



Union Européenne



Union pour la Méditerranée
Union for the Mediterranean
الإتحاد من أجل المتوسط



**Le Royaume
Hachémite de
Jordanie**

**Union pour la Méditerranée – Conférence Ministérielle sur le Transport
Bruxelles, 14 Novembre 2013**

**PLAN D'ACTION RÉGIONAL DE TRANSPORT
POUR LA RÉGION MÉDITERRANÉENNE**

2007-2013

RAPPORT D'EVALUATION

Le présent document a pour but d'évaluer les réalisations acquises dans le contexte du PART 2007-2013 pour toutes les actions (1 à 34) réglementaires et d'infrastructure dans les différents secteurs du transport retenus en 2007 (maritime, routier, ferroviaire et aviation civile) et de mettre en évidence les problématiques majeures rencontrées dans la mise en œuvre.

Le rapport reprend les évaluations faites par les Pays Partenaires concernés,¹ suite aux consultations menées en 2012 et 2013.

Il contient également des suggestions pour une meilleure mise en œuvre du futur PART (2014-2020).

Sommaire

I. STRATEGIE ET COORDINATION DES POLITIQUES DES TRANSPORTS (ACTION 1)	3
II. TRANSPORT MARITIME ET PORTS (ACTIONS 2 A 9)	7
2.1 L'amélioration de l'efficacité des ports	7
2.2 Les réformes dans le secteur du transport maritime	13
III. TRANSPORT TERRESTRE, ROUTIER ET FERROVIAIRE (ACTIONS 10 A 13)	20
3.1 Transport routier: Harmonisation du transport international de marchandises	20
3.2 Transport ferroviaire: Interopérabilité et réforme structurelle	25
IV. AVIATION CIVILE (ACTIONS 14 A 16)	30
4.1 Ouvrir le marché du transport aérien	30
4.2 Un transport aérien plus sûr et sécurisé	32
V. POLITIQUE D'INFRASTRUCTURE: RESEAU, PROJETS PRIORITAIRES, CONNEXION AVEC LE RTE-T (ACTIONS 17 A 31)	34
5.1 Services multimodaux intégrés.....	34
5.2 Rôle et évolutions des investissements en infrastructure	36
5.3 Evaluation et définitions des priorités	37
5.4 Questions environnementales	40
5.5 Questions socio-économiques	42
5.6 Questions relatives à la sécurité et à la sûreté	44
5.7 Capacité institutionnelle et organisationnelle.....	47
5.8 Perspectives de financement.....	48
VI. SUIVI DE LA MISE EN ŒUVRE DU PART (ACTIONS 32 A 34)	52
Annexe: Liste des acronymes et des abréviations	55

¹ 10 Pays Méditerranéens font partie du PART (2007-2013): Algérie, Egypte, Israël, Jordanie, Liban, Maroc, Palestine, Syrie (coopération EuroMed suspendue), Tunisie et Turquie.

I. STRATEGIE ET COORDINATION DES POLITIQUES DES TRANSPORTS

(ACTION 1)

Action 1

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

• **Résultats**

- *Coordination entre les politiques nationales et le PART*

Les actions du PART ont été formulées par les Partenaires Méditerranéens eux-mêmes en conformité aux besoins et objectifs nationaux. Par conséquent, les actions du PART ont été largement prises en compte dans l'élaboration de différentes stratégies politiques et plans d'actions nationaux dans le domaine des transports. La vision régionale du PART a été dictée par les orientations de la première Conférence Ministérielle Euro-Méditerranéenne pour le Transport à Marrakech (décembre 2005). Dans le cadre du PART, les Ministères des Transports ont renforcé leur coordination avec d'autres Pays Partenaires et entités nationales pour les actions à forte valeur ajoutée régionale (par exemple action 18, voir ci-dessous).

- *Coordination entre les politiques sectorielles couvertes par le PART*

La structure de dialogue et coopération d'EuroMed transport, issue du processus de Barcelone et complétée en 2008 par l'Union pour la Méditerranée (UpM), a été très active à travers le Forum Euro-Méditerranéen des Transport (Forum) et les groupes de travail thématiques dans le cadrage et le suivi coordonnés de la mise en œuvre du PART dans les divers secteurs de transport. Les groupes de travail thématiques suivants ont été mis en place:

- (i) Infrastructures et Questions Réglementaires (transport terrestre)
- (ii) Politique Maritime (*sous-groupes 'Autoroute de la Mer' et 'Sûreté et sécurité maritime'*)
- (iii) Aviation
- (iv) Navigation Satellitaire "GNSS"

Les projets EuroMed d'Assistance Technique (AT) sont venus en appui aux Pays Partenaires Méditerranéens et à la structure de dialogue et coopération d'EuroMed transport:

- *EuroMed Transport I et II* (projet principal sur le processus de réforme du secteur des transports des partenaires méditerranéens par le biais d'études, de séminaires de formation, d'ateliers, de travail en réseau);
- *SAFEMED I, II et III* (sécurité, sûreté maritime et prévention de la pollution);
- *MEDAMOS I et II* (projet intermodal sur les autoroutes de la mer en Méditerranée);
- *EuroMed Aviation I et II* (sécurité, sûreté et gestion du trafic aérien);
- *RRU* (projet transport terrestre: Route, Rail, Transport Urbain);
- *Projet sur la sécurité routière*;
- *EuroMed GNSS I et II* (programmes de navigation par satellite EGNOS / GALILEO).

- *Coordination entre la coopération régionale (EuroMed) et bilatérale (PEV)*

Pendant la période 2007-2013, la structure de coopération et dialogue EuroMed transport, appuyée par les projets régionaux d'AT EuroMed transport de l'Instrument Européen de Voisinage et de Partenariat (IEVP), a favorisé la coordination entre le niveau régional et national de la politique des transports.

Dans le cadre bilatéral de la Politique Européenne de Voisinage (PEV) et sa composante politique de transport, l'exercice de programmation, de cadrage stratégique et de mise en œuvre (Plan d'Action) ainsi que les mécanismes de dialogue tels que les sous-comités bilatéraux transport et les groupes de travail EuroMed ont permis tant aux Pays Partenaires Méditerranéens qu'à l'UE de mieux veiller à cette cohérence des politiques et plans d'action ainsi qu'à une meilleure coordination entre les instruments existants (par exemple, projets d'AT EuroMed, TAIEX, jumelage).

- *Coordination avec d'autres partenaires impliqués*

L'engagement d'autres partenaires institutionnels dans la mise en œuvre des actions du PART doit être mentionné comme une approche de coordination réussie au niveau opérationnel et en matière de stratégie régionale commune.

En effet dans le cadre de la structure de coopération et dialogue EuroMed, l'implication et la participation régulière du Secrétariat de l'UpM, du GTMO5+5/CETMO de l'Union du Maghreb Arabe (UMA) et de la Commission Economique et Sociale des Nations Unies pour l'Asie Occidentale (ESWCA) ont permis des échanges d'expertise et d'expériences entre ces divers cadres.

- *Réalisations par les Pays Partenaires Méditerranéens*

- L'Algérie a réalisé d'importants progrès, au niveau national, dans les transports tous modes confondus. Plusieurs schémas directeurs sectoriels dans les transports (ferroviaire, portuaire, aéroportuaire et plateformes logistiques) s'inscrivent dans le cadre du Schéma National d'Aménagement du Territoire (SNAT). Ainsi, sa stratégie nationale dans le domaine consiste à développer et moderniser le système de transport en termes d'infrastructures et de réformes institutionnelles. La planification des réseaux de transports est en cohérence avec les actions du PART. Sur le plan régional, les réseaux d'infrastructures de transports développés sont en adéquation avec les actions du PART. L'Algérie a même cet exercice de coordination dans le cadre du Plan d'action Algérie/UE. Les programmes d'appui de l'UE au secteur transport sont en adéquation avec son plan de développement du secteur.
- L'Égypte a mis au point un cadre institutionnel, une structure organisationnelle ainsi que la planification des ressources humaines, incluant la redéfinition du rôle de l'Autorité chargée de la planification dans le Transport. Une stratégie nationale des transports a été élaborée en conformité avec le PART 2007-2013. Le Ministère des transports a préparé des projets de plans nationaux intégrés dans des projets de développement pour tous les secteurs des transports. Ces plans se sont concentrés sur la valeur ajoutée régionale et sur la facilitation des échanges. Parmi ces systèmes figurait le développement de nouvelles liaisons ferroviaires ports secs, les transports terrestres, les ports et les activités logistiques. Par exemple, la stratégie nationale et régionale prévoit la création d'une nouvelle liaison maritime avec la Turquie (ligne maritime entre les ports turcs et égyptiens et les services logistiques). La possibilité d'établir le même service entre l'Égypte et le Liban est actuellement à l'étude. Dans le cadre du projet MEDAMOS, l'Égypte a reçu de l'assistance technique dans le domaine du transport maritime et la logistique visant à l'établissement de données fiables, efficaces, intégrées et durables sur le plan environnemental des connexions maritimes et intermodaux de porte à porte dans le cadre plus vaste de la logistique et de la chaîne d'approvisionnement.²

² Port intégré système communautaire avec les ports de l'UE étude sur port système de gestion, développement et d'utilisateurs de PC reliés avec contrepartie UE conformément à la directive 2010/65/ue; E-phytosanitary e-phytosanitary système de certification alignement des certificats entre l'Égypte et la Slovaquie; Des programmes de formation destinés aux inspecteurs phytosanitaires égyptiennes; Corridor de transport intermodal: étude de préfaisabilité d'une articulation avec le projet de corridor de transport intermodal.

- Sur le plan national, Israël a réalisé d'importants progrès dans tous les domaines de transport. Sur le plan régional, la planification des réseaux du transport terrestre devrait s'appuyer sur plus de coopération et de coordination avec les Pays voisins. La structure de dialogue EuroMed, les projets d'AT ainsi que le rôle de facilitateur de la Commission Européenne dans les réunions bilatérales entre la Palestine et Israël contribuent à favoriser une coopération technique régionale opérationnelle dans le domaine du transport.
- La stratégie nationale transport 2012-2014 de la Jordanie est également en cohérence avec le Plan d'action de la PEV et du PART en ce qui concerne les réformes structurelles, la législation, les procédures douanières, le développement des ports et aéroports, des meilleures mise en œuvre des projets prioritaires, les études concernant les plates-formes logistiques, le programme de facilitation du commerce et du transport, la séparation des activités de gestion et de réglementation par l'établissement d'organismes réglementaires indépendants dans divers secteurs du transport (LTRC, CARC and JMA).³
En conformité avec le PART, le Ministère des travaux publics et des transports a encouragé les multiples objectifs sociaux, économiques et environnementaux, y compris la sécurité et la sûreté; l'efficacité et de la rentabilité du Transport; la protection de l'environnement; la participation du secteur privé et la bonne santé de la concurrence sur le marché; le développement géographique équilibré; l'intégration avec les infrastructures de transport régionales et internationales; le développement économique. Les plans et programmes ont été formulés en conséquence, et le programme d'investissement du secteur des transports a été conçu pour refléter la mise en œuvre de la priorité des projets permettant de réaliser ces objectifs.
- Le Maroc dispose de plusieurs schémas directeurs dans les différents modes de transport (autoroutes, voies express, routes, chemins de fer, ports, aéroports, logistiques). Le Ministère de l'Équipement et du Transport vise la réalisation d'une infrastructure de transport de base moderne, facilitant les échanges locaux, régionaux et internationaux et assurant la fluidité, le confort et la sécurité des déplacements des biens et des personnes en parfaite synergie avec le réseau transeuropéen de transport (RTE-T) et le réseau transméditerranéen de transport (RTM-T) et en cohérence avec les actions du PART et le Plan d'Action de la PEV.
La stratégie nationale pour le secteur des transports durant la période 2008-2012 a accordé la priorité aux réformes structurelles des différents modes de transport (routier/marchandises, ferroviaire, aviation civile, maritime et portuaire), visant principalement une libéralisation progressive et cadrée des services de transport. En matière d'infrastructure, le Maroc a déjà réalisé d'importants projets d'infrastructure visant l'intégration régionale.
- La stratégie nationale de la Palestine pour le secteur des transports 2010-2012, préparée par le Ministère des Transports, prend en considération les réseaux de transport et les activités du PART dans le but d'intégrer le système de transport de la Palestine au sein de la région et entre la région et l'UE.
- En Tunisie, les politiques de transport sont coordonnées entre les divers niveaux. Les actions proposées dans le cadre du PART sont adaptées aux besoins nationaux.

- ***Suggestions pour une meilleure mise en œuvre du futur PART 2014-2020***

- ⇒ La Conférence Ministérielle sur le Transport à Marrakech (2005) a lancé la stratégie suivie actuellement pour la coopération Euro-Méditerranéenne en matière de Transport. Dans

³ LTRC (Commission Réglementaire du Transport Terrestre); CARC (Commission Réglementaire de l'Aviation Civile); JMA (Autorité Maritime Jordanienne).

cette continuité et en intégrant les initiatives existantes (nationales, sous régionales, régionales et internationales), la Conférence Ministérielle sur le Transport en 2013 devrait définir les lignes prioritaires de la coopération Euro-Méditerranéenne à l'horizon 2020.

- ⇒ Continuer à poser et traiter des problématiques communes dans une approche régionale. Celles-ci seront les grandes lignes d'orientations du futur PART. Sur cette base, mobiliser de façon plus concentrée et coordonnée les partenaires impliqués ainsi que les instruments techniques et financiers disponibles.
- ⇒ L'un des principaux objectifs du partenariat est de promouvoir les investissements concrets dans les transports et la coopération étroite entre les Pays Partenaires sur la politique des transports, stratégie et ses programmes. Cela implique une harmonisation entre les Pays Partenaires sur les procédures douanières et les pratiques permettant de faciliter le transit des personnes, des biens et des véhicules. Le développement de l'approche de «guichet unique» devrait présenter des mesures concrètes pour assurer la rapidité de transit entre les Pays Partenaires concernés.
- ⇒ Confirmer, comme première action du futur PART, le principe de base de conformité et de complémentarité entre les stratégies nationales et régionales.

II. TRANSPORT MARITIME ET PORTS (ACTIONS 2 A 9)

2.1 L'amélioration de l'efficacité des ports

Action 2

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

• **Résultats**

Les Pays Partenaires Méditerranéens ont généralement progressé dans la séparation des fonctions de régulation et de gestion des ports. Toutefois, dans certains cas, le rôle concret des autorités portuaires doit être clarifié d'une manière plus détaillée.

