratégie européenne de sécurité d'approvisionnement énergétique", COM(2000) 769

1.2 Les enjeux de la coopération euro-méditerranéenne dans les secteurs des transports et de l'énergie

Les perspectives d'augmentation de la population dans les 12 Partenaires méditerranéens (+50 % d'ici à 2025 – Cf. Annexe 1) et de développement des échanges liées à la fois à la forte croissance du commerce mondial et à la réalisation de la zone de libre-échange euro-méditerranéenne laissent présager au cours de la prochaine décennie une explosion de la mobilité et de la demande de transports, ainsi que de la consommation d'énergie dans les Partenaires méditerranéens. Il en résultera une pression importante sur les systèmes de transport et d'énergie, qu'il faudra combiner avec des exigences accrues en matière de sécurité et de protection de l'environnement.

Selon le deuxième rapport FEMISE⁶ intitulé «Le Partenariat euro-méditerranéen en l'an 2000», les vingt prochaines années seront déterminantes pour la grande région euro-méditerranéenne et son évolution vers l'objectif, inscrit dans la Déclaration de Barcelone, d'une zone de prospérité partagée. Les conditions d'une croissance plus forte – de l'ordre de 6 à 7 % par an - et plus créatrice d'emplois dans les Partenaires méditerranéens résident essentiellement dans l'accélération du rythme des réformes entreprises – cadre institutionnel, législatif et réglementaire notamment - , la redéfinition du rôle de l'Etat (désengagement) et la correction des déséquilibres structurels hérités du passé. D'où la nécessité d'une action à la fois réformatrice et structurelle dans le domaine des systèmes et réseaux de transport et d'énergie.

S'agissant des réseaux de transport, FEMISE estime que «les transports transversaux et par mer font aujourd'hui défaut ou sont à des coûts prohibitifs. Il s'agit là d'un domaine décisif pour développer les échanges Sud-Sud (...)». La faiblesse du commerce intra-régional Sud-Sud (entre 4 et 6 % des échanges commerciaux des Partenaires méditerranéens depuis 1970) est en effet fortement liée à l'insuffisance et au coût des systèmes de transport, de même que des services qui y sont liés.

Par ailleurs, la part encore relativement faible de la zone méditerranéenne dans les flux d'Investissement Direct Etranger (IDE) vers les pays émergents⁷, et dans le total des investissements directs de l'UE s'explique également par la faiblesse des infrastructures qui est un facteur négatif de la décision d'investissement en Méditerranée.

En ce qui concerne le domaine des transports, on rappellera que plus de 80% du transport de marchandises entre l'UE et les Partenaires méditerranéens s'effectue par voie maritime, de même que 95% du commerce extérieur des Partenaires méditerranéens (Cf. Annexe 2). Le transport aérien revêt quant à lui une importance toute particulière pour les pays méditerranéens qui ont une forte composante tourisme dans leur économie. Les liaisons terrestres sont peu utilisées en raison de l'instabilité politique dans la région, de la fermeture de certaines frontières et de la faiblesse des échanges Sud-Sud. Sur le plan des infrastructures enfin, on constate des

⁶ FEMISE est le Forum Euro-Méditerranéen des Instituts Economiques, financé dans le cadre du programme MEDA. FEMISE produit des rapports réguliers contenant des analyses et propositions concernant le volet économique et financier du Partenariat euro-méditerranéen. Le deuxième rapport FEMISE est paru en juillet 2000.

⁷ D'après FEMISE, il manque environ 7 milliards de dollars d'entrée d'IDE (soit un doublement) pour que la zone méditerranéenne soit dans la moyenne des pays émergents.

disparités considérables entre Partenaires méditerranéens (Cf. Annexe 2). Ainsi, par exemple, la densité du réseau routier varie d'un facteur de 1 à 150 entre pays (de 42 km/1000 km² à plus de 6000 km/1000 km²).

Quant au secteur de l'énergie, on évalue à près de 200 milliards d'euros⁸ le montant des investissements nécessaires dans ce seul domaine au cours des dix prochaines années, compte tenu de la croissance économique des pays des rives sud et est de la Méditerranée. On se reportera par ailleurs à l'annexe 3 qui rend compte de l'évolution de la situation régionale (12 Partenaires méditerranéens) sur la période 1985-1998.

2. LE VOLET TRANSPORT: INSUFFLER UNE NOUVELLE DYNAMIQUE

2.1 Le mandat politique fixé à Barcelone

Les transports sont une priorité majeure du volet économique et financier du Partenariat euro-méditerranéen. Ceci ressort clairement de la Déclaration de Barcelone, ainsi que du programme de travail qui lui est annexé.

Aux termes de la Déclaration de Barcelone, les participants :“soulignent l'importance d'un développement et d'une amélioration des infrastructures, y compris par la création d'un système efficace de transport...” et “s'engagent à respecter les principes du droit maritime international, et en particulier la libre prestation de services dans le domaine du transport international et le libre accès aux cargaisons internationales.”