- Des actions ont déjà été entreprises en Algérie pour améliorer la gestion et la régulation des ports. Cette politique de développement des ports augmentera l'efficacité de fonctionnement des ports dans le sens de l'amélioration du commerce extérieur de l'Algérie en améliorant l'efficacité logistique (l'Algérie vient de rejoindre le projet LOGISMED). Un système de guichets uniques portuaires est en cours de mise en œuvre.
- L'Égypte est en train de réformer la législation du secteur maritime et des ports. La réglementation des activités de transport maritime a été modifiée, et de nouvelles améliorations sont en cours. En particulier, elle développe un système de collectivité portuaire (SCP) pour le port de Damietta axé sur les échanges intermodaux de fret entre les opérations maritimes de Damietta et les ports fluviaux. Le projet vise à mettre au point des spécifications générales de la version initiale de l'échange de données informatisées (EDI) et une feuille de route pour la mise en œuvre d'un système de gestion du trafic fluvial. La portée de ce système en termes de fret concernera principalement les conteneurs.
- Des agences autonomes en Israël prêtent leur service dans le domaine de régulation et de gestion des terminaux respectivement. Actuellement, une décision gouvernementale de privatisation des entreprises portuaires est en cours de mise en œuvre.
- La Jordanie est en train de développer et mettre en œuvre un plan directeur pour les ports visant à améliorer la gestion et la régulation des ports et terminaux, ainsi qu'à développer des entreprises. La gestion des ports et terminaux a été décentralisée par le biais de concessions au secteur privé. Le concept de communauté portuaire a été introduit. Les politiques de développement des ports continueront d'augmenter la capacité et l'efficacité de la manutention portuaire et d'introduire des indicateurs de performance clés (IPC) aux ports gestion et d'exploitation. Des mesures nationales ont été prises pour réduire la durée de l'entreposage dans les terminaux à conteneurs avec le soutien du projet MEDAMOS. Chaque autorité portuaire gestionnaire devra utiliser ces mesures comme bases pour des plans d'activités annuels.⁴ La séparation des activités de gestion et de régulation par la mise en place des organes de régulation indépendants comme JMA/ACT a été atteinte.

⁴ Les plans de développement de la Jordanie sur les ports, le transport et la logistique incluent les actions suivantes: i) les tendances internationales en modèles/opérations portuaires du commerce maritime adéquates ii) renforcer la capacité et l'efficacité dans les activités portuaires; iii) améliorer la compétitivité régionale des ports et des aéroports; iv) la sécurité, de la sûreté et de l'environnement y compris ECO système portuaire en conformité avec les directives de l'UE; v) les investissements durables et à long terme; vi) des équipements de pointe et aux nouvelles technologies; vii) protéger les parties prenantes et partenaires d'investissements.

- Le Liban s'engage activement à moderniser les infrastructures et l'équipement et à optimiser les opérations des différents ports commerciaux libanais, à savoir sur: *i*) l'extension du terminal à conteneurs du port de Beyrouth; *ii*) les achats de nouveaux portiques; *iii*) la construction d'un nouveau terminal de conteneurs au port de Tripoli; et *iv*) la construction d'un nouveau port à Saida en remplacement de l'ancien port. L'exploitation des terminaux à conteneurs des ports de Beyrouth et de Tripoli est attribuée au secteur privé par des contrats de concession. L'assistance technique fournie par le projet EuroMed MEDAMOS II a permis de lancer le développement d'un guichet unique (PCS), qui servira de plateforme de communication pour tous les acteurs s'occupant de réception et de dédouanement des marchandises. Il collaborera avec l'association du guichet européen unique (EPCSA) et mettra en œuvre son projet de méthodologie.
- Au Maroc la réforme du secteur portuaire a clarifié les rôles des divers opérateurs du port et a permis de séparer d'une manière effective la fonction de régulation et les tâches opérationnelles et commerciales. Le Maroc a aussi introduit l'attribution d'une seule fonction de maintenance et adopté des actions visant à garantir la concurrence dans un même port et entre ports. L'Agence Nationale des Ports, instituée en 2006, assure le contrôle du système. Des conditions de concurrence ont été établies à Casablanca (maintenance assurée par un opérateur privé). La réforme s'est traduite par une réduction immédiate des coûts à l'intérieur du port (-30 % en moyenne), amélioration de la qualité des services rendus aux navires et marchandises, sécurité accrue grâce à une meilleure coordination parmi les ports et la réduction du temps de passage des conteneurs. L'introduction du secteur privé dans les ports à travers la concession a également permis d'améliorer significativement la productivité et la qualité des services. Dans le cadre de sa politique portuaire, le Maroc a progressé dans l'efficacité des ports, par exemple du complexe portuaire Tanger-Med, qui pourrait constituer un exemple pour la région. Le positionnement stratégique de ce port, les capacités actuelles et futures, son ouverture sur le partenariat public-privé et son mode d'exploitation ont suivi l'approche définie par le PART dans le secteur portuaire. Dans le long-terme, le Maroc a récemment défini une stratégie portuaire à l'horizon 2030. Celle-ci consiste en la définition de 6 pôles portuaires le long des 3500 km de côte. Les axes de cette stratégie s'articulent autour de la construction de cinq nouveaux grands ports (dont celui du complexe portuaire de Nador West Med sur la Méditerranée), l'augmentation de la capacité de certains ports actuels (y compris Casablanca et Agadir) et l'insertion des ports dans l'aménagement urbain et leur qualification (Casablanca, Tanger).
- L'autorité du port maritime fait partie du Ministère des Transports de Palestine. Ce fait pourrait créer des difficultés dans la pratique pour la séparation entre les fonctions de régulation et les tâches opérationnelles. Cette situation démontre le besoin d'assistance technique visant au renforcement des capacités.
- En Tunisie, l'Autorité portuaire gère les ports maritimes de commerce en vertu du Code des ports maritimes (loi n.48-2009). Ce Code vise à renforcer le rôle et les tâches des autorités portuaires, notamment police portuaire, protection et conservation du domaine public de ces ports, réalisation et exploitation des projets portuaires dans le cadre des concessions ou PPP, ainsi que mise en place des structures de suivi et de coordination avec tous les intervenants dans les ports (Conseil National des Ports, communauté portuaire, comité de la sécurité et de la sûreté dans chaque port). Les opérateurs privés gèrent les installations et les activités portuaires par le biais de concessions.
- En Turquie l'autorité du port maritime fait partie du Ministère des transports, des affaires maritimes et des communications avec des fonctions réglementaires. La gestion de l'entité et les tâches opérationnelles des activités du port sont exercées par des opérateurs privés dans le cadre de concessions.

- **Principales questions en suspens**

- Si la participation du secteur privé à la gestion des terminaux aboutit à une plus grande autonomie et décentralisation, il apparaît aussi que certaines autorités portuaires s'inscrivent dans le cadre de partenariats. Dans ces derniers cas, il semble plus difficile, dans la pratique, de séparer les fonctions de régulation des tâches opérationnelles.
- Certaines autorités portuaires possèdent des capacités limitées pour mettre en œuvre d'une manière efficace les concessions pour la gestion des ports, ce qui pourrait entraver la performance des activités en concession.
- Il convient toutefois de noter que les réformes de la gestion portuaire s'inscrivent dans une perspective à moyen terme. Une évaluation complète, à ce stade, n'apparaît pas encore possible. La mise en œuvre des réformes peut se heurter à d'importantes résistances par les parties prenantes (telles que les organisations professionnelles). Des gouvernements progressent lentement dans l'exécution des actions prévues dans le plan des réformes.

- **Suggestions pour une meilleure mise en œuvre du futur PART 2014-2020**

- ⇒ Renforcer les capacités et savoir-faire. Une assistance technique continue devrait couvrir: cadre de régulation efficace (modernisation et transformation); le renforcement du savoir-faire sur la participation du secteur privé, les structures des partenariats public-privé (PPP) et concessions; l'amélioration de l'efficacité des opérations portuaires (douanes, contrôle, etc.); ainsi qu'une meilleure prise en considération de l'impact sur l'environnement.
- ⇒ Assurer une participation accrue du secteur privé et une plus grande transparence fondée sur la distinction claire entre gouvernance (rôle du secteur public) et gestion (rôle du secteur privé). Une approche par pays plus spécifique et une assistance accrue par le biais de jumelages et d'autres programmes pourraient améliorer les connaissances et favoriser le développement d'un cadre de régulation approprié.
- ⇒ Définir des critères afin d'améliorer la performance de la gestion portuaire et concessions (par exemple la planification et de la gestion des contrats, la modélisation financière, et l'établissement d'indicateurs de performances clés des opérations.

Action 3

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

- **Résultats**

Les actions 3, 4 et 5 du PART s'adressent au fret maritime international, l'une des priorités de la coopération centrée sur les échanges commerciaux. Les trois actions ont bénéficié du soutien du projet " *MEDAMOS I* ", et, depuis novembre 2010, " *MEDAMOS II* ".

S'agissant de l'action 3 (simplification des procédures douanières), la plupart des Pays Partenaires sont en train de mettre en œuvre les recommandations de Palerme de 2003 pour la facilitation du commerce, notamment par:

- Des efforts ayant été accomplis par certains Pays Méditerranéens pour faciliter les procédures douanières.

- À titre d'exemple, l'Algérie, le Maroc et la Tunisie ont mis en place des services au sein de leur administration douanière concentrés sur la facilitation et l'analyse des risques.⁵ En particulier, l'utilisation accrue du document administratif unique (DAU) et le traitement électronique sont mentionnés par le Maroc et la Tunisie. Dans ce dernier, les opérateurs réalisent le projet Liasse Transport visant, sous la supervision du Ministère des Transports, à permettre aux intervenants de la place portuaire de traiter électroniquement les formalités de transport à travers le Guichet Unique Electronique du Commerce Extérieur et du Transport afin de réduire les délais de séjour des marchandises dans les ports. Le processus de normalisation des procédures douanières n'exige pas nécessairement l'adoption du DAU.
- L'Égypte est en train de réactiver son «Comité national de facilitation des échanges et des transports» (NTTFC), sur la base de la recommandation de l'ESCWA. Le NTTFC comprend des représentants de haut niveau du gouvernement et du secteur privé (Ministères des Finances, autorité douanière; Commerce et Industrie; Intérieur; Aviation civile; Communication et des technologies de l'information; Agriculture ainsi que les Chambres de commerce, des Entreprises d'assurance, des Associations de l'entreprise et de l'industrie, l'Union des agents maritimes). L'Égypte met en œuvre le mandat du NTTFC (arrêté ministériel du 2004) en vue, notamment, de diagnostiquer les problèmes, identifier les obstacles et les goulets d'étranglement régionaux qui se posent à la circulation des marchandises (terre, mer et air).
- Le Liban a établi le «Comité national de facilitation des échanges et des transports», qui rassemble toutes les parties concernées du secteur privé et du secteur public. Son principal objectif est de trouver un bon climat de dialogue, de coopération et de coordination entre les différents acteurs et développer des procédures administratives et opérationnelles simplifiées des activités commerciales. Le guichet unique a bénéficié d'une assistance technique de MEDAMOS II et est considéré comme une activité prioritaire dans le plan de mise en œuvre pour la facilitation des échanges. Certains Pays (Israël et Turquie) ont indiqué que d'autres solutions peuvent être envisagées dans ce contexte.
En ce qui concerne la coopération entre les pouvoirs publics et les opérateurs du secteur, chaque Pays Partenaire a entrepris des activités visant à trouver des solutions pragmatiques.
- L'Autorité Douanière jordanienne poursuit ses efforts visant à simplifier les procédures douanières, conformément aux recommandations de la Conférence Ministérielle Euro-Méditerranéenne sur le commerce (la durée de l'immobilisation en Jordanie dans les terminaux à conteneurs d'Aqaba a été ramenée de 10,5 jours à 8,45 jours en 2010. Un nouvel objectif est de le réduire encore par l'introduction de scanners à rayons X en exploitation au terminal à conteneurs d'Aqaba pour le 3^e trimestre 2013).
- La Palestine s'engage dans la difficile décentralisation des ports par les biais de concessions privées pour la gestion de terminaux ou pour d'autres activités. L'autorité douanière palestinienne est actuellement engagée à concrétiser des réformes pour simplifier et rendre plus efficace le système pour les inspections des conteneurs.

• **Principales questions en suspens**

Pour être efficaces, les efforts visant à faciliter les réformes devraient être coordonnés au niveau des gouvernements, compte tenu du fait qu'elles concernent des Ministères/services administratifs diversifiés (transport, commerce, douane).

En outre, l'insuffisance des infrastructures de télécommunications peut empêcher l'utilisation de systèmes électroniques pour l'échange de données.

⁵ Algérie: 'Sous-direction chargée des facilités'; Maroc: 'Direction de la facilitation et de l'informatique'; Tunisie: «direction de l'analyse du risque».

Les procédures douanières devraient être simplifiées, notamment en ce qui concerne l'utilisation des systèmes de transit douanier et l'application de contrôles sélectifs. L'échange inégal et peu efficace d'information sur la sûreté et la sécurité entre les administrations douanières de la région rend les procédures de contrôle de plus en plus complexes. Le manque de ressources pour une application accrue des technologies modernes constitue la raison de contrôles incohérents sur les navires de transport.

• ***Suggestions pour une meilleure mise en œuvre du futur PART 2014-2020***

- ⇒ Renforcer la coordination interne au niveau des gouvernements des Pays Partenaires pour assurer une mise en œuvre cohérente de l'ensemble des actions du futur PART 2014-2020.
- ⇒ Renforcer la coopération Euro-méditerranéenne par le biais d'un appui à tous les acteurs concernés dans l'ensemble des secteurs (transports, commerce, douane). L'échange d'information entre administrations devrait être amélioré en suivant le modèle DAU.
- ⇒ Diffuser les AT et adresser la question des connexions avec les États membres de l'UE du sud. L'utilisation du concept de '*opérateur économique agréé*' dans la région pourrait constituer un moyen utile pour améliorer les périodes de transit douanier.
- ⇒ Maintien de cette action 3 qui pourrait recevoir de l'AT par la remise à niveau des services douaniers, en tant que cible des projets pilotes dans chaque Pays Partenaire Méditerranéen. Des ateliers spécifiques et programmes de formation devraient aussi être organisés pour diffuser les meilleures pratiques et accroître les connaissances sur les services douaniers efficaces, leurs applications et les techniques utilisées.

Action 4

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

• ***Résultats***

Certains Pays Partenaires ont mentionné les plans d'action en préparation ou la réalisation de résultats positifs, en particulier dans le contexte de la réduction des temps d'immobilisation des conteneurs dans les terminaux portuaires:

- Israël a introduit une réforme du système tarifaire qui a atteint une réduction des temps d'immobilisation des conteneurs.
- Chaque autorité portuaire de Jordanie devrait utiliser les mesures nationales de réduction des temps d'immobilisation dans les terminaux soutenues par le projet "*MEDAMOS*" comme base pour leurs plans d'activité annuels. La moyenne de temps d'immobilisation constitue un indicateur clé mesurant la performance de la gestion des ports suite au projet "*MEDAMOS*".
- Le Liban a pris des mesures concrètes, par l'intermédiaire du «*Comité national de facilitation des échanges et des transports*» afin de simplifier les formalités douanières et améliorer les procédures de travail de l'autorité portuaire de Beyrouth en vue de réduire le temps d'immobilisation des conteneurs. Plus encore, des actions doivent être prises avant le développement du guichet unique et la construction du projet de port sec afin de fournir des outils efficaces pour atteindre l'objectif de simplifier et d'accélérer le dédouanement des marchandises et en réduisant le temps d'immobilisation.
- Le temps d'immobilisation des conteneurs a été amélioré depuis la mise en œuvre de la réforme portuaire au Maroc ainsi que de la mise en exploitation du complexe portuaire

Tanger Med et sa connexion avec les réseaux ferroviaire, autoroutier et routier. D'autres améliorations des délais d'attente des conteneurs sont attendues grâce à la programmation de plusieurs ports secs (Port sec de 200 ha à Casablanca à 20km du port actuel avec une connexion ferroviaire et routière de haut débit) et aux infrastructures de connexion.

- En Tunisie, les actions en faveur des AdM visent à mettre en place un 'système d'opération dans les terminaux' (TOS) à Radès, utilisant un « *electro-gate* » et des systèmes d'échanges électroniques de données sur le transport international des marchandises par l'intermédiaire de la plateforme Tunisie Trade Net, qui est aussi liée à Marseille et Gênes.
- En Palestine, la longueur des temps d'immobilisation est étroitement liée aux difficultés du système douanier, la procédure de contrôle et d'autres obstacles administratifs.

- ***Principales questions en suspens***

La mise à jour des capacités et la préparation des ressources humaines représentent une condition préalable nécessaire à des améliorations concrètes dans ce domaine. Renforcer la coordination entre parties intéressées est aussi nécessaire pour garantir une plus grande efficacité dans la chaîne logistique.

- ***Suggestions pour une meilleure mise en œuvre du futur PART 2014-2020***

- ⇒ Assurer l'implication des partenaires privés et public dans la mise en œuvre des actions du futur PART 2014-2020.
- ⇒ Renforcer les actions visant le développement des capacités appropriées des ressources humaines.
- ⇒ Se concentrer sur les autres raisons possibles liées aux importants temps d'immobilisation des marchandises dans les ports ou à la longueur du temps d'attente des navires avant d'être (dé)-chargés. A titre d'exemple, il serait utile de réaliser une étude à l'échelle régionale et analyser les raisons qui causent des situations non-efficaces et des goulets d'étranglement.

Action 5

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

- ***Résultats***

Cette action fait référence à la mise en œuvre des recommandations découlant des modifications apportées en 2005 à la Convention ONU de 1965 OMI-FAL, visant à moderniser la convention et améliorer l'appui au trafic maritime international.

Tous les Pays Partenaires (sauf Maroc et Turquie) ont ratifié la convention OMI-FAL.⁶

- Pour des motifs de sécurité, une mise en œuvre partielle serait prévue dans les structures portuaires israéliennes de Haïfa, Ashdod et Eilat. Un système électronique en ligne est utilisé par la communauté maritime.
- La Turquie a adopté un règlement interne (2010) visant à introduire les formalités IMO-FAL. La procédure de ratification de la convention est en cours au sein de l'Assemblée Générale du Parlement.

⁶ Au Maroc FAL-OMI convention serait appliqué dans le port de Tanger MED.

- La Jordanie a entamé une mise en œuvre partielle des recommandations de cette convention en vue d'uniformiser les formalités déclaratives de base s'appliquant aux navires à l'entrée et/ou à la sortie des ports de sorte que la documentation peut être acceptée de la même manière dans tous les ports d'accès régional. L'appui technique est fourni par le projet MEDAMOS.
- L'un des principaux thèmes actuellement étudiés et en cours d'élaboration par le «*Comité national de facilitation des échanges et des transports*» du Liban est d'harmoniser et de normaliser le document basé sur la convention FAL de l'OMI
- En Tunisie, les documents requis conformément aux conventions internationales sont correctement transmis par la plateforme Tunisie Trade Net.

- ***Principales questions en suspens***

Le point clé en termes de mise en œuvre de la convention OMI-FAL est la technologie. Ceci s'applique également aux règles relatives à la documentation de cargaison, compte tenu du fait que les ports méditerranéens collectent déjà l'information requise en vertu de ladite convention mais pas dans un format électronique standard. L'uniformité des formulaires en format électronique suscite néanmoins certaines préoccupations. La Turquie a lancé des études sur la mise en œuvre de cette convention.

- ***Suggestions pour une meilleure mise en œuvre du futur PART 2014-2020***

- ⇒ Fournir un appui technique aux Pays Partenaires Méditerranéens qui n'ont pas ratifié la convention OMI-FAL, y compris en soutenant le développement des capacités appropriées des ressources humaines.
- ⇒ Encourager l'utilisation de systèmes informatiques et des formats électroniques normalisés afin de garantir de systèmes cohérents à travers les différents Pays.
- ⇒ Renforcer l'efficacité des procédures administratives. Il s'agit notamment d'un guichet administratif unique (VTMIS), des systèmes avancés d'alerte ainsi que de la communication et gestion intégrée de l'information portuaire.

2.2 Les réformes dans le secteur du transport maritime

Action 6

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

- ***Résultats***

La libéralisation des services de transport maritime international implique la restructuration du secteur des transports maritimes de façon à ménager parallèlement des investissements en faveur de la modernisation des flottes. Les actions clés sont: suppression des contraintes en matière de régulation et procédures administratives qui constituent un obstacle à l'engagement du secteur privé dans l'industrie maritime ainsi que le développement parallèle d'incitations en conformité avec l'approche de l'UE (par exemple la taxation au tonnage). Il est tout aussi important de se pencher sur les comportements anticoncurrentiels (abus de pouvoir de marché des transporteurs en fixant des tarifs trop élevés).

De nombreux Pays Méditerranéens présentent un secteur national de la navigation assez limité. La situation varie dans les Pays à plus grandes flottes nationales:

- En Algérie, plusieurs actions visant à l'efficacité dans le transport maritime sont en cours ayant comme objectif de renforcer notamment le pavillon national.
- Israël a privatisé, en 2005, sa société nationale dans le secteur. À ce stade, des mesures supplémentaires pour renforcer la concurrence dans le secteur du transport maritime n'ont pas été jugées nécessaires;
- La Jordanie a mise en œuvre plusieurs initiatives dans ce domaine, notamment le Système de la Communauté Portuaire d'Aqaba et l'intégration des partenaires EDI, un système de guichet unique, un lien entre le Port de Gênes et le terminal containers d'Aqaba, le transfert du bureau de contrôle douanier, ainsi que le chemin de fer nationale (gare conteneurs au Port d'Aqaba et Terminal Container) au-delà de 2014.
- Le Liban a une flotte maritime détenue et exploitée par le seul secteur privé. L'administration publique doit fixer les législations et réglementations de l'industrie maritime en conformité avec les conventions internationales. À cet égard, une mise en place d'une équipe de personnes qualifiées de « l'État du pavillon » aidera les propriétaires de navires à la surveillance de leurs navires. Des mesures d'incitation ont été accordées aux armateurs afin de les encourager à développer leur flotte.
- Le Maroc a bénéficié d'un jumelage institutionnel visant à renforcer le cadre de régulation, améliorer la qualité des services et impliquer le secteur privé en ligne avec l'acquis de l'UE. En particulier, la libéralisation du transport des marchandises a été finalisée en 2007 et un nouveau règlement applicable aux passagers a été établi en 2007. Le Maroc a procédé également à la privatisation de sa société nationale en 2007. Actuellement, une étude est en cours de réalisation en vue de concevoir une stratégie ambitieuse pour le développement du secteur maritime marocain et la promotion du pavillon national.
- En Tunisie, le transport maritime a été ouvert à l'initiative privée depuis 1992. Le transport maritime international de et vers la Tunisie a été totalement libéralisé depuis 1998. Le marché des lignes régulières obéit aux règles de l'offre et la demande tout en veillant au respect des règles de la concurrence et de la transparence.
- En Turquie des réformes dans le domaine de la concurrence auront lieu une fois le processus de privatisation des ports est terminée. La plupart des ports turcs sont privatisés par le gouvernement. Les exploitants privés présents dans le port sont en position dominante sur le marché. La Turquie a également un projet de «renouvellement de la flotte côtière turque» visant à renouveler sa flotte.

• ***Principales questions en suspens***

Le financement et les réformes réglementaires demeurent les questions centrales pour le développement de ce secteur.

La libéralisation du transport des marchandises a donné lieu à des pressions concurrentielles par les opérateurs étrangers sur les flottes nationales (par exemple au Maroc). Cet aspect pourrait être lié également aux coûts plus réduits soutenus par les navires étrangers (carburant et assurances) ainsi qu'à l'accès difficile au financement.

En Palestine la question essentielle est la transparence des règles applicables aux décisions de concessions portuaires.

Malgré les efforts déployés pour la participation des opérateurs privés dans les activités des ports, le partenariat public-privé (PPP) établi dans les ports/terminaux demeure à un niveau beaucoup moins élevé par rapport à la situation dans les ports européens.

• ***Suggestions pour une meilleure mise en œuvre du futur PART 2014-2020***

- ⇒ Mobiliser une AT adéquate pour définir les lignes directrices et les structures appropriées visant à faciliter la participation du secteur privé à la gestion des ports. L'appui au transfert de savoir-faire pourrait être fourni, entre autres, grâce à des activités de jumelage et d'échanges des meilleures pratiques.
- ⇒ Poursuivre les objectifs de cette action avec détermination, en tant que priorité du prochain PART. Les progrès pourraient être lents et difficiles à obtenir, compte tenu du fait que les secteurs maritime et portuaire sont considérés comme 'sensibles' par de nombreux Pays Partenaires. Leur importance stratégique devrait les maintenir sous le contrôle du Gouvernement. En effet, chaque Pays se charge d'élaborer des réformes spécifiques visant le développement du système portuaire national et le secteur industriel national. Toutes les réformes seront basées sur la situation actuelle de l'industrie nationale face à la concurrence internationale.
- ⇒ Suivre dans le prochain PART les discussions en cours dans le cadre de la coopération bilatérale avec l'UE sur la libéralisation des services dans le domaine du transport maritime. Par exemple, un rapport de synthèse régulier pourrait être soumis à l'examen du groupe de travail "Maritime".

Action 7

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

• ***Résultats***

Depuis le lancement du projet SAFEMED (2006), il y a eu à ce stade 16 ratifications des conventions de l'OMI par les Pays Partenaires Méditerranéens et les signatures par la Jordanie. Seuls deux Pays restent sur la liste noire du Mémorandum de Paris. Plus récemment, parmi les Pays qui ont été retirés de la liste, l'Algérie figure désormais sur la liste grise, le Maroc a également ratifié la plupart des conventions pertinentes OMI-OIT et a bénéficié de toutes les activités du projet SAFEMED, et la Turquie se trouve désormais dans la liste blanche. Israël et la Turquie ont officiellement offert leur disponibilité à se soumettre à la procédure d'Audit VIMSAS. Le code ISPS est désormais mis en œuvre par Israël, la Jordanie, le Maroc et la Turquie. La Tunisie a signalé sa disponibilité pour réaliser une opération d'audit volontaire relative à la mise en œuvre des instruments obligatoires de l'OMI (VIMSAS).

- L'Algérie a ratifié la plupart des conventions pertinentes de l'OMI et a bénéficié des activités de SAFEMED.
- Tous les ports égyptiens répondent actuellement aux exigences du code ISPS, des conventions pour la protection de l'environnement marin, ainsi que des exigences de sécurité prévues aux conventions de l'OMI, des lignes directrices et des protocoles.

- La Jordanie a signé et effectivement mis en œuvre les conventions OMI par le biais de la législation nationale ainsi que le volet pertinent des plans stratégiques nationaux dans le secteur des transports. En outre, elle vise à coopérer avec les Pays de la région en ce qui concerne la sécurité et la sûreté en participant de manière effective aux activités de contrôle par l'État du port et aux inspections/immobilisations de navires en vue de l'échange d'informations à travers les centres d'information. A titre d'exemple, elle coopère avec les Pays de la Mer Rouge sur les questions de sûreté, à travers PESEGA et la signature d'un protocole d'accord sur la sécurité et la protection de l'environnement. L'appui et l'assistance de l'UE ont constitué un élément essentiel dans cette coopération régionale.
- Le Liban a établi un «*Comité national de facilitation des échanges et des transports*» composé de hauts représentants des autorités concernées afin d'assurer la mise en œuvre effective des mesures de sûreté maritime conformément au code ISPS. Tous les navires battant pavillon libanais ainsi que tous les ports et installations portuaires ont respecté les exigences du code ISPS. Les agents de sûreté portuaire et les agents de sûreté du navire ont fait l'objet de formations pour assumer de façon plus efficace et effective leurs fonctions.
- La Palestine a fait des efforts considérables à travers le projet SAFEMED afin de se conformer aux normes internationales de sûreté et de sécurité. Elle a également obtenu des résultats en termes d'adhésion aux conventions OMI/OIT. Toutefois, le niveau de ratification des conventions et protocoles plus récentes pourrait être amélioré.
- La Tunisie a bénéficié du projet SAFEMED soutenu par l'UE et destiné à améliorer la sécurité et la sûreté du transport maritime. Cette activité comprend également la protection environnementale des ports, le renforcement des capacités et le financement d'études. Cette activité comprend notamment l'analyse du cadre réglementaire, l'évaluation de la mise en œuvre des conventions internationales relatives à la sécurité des navires et de la navigation maritime, la sûreté des navires et des installations portuaires, la protection du milieu marin et la formation maritime.
- La Turquie est un État signataire et contractant actif pour toutes les principales conventions OMI ainsi que les protocoles d'accord pour la mer Noire et la Méditerranée. La Turquie met en œuvre la régulation pour la sûreté de la vie humaine, des biens et pour la protection de l'environnement marin, et devrait aussi en suivre les évolutions techniques. Les organismes de sûreté reconnus en Turquie (RSO) ont été autorisés à élaborer, approuver et certifier le plan de sûreté du navire (SSP) et l'évaluation de la sûreté du navire (SSA) pour le compte de l'administration nationale. En ce qui concerne les installations portuaires, les RSO sont autorisés à préparer un plan de sûreté de l'installation portuaire et l'évaluation de sa sûreté. L'approbation et la certification sont effectuées par l'administration.

S'agissant de la Convention OMI sur les normes de formation des gens de mer, de délivrance des brevets et de veille (dénommée «convention STCW»), la Commission a déjà reconnu l'Algérie, Israël, le Maroc, la Tunisie, la Turquie, la Jordanie et l'Egypte). Il est recommandé l'appui au Liban pour l'aider dans le processus de reconnaissance.

- ***Principales questions en suspens***

Les administrations nationales devraient évaluer pleinement l'importance des questions de sûreté et de sécurité et s'efforcer de parvenir à la mise en œuvre intégrale et effective des conventions et d'autres instruments juridiques dans le cadre de l'OMI.

La flotte vieillissante dans les Pays Partenaires implique d'importants risques potentiels en matière de sûreté et de sécurité. En outre, le secteur privé rencontre des difficultés dans l'accès au financement pour la construction des navires, pour garantir une bonne maintenance ainsi que des équipages qualifiés.

Le financement des projets mentionnés dans les plans stratégiques nationaux est une question clé pour de nombreux Pays.