Le programme de travail annexé à la Déclaration prévoit quant à lui que la coopération dans le secteur des transports portera notamment sur:

- “la mise en place d'un système efficace de transport multimodal air-mer transméditerranéen, à travers l'amélioration et la modernisation des ports et des aéroports, la suppression des restrictions injustifiées, la simplification des procédures, l'amélioration de la sécurité maritime et aérienne, l'harmonisation des règles environnementales à un niveau élevé, y compris un contrôle plus efficace de la pollution due aux transports maritimes, et la mise en place de systèmes harmonisés de gestion du trafic;
- la création de liaisons terrestres est-ouest sur les rives sud et est de la Méditerranée et;
- la connexion des réseaux de transports méditerranéens au réseau transeuropéen, de manière à assurer leur interopérabilité.”

Le mandat politique fixé à Barcelone pour le secteur des transports tient donc en quelques points-clé: les infrastructures; l'organisation des opérations de transport et la liberté de prestations de services de transport international; la sécurité et le respect de l'environnement.

⁸ Une enquête menée en 1999 par l'Observatoire Méditerranéen de l'Energie auprès de ses membres avance le chiffre de 190 milliards de dollars.

2.2 Cinq ans de coopération euro-méditerranéenne dans le secteur des transports

Les actions entreprises au plan régional et les résultats obtenus à ce jour restent très en retrait du mandat politique fixé à Barcelone, même si le cadre d'une dynamique nouvelle – le Forum euro-méditerranéen des Transports - a été mis en place.

Transport maritime

Suite à une réunion des partenaires euro-méditerranéens ayant eu lieu à Chypre en octobre 1996, un paquet de projets régionaux sur le transport maritime a été soumis en juin 1997 au Comité de gestion MED qui en a approuvé le financement par MEDA (8,4 millions d'euros). Ces projets – une dizaine au total - sont principalement axés sur les aspects techniques et de sécurité, en particulier les systèmes d'information portuaires, les études hydrographiques, la recherche et la formation, les statistiques, la gestion des ports, les marchandises dangereuses et la collecte des déchets, l'administration maritime et le régime du pavillon national. Alors que certains projets sont d'ores et déjà arrivés à leur terme ou sont en cours d'exécution, le démarrage de certaines autres activités prévues dans ce cadre (projets ayant trait à la sécurité maritime, au renforcement des administrations maritimes et au régime du pavillon national) a cependant été retardé pour des raisons administratives qui seront résolues à court terme. Globalement, le bilan à mi-parcours de ces actions reste mitigé, étant donné leur taille (micro-actions) et leur portée (actions ponctuelles manquant d'une cohérence d'ensemble).

Statistiques

Au titre de son volet transport, MEDSTAT (projet régional de coopération des instituts statistiques euro-méditerranéens coordonné par Eurostat et financé par MEDA à hauteur de 20 millions d'euros sur la période 1996-2000) a lancé un sous-projet, "Med-Trans", visant à établir une coopération dans le domaine des statistiques appliquées aux transports dans la zone méditerranéenne, afin de répondre aux besoins d'information en la matière. A l'issue de trois ans de mise en oeuvre, Med-Trans a créé un réseau de statisticiens euro-méditerranéens qui ont appris à travailler ensemble avec les différentes institutions impliquées dans le processus de production statistique (offices statistiques, ministères des transports, administrations portuaires et aéroportuaires...). Ceci a permis d'aboutir, grâce à un travail d'harmonisation des données, à une première ébauche de banque de données statistiques pour les transports en Méditerranée⁹.

La création du Forum euro-méditerranéen des Transports

Créé à la fin de l'année 1998, le Forum euro-méditerranéen des Transports¹⁰ est l'enceinte de référence pour le développement de la coopération régionale dans le secteur des transports. Il a pour mandat d'établir un plan d'action pour les transports en Méditerranée – plan comprenant à la fois les mesures proposées, les moyens de

⁹ Un résumé de ces statistiques a été publié par Eurostat sous le titre « Evolution du transport dans les pays de la Méditerranée » (OPOCE, 1999, numéro de catalogue : CA-23-99-306-FR-C).

¹⁰ Le Forum euro-méditerranéen des Transports se compose des représentants des 27 partenaires euro-méditerranéens, de la Commission européenne, des Institutions Financières Internationales (BEI, Banque Mondiale) et des organisations internationales concernées (OMI, OACI, CEE-ONU notamment).

les réaliser et un calendrier de mise en œuvre -, de suivre sa mise en œuvre, de promouvoir les échanges d'information et d'expérience, et d'assurer la diffusion des résultats des actions entreprises. Ce Forum, dont les sessions sont annuelles, s'est réuni deux fois depuis sa création, au niveau technique (Malte, mars 1999 ; Bruxelles, novembre 2000). Le Forum de Bruxelles a notamment approuvé la mise en place, dès 2001, de groupes de travail sur certains thèmes prioritaires de la coopération.

Coopération sous-régionale

En marge du Processus de Barcelone s'est également développé à partir de 1995 un cadre institutionnel pour la coopération sous-régionale en Méditerranée occidentale: le GTMO (Groupe des Ministres des Transport de la Méditerranée Occidentale¹¹) qui a permis certaines avancées au plan sous-régional.

Il n'existe pas à l'heure actuelle de cadre institutionnel équivalent pour la Méditerranée orientale.

Au plan bilatéral également, la coopération est restée jusqu'à présent limitée, le Liban étant le seul Partenaire méditerranéen ayant prévu une composante Transports dans sa coopération bilatérale avec l'Union¹².

* * * *

Très peu d'actions concrètes ont donc été lancées à ce jour dans le cadre du volet Transports du Partenariat euro-méditerranéen. Il faut profiter du cadre institutionnel nouveau offert par le Forum euro-méditerranéen des Transports et de la nouvelle impulsion donnée au Partenariat par la Communication «Un nouvel élan pour le Processus de Barcelone» pour opérer une relance de la coopération euro-méditerranéenne dans le secteur des transports.

2.3 Les domaines pour concrétiser des actions

2.3.1 L'appui à la réforme du secteur des transports dans les Partenaires méditerranéens

C'est un domaine crucial dans la mesure où de nombreux goulets d'étranglement du système de transport en Méditerranée sont dus à des politiques sectorielles inadaptées (poids de l'Etat, concurrence insuffisante, cadres institutionnels et réglementaires inadaptés). Il s'agit également, en encourageant la réforme des secteurs de transport au sud de la Méditerranée, de promouvoir un environnement attractif pour l'investissement privé. Trois points apparaissent à cet égard fondamentaux:

- l'adaptation du cadre institutionnel, législatif et réglementaire, en particulier afin de supprimer les entraves à la libre prestation de services de transport et de moderniser la gestion des flux de trafic;

¹¹ Le GTMO regroupe les ministres des transports de la France, de l'Italie, de l'Espagne, du Portugal, du Maroc, de l'Algérie et de la Tunisie.

¹² Le projet ARLA (Assistance to the Reform of the Lebanese Administration) inclut un volet Transports.

- le rapprochement des normes (sociales, techniques, environnementales et de sécurité) et le contrôle de leur application par les autorités nationales, afin d'éviter notamment les distorsions de concurrence;
- l'amélioration de l'interface des services de transport avec les douanes, la police de l'immigration, le secteur bancaire et celui des assurances.

2.3.2 *La définition et la promotion d'un réseau transméditerranéen de transport multimodal*

C'est également l'un des objectifs fondamentaux du volet Transports de la Déclaration de Barcelone, qui met l'accent sur la définition, en premier lieu, d'un schéma de transport multimodal air-mer, compte tenu du fait que les transports maritimes et aériens sont les plus cruciaux dans un système de transports organisé autour d'une mer fermée. Ce schéma devra dans un deuxième temps être complété par des liaisons terrestres, capitales pour le développement des échanges Sud-Sud. L'accent devra en particulier être mis sur l'importance des connexions rail-mer (liaison des ports avec leur hinterland). Ce réseau aura une dimension transméditerranéenne (interconnexion avec les Réseaux Trans-Européens – RTE - de transport) et une dimension Sud-Sud. La réflexion déjà menée dans le cadre de la coopération sous-régionale (Cf. 2.2) et de la troisième Conférence Pan-Européenne des Transports qui s'est tenue à Helsinki en juin 1997 devra être prise en compte dans la définition du réseau.

En ce qui concerne les infrastructures, qu'il s'agisse de l'amélioration de l'infrastructure existante ou de la construction d'infrastructures nouvelles (chaînon manquants), c'est un domaine-clé non seulement pour l'investissement dans ce secteur particulier, mais aussi pour la décision d'investissement dans les Partenaires méditerranéens de manière générale. Si les fonds MEDA ont certainement un rôle de catalyseur à jouer dans ce domaine, ils ne sont normalement pas impliqués dans le financement direct d'infrastructures physiques. Une réflexion approfondie sur le mode de financement des infrastructures est donc nécessaire, notamment sur les moyens d'encourager le partenariat public-privé.

A cet égard, une nouvelle approche du financement des infrastructures devrait prévaloir à l'avenir, consistant en une combinaison optimale des moyens de financement disponibles¹³.

Par ailleurs, il est important de souligner que le développement des infrastructures devra systématiquement inclure une évaluation poussée de l'impact sur l'environnement, d'un niveau tendant vers celui requis au sein de l'Union¹⁴.

¹³ Dans ce cadre, comme le souligne la Communication « Un nouvel élan pour le Processus de Barcelone », les fonds MEDA pourront être utilisés pour des travaux préparatoires et des études de faisabilité concernant les projets régionaux d'infrastructure visant à l'interconnexion avec les RTE (dimension transméditerranéenne) et/ou à l'interconnexion des systèmes nationaux entre eux (Sud-Sud). Pour le financement des infrastructures proprement dites, la responsabilité principale demeurera celle de la BEI et des autres investisseurs publics (gouvernements nationaux en particulier) et privés.