- **Suggestions pour une meilleure mise en œuvre du futur PART 2014-2020**

- ⇒ Poursuivre l'appui de l'UE pour améliorer la coopération en vue de mettre en œuvre cette action du PART, qui devrait se concentrer sur l'AT bilatérale et des programmes de formation plus avancés (par exemple en ce qui concerne la formation des inspecteurs sous le "*Mediterranean MoU Port State Control*").
- ⇒ Prêter davantage d'attention aux questions liées à la piraterie et aux attaques armées.
- ⇒ Préserver cette action comme priorité dans une perspective à long terme (jusqu'en 2020).

Action 8

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

- **Résultats**

L'adoption du nouveau règlement de l'UE sur l'Agence Européenne de Sécurité Maritime (AESM) en janvier 2013 a étendu la portée géographique des tâches de coopération, d'intervention et de surveillance de l'agence à différents ensembles de pays tiers, y compris les pays partenaires méditerranéens⁷ Sur cette base, des domaines concrets de coopération pourraient être définis. Dans ce contexte, l'AESM a repris l'encadrement technique du projet régional SAFEMED III (2013-2015) en juin 2013.

D'ailleurs, certains Pays sont déjà engagés dans un processus de coopération avec l'agence:

- Dans le domaine de la formation maritime et de l'éducation en Jordanie, les procédures ont été initiées en vue de la signature d'un protocole d'accord sur la reconnaissance mutuelle des certificats de compétence (pour les capitaines, les officiers et les ingénieurs de marine) par tous les États membres de l'UE, après l'approbation définitive de l'AESM sur la reconnaissance des procédures du JMA.
- Le Liban est dans la procédure de reconnaissance de délivrance des brevets aux gens de mer conformément à la convention IMO-STCW. A cette fin, une mission d'inspection sera effectuée prochainement par l'AESM, au nom de la Commission Européenne.
- Dans le cadre de projets concrets existants, le Maroc a demandé de définir les règles de sa coopération avec l'AESM et de participation à ses travaux, ainsi que la mise en service de la connexion de la base de données marocaine "HAZMAT" à celle de l'AESM "SafeSeaNet" (Programme RSA).
- La Turquie joue un rôle actif dans l'utilisation du projet CleanSeaNet géré par l'AESM.
- Le système de formation et certification tunisien (STCW) est reconnu par les États membres de l'UE à la lumière d'une évaluation réalisée par l'AESM. La Tunisie se propose de renforcer la coopération avec l'Agence par la conclusion d'un protocole d'accord.

⁷ Règlement UE 100/2013 modifiant le règlement (CE) no 1406/2002 instituant une Agence européenne pour la sécurité maritime (JO L 39 du 9.2.2013, p.30 à 40).

- **Principales questions en suspens**

Le principal problème dans ce domaine est la nécessité de remédier au manque d'accès aux services de l'Agence par les pays tiers.

- **Suggestions pour une meilleure mise en œuvre du futur PART 2014-2020**

⇒ Continuer à fournir un appui à cette coopération, que ce soit sur une base bilatérale ou multilatérale. Le transfert à l'AESM de la direction du projet SAFEMED III va renforcer cet appui.

Action 9

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

- **Résultats**

- Les systèmes VTS/VTMS sont déjà mis en œuvre dans les ports en Algérie (qui lance actuellement le projet VTMS), Israël, Jordanie et Turquie (nouveaux projets sont actuellement en cours de développement). Ces systèmes sont susceptibles d'être acquis par la Tunisie, qui se propose de réaliser une étude de faisabilité pour la mise en place d'un système de suivi et de contrôle de la navigation maritime VTS côtier le long des côtes Nord (Canal de Sicile).
- Le Liban est en train de rétablir son ancien système VTS, qui couvrait les eaux territoriales libanaises et au travers duquel l'ensemble des activités maritimes étaient couvertes et gérées. Grâce à l'assistance technique fournie par la Commission européenne, les documents de mise en concurrence ont été préparés pour la fourniture d'un nouveau VTS. Les actions à ce stade, continuent de se concentrer sur les moyens de garantir le budget requis pour le Liban en matière de passation de marchés pour réinstaller le VTS.
- Au Maroc, les actions suivantes ont été mises en œuvre par l'autorité publique (direction de la marine marchande): Système VTS d'exploitation à Tanger (Gibraltar) ; développement de la base de données HAZMAT (suivi des marchandises dangereuses) et de l'AIS (système d'identification automatique des navires, 14 stations).
- D'importants projets ont été mis en œuvre au cours des dernières années en Turquie. Le VTS des détroits d'Istanbul et Çanakkale et la mer de Marmara a été mis en place afin de renforcer la sécurité maritime, réduire au minimum les risques de menaces et de protéger l'environnement marin en conformité avec la législation nationale et les règles internationales (il faut tenir compte qu'il apporte un service à 55,000 navires chaque année). La Turquie est également en train de concevoir de nouveaux projets de prolongation des systèmes de suivi du trafic maritime tout au long de sa côte. Les projets VTS sont en cours de réalisation au Ports et baies d'Izmit et Mersin-Iskenderun, caractérisés par un trafic maritime intense.

- **Principales questions en suspens**

Une étude détaillée est nécessaire et devrait idéalement être effectuée dans le cadre du projet SAFEMED. Il devrait se concentrer sur la mise en œuvre d'un système VTS ou VTMS.

- **Suggestions pour une meilleure mise en œuvre du futur PART 2014-2020**

- ⇒ Définir de façon plus détaillée les relations entre l'UE et les Pays Partenaires Méditerranéens du sud dans le domaine du soutien aux actions spécifiques à cet égard. De nombreux Pays jugent l'appui de la Commission européenne nécessaire à la mise en œuvre de l'action 9 (par exemple, une étude portant sur le développement du VTS sur le littoral).
- ⇒ Se concentrer sur les aspects suivants:
 - ✓ Connexion avec SafeSeaNet;
 - ✓ Assistance technique bilatérale pour le déploiement des VTS/VTMIS (contrôle annuel consacrée aux progrès dans ce domaine);
 - ✓ Discussion et réexamen des progrès sur une base annuelle (Groupe de Travail).
- ⇒ Maintenir un seul groupe de travail sur les questions maritimes. Il devrait couvrir les autoroutes de la mer (AdM), les ports, ainsi que la sécurité et la sûreté maritime et assurer la prise en considération de l'ensemble des opérateurs et le secteur privé
- ⇒ Assurer la coordination des initiatives développées dans le domaine maritime par le GTMO et le SUPM.

III. TRANSPORT TERRESTRE, ROUTIER ET FERROVIAIRE (ACTIONS 10 A 13)

3.1 Transport routier: Harmonisation du transport international de marchandises

Action 10

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

• **Résultats**

Au sein du Groupe de Travail "*Infrastructures et questions réglementaires*", deux réunions du sous-groupe "*Questions réglementaires dans les secteurs du transport routier et ferroviaire*" ont eu lieu en 2008.

Lors de la réunion du 21 novembre 2008, l'ensemble des Pays Partenaires ont représenté la situation actuelle de leur secteur du transport par route et par rail et ont donné un aperçu général des réformes récentes dans ces domaines. Il est apparu clairement que les gouvernements partenaires sont en train d'élaborer des réformes dans ces secteurs, mais sont sollicités de faire d'avantage d'effort pour atteindre et mettre en œuvre les actions recensées dans le PART et ont besoin d'une aide supplémentaire.

Par conséquent, l'UE a décidé de financer pour la période 2011-2014 deux nouveaux projets régionaux pertinents: l'un spécifiquement axé sur la sécurité routière⁸ et l'autre sur le transport terrestre (route, rail et transport urbain).⁹

Le processus d'adhésion aux conventions de la Commission économique pour l'Europe des Nations Unies (CEE-ONU) ne présente pas un caractère uniforme pour l'ensemble de la région.¹⁰ Un certain nombre d'actions spécifiques ont été lancées au niveau national pour mettre en œuvre les accords internationaux dans les secteurs des transports. Par exemple:

- L'Algérie a ratifié la convention TIR (Transport International de Marchandises).
- La Jordanie est partie contractante de quatre sur un total de 13 principaux accords de transport routier de l'ONU. Il s'agit de: convention TIR, convention sur l'harmonisation, CMR et l'importation temporaire de véhicules de tourisme. Toutefois, la Jordanie a intégré dans sa législation et mis en œuvre d'une manière concrète une bonne partie des dispositions figurant dans d'autres accords principaux sur le transport routier de l'ONU, notamment la Convention ADR (Marchandise Dangereuse par Route,¹¹ certaines parties de ce système sont appliquées en Jordanie), la signalisation routière, adoptée en 1968 (avec la plupart de dispositions identiques à celles contenues dans l'accord), l'AETR (en ce qui concerne les temps de conduite et de repos des conducteurs professionnels et le tachygraphe analogique)

⁸ Global Road Safety Partnership (GRSP).

⁹ Lancé récemment parmi les priorités du nouveau projet transport EuroMed, le RRU ("*Transport dans les secteurs routier, ferroviaire et transport urbain*") devrait mettre l'accent sur le transport routier, la libéralisation des marchés du transport routier et la promotion du transport transfrontalier par la convergence des conditions opérationnelles et professionnelles dans les transports du secteur routier dans les différents Pays Partenaires. Cela impliquerait la coordination des permis de conduire, des contrôles techniques, ainsi que la promotion des conventions de la CEE-ONU applicables dans ce domaine.

¹⁰ Par exemple, Algérie et Jordanie ont ratifié neuf conventions. Liban a ratifié six conventions et est signataire d'une autre. Ces dernières années, la Turquie est devenue partie contractante à la plupart des accords et conventions internationales de transport de la CEE-ONU. Cf. Statut au 30.01.2013 des accords et conventions de transport de la CEE-ONU (<http://www.unece.org/fr/trans/conventin/intro.f.html>).

¹¹ Accord européen relatif au transport international des marchandises dangereuses par route.

et les réglementations 1958 et 1997 sur les véhicules (avec un nombre important de leurs dispositions appliquées en Jordanie).

- Le Liban est partie contractante de la Convention transport international de marchandises - TIR (1975), Contrat de transport international de marchandises par le transport routier - CMR (1956); du protocole à la convention de transport international de marchandises par route Convention (2006); de la convention et le protocole sur les structures du tourisme (1954); de la convention sur le trafic routier convention (1949); du protocole sur la signalisation routière (1949). Le Liban a également lancé les procédures administratives internes pour ratifier à la fois la Convention sur le transport international des marchandises dangereuses par route- ADR (1957) et sur les transports internationaux de denrées périssables - ATP (1970).
- Le Maroc est partie contractante aux 8 accords principaux de la CEE-ONU qui se rapportent au transport routier. Il s'agit des accords/conventions sur: la circulation routière (1968); les panneaux de signalisation et des signaux (1968); le transport international des marchandises dangereuses par route (ADR), dont les dispositions sont applicables à la fois au transport international et national; les transports internationaux de denrées périssables et aux engins spéciaux à utiliser pour ces transports (ATP, 1970); CMR (1956); TIR (1959); harmonisation des contrôles des marchandises aux frontières (1982); douanière relative à l'importation temporaire des véhicules routiers privés (1954).

Bien que le Maroc n'est pas partie contractante à la réglementation des véhicules de la CEE-ONU, ces règlements et instructions sont mis en œuvre dans ses règlements nationaux sur la certification et le contrôle technique des véhicules.

- La Tunisie a ratifié plusieurs conventions internationales (notamment ADR, CMR, ATP, TIR, l'harmonisation des contrôles de marchandises aux frontières). Toutefois la Tunisie trouve des difficultés pour la mise en œuvre de certaines conventions (ADR, ATP et TIR), faute de moyens et de qualifications. L'exercice de l'activité du transport routier de marchandises pour le compte d'autrui est soumis à un cahier des charges et à une déclaration préalable, les principales conditions d'exercice sont la capacité professionnelle, la capacité technique et l'honorabilité. Le transport de marchandises pour le compte propre ainsi que le pour le compte d'autrui dont le PTAC ne dépassant pas les 12 tonnes est libre.
- Ayant adhéré à la convention ADR en mars 2010, la Turquie a établi une nouvelle Direction Générale sur le transport des marchandises dangereuses au sein du Ministère des Transports, Affaires Maritimes et Communications, ayant la fonction de réglementer, surveiller et contrôler le transport de marchandises dangereuses par route et par les autres modes de transport (ferroviaire, aérien, maritime et par voie navigable). La Turquie a conclu 58 accords bilatéraux sur le transport international par route, ayant ainsi libéralisé le secteur du transport avec 24 pays et les activités de transport international par route avec trois pays EuroMed.

Le différent niveau d'adhésion par les Pays méditerranéens aux accords/conventions dans le cadre de la CEE-ONU semble refléter le rôle divers joué par le transport routier de marchandises pour l'échange que chaque Pays à la fois avec l'Union européenne ainsi qu'avec les autres Pays Méditerranéens.

L'action 10 du PART a également mandaté le sous-groupe à présenter des recommandations pour la libéralisation progressive et l'harmonisation des règles du transport international de marchandises par route. L'appui du projet sur le transport terrestre (RRU) devrait faciliter la réalisation de cette action (voir les suggestions ci-dessous).

Cet aspect est étroitement lié aux réformes proposées dans l'action 11 pour l'ensemble du secteur routier (transport de passagers et de marchandises). Le processus de réforme, qui a commencé dans tous les Pays depuis longtemps (début des années 1990), à ce stade est en cours de mise en œuvre selon des rythmes très différents. Cette situation pourrait également expliquer le différent niveau d'adhésion aux accords internationaux de chaque Pays.

- ***Principales questions en suspens***

Des progrès sont nécessaires dans l'ensemble dans le domaine de la sécurité routière. Le nombre de victimes de la route par an dans les Pays Méditerranéens, reste extrêmement élevé, à l'exception notable toutefois d'Israël et de la Turquie avec la réduction du nombre de tués par an et par million d'habitants. L'amélioration de la sécurité routière nécessite des efforts visant à améliorer les véhicules et les infrastructures ainsi que le comportement des usagers de la route.

Malgré les progrès réalisés par l'adhésion aux conventions et accords internationaux, les Pays Partenaires Méditerranéens doivent encore renforcer la mise en œuvre des dispositions prévues dans les textes principaux, notamment dans le cadre CEE-ONU.¹²

Toutefois, pour les Pays Partenaires Méditerranéens il est important d'identifier clairement les avantages mutuels de la coopération internationale. Par exemple, il a été constaté qu'un modèle unique de libéralisation pourrait susciter des inquiétudes dans les Pays où le transport international est couvert plutôt par des accords bilatéraux conclus sur la base de la réciprocité. D'autres réponses ont montré que l'UE pourrait se montrer plus proactive à l'égard d'éventuels accords verticaux sur le transport routier en suivant le modèle "Open Sky".

Une problématique pouvant être liée à ce processus est le nombre très élevé d'opérateurs de transport de marchandise par route dans certains Pays par rapport aux besoins réels du marché. Cet aspect a mené également à une fragmentation du marché (en termes de pourcentage trop élevé d'opérateurs indépendants).

En ce qui concerne l'assistance technique de l'UE, certains Pays estiment qu'elle devrait augmenter de manière significative. Les Pays soulignent que les règles UE sur la sécurité routière reflètent les principes consacrés au sein de la CEE-ONU et constituent des points de référence.