¹⁴ Cf. Directive 85/337/EEC amendée par la directive 97/11/EC

2.3.3 *Transport maritime et aérien*

a) Sécurité maritime et aérienne

Les récentes catastrophes maritimes (Erika, Ievoli Sun) ont mis en lumière la nécessité de renforcer la sécurité maritime, en particulier la sécurité du transport pétrolier et de substances chimiques. Cette préoccupation est encore plus évidente s'agissant d'une mer fermée à l'équilibre écologique fragile telle que la Méditerranée. Le trafic pétrolier est important en Méditerranée. Une catastrophe du type de celle de l'Erika en Méditerranée aurait des conséquences irréparables sur cet environnement fragile. Une réflexion doit être menée au niveau euro-méditerranéen sur l'état de la situation (trafic pétrolier, application des mesures de sécurité édictées par l'Organisation Maritime Internationale), ainsi que sur la possibilité de transposer les mesures des Paquets Erika I et II à la Méditerranée (Erika I : navires à double coque, contrôle portuaire renforcé, contrôle accru sur les sociétés de classification ; Erika II : mise en place, notamment, d'un système de gestion et d'information du trafic maritime – VTMS).

Dans le domaine du transport maritime de passagers, une réflexion similaire devra être menée, prenant en compte à cet égard l'importance du trafic dans certains endroits stratégiques tels les détroits (Gibraltar, Bosphore et Dardanelles).

Dans le domaine aérien, l'expérience développée au sein de l'Union européenne pourra également être utilement partagée avec les Partenaires méditerranéens, afin de renforcer le contrôle de la sécurité aérienne par les autorités nationales. La Commission coopère déjà en ce sens avec les pays d'Europe Centrale et Orientale dans le cadre du programme PHARE, en ce qui concerne notamment les standards promulgués par les Joint Aviation Authorities. Cette expérience pourrait constituer une base utile pour le développement de la coopération euro-méditerranéenne dans ce domaine. L'évolution du transport aérien au sud de la Méditerranée vers les niveaux de sécurité et de performance européens pourrait également requérir un soutien de l'Union dans le domaine de la gestion du trafic aérien, en particulier s'agissant de l'acquisition et de la maîtrise par les Partenaires méditerranéens des nouvelles techniques en cours de mise en place en Europe.

b) Transport maritime à courte distance

Le transport maritime à courte distance revêt une importance stratégique en Méditerranée, étant donné la configuration en termes de distances, et le fait qu'il n'existe pas, dans de nombreux cas, de voies terrestres praticables. Les services maritimes à courte distance constituent également un élément essentiel de la chaîne de transport multimodale (route/mer ou rail/mer). Il est clair que toute augmentation des flux commerciaux, et donc des flux de transport, dans la région débouchera sur un recours accru à ce mode de transport. Le transport maritime à courte distance est enfin un mode de transport écologique, proposant des services moins coûteux que les autres modes de transport.

Afin de rendre plus attractif ce mode de transport, il y a trois domaines d'action possibles :

- le niveau technique (en particulier l'optimisation des unités de chargement¹⁵ et la vitesse des navires) ;
- le niveau administratif (documents administratifs et douaniers, utilisation de l'Electronic Data Interchange, documentation à caractère international, création de bureaux d'assistance administrative dans les ports) ;
- et le niveau réglementaire, en particulier dans les ports. On se référera à cet égard aux mesures contenues dans la Communication de la Commission sur le transport maritime à courte distance¹⁶ et à la réflexion en cours au niveau communautaire sur l'accès non discriminatoire et transparent au marché des services portuaires.

c) Rapprochement des politiques de transport aérien au niveau euro-méditerranéen

C'est un domaine crucial compte tenu des enjeux en matière de tourisme dans la région euro-méditerranéenne, et de facilitation des relations entre les acteurs économiques concernés. Le cadre euro-méditerranéen devrait permettre d'entamer des discussions au niveau régional pour la progressive libéralisation du transport aérien, à la lumière de l'expérience positive des négociations multilatérales menées par l'Union avec les Pays d'Europe Centrale et Orientale, ainsi qu'avec Chypre.

2.3.4 *Le système global de navigation par satellite (Galileo)*

L'extension du système global de navigation par satellite à la zone Méditerranée est apparue dès l'origine comme un instrument majeur pour la création d'un réseau transméditerranéen de transport et pour la cohésion des systèmes de transport multimodaux. Avec le développement du programme Galileo¹⁷, la coopération euro-méditerranéenne dans ce domaine est encore plus cruciale. Galileo aura en effet des retombées très concrètes en termes de gestion des capacités et des flux de trafic, de sécurité, d'environnement et d'efficacité des systèmes de transport. Il est prioritaire dans ce contexte d'étudier les moyens d'associer les Partenaires méditerranéens à Galileo, et d'analyser les retombées d'une telle implication sur les systèmes de transport nationaux et régionaux.

¹⁵ Dans le but de parvenir à définir, par des actions communes de recherche et développement notamment, la taille optimale des unités de chargement dans le cadre de la législation en vigueur au niveau communautaire.

¹⁶ COM(1999) 317 final. Parmi les mesures recommandées figurent la concentration des procédures administratives dans les mains d'une autorité unique ou encore la possibilité de procéder au déchargement avant l'achèvement des formalités administratives.