- ***Suggestions pour une meilleure mise en œuvre du futur PART 2014-2020***

- ⇒ Rationaliser la structure EuroMed au sein de l'actuel *Groupe de Travail "Infrastructures et questions réglementaires"*. Renforcer le volet "*questions réglementaires de transports terrestres*" sans pour autant augmenter le nombre des sous-groupes ou comités *ad hoc*.
- ⇒ Consolider l'Action 10 comme un élément clé dans le prochain PART. La Jordanie, par exemple, considère important de connaître l'expérience d'autres pays dans la mise en œuvre de l'accord ADR. De toute façon, une évaluation des résultats du programme régional EuroMed (RRU) est considérée nécessaire.
- ⇒ Préparer, au sein du groupe de travail, un plan stratégique ou une feuille de route pour la libéralisation progressive, l'alignement des conditions opérationnelles et professionnelles du secteur du transport routier dans les différents Pays Partenaires, ainsi que

¹² Il s'agit notamment du Réseau Routier E (AGR), Réseau de transport combiné E (AGTC), Convention sur la Circulation Routière, Convention sur la signalisation Routière, Poids et Dimensions, Délivrance et Validité des Permis de Conduire, Contrôle Technique des Véhicules, Règlements Mondiaux Véhicules, AETR/ADR/TIT/CMR et e-CMR.

l'harmonisation du transport international de marchandises par route. Il devrait viser également à sensibiliser aux problématiques liées à l'environnement, à la sécurité routière, au transport urbain/transfrontalier et à la promotion du commerce. Le plan de libéralisation sera défini sur la base des stratégies nationales de chaque Pays.

- ⇒ Fixer pour les actions 10 et 11 (qui sont intrinsèquement plus des moyens que des finalités) des objectifs nouveaux et concrets en terme de transport routier, sécurité routière et transport urbain (les deux dernières constituant des priorités à intégrer dans le futur PART), de conditions/renouvellement des véhicules et d'octroi de licences. À cet égard, le groupe de travail pourrait également être utilisé pour adresser des questions pertinentes concernant le transport routier, promouvoir le transport transfrontalier, aligner les exigences opérationnelles et professionnelles du transport routier dans tous les Pays Partenaires Euro-Méditerranéen, et harmoniser les transports routiers internationaux.
- ⇒ Explorer la possibilité d'un système de labellisation et classification des opérateurs de transport de marchandises dans le cadre du futur PART 2014-2020.
- ⇒ Débattre au sein du groupe de travail de l'importance de la conclusion d'accords verticaux entre les Pays Partenaires Méditerranéens et l'UE dans le domaine du transport routier, visant notamment la convergence réglementaire avec l'acquis de l'UE.
- ⇒ Faciliter l'adhésion aux accords internationaux sur le transport terrestre à travers des actions coordonnées et renforcer l'assistance technique dans cette perspective.

Action 11

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

• *Résultats*

La plupart des Pays Partenaires Méditerranéens ont déjà adopté des actes législatifs et réglementaires prévoyant des dispositions visant à réformer les domaines identifiés dans l'action 11: contrôles stricts et réguliers des conducteurs, mise en place des systèmes de licences et de contrôles des véhicules, ainsi que des programmes de renouvellement du parc automobile.

Le rapport sur le secteur routier dans les Pays Mashrek et Maghreb¹³ propose de déplacer l'attention non plus sur le résultat "libéralisation", mais sur les conséquences attendues de la libéralisation, principalement en ce qui concerne la sécurité, la durabilité et l'accent mis sur le transport urbains.

- L'Algérie a procédé à la libéralisation du transport routier de voyageurs (depuis 2008) et de marchandise. Des entreprises de statut privé et public sont actives dans ce secteur. L'Algérie a mis en place le système chronotachygraphe et a également procédé dans la mise en œuvre de la loi portant sur le code de la route en introduisant des mesures sur l'amélioration de la sécurité, la mise en place du contrôle technique obligatoire ainsi que la révision de la loi

¹³ "Rapport sur l'état des lieux de la mise en œuvre des actions du PART relatives au transport routier dans les pays MEDA du Maghreb", Étude financée par l'UE (janvier 2010), <http://www.euromedtransport.eu/Fr/image.php?id=1750>

- d'organisation des transports terrestres pour prendre en charge les transports guidés (métro d'Alger, d'Oran et différents tramways déjà en exploitation). L'Algérie bénéficie aussi d'un jumelage dans le cadre de la coopération avec l'UE dans le domaine de la sécurité routière.
- L'Égypte a établi un organisme de réglementation du transport routier. Son rôle est de développer, entre autres, des normes, examen, et certification pour les conducteurs, les opérateurs, et les véhicules. Il élabore et actualise régulièrement des manuels standard de procédure pour l'industrie sur les règles de sécurité pour les opérations et les services, le transport de marchandises dangereuses (par exemple, inflammable, toxique, etc.), les qualifications et la conduite d'inspecteurs, normes de véhicules utilisés pour les services de transports publics, etc.
 - Le secteur du transport des marchandises de la Jordanie a été complètement libéralisé à partir de 2005 et de nombreuses sociétés de transport ont commencé à opérer en différentes catégories de transport (conteneurs, pétrole brut, marchandises conventionnelles, marchandises réfrigérées, transporteurs de charges lourdes ou de véhicules, etc.). De nouveaux règlements sur les licences des transporteurs ainsi que sur la réglementation des services auxiliaires pour le secteur du fret ont été adoptés récemment. Il s'agit notamment d'un nouvel arrêté pour l'octroi de licences et la classification des transporteurs et transitaires (16 janvier 2013) et les réglementations requises (1er avril 2013). La réglementation des services auxiliaires pour le secteur du fret devrait être établie pour la fin de 2013.
 - Au Liban, le secteur des transports est libéralisé. Toutes les activités opérationnelles de transport de voyageurs et de marchandises sont réalisées par le secteur privé. L'administration publique doit fixer les réglementations et en contrôler l'application. Les transitaires sont titulaires d'une licence délivrée par la direction générale des transports maritimes et routiers conformément à la décision définissant les critères et qualifications requis pour l'exécution de cette activité. Conformément à la loi sur le trafic, toutes les catégories de véhicules, aussi bien pour le transport de voyageurs que pour les marchandises circulant à l'essence sont tenues de se soumettre à une visite technique une fois par an (deux fois par an pour les véhicules diesel) afin d'assurer le contrôle technique avant tout renouvellement de licences.
 - Le Maroc a déjà libéralisé le secteur du transport de marchandises par route (depuis 2003), tout en instaurant un certain nombre de critères d'accès à ces prestations de services portant notamment sur l'honorabilité, la capacité financière et l'aptitude professionnelle (niveau d'encadrement, formation minimale, etc.). Les règlements concernant les temps de conduite et les périodes de repos pour les conducteurs professionnels ont été établis sur la base du nouveau *Code de la Route* entrée en vigueur le 1^{er} Octobre 2010. Le gouvernement et le secteur privé ont signé plusieurs contrats programmes visant la modernisation du secteur, le développement de sa compétitivité et son ouverture à l'investissement (développement du tissu des entreprises professionnelles et rajeunissement du parc véhicules).
 - La Tunisie a procédé, depuis l'an 2000, à une révision totale du Code de la Route ainsi que ses textes d'application dont celui relatif au contrôle technique périodique des véhicules qui prévoit une périodicité particulière pour les véhicules lourds destinés au transport de marchandise et de personnes. Le nouveau texte relatif au temps de conduite et de repos, qui a été aussi mis en place, a fait l'objet de quelques difficultés de mise en application. Une révision de ce texte s'impose eu égard notamment de chronotachygraphe.
 - Pour la Turquie, l'acquis de l'UE sur les "licences d'entreprise des transporteurs", sur les systèmes de "certification de la compétence professionnelle", sur le "contrôle technique automobile" et sur les "stations de contrôle du poids et de la dimension" a été incorporé dans le cadre législatif et la réglementation du secteur du transport routier turque. Près de 98% du

marché du transport routier national a été octroyé par la mise en place du système de délivrance des licences.¹⁴ Afin de moderniser les véhicules en circulation dans le transport routier en Turquie, plus de 110.000 véhicules anciens ont été retirés du marché suite à la mise en œuvre d'un programme lancé en 2007.

- ***Principales questions en suspens***

Pour les autorités politiques, promouvoir la mise en œuvre des nouvelles mesures par tous les opérateurs, compte tenu spécialement des questions de sécurité et de l'état technique des véhicules, constituent à la fois un défi et un objectif.

La Jordanie a effectué des campagnes de contrôles techniques au préalable à toute action se rattachant à des questions de sécurité. Deux campagnes de sécurité ont été organisées: l'une en 2012 sur la fatigue des conducteurs; et une autre en 2013 sur l'importance d'avoir un permis de circulation du véhicule valable et un permis de conduire correspondant à la classe du véhicule.

Le Maroc a mis en place un plan stratégique intégré de sécurité routière comprenant 7 axes dont un est lié au contrôle et sanctions. Le Maroc a aussi renforcé son réseau des centres de visite technique à travers tout le Royaume pour accompagner l'évolution du parc véhicule et assurer des services de proximité.

- ***Suggestions pour une meilleure mise en œuvre du futur PART 2014-2020***

⇒ Comme indiqué pour l'action 10, assurer que le groupe de travail joue son rôle par le biais du projet RRU dans le domaine des réformes du transport routier en examinant les moyens de réformer le secteur routier de marchandises et de passagers afin de renforcer le professionnalisme des conducteurs (contrôles stricts et réguliers), des opérateurs (système de licences) ainsi que l'état technique du parc de véhicules (contrôle technique, et mesures complémentaires visant à la modernisation des parcs de véhicules).

⇒ Par l'intermédiaire du projet RRU, assurer une assistance technique sur les tachygraphes et sur le transport des marchandises dangereuses.

⇒ Identifier, à travers le groupe de travail, des indicateurs spécifiques liés aux objectifs en matière de transport routier (sécurité routière), à atteindre à l'horizon 2020.

3.2 Transport ferroviaire: Interopérabilité et réforme structurelle

Action 12

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

- ***Résultats***

Plusieurs initiatives nationales ont été établies par les Pays Méditerranéens et sont actuellement en cours de mises en œuvre pour planifier les investissements dans l'infrastructure:

¹⁴ Jusqu'en septembre 2013, presque 530.000 licences ont été accordées.

- L'Algérie est en train de mettre en œuvre un programme général de développement et de modernisation dans le secteur ferroviaire, routier (construction de routes et autoroutes), des gares routières, métros et tramways.
- Israël a approuvé deux grands programmes d'investissement pluriannuel d'environ 9 milliards d'euros, couvrant entre autre la rénovation du matériel roulant et des systèmes de signalisation et d'électrification. Parmi les changements structurels atteints, le système de maintenance du matériel roulant a été externalisé ainsi que la conception et la construction de nouvelles lignes par d'autres sociétés d'infrastructure, et l'établissement d'une société pour le transport de marchandises en coopération avec le secteur privé.
- Le Liban a mené une étude détaillée sur la revitalisation de l'industrie du transport de marchandises. L'un des principaux projets proposés par l'étude est la revitalisation du système ferroviaire. Un projet prioritaire a été défini pour la construction du tronçon côtier ferroviaire libanais du nord de Beyrouth vers la frontière syrienne en passant par le port de Tripoli et desservant le port de Beyrouth. Des études spécifiques dans le domaine économique, de faisabilité et d'ingénierie sont en cours.
- Le Projet Ferroviaire National Jordanien poursuit un ensemble complet et cohérent d'objectifs allant du développement compétitif du port d'Aqaba et de la création de nouvelles entreprises à valeur ajoutée grâce à des infrastructures et liens logistiques plus compétitifs, à la connexion rentable avec le réseau ferroviaire régional et à une politique régionale harmonisée des transports entre la Jordanie et la Ligue arabe ainsi qu'entre la Jordanie la Région Euro-méditerranéenne. Ce projet ferroviaire national a été présenté à des bailleurs de fonds potentiellement intéressés.¹⁵ Le mini-projet (lien Shidya), qui fait partie du corridor Nord-Sud de l'ensemble du réseau avait reçu une assistance technique de EuroMed et de la Banque Européenne d'Investissement. Ce projet, couvert par des subventions du Golfe, est à présent au stade de la procédure d'appel d'offres. L'UPM a récemment labellisé le corridor Nord-Sud du Projet Ferroviaire National Jordanien et prépare une feuille de route pour le projet.
- Le secteur ferroviaire constitue un axe important dans la politique de mobilité nationale. A cet effet, une stratégie ferroviaire ambitieuse a été définie. Elle s'articule autour du développement de 1500 Km de lignes à grande vitesse, de 2743 Km de lignes classiques, un réseau de plateformes logistiques lié au réseau ferroviaire, le transport régional ferroviaire et la qualité et sécurité des services. Dans cette optique, des efforts importants ont été déployés par le Maroc pour développer les chemins de fer, notamment des investissements dans le cadre du plan de développement 2005-2009 (18,8 milliards de dirhams) et du plan de développement 2010-2015 (3 milliards d'euros). Ce dernier instrument soutient des actions telles que la ligne ferroviaire à grande vitesse Tanger-Kenitra (1,819 milliards d'euros) et le renforcement et l'augmentation de la capacité de la ligne ferroviaire Casablanca-Kenitra (409 millions d'euros) et l'électrification de la ligne Fès-Oujda. De même et dans l'objectif d'une mise en harmonisation avec les systèmes de signalisation ferroviaire européens, le Maroc s'est investi dans un projet de mise en place du système européen de surveillance du trafic ferroviaire (ERTMS, *European Rail Traffic Management System*), sur un tronçon de 78,4 km de voie entre Ain Sebaa et Rabat Agdal comme première phase.
- Le projet EuroMed Transports en Palestine "*Transports par route, chemin de fer et transport urbain*", lancé au début de l'année 2012, est focalisé sur la sécurité ferroviaire, la séparation entre les activités commerciales et la gestion de l'infrastructure et plus particulièrement sur

¹⁵ Un "*Project Redefinition Report*" a été présenté en mai 2012. Il analyse le développement d'une liaison ferroviaire permettant le transport de phosphate du site minier au port d'Aqaba. Le déplacement du terminal du phosphate marin aurait, autrement, comme conséquence l'abandon du transport ferroviaire pour ce trafic en 2013.

l'interopérabilité dans le contexte de la promotion du transport transfrontalier par chemin de fer. Ces aspects devraient être liés au développement concret du chemin de fer dans la région, notamment dans une perspective régionale ou transfrontalière.

- En Tunisie, la Société Nationale des Chemins de Fer Tunisiens (SNCFT) a déjà opéré une réforme institutionnelle en séparant l'infrastructure des opérateurs de transport qui ont été regroupés en cinq unités d'affaires (deux pour les banlieues, une pour les Grandes Lignes, une pour le Fret et une unité pour le transport du Phosphate). Ce système est à maintenir dans le futur vu ses avantages par rapport au système classique (Voie, Matériel ...). Par ailleurs, deux études en cours en 2013 portent sur l'infrastructure (lignes à grande vitesse vers les Pays voisins, l'adaptation du réseau phosphatier et matériel roulant pour faire circuler des trains plus lourds à haute performance) ainsi qu'au matériel (besoins en acquisition et en réhabilitation du parc existant).
- Le Plan Stratégique de la Turquie couvrant les années 2010-2014 s'articule autour d'une analyse de la situation actuelle et des perspectives d'évolution future, y compris d'objectifs stratégiques et de leur analyse en termes de coût/efficacité.