¹⁷ Galileo est la seconde génération de système européen de navigation et de positionnement par satellite, consistant en un système totalement indépendant doté d'une infrastructure satellitaire propre. Après une phase de définition – financée conjointement par l'UE et l'Agence Spatiale Européenne – s'achevant à la fin de l'année 2000 et une phase de validation du système (2001-2005), Galileo devrait être opérationnel en 2006 et intégrera EGNOS (European Geostationary Navigation Overlay Service). EGNOS, qui sera opérationnel en 2002, est la première initiative européenne en matière de navigation par satellite, consistant en une amélioration des services fournis par les systèmes GPS et GLONASS existants, basée sur une augmentation régionale des relais de transmission de ces signaux. EGNOS et Galileo sont des systèmes à usage civil, contrairement au GPS.

3. LE VOLET ENERGIE: RENFORCER LA DYNAMIQUE EXISTANTE

3.1 L'énergie dans le cadre du Partenariat Euro-méditerranéen – Le mandat politique fixé à Barcelone

Deux raisons majeures justifient le développement d'une étroite collaboration avec les 12 Partenaires méditerranéens dans le secteur de l'énergie:

- La proximité géographique avec le flanc sud de l'Europe constitue une donnée cruciale compte tenu de l'importance du transit des sources d'énergie provenant d'autres régions voisines tels le Golfe et le Caucase.
- Le volume cumulé des réserves de pétrole et de gaz dans les Partenaires méditerranéens représente une garantie importante pour l'approvisionnement de l'UE.

Dans le contexte de l'instauration de la zone de libre-échange (ZLE) euro-méditerranéenne qui est l'objectif final du Chapitre économique et financier de la Déclaration de Barcelone, l'énergie est envisagée comme un secteur déterminant du Partenariat euro-méditerranéen. La Déclaration de Barcelone souligne notamment que les participants "reconnaissent le rôle structurant du secteur de l'énergie dans le partenariat économique euro-méditerranéen et décident de renforcer la coopération et d'approfondir le dialogue dans le domaine des politiques énergétiques; décident de créer les conditions-cadres adéquates pour les investissements et les activités des compagnies d'énergie, en coopérant pour créer les conditions permettant à ces compagnies d'étendre les réseaux énergétiques et de promouvoir les interconnexions".

Les Partenaires méditerranéens offrent cependant des situations très différentes en ce qui concerne leurs échanges énergétiques avec l'extérieur. Certains d'entre eux sont des exportateurs nets de sources d'énergie (Algérie, Egypte), d'autres disposent d'un bilan équilibré (Tunisie, Syrie), tandis que le reste est obligé d'importer des sources d'énergie (Maroc, Malte, Liban, Israël, Jordanie, Autorité palestinienne, Chypre et Turquie).

Globalement, les Partenaires méditerranéens sont caractérisés par une augmentation importante de leur consommation d'énergie, en particulier d'électricité, et les prévisions montrent que cela continuera à l'avenir¹⁸. En conséquence, afin de satisfaire cette demande, il sera nécessaire de disposer de moyens de financement accrus, qu'il faudra mobiliser à partir de sources privées, bilatérales ou multilatérales.

3.2 Cinq ans de coopération euro-méditerranéenne dans le secteur de l'énergie

Comme dans le domaine des transports, un Forum euro-méditerranéen de l'Energie¹⁹ a été établi dans le sillage de la Déclaration de Barcelone.

¹⁸ Sur le montant évalué de 190 milliards de dollars d'investissements énergétiques nécessaires dans les Partenaires méditerranéens dans les dix ans à venir, l'Observatoire Méditerranéen de l'Energie estime que près de 110 seront mobilisés dans le seul secteur électrique, dont 70 pour la production d'électricité.

¹⁹ Le Forum Energie est composé de représentants des 15 Etats membres de l'Union et des 12 Partenaires méditerranéens au niveau du directeur général de l'énergie. Financé par MEDA, il constitue l'instrument

Le Forum Energie s'est imposé dès sa mise en place en 1997 comme l'instance de référence en ce qui concerne le développement et les orientations de la coopération euro-méditerranéenne dans le domaine de l'énergie.

Le Plan d'Action (PdA), couvrant la période 1998-2002, approuvé par la Conférence ministérielle de Bruxelles en 1998, précise les initiatives de la coopération énergétique euro-méditerranéenne et constitue la référence pour les travaux du Forum. Il propose des mesures spécifiques en ce qui concerne la coopération au niveau politique et administratif d'une part, et la coopération au niveau de l'industrie d'autre part. Au plan politique et administratif, il met l'accent sur l'adaptation du cadre institutionnel et législatif des Partenaires méditerranéens et sur l'élaboration, dans le cadre du Forum, d'orientations pour la politique énergétique euro-méditerranéenne. Au plan de l'industrie, il souligne la nécessité pour les entreprises industrielles de s'adapter aux données du marché (augmentation de la demande notamment), de prendre en compte la notion d'efficacité énergétique, et de coopérer entre elles au niveau euro-méditerranéen.

* * * *

Tout comme dans le domaine des transports, les années de démarrage du Processus de Barcelone se sont surtout caractérisées par la mise en place du cadre et des instruments de la coopération énergétique. Le Forum de Grenade a cependant marqué un changement de rythme, en orientant résolument la coopération vers l'action sur certains thèmes prioritaires de coopération.

3.3 Définition des priorités: les suites du Forum de Grenade

La 3ème réunion du Forum, qui s'est tenue à Grenade (Espagne) en mai 2000, a renforcé la dynamique de la coopération énergétique euro-méditerranéenne et a approuvé les orientations relatives à 3 groupes de travail ad hoc qui seront lancés dans le courant de l'année 2001.

En outre, le Forum de Grenade a permis de réaffirmer le caractère prioritaire des thèmes suivants :

- La réforme du cadre législatif et réglementaire, ainsi que la restructuration de l'industrie énergétique des Partenaires méditerranéens.

Les Etats membres de l'UE ont récemment entrepris une réforme approfondie du cadre juridique et réglementaire de leurs secteurs énergétiques²⁰. Dans les Partenaires méditerranéens, le secteur de l'énergie est encore en général caractérisé par un monopole centralisé et contrôlé par l'Etat. Cette situation pénalise lourdement l'afflux d'investissement direct étranger, capital pour faire face à l'augmentation des capacités de production rendue nécessaire par la demande croissante d'énergie, en particulier dans le secteur de l'électricité. Afin de satisfaire les exigences de concurrence du marché, un processus global de réforme doit donc être entrepris par

principal pour promouvoir le dialogue entre l'UE et les Partenaires méditerranéens sur les questions énergétiques

²⁰ Ce processus de réforme a reçu un coup d'accélérateur avec l'adoption en décembre 1996 de la Directive de l'UE pour le marché intérieur de l'électricité (96/92/CE) et en juin 1998 de la Directive pour le marché intérieur du gaz (98/30/CE).

les Partenaires méditerranéens. Ce processus doit mener à la mise en place d'un cadre approprié, satisfaisant les critères internationaux en matière d'investissements. Dans ce contexte, l'expérience de la réforme du secteur de l'énergie réalisée au sein de l'UE devrait être prise en considération. On soulignera en particulier certaines mesures de libéralisation à mettre en œuvre au plan national:

- * Mise en place d'autorités indépendantes de régulation;
 - * Séparation des types d'activités: production, transport, distribution et vente;
 - * Introduction progressive de la concurrence dans la production et la distribution;
 - * Réduction des subventions et réformes de la tarification afin de rapprocher les prix et les coûts;
 - * Promotion de la participation privée, en particulier par la concession d'autorisations aux producteurs indépendants d'électricité (IPP) pour opérer dans le segment de la génération.
- Convergence des politiques énergétiques de l'UE et des Partenaires méditerranéens.

Dans la perspective de la création d'une zone de libre-échange euro-méditerranéenne, ce rapprochement s'avère particulièrement nécessaire en ce qui concerne la sécurité d'approvisionnement, la compétitivité des entreprises et l'approche environnementale. En ce sens, l'Union européenne encourage l'adhésion des Partenaires méditerranéens au Traité de la Charte de l'Energie, qui constitue un cadre de référence en matière de sécurité d'approvisionnement et de promotion des investissements.

- Intégration des marchés méditerranéens et développement des interconnexions

Cet objectif, directement lié à la sécurité d'approvisionnement énergétique dans la région, est inscrit dans la "Stratégie Commune de l'Union européenne pour la région Méditerranée"²¹ qui stipule que l'Union a l'intention d'apporter "à partir de l'expérience qu'elle a acquise dans le cadre des réseaux transeuropéens (RTE) dans le domaine des transports, de l'énergie et des télécommunications, un soutien à l'interconnexion des infrastructures entre les Partenaires méditerranéens, ainsi qu'entre eux et l'Union". Il fait également partie de la stratégie énergétique esquissée dans le Livre Vert sur la sécurité d'approvisionnement énergétique de l'Union²² adopté le 29 novembre 2000 par la Commission. Il pourra être atteint en renforçant la coopération entre les industries de l'UE et celles des Partenaires méditerranéens, coopération qui devra porter prioritairement sur le développement des interconnexions, tant au plan Nord-Sud que Sud-Sud. L'appui des institutions financières internationales, en particulier de la Banque Européenne d'Investissement, devra également se concentrer sur le développement et la modernisation des infrastructures de production et de transport de l'énergie. Enfin, dans le même ordre

²¹ Cette Stratégie Commune a été adoptée en juin 2000 par le Conseil européen de Santa Maria da Feira.
²² COM(2000) 769, voir 3ème partie, II/B/3 "Assurer l'approvisionnement externe".

d'idées, un élargissement d'INOGATE²³ aux pays méditerranéens sera envisagé, comme cela a été discuté lors de la Conférence ministérielle tenue dans le cadre du programme SYNERGY à Athènes en juin 2000.

- Développement durable des Partenaires méditerranéens et utilisation des énergies renouvelables.