- ***Principales questions en suspens***

Les grands défis rencontrés dans la mise en œuvre de cette action incluent:

- Accès aux sources de financement, notamment en raison de la taille du projet, et plus spécifiquement l'incapacité de certains Pays à fournir une garantie souveraine afin d'obtenir des coûts de financement plus réduits;
- Besoin de planifier les investissements, la conception et la mise en œuvre des infrastructures.

- ***Suggestions pour une meilleure mise en œuvre du futur PART 2014-2020***

⇒ Poursuivre les actions dans le futur PART selon les orientations suivantes:

- ✓ Soutenir les discussions avec/l'engagement par les institutions financières;
- ✓ Renforcer l'assistance technique dans le domaine des ressources humaines. Cet appui devrait comprendre le soutien à la mise en œuvre des politiques dans le secteur ferroviaire afin d'augmenter la sécurité et l'efficacité;
- ✓ Utiliser les avantages du transport ferroviaire sur le long-terme pour soutenir les investissements dans les infrastructures et les réformes structurelles en cours actuellement;
- ✓ Définition d'un calendrier et d'un plan de financement pour les investissements dans les infrastructures, l'interopérabilité, nouveau matériel roulant, etc.

⇒ La problématique du financement est à resituer dans le contexte plus général de la politique d'infrastructure et de la politique d'investissement en vue de la mise en œuvre du réseau (actions 29, 30 et 31).

Action 13

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

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

• **Résultats**

A signaler parmi les initiatives des Pays Partenaires visant la mise en œuvre de l'action 13:

- En Algérie, la réforme de la planification et organisation du transport terrestre (loi d'organisation et d'orientation des transports terrestres 2001) a déjà mis en place l'Agence National d'Etudes et de Suivi des Investissements Ferroviaires et a consacré le principe de de séparation entre le développement de l'infrastructure et son exploitation.
- Le Ministère Israélien des Transports mène un plan directeur sur les transports terrestres afin de déterminer la meilleure politique à suivre (en termes d'infrastructures, de réglementation et de réformes organisationnelles) du fret en général, et pour l'augmentation de l'usage du fret ferroviaire en particulier.
- La Stratégie Ferroviaire de la Jordanie (2008) a atteint un stade avancé de mise en œuvre.¹⁶ Celle-ci inclut le Projet National Ferroviaire, prévoyant que la propriété et la gestion de l'infrastructure ferroviaire seraient attribuées au gouvernement jordanien, tandis que son exploitation serait laissée à des opérateurs privés. Ces derniers seraient responsables des investissements dans le matériel roulant ainsi que de la maintenance des infrastructures.
- La politique des transports terrestres du Liban et son plan de mise en œuvre ont fixé la stratégie de revitalisation du système ferroviaire. L'Autorité des transports publics et ferroviaire-routier (RPTA), qui est sous la tutelle du Ministère des travaux publics et des transports, est considérée comme l'autorité de régulation du secteur ferroviaire responsable de l'infrastructure et permettant une vue d'ensemble du fonctionnement des activités effectuées par le secteur privé
- Au Maroc, l'*Office National de Chemins de Fer (ONCF)* a élaboré un "*Plan stratégique 2035*". Plusieurs actions y sont annoncées, y compris les lignes ferroviaires à grande vitesse (1500 km: axe atlantique de Tanger vers Agadir comme continuité des LGV du Sud de l'Europe et axe Maghrébin Casablanca vers Alger, Tunis et Tripoli), le développement du réseau ferroviaire (2743 km), des plateformes logistiques liées au réseau ferroviaire, le transport multimodal, etc. Le montant de l'investissement public envisagé s'élève à 3 milliards d'euros (2010-2015), axé en particulier sur la réalisation de la ligne ferroviaire à grande vitesse Tanger-Casablanca. La création de la société nationale des chemins de fer (*Société Marocaine des Chemins de Fer - SMCF*) vise la séparation entre la gestion de l'infrastructure et l'exploitation des services de transport ferroviaire. Par ailleurs, un programme de réseau de transport régional par train est en cours de finalisation pour compléter les efforts en termes de transport urbain, notamment après la mise en service des tramways de Rabat et de Casablanca.
- Il a été rappelé par la Palestine que le Conseil des Ministres des Transports des 22 Pays arabes prévoit d'élaborer un document de stratégie sur l'avenir de leurs réseaux ferroviaires nationaux et les perspectives de les relier en vue de renforcer l'attractivité du transport ferroviaire. Ce plan devrait être préparé à court terme et sera présenté et examiné par le Comité du Transport Terrestre de la Ligue Arabe.

¹⁶ En particulier, la LTRC (Land Transport Regulatory Commission) a été créée en application de la loi 4/2011 comme régulateur national des transports terrestres. La Société de Chemins de Fer de Jordanie (JRC), a été créée en vertu de la loi 40/2010 en tant que entité publique officielle liée au Ministre ayant une personnalité juridique propre, ainsi qu'une autonomie financière et administrative.

- En Tunisie, en vertu d'une loi promulguée en 1998, il y a eu séparation entre l'exploitation et les infrastructures ferroviaires. De ce fait, la Société Nationale des Chemins de Fer Tunisiens SNCFT n'est plus propriétaire de ces infrastructures, mais elle en est gestionnaire par le biais d'une concession avec l'Etat. A côté de la SNCFT, d'autres opérateurs peuvent exploiter le réseau ferroviaire.
- Le Ministère des Transports de la Turquie prépare un "*Schéma Directeur en matière de Transports et une Stratégie de Communication et Transport à l'horizon de 2023*" afin d'établir une infrastructure de transport correspondant aux exigences de l'économie nationale et de la société civile et d'assurer un équilibre entre les modes de transport. Celle-ci inclut une augmentation de la part du rail dans le transport de marchandises (15%) d'ici 2023. Le cadre législatif et institutionnel du secteur ferroviaire est en train d'être mis au point en conformité avec l'acquis de l'UE. La Turquie a également rappelé que le projet de réforme des chemins de fer turcs, financé par l'IPA-I de l'UE, est en cours de réalisation. Ce projet vise à créer des conditions générales pour la restructuration et la réforme du secteur ferroviaire en conformité avec les obligations en matière de concurrence.

- ***Principales questions en suspens***

La principale difficulté rencontrée dans le développement d'un document d'ensemble sur la stratégie dans le secteur ferroviaire national est liée à la disponibilité de moyens financiers.

A ce stade, il convient aussi de noter que la séparation entre la gestion de l'infrastructure et son exploitation n'est pas effectivement mise en œuvre dans tous les Pays. Dans ce contexte, le potentiel des PPP demeure jusqu'à ce jour inexploité dans l'ensemble de la région.

- ***Suggestions pour une meilleure mise en œuvre du futur PART 2014-2020***

- ⇒ Renforcer l'assistance technique pour l'élaboration de plans stratégiques.
- ⇒ Soutenir et réaliser une consultation/collaboration notamment dans le contexte de l'ESCWA afin d'optimiser la valeur des investissements dans le secteur.
- ⇒ Exploiter l'échange d'expériences entre les Pays de la Méditerranée du Sud et les États membres de l'UE pour le développement et la modernisation du secteur des chemins de fer, notamment en matière de concessions.
- ⇒ Accroître substantiellement la part du rail dans le marché du transport de fret en améliorant l'infrastructure, ouvrant les goulets d'étranglement, effectuant des réformes industrielles et augmentant la participation du secteur privé dans l'industrie ferroviaire.
- ⇒ Compléter les actions dans le domaine du transport terrestre par le volet transport urbain.

IV. AVIATION CIVILE (ACTIONS 14 A 16)

4.1 Ouvrir le marché du transport aérien

Action 14

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

• **Résultats**

Des accords Euro-Méditerranéens relatifs aux services aériens ont été signés avec le Maroc (12 décembre 2006), la Jordanie (15 décembre 2010) et avec Israël (10 juin 2013). Des négociations sont en cours avec le Liban depuis 2009 et ont débuté le 27 juin 2013 avec la Tunisie.

Dans sa Communication de septembre 2012, la Commission s'est fixée comme objectif ambitieux de conclure des accords de services aériens avec les Pays du voisinage intéressés d'ici 2015 dans la perspective de la création d'un Espace Aérien Commun.¹⁷

Un tel Espace Aérien Commun est fondé sur:

- 1/ la négociation d'accords globaux bilatéraux entre l'UE et les Pays Partenaires Méditerranéens intéressés, qui lient l'ouverture de l'accès au marché avec la convergence réglementaire vers l'acquis de l'UE dans le domaine de l'aviation;
- 2/ une fois un nombre critique d'accords conclus, l'élaboration d'un accord multilatéral entre l'UE et les Pays Partenaires Méditerranéens.

La Feuille de route pour la mise en place d'un Espace Aérien Commun Euro-Méditerranéen (EACEM) a été finalisée en 2009 et avalidée par les Directeurs Généraux de l'Aviation Civile des Pays Méditerranéens concernés en novembre 2009 lors d'un groupe Euromed Aviation. Il englobe 60 objectifs définissant les différentes mesures à prendre en ce qui concerne l'accès au marché, la sécurité et la sûreté aérienne, l'environnement et la gestion du trafic aérien. Ces objectifs de haut niveau ont été intégrés dans des plans de travail nationaux devant être régulièrement mis à jour par chaque Pays Méditerranéen.

- L'Algérie est bien avancée dans sa convergence réglementaire avec l'UE, son code de l'aviation civile a fait l'objet d'une actualisation pour donner une base juridique au volet « droit des passagers ».
- L'accord signé le 10 juin 2013 entre l'UE et ses Etats Membres, d'une part, et le gouvernement d'Israël, d'autre part, entérine l'ouverture progressive du marché du transport aérien entre Israël et les Etats membres basée sur une convergence règlementaire vers l'acquis de l'UE.
- La Jordanie a également presque achevé sa mise en œuvre de l'acquis de l'UE requis par l'annexe III de l'accord aérien. En ce qui concerne la protection des consommateurs, deux projets sont en cours: un projet sur la protection des consommateurs et un projet sur les passagers à mobilité réduite. Le Conseil de la CARC approuvera ces règles dès que la loi sur l'aviation civile aura été modifiée par un article relatif aux différents niveaux

¹⁷ Voir Conclusions du Conseil des ministres des transports de l'UE sur la politique extérieure de l'UE dans le domaine de l'aviation, adoptées le 20 décembre 2012, qui soutiennent la Communication de la Commission du 29 septembre 2012 en la matière.

d'indemnisation. La Jordanie a bénéficié de plusieurs projets spécifiques d'assistance entre 2012 et 2012. Elle a bénéficié depuis août 2013 d'un jumelage portant sur tous les domaines de l'acquis en matière d'aviation.

- Le Liban a arrêté la stratégie de «ciel ouvert». Une loi a transformé une administration publique, la direction générale de l'aviation civile (GDCA), en une autorité autonome, l'autorité de l'aviation civile (AAC). Toutefois, la mise en œuvre intégrale de cette loi exige des décrets d'exécution spécifiques qui n'ont pas encore été finalisés. Une fois que l'AAC assumera ses responsabilités, elle s'engagera dans la préparation de la législation et des règles qui faciliteront la mise en œuvre efficace et effective de la stratégie de «ciel ouvert». Une assistance technique a également été apportée à la DGCA en appui à la préparation d'une feuille de route visant à ouvrir la concurrence.
- Le Maroc est bien avancé dans sa convergence réglementaire avec l'UE, un projet de code de l'aviation civile est en cours d'examen en vue de sa prochaine adoption. Il doit notamment donner la base juridique nécessaire pour l'élaboration d'un règlement concernant les droits des passagers. Le Maroc bénéficie depuis décembre 2012 d'un jumelage portant sur tous les domaines de l'acquis en matière d'aviation (Accès au marché, sécurité de l'aviation, sûreté de l'aviation, protection de l'environnement, et gestion du trafic aérien).
- La Tunisie a établi un Plan d'Action à moyen terme (2010-2015) en vue d'atteindre les objectifs identifiés dans la Feuille de Route). Son champ d'application recouvre l'accès au marché, la sécurité, la sûreté, la protection de l'environnement, et la gestion du trafic aérien. Ce Plan d'Action définit les étapes qui doivent être franchies, au niveau national, dans les principaux domaines de l'aviation civile mentionnés ci-dessus, identifie les organismes responsables cruciaux ainsi que les principales modalités de la mise en œuvre. Dans le cadre de la mise en œuvre de ce plan d'action, des missions d'assistance technique ont été réalisées au profit de la Tunisie depuis 2009 et se rapportant aux marchés de l'assistance aéroportuaire, à l'évolution de la réglementation relative à la protection des droits des passagers, à la gestion environnementale, à la gestion de l'exposition au bruit et de l'atténuation du bruit, et au Schéma Communautaire d'Echange de Quotas d'Emissions de gaz à effet de serre (ETS). La Tunisie a initié une réforme générale du secteur du transport aérien visant à: (i) actualiser son cadre réglementaire en vue de son adaptation aux normes et pratiques internationales; (ii) réorganiser les services liés à l'aviation civile; (iii) promouvoir la participation privée dans le développement du secteur.

- ***Principales questions en suspens***

- La volonté d'ouverture des Pays Méditerranéens varient beaucoup d'un Pays à l'autre en raison d'une certaine réticence des pouvoirs publics à la réalisation des réformes nécessaires.
- En ce qui concerne la convergence réglementaire, là aussi il existe beaucoup de différences qui tiennent au degré de l'engagement politique et aussi aux moyens administratifs et humains nécessaires.

- ***Suggestions pour une meilleure mise en œuvre du futur PART 2014-2020***

- ⇒ Atteindre dans le cadre Euro-Méditerranéen un niveau de convergence accru et suffisamment homogène dans le cadre des accords bilatéraux de transport aérien conclus avec les Pays Méditerranéens afin que ces accords puissent évoluer vers un accord aérien multilatéral apportant des avantages supplémentaires.
- ⇒ En termes plus spécifiques, assurer la mise en œuvre dans les Pays Partenaires d'un cadre réglementaire pour promouvoir une concurrence loyale entre les transporteurs aériens et des mécanismes de régulation indépendants. Par ailleurs, un mécanisme pour protéger

l'ensemble des passagers y compris les passagers handicapés ou mobilité réduite voyageant par avion devrait être fourni dans l'ensemble des Pays de la région. Il serait également souhaitable d'arriver à une réglementation harmonisée pour l'octroi des licences aux compagnies aériennes s'agissant de la propriété, du contrôle effectif, de la capacité financière et d'exigences en matière d'assurance en responsabilité.