L'objectif d'un modèle de développement durable pour les Partenaires méditerranéens est sous-tendu par les exigences d'efficacité énergétique, d'économies d'énergie et de protection de l'environnement. Ceci requiert en particulier d'entreprendre des actions orientées vers l'amélioration de l'efficacité du processus productif d'électricité, la réduction sensible des pertes du réseau d'électricité et le contrôle des émissions de gaz à effet de serre.

L'utilisation et la promotion des énergies renouvelables, basées sur le potentiel spécifique de la région méditerranéenne (en particulier en matière d'énergie solaire et d'énergie éolienne), devraient contribuer de manière significative à la restructuration du secteur tout en renforçant la protection de l'environnement. Le développement des sources d'énergie renouvelables contribuera également aux efforts de diversification des sources d'énergie, dans une optique de renforcement de la sécurité d'approvisionnement au niveau euro-méditerranéen et de réduction de la dépendance énergétique externe de certains Partenaires méditerranéens. Enfin, l'utilisation de l'énergie renouvelable revêt un caractère de service public en ce qu'elle facilite l'accès de la population rurale isolée au réseau énergétique.

Par ailleurs, le débat en cours au sein de l'UE autour des objectifs de Kyoto, concernant les modalités d'emploi des mécanismes de flexibilité (Flexible Mechanisms), particulièrement le mécanisme de développement propre (Clean Development Mechanism), pourrait ouvrir un nouvel espace de coopération avec les Partenaires méditerranéens.

4. CONCLUSIONS ET RECOMMANDATIONS

4.1 Pour le secteur des transports

Alors que les bases de la zone de libre-échange euro-méditerranéenne se mettent progressivement en place (progression dans la conclusion et l'entrée en vigueur des accords bilatéraux d'association, démantèlement douanier en cours dans la plupart des pays) et que les perspectives d'adhésion à l'UE de certains Partenaires méditerranéens (Turquie, Chypre, Malte) se précisent, la mise à niveau des systèmes de transport dans les pays de la rive sud de la Méditerranée apparaît plus que jamais prioritaire.

²³

Interstate Oil and Gas Transport to Europe (INOGATE) est un programme de l'UE lancé en 1995 afin de promouvoir la construction et l'interconnexion des infrastructures de transmission du pétrole et du gaz entre l'UE et les régions de la mer caspienne, de la mer Noire, de la Méditerranée et du sud-est de l'Europe. INOGATE a donné lieu à un accord international (INOGATE Umbrella Agreement), actuellement signé par 17 pays du sud-est de l'Europe – dont la Turquie –, du Caucase et d'Asie centrale, qui offre un cadre pour la résolution des questions relatives au fonctionnement, à la maintenance et à la sécurité desdites infrastructures.

Cette mise à niveau repose sur la combinaison d'une action structurelle (réseaux et infrastructures) et d'une action réformatrice (adaptation du cadre institutionnel, législatif et réglementaire; respect des normes internationales). On rappellera en effet que les deux types d'action sont interdépendants dans la mesure où l'accroissement des flux d'investissement requis par le développement des infrastructures dépend très largement de la réforme des secteurs de transport dans les Partenaires méditerranéens. Par ailleurs, si cette approche s'inscrit dans une perspective multimodale, une attention particulière devra cependant être accordée au transport maritime, compte tenu de sa prépondérance dans les flux de transport de marchandises euro-méditerranéens, et au transport aérien, prépondérant quant à lui en termes de transport de passagers.

Le cadre de coopération régionale offert par le Processus de Barcelone – dont la pièce maîtresse est le Forum euro-méditerranéen des Transports – ainsi que les fonds disponibles dans le cadre du programme MEDA peuvent et doivent à cet égard jouer un rôle catalyseur. Le réseau statistique créé par le projet Med-Trans interviendra en appui de ce processus, pour fournir les statistiques, indicateurs et benchmarks nécessaires à la mise en oeuvre de la coopération renforcée dans ce domaine.

4.2 Pour le secteur de l'énergie

Les Partenaires méditerranéens se trouvent dans une période où leur secteur énergétique exige un ajustement approfondi. Cette réforme doit être basée sur un processus de libéralisation du secteur, de restructuration de l'industrie énergétique et de développement des énergies renouvelables. Le développement des interconnexions de production et de transport de l'énergie est également prioritaire pour la sécurité d'approvisionnement énergétique au niveau euro-méditerranéen. L'Union mettra à cet égard tout en oeuvre pour promouvoir l'adhésion des Partenaires méditerranéens au Traité de la Charte de l'Energie et à INOGATE.

En adéquation avec ces principes, l'UE a mis en place l'instrument approprié (le Forum euro-méditerranéen de l'énergie) pour assurer un dialogue permanent. Ce dialogue est destiné à promouvoir le débat et l'échange d'idées avec les Partenaires méditerranéens sur les mesures les plus appropriées pour stimuler et accompagner le processus de réforme du secteur énergétique.