⇒ Poursuivre l'AT ainsi que la coopération sud-sud pour franchir les différentes étapes de la réalisation l'EACEM. Sensibiliser le niveau politique sur l'intérêt de l'ouverture et de la convergence.

4.2 *Un transport aérien plus sûr et sécurisé*

Action 15

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

Action 16

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

• *Résultats*

Des projets de coopération en matière de sécurité ont été mis en œuvre dans le cadre des projets Euromed Aviation I (2007-2011) et II (2012-2014).

Un projet spécifique appelé la Cellule méditerranéenne de sécurité de l'aviation (MASC) a été mise en place en septembre 2011 au sein de l'AESA pour une durée de trois ans. Elle a pour but d'aider les Pays Partenaires du bassin méditerranéen qui ont signé un accord aérien avec l'UE ou sont en cours de négociation d'un tel accord avec l'UE à harmoniser leur système juridique et réglementaire avec les règles de sécurité aérienne de l'UE. Elle concerne Israël, le Liban, la Jordanie, le Maroc et la Tunisie.

- L'Algérie bénéficie d'un jumelage de deux ans (avril 2013- avril 2015), spécifiquement dédié à l'élaboration et à la mise en œuvre du Plan National de la Sécurité (PNS) et des Systèmes de Gestion de la Sécurité (SGS).
- Le Liban est membre du projet MASC. Des experts travaillent étroitement avec le département de la sécurité de la DGCA, soutenu par l'assistance technique à la DGCA, afin de revoir le plan de sécurité relatifs aux règles de sécurité (maintien de la navigabilité, de l'exploitation aérienne et d'octroi de licences) et l'enrichir, le cas échéant, à être en parfaite conformité avec les normes européennes. Un plan national de sécurité a également été préparé et soumis aux autorités compétentes pour approbation.
- Le Maroc a également signé le 21 mars 2011, un accord de travail avec l'AESA établissant une feuille de route en vue de la participation du Maroc au programme d'évaluation de la sécurité des aéronefs étrangers (SAFA). La pleine intégration du Maroc dans le programme SAFA devrait intervenir prochainement. Une mission d'évaluation de l'AESA a eu lieu en

2012. Le Maroc deviendrait alors le premier Pays non européen à participer à un tel programme.

- La mission initiale d'évaluation de l'AESA en Jordanie dans le cadre du projet MASC a eu lieu en 2012. La mission a conclu que la Jordanie avait mise en œuvre l'essentiel de l'acquis européen en matière de sécurité à l'exception de la conversion de ses licences de maintenance d'aéronefs aux normes européennes. Une assistance spécifique dans ce domaine a été définie
- Outre la participation au projet MASC, la Tunisie a élaboré une feuille de route (2012-2015) pour définir les mesures à prendre aux niveaux national et régional dans le but de créer un Espace Aérien Commun Euro-Méditerranéen (EACEM), y compris dans le domaine de la sécurité, et pour une mise en œuvre progressive des mesures et actions à entreprendre (2012-2015).

En ce qui concerne les enquêtes sur les accidents et les incidents de l'aviation (action 16), la plupart des Pays Partenaires Méditerranéens ont demandé des actions bilatérales.

Tous les Pays Méditerranéens bénéficient du projet Euromed Aviation qui traite aussi de la sûreté.

- ***Principales questions en suspens***

La mise en œuvre de la convergence réglementaire en matière de sécurité nécessite des ressources financières et techniques conséquentes. Cependant la viabilité du secteur du transport aérien dans la région exige que les partenaires méditerranéens adaptent leur législation en matière de transport aérien par rapport aux règles internationales et européennes régissant l'aviation civile.

- ***Suggestions pour une meilleure mise en œuvre du futur PART 2014-2020***

- ⇒ Le MASC géré par l'AESA pourrait être élargi à d'autres Pays Méditerranéens de façon concomitante à l'extension de l'Espace Aérien Commun Euro-Méditerranéen.
- ⇒ Analyser, au cas par cas, la participation des Pays Méditerranéens à certains projets européens en matière d'aviation tels que l'outil SOFIA, le programme SAFA ou SESAR.¹⁸
- ⇒ Prévoir une action spécifique en matière de gestion du trafic aérien, qui n'a pas fait l'objet d'une action spécifique dans le cadre du PART 2007 -2013.
- ⇒ Prévoir des actions spécifiques également dans le cadre des initiatives régionales existantes (AEFMP, Bluemed),¹⁹ en complément à l'appui pour la convergence intégré dans les projets Euromed Aviation I et II.

¹⁸ MASC: Cellule méditerranéenne de sécurité de l'aviation. SOFIA: Safe Automatic Flight Back and Landing of Aircraft; SAFA: Safety Assessment of Foreign Aircraft ; SESAR: Single European Sky Air Traffic Management Research.

¹⁹ Plan commun AEFMP, réunissant l'Algérie, l'Espagne, la France, le Maroc et le Portugal vise à l'harmonisation des 5 Systèmes de Navigation Aérienne de leurs États membres. Projet Bluemed: <http://www.bluedmed.aero/nodo.php?id=203> .

V. POLITIQUE D'INFRASTRUCTURE: RESEAU, PROJETS PRIORITAIRES, CONNEXION AVEC LE RTE-T (ACTIONS 17 A 31)

5.1 Services multimodaux intégrés

Action 17

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

• **Résultats**

Suite à son étude de 2009, la BEI a préparé le projet Logismed, qui a pour objectif de définir un réseau de plateformes logistiques en Méditerranée, s'appuyant sur des standards internationaux tant pour les infrastructures que pour la qualité des services logistiques avec un personnel qualifié. Ce projet se divise en deux sous-projets: l'un pour promouvoir la création de plateformes logistiques dans les Pays Partenaires méditerranéens ('*Logismed hard*'); l'autre, pour favoriser l'augmentation des compétences des plateformes ainsi que la formation d'un réseau entre elles ('*Logismed soft*'). La composante de formation de ce dernier projet, dit Logismed TA, a été labélisée par l'UpM en 2011.

Les plateformes logistiques constituent un élément clé pour la modernisation et l'amélioration de la compétitivité du transport et de la logistique de marchandises entre les ports des deux rives de la Méditerranée dans la perspective d'établir le réseau Transméditerranéen, mais également sa connexion avec le RTE-T (Réseau Trans-Européen de Transport).

- Dans le cadre de l'exercice de la politique d'infrastructure développée par la structure de coopération et de dialogue EuroMed, des plateformes logistiques ont été identifiées par la Syrie (Homs), la Jordanie (Amman ou Mafrq),²⁰ l'Egypte, la Tunisie (Djebel Oust) et le Maroc (Casablanca) comme projets prioritaires pouvant figurer dans le futur Réseau Trans-Méditerranéen de Transport (RTM-T).
- Pour la mise en œuvre effective d'une politique de transport multimodal, l'Egypte a l'intention de faciliter l'utilisation des diverses autres modes de transport grâce à l'amélioration et à la modernisation des systèmes de transport terrestre, fluvial et ferroviaire. Une étude sur les besoins de l'Égypte en termes de plateformes logistiques et sur les possibilités de création d'un réseau des plateformes dans la région (Medlog) a été conduite par l'intermédiaire de la Banque européenne d'investissement (conclue en 2012). La création d'un réseau Medlog vise à resserrer les liens entre les pays méditerranéens et l'Europe, ce qui a favorisé l'Égypte en tant zone commerciale. La convention de concession est actuellement en cours d'élaboration en ce qui concerne les travaux de conception-construction-financement-opération pour le centre logistique proposé au "6th October City". En outre, les infrastructures ont été développées dans la plupart des ports et le reste des ports font actuellement l'objet d'améliorations et développements.
- MEDAMOS II — dans le cadre du projet, des études approfondies pour l'établissement d'un port sec au Liban ont été lancées. Ce Port sec devra intervenir également en tant que plateforme logistique pour faciliter le transport multimodal entre le Liban et la région.

²⁰ En attente des recommandations finales de l'étude de préfaisabilité sur Ports Sec / Centres Logistiques visant à identifier le meilleur site.

- Une étude en cours sur la création d'une plateforme logistique à Jebel ouest a été réalisée en Tunisie. D'autres études réalisées en dehors du PART ont été également réalisées: l'étude stratégique réalisée sur le développement des services et infrastructures logistiques (2007); l'étude réalisée sur l'implantation d'un réseau de plateformes logistiques (Ministère de l'Équipement); et l'étude réalisée sur les filières logistiques (Ministère du Commerce).
- A ce titre, il y a lieu de souligner que le Maroc a défini une nouvelle stratégie pour le développement de sa compétitivité logistique qui s'articule autour de cinq axes (schéma national de plateformes logistiques, l'optimisation des flux de marchandises, la mise à niveau et la professionnalisation des acteurs et opérateurs, la formation et la gouvernance du secteur). Le développement d'un réseau de plateformes logistiques est l'un des axes importants, il prévoit l'aménagement de 3300 ha de zones logistiques à l'horizon 2030, dont 2080 à moyen terme.
- Le Ministère turc du transport attache la plus grande importance à promouvoir le transport combiné et le transport multimodal en Turquie. Le «plan directeur des transports» comprend le développement des services de transport intermodal en Turquie et offre ainsi un équilibre dans l'utilisation des différents modes de transport. En outre, comme le transport combiné et multimodal a connu une croissance rapide en Turquie, un cadre administratif et juridique pour réglementer les interfaces entre les modes se sont avérés nécessaires afin de partager les responsabilités entre les différentes autorités et parties concernées²¹. Toutes ces initiatives contribuent non seulement à la Turquie mais à l'ensemble du Réseau intermodal de la région.
La nouvelle «direction générale du transport des matières dangereuses et le transport combiné» réglementera les opérations combinées de transport effectuées en Turquie pour les rendre réalisables, économiques, respectueuses de l'environnement et efficaces, dans le cadre d'une saine compétitivité, durabilité et des règles de marché ouvert. Elle permettra également de régler et gérer les responsabilités civiles des opérateurs et des transporteurs dans le domaine des transports combinés.
- Les travaux menés dans le cadre du projet "MEDAMOS" pour définir les Autoroutes de la mer Méditerranéennes, comme composante maritime modale du RTM-T, couvrent également la connexion des hinterlands pour les ports ainsi que les connexions intermodales, pour lesquelles les plateformes logistiques et spécialement les ports secs jouent un rôle très important.

- ***Principales questions en suspens***

Comme stipulé clairement par l'action 17, il serait judicieux de conclure des conventions de jumelage entre des plateformes logistiques dans les Pays Partenaires et celles dans certains Pays de l'UE et de procéder à un échange d'expériences, d'outils et d'assistance dans la convergence de la réglementation vers l'acquis communautaire dans le secteur de la logistique et de la mise en place d'Observatoire de la Compétitivité Logistique. Cette proposition contribuerait certainement à l'amélioration de la mise en œuvre de cette action.

- ***Suggestions pour une meilleure mise en œuvre du futur PART 2014-2020***

⇒ Coordonner et recentrer toute mise en œuvre d'actions sur les plateformes, y compris le projet Logismed, sur une même stratégie d'infrastructure Euro-Méditerranéenne visant à

²¹ Une étude menée par l'OCDE/CEMT a permis de définir le cadre juridique et les actions nécessaires dans le but d'encourager et de promouvoir le transport combiné et le transport multimodal. Un projet de jumelage de l'UE en 2009 a également poursuivi cet objectif de "renforcer le transport intermodal en Turquie".

l'établissement du RTM-T en adéquation avec les politiques nationales pour le développement des réseaux de transports.

⇒ Assurer un appui pour la concrétisation des priorités pour le développement de la logistique, notamment le cadre réglementaire, la formation, l'organisation des métiers et l'amélioration des infrastructures (zones logistiques, rails, routes et ports).

5.2 Rôle et évolutions des investissements en infrastructure

Action 18

Les Pays Euro-Méditerranéens établiront dans le cadre du Forum Euromed, un réseau d'experts en transports afin de collaborer de façon régulière pour collecter et analyser les informations sur les transports, et pour actualiser une base de données commune sur la demande de transport, les données SIG, ainsi que des scénarios communs de prévision pour la Méditerranée. Un tel réseau existe déjà dans le cadre du CETMO GTMO 5+5 pour l'ouest de la Méditerranée, et il devrait être étendu en 2007 et 2008 afin d'inclure des représentants de Pays de l'est de la Méditerranée. *Dans l'hypothèse d'une mise en place dans ce calendrier d'un secrétariat permanent de soutien aux activités du Forum Euro-Méditerranéen des Transports (action 34), ces deux actions devraient être coordonnées.*

• **Résultats**

Ce réseau a pris la forme d'un groupe d'experts dit de "l'Action 18 du PART", sous la tutelle du groupe de travail "Infrastructure et Questions Réglementaires". Ce groupe couvre l'Est et l'Ouest de la Méditerranée. Avec l'appui technique et l'expérience de CETMO pour l'Ouest de la Méditerranée, ce groupe composé d'experts nationaux désignés par les Pays Partenaires, à travers les coordinateurs EuroMed, ainsi que d'experts de TRACECA, ESCWA, SAFEMED, MEDSTAT, s'est réuni à six reprises de novembre 2009 à juin 2012.

Ce groupe a permis de diriger des travaux techniques en vue d'élaborer une base de données, des méthodologies (système d'information géographique, modèles de prévision et définition de scénarios pour l'avenir). Tous ces outils doivent permettre d'analyser le fonctionnement du système de transport méditerranéen et son évolution. C'est ainsi qu'une base de données portant sur le système de transport méditerranéen a été élaborée et des outils de modélisation pour la prévision des flux de transport à différents horizons (2020 et 2030) ont été créés.

- Dans le cadre du RTE-T, la Turquie mène un projet d'Assistance technique financé par l'UE qui contribuera à la mise en place d'une unité de coordination des transports au sein du Ministère et un système de gestion de l'information sur le transport. Le projet renforcera les capacités du Ministère à la collecte, le traitement et l'analyse des données concernant tous les modes de transport en Turquie et fournira les données les plus appropriées en matière de RTE-T pour les études dans l'avenir.

• **Principales questions en suspens**

La collecte de données est un élément important de la base de données, qui devrait être améliorée dans les prochaines années. Comme la qualité des données affecte directement le système d'information qui devrait être établi, l'amélioration des bases de données de chaque pays est nécessaire.

Le Groupe d'experts de "l'Action 18" a effectué un travail technique pour définir et préparer les outils et les instruments, ce qui aidera à décrire la façon dont fonctionne le système de transport dans la région Méditerranéenne. Toutefois, une Assistance Technique est demandée

afin d'améliorer la quantité et la qualité des données existantes liées au transport comme apport au modèle développé dans le cadre de l'Action 18 aux fins de validation.

- ***Suggestions pour une meilleure mise en œuvre du futur PART 2014-2020***

- ⇒ Promouvoir un projet de développement par satellite dans le secteur des transports (tel que le GNSS) dans les Pays de la rive sud de la Méditerranée afin de contribuer à la collecte et le traitement des données sur le secteur avec une homogénéisation.
- ⇒ Décider, au sein du groupe de travail "Infrastructures et Questions Réglementaires", les modalités de poursuite de cette action 18.
- ⇒ Renforcer le lien de tous les systèmes intégrés de communautés portuaires dans tous les pays bénéficiaires (projet pilote), comme suivi de la mise en œuvre de l'action 18.