Annexe 1 : Données Superficie et Population de l'UE et des Partenaires méditerranéens

Source MEDSTAT	Superficie (km ²)	Population 1998 (Mio)	Population projection 2025
UE (15 Etats Membres)	3 240 000	374,6	388,3
MED (12 Partenaires méditerranéens)	5 400 000	225,6	338,3

Annexe 2 : Chiffres-clé du transport en Méditerranée

Répartition du trafic de marchandises au niveau euro- méditerranéen Données 1997	Flux	Transport maritime	Transport aérien	Route	Rail
Volume	163 Mio de tonnes	83%	0,2%	4,24%	0,67%
Valeur	110 Mio €	53%	16%	23%	0,84%

Transport de passagers au niveau euro- méditerranéen Données 1997	Transport aérien	Transport maritime
Mio	86	8,5

Source : MEDSTAT

Indicateurs d'infrastructure de transport dans les Partenaires méditerranéens

Pays	Réseau routier		Réseau ferroviaire		Notes
	Longueur (km)	Densité(km /1000 km2)	Longueur	Densité(km /1000 km2)	
Algérie	100 992	42.40	4 219	1.77	
Chypre	10 654	1 151.66	-	-	
Egypte	44 498	44.43	4 810	4.80	
Israël	15 464	698.31	962	43.44	
Jordanie	7 519	84.16	386	4.32	Note 1
Liban	6 359	608.40	-	-	
Malte	1 972	6 240.51	-	-	
Maroc	57 520	80.92	1 907	2.68	
Autorité palestinienne	2 055	342.60	-	-	
Syrie	41 451	223.84	2 767	14.94	
Tunisie	18 997	122.24	1 860	11.97	
Turquie	382 000	468.95	8 607	10.57	
MED	683 122	128.00	20 708	5.51	Note 2
Notes					
1. Longueur du réseau ferroviaire: réseau Hijazi uniquement					
2. Densité du réseau ferroviaire MED: les chiffres indiqués ne prennent pas en compte les pays sans réseau ferroviaire.					

Source : MEDSTAT. Des statistiques complètes sont disponibles dans la publication d'Eurostat « Evolution du transport dans les pays de la Méditerranée » (OPOCE, 1999, numéro de catalogue : CA-23-99-306-FR-C). Ces statistiques ont été élaborées par Eurostat et CESD-Roma en collaboration avec les Instituts Nationaux Statistiques des Partenaires méditerranéens.

Annexe 3: Evolution de la situation régionale (12 Partenaires méditerranéens) en matière énergétique sur la période 1985-1998.

Medit. Bassin (12 partenaires mediterraneens)

Consommation intérieure brute	1985		1990		1995		1996		1997		1998	
	Mio tep	%										
Total	117,7	100,0	152,4	100,0	180,3	100,0	189,7	100,0	198,7	100,0	207,3	100,0
Combustibles solides	16,3	13,8	22,1	14,5	23,8	13,2	27,4	14,4	30,1	15,2	31,9	15,4
Pétrole et produits pétroliers	73,4	62,4	89,6	58,8	103,7	57,5	107,0	56,4	108,8	54,7	112,2	54,1
Gaz naturel	15,4	13,1	27,1	17,8	37,5	20,8	39,2	20,7	43,4	21,8	46,2	22,3
Nucléaire	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Renouvelables	12,5	10,6	13,8	9,1	15,5	8,6	16,2	8,5	16,3	8,2	16,6	8,0
Autres combustibles	0,2	0,1	-0,1	-0,1	-0,1	-0,1	0,0	0,0	0,2	0,1	0,3	0,1
Production d'électricité (Twh)	1985		1990		1995		1996		1997		1998	
	TWh	%										
Total (Twh)	121,3	100,0	172,1	100,0	239,2	100,0	258,3	100,0	277,7	100,0	296,9	100,0
Nucléaire	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Thermal classique	95,9	79,1	131,0	76,1	183,1	76,6	196,0	75,9	215,2	77,5	231,4	77,9
Hydraulique, Eolienne, Solaire & Géothermie	25,4	20,9	41,1	23,9	56,1	23,4	62,4	24,1	62,6	22,5	65,5	22,1
Charbon	24,9	20,5	33,4	19,4	53,0	22,2	58,8	22,8	64,7	23,3	70,0	23,6
Produits pétroliers	47,1	38,8	49,5	28,8	56,2	23,5	56,7	21,9	60,5	21,8	68,2	23,0
Gaz naturel	23,9	19,7	48,1	27,9	73,7	30,8	80,3	31,1	89,7	32,3	93,0	31,3
Biomasse & Autre	0,0	0,0	0,0	0,0	0,2	0,1	0,2	0,1	0,3	0,1	0,3	0,1

Dépendance énergétique (%) (données AIE-OCDE)	1985	1990	1995	1996	1997	1998
Tous combustibles	-45,7	-37,6	-23,8	-22,4	-23,0	-21,2
Combustibles solides	34,7	41,5	47,9	50,8	54,3	54,8
Pétrole et produits pétroliers	-53,9	-44,8	-24,9	-23,5	-22,6	-18,3
Gaz naturel	-129,2	-96,3	-75,6	-79,3	-86,8	-89,2