5.3 Evaluation et définitions des priorités

Action 19

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

Action 20

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

- ***Résultats***

La Conférence à Haut Niveau sur "*l'extension des grands axes transeuropéens de transport à la région Méditerranéenne*" (Lisbonne, 3 décembre 2007) a permis d'établir le lien stratégique complémentaire entre les réformes institutionnelles identifiées par le Plan d'Action Régional de Transport pour la région Méditerranéenne 2007-2013, demandé par la Conférence de Marrakech, et la politique d'infrastructure de grands axes transnationaux et de projets prioritaires initiée par les travaux du Groupe à Haut Niveau de Mme de Palacio (GHN).

Les actions 19 et 20 reprennent un élément clé de la politique d'infrastructure initiée par les travaux du Groupe à Haut Niveau de Mme de Palacio à savoir l'identification de grands axes transnationaux et des projets prioritaires situés sur ces axes.

Le groupe de Travail EuroMed "*Infrastructures et Questions Réglementaires*" a lancé, sur la base d'une méthodologie commune convenue au sein du groupe, un exercice de priorisation des projets de l'annexe A du PART afin d'arriver à une liste restreinte de maximum 2 projets par Pays Partenaires Méditerranéens.

Il est prévu que la liste restreinte des projets prioritaires ainsi que les évaluations dont ils ont fait l'objet par le biais de d'analyse, d'avant-projet général ou détaillé, d'études de préfaisabilité, faisabilité, soit présentée à la Conférence Ministérielle sur le Transport de novembre 2013.

La politique d'infrastructures sur laquelle travaille depuis 2009 le groupe "Infrastructures et Questions Réglementaires" va au-delà de la définition d'axes transnationaux et s'inscrit dans une approche Réseau en conformité avec le mandat de la Conférence de Marrakech de 2005. En effet, les Ministres des Transports Euro-Méditerranéens avaient affirmé leur engagement "à mettre en place un Réseau Euro-Méditerranéen de transport intégré et multimodal contribuant à renforcer les échanges entre l'UE et les partenaires Méditerranéens et entre les Partenaires Méditerranéens eux-mêmes".

Les travaux menés par le groupe "Infrastructures et Questions Réglementaires" se sont concentrés à préparer cette vision stratégique à travers les phases successives et complémentaires suivantes:

- Première approche d'une connexion "Sud-Sud" à travers de grands projets à vocation régionale: exercice de priorisation de projets prioritaires/corridors selon une méthode commune consentie et appliquée par les Pays. Ces projets régionaux ont vocation à figurer dans le futur Réseau;
- Approche Réseau à intégration régionale 'Sud-Sud': tracé d'un réseau Trans-Méditerranéen de Transport (global et central) s'inspirant de la méthodologie d'exercices sous régionaux existants (GTMO5+5, ESCWA) et régionaux (RTE-T);
- Approche Réseau à connexion 'Sud-Nord': tracé d'un Réseau central Trans-Méditerranéen de Transport à connecter au Réseau central RTE-T s'inspirant de la méthodologie RTE-T et des spécificités de la région.

L'ensemble devra constituer le "Réseau Euro-Méditerranéen de transport intégré et multimodal".

La Conférence Ministérielle sur le transport de novembre 2013 à Bruxelles devrait endosser le tracé et lancer sa mise en œuvre à l'horizon 2030/2050.

• ***Principales questions en suspens***

La mobilisation des investissements nécessaires est l'un des grands obstacles à l'accélération de la réalisation des projets prioritaires à soumettre à la Conférence Ministérielle du mois de novembre 2013. L'une des principales recommandations dans ce sens serait d'approfondir la réflexion quant à la problématique de financement des projets d'infrastructures de transport notamment ceux à caractère régionaux.

• ***Suggestions pour une meilleure mise en œuvre du futur PART 2014-2020***

- ⇒ Reformuler les actions 19-20 pour acter l'évolution de la politique d'infrastructure (suite aux résultats de la Conférence Ministérielle en novembre 2013) s'articulant autour du futur RTM-T et sa connexion avec le RTE-T.
- ⇒ Prendre en considération la dimension internationale du RTM-T tant vers l'Afrique que la péninsule arabique et l'Asie.
- ⇒ Regrouper les actions 18-22-23-24-25-26-27-28, en tant qu'appui à la mise en œuvre de cette action centrale, à savoir la politique d'infrastructure du futur RTM-T, ses projets prioritaires et sa connexion avec le RTE-T (Actions 19-20-21).

Action 21

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

• **Résultats**

Le suivi de l'action 21 s'est fait à travers le sous-groupe de travail EuroMed "Autoroutes de la Mer" avec l'appui technique du projet MEDAMOS.

- Ce groupe de travail a mené deux exercices complémentaires semblables à l'approche du groupe "Infrastructure et Questions Réglementaires" pour les actions 19-20:
 - Approche Projets prioritaires à travers l'identification de projets pilotes d'autoroutes de la Mer.
 - Approche Réseau par l'identification d'Autoroutes de la Mer Méditerranéennes, en tant que composante maritime modale du RTM-T et liens de connections avec le RTE-T.
- Sur ce dernier point, une méthodologie inspirée du RTE-T est en cours de préparation et validation. Cette méthodologie devra être commune consentie et appliquée par les Pays Partenaires Méditerranéen afin d'identifier les points de connections entre les deux réseaux.
- La Jordanie a pris plusieurs initiatives dans ce domaine, notamment: un système communautaire portuaire du port d'Aqaba et l'intégration du système d'échanges électronique des données entre partenaires; le système de guichet unique; le lien Gênes le terminal à conteneurs du port d'Aqaba; la délocalisation des contrôles douaniers du chantier naval; le réseau ferré national de centre de groupage au port d'Aqaba/terminal à conteneurs au-delà de 2014.
 - Dans le cadre du projet MEDAMOS II, le Liban a identifié deux grands projets: le système de la communauté portuaire (PCS) et le port sec. L'assistance technique est actuellement accordée à ces projets. Le Ministère des travaux publics lancera alors des services de conseil pour le développement des PCS ainsi que pour réaliser les études détaillées pour l'établissement du port sec.
 - Le projet-pilote d'Autoroute de la mer Agadir - Port Vendres a reposé sur une offre de service «porte-à-porte» du Consortium conduit par IMTC-Group pour le transport des primeurs et agrumes, entre le Souss/Massa (Maroc) et la France. Cette offre s'est concrétisée par l'engagement contractuel entre le Consortium et les exportateurs pour assurer le service intégrant le préacheminement et le post-acheminement routier, jusqu'à la plateforme de réception située à Perpignan/St Charles ou sur le marché de gros de Châteaurenard. Ce service a commencé en novembre 2007.
 - La Tunisie, a initié deux projets d'AdM: port de Radés (TN) / Grand Port Maritime de Marseille (FR) et port de Radés (TN) / port de Gênes (IT). La première phase du projet (MEDAMOS I) a mené à l'identification des obstacles, la fixation des objectifs et des indicateurs de performance, la constitution d'un consortium regroupant les principaux intervenants sur toute la chaîne de transport pour les deux axes. Une AT a été fournie par la Commission Européenne. Les étapes suivantes des projets consistent à mettre en place une structure de suivi et d'évaluation des deux axes actuels, suivant des indicateurs de performance préétablis et l'application de bonnes pratiques sur d'autres lignes maritimes (Radés/Barcelone, Radés/Livourne, La Spezia) et le soutien du projet MEDAMOS Sud/Sud.
 - Mersin-Trieste et Iskenderun-Port Said sont à mentionnées comme meilleures pratiques par la Turquie dans le cadre des «Autoroutes de la mer», basées sur des relations bilatérales et des protocoles d'accord.

• **Principales questions en suspens**

Un potentiel de développement des services liés aux autoroutes de la mer et du transfert modal existe encore, mais il requiert des financements pour réaliser les infrastructures appropriées et équiper les administrations qui ne sont pas encore à même de pouvoir accompagner le projet.

- **Suggestions pour une meilleure mise en œuvre du futur PART 2014-2020**

- ⇒ Reformuler l'action sur les autoroutes de la mer, les plateformes logistiques ainsi que les ports, qui constituent les piliers centraux de la politique de connexion entre le RTM-T et le RTE-T, afin de l'élargir à l'approche réseau et connexion et l'intégrer aux actions stratégiques de base 19 et 20. Elle devra également prévoir un rôle renforcé des Pays Partenaires de la rive nord afin d'assurer une mise en œuvre concrète et efficace.
- ⇒ Prévoir la généralisation de la pratique des conclusions des Protocoles d'Entente entre les Partenaires du Sud et ceux du Nord de la Méditerranée, à l'instar des exemples fournis par la Jordanie et la Tunisie, et le renforcement de leur suivi.
- ⇒ Développer un pôle logistique important autour des autoroutes de la mer pour attirer des professionnels de la logistique et du transport. Accélérer la mise à contribution du Programme Marco Polo pour doter le projet du soutien financier est nécessaire à son développement.

5.4 Questions environnementales

Action 22

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

- **Résultats**

En matière réglementaire, la prise en considération de la problématique environnementale a été renforcée à travers le mandat des projets EuroMed dans le domaine de l'aviation, du terrestre et du maritime. Certaines réalisations sont à noter, notamment dans le cadre des projets MEDAMOS, Aviation et RRU.

- L'Égypte a mis en place une division «évaluation environnementale stratégique» qui est chargée de l'élaboration, le suivi, et l'application des principes et lignes directrices de l'impact sur l'environnement dans les projets de transport. Ces lignes directrices sont conformes aux législations de niveau local et compatibles avec les spécificités et directives globales
- À cet égard la Jordanie a mis en œuvre la réglementation en matière de sécurité internationale et sûreté des navires et des installations portuaires (code ISPS) pour tous les ports et les normes de l'UE (ECO) en 2012. Par ailleurs, le terminal à conteneurs du port d'Aqaba est de plus en plus sûr, sécurisé et respectueux de l'environnement. Le terminal fonctionne sans difficultés, sans interruption ou de pause et ainsi favorise un service rapide et fiable.
- Conformément à la réglementation libanaise, tous les projets doivent être soumis à une évaluation des incidences sur l'environnement (EIE), étude dans la phase de conception. L'EIE est examinée par le Ministère de l'environnement avant l'ordonnancement de la mise en œuvre du projet. Le Ministère de l'environnement et le Ministère concerné/Autorité sont chargés de superviser le respect des mesures d'atténuation proposées par l'évaluation des incidences sur l'environnement au cours de la mise en œuvre du projet. Cette approche s'applique à tous les projets, y compris ceux liés au secteur des transports.

- La réglementation du Maroc exige la réalisation d'études d'impact environnemental pour les plans, programmes et projets relatifs aux différents types de transport. A cet effet, la réalisation de ces études a été généralisée.
- En Tunisie, les études environnementales pour tous les projets d'infrastructures sont une exigence réglementaire.

Pour l'infrastructure, certaines évaluations ont été faites, comme par exemple dans le cadre de l'identification des actions réalisées pour les projets prioritaires (par exemple, en Jordanie).

- ***Suggestions pour une meilleure mise en œuvre du futur PART 2014-2020***

- ⇒ Reformuler cette problématique, par sa nature transversale et relevant de tous les secteurs couverts par le RTAP, afin de refléter une vision plus stratégique en ligne avec l'approche RTE-T.
- ⇒ Programmer l'organisation de séminaires ou des projets couvrant tous les domaines maritime, terrestre, aérien sur les bonnes pratiques et les nouvelles technologies dans le domaine de la préservation de l'environnement en matière de développement et d'exploitation des infrastructures de transport.

Action 23

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

- ***Résultats***

- L'Égypte a établi la division «évaluation environnementale stratégique» susmentionnée (action 22), et a fixé les descriptions de postes, les qualifications et les compétences requises pour le recrutement, ainsi que les programmes de formation nécessaires pour renforcer l'expertise locale.
- En Jordanie, la vision du ministère des transports, ce qui se reflète dans sa nouvelle stratégie nationale 2012-2014, implique un secteur des transports développé et durable qui se caractérise par sa compétence, sa sécurité et sa stabilité environnementale. Une nouvelle division «Transports et environnement» a été établie dans le cadre de la restructuration du Ministère des Transports (juillet 2012).
- La direction générale des routes et des bâtiments du Ministère libanais des travaux publics et des transports comprend une unité environnementale, qui est chargée de vérifier tous les projets et de définir le type d'étude environnementale qui doit être effectué avant sa mise en œuvre. Cette approche s'applique à tous les projets de construction de routes et d'entretien, ainsi qu'à tous nouveaux projets de construction. Cette unité se coordonne avec le Ministère de l'environnement. La création d'une unité similaire est proposée également au sein de la direction générale des transports terrestres et maritimes, qui est actuellement en cours de réorganisation.
- Le Ministère marocain en charge du transport dispose d'entités qui travaillent sur les sujets ayant trait au développement durable et questions environnementales (coordination des transports, gestion des risques et des catastrophes, efficacité énergétique, etc). Ces entités collaborent étroitement avec le Ministère en charge de l'environnement et l'Agence de Développement des Energies Renouvelables et de l'Efficacité Énergétique.

- A présent, le Ministère tunisien chargé de l'environnement travaille en collaboration avec tous les départements concernés en fonction des thématiques. Cependant, la possibilité de créer une structure au niveau du Ministère du transport en charge de l'environnement est nécessaire et fait l'objet d'une étude en cours.
- En Turquie, le Ministère du Transport, des Affaires Maritimes et des Communications, a établi en 2011, le Département de l'Environnement et du Changement Climatique, au sein de la Direction Générale des Affaires Etrangères et de l'Union européenne. Ce Département est chargé de suivre et d'évaluer des études sur l'environnement, l'énergie ou les gaz à effet de serre et du changement climatique, réalisées par les organisations nationales et internationales, institutions, plateformes, fondations et d'autres organisations concernées.

- ***Suggestions pour une meilleure mise en œuvre du futur PART 2014-2020***

- ⇒ La reformulation de cette action devrait refléter l'objectif, déjà mentionné, de regrouper les actions d'appui à la mise en œuvre de l'action centrale du RTAP, axée sur la politique d'infrastructure du futur Réseau Trans-Méditerranéen de Transport, ses projets prioritaires et sa connexion avec le RTE-T (telle que décrite dans les actions 19-20-21).
- ⇒ Cette action est à reformuler aussi compte tenu du fait que son objectif principal est de renforcer et moderniser les capacités institutionnelles et administratives dans les Pays Méditerranéens. A présent, presque tous les Pays Méditerranéens ont un Département en charge de l'Environnement. Aussi, il serait judicieux au niveau de cette action de viser plutôt le renforcement de la coordination et la coopération entre ce département et celui en charge des transports dans les Pays Partenaires Méditerranéens.
- ⇒ Il faudrait aussi assurer plus de cohérence entre les différentes activités à l'échelle régionale euro-méditerranéenne ou multilatérale dans le domaine de la protection de l'environnement.

5.5 *Questions socio-économiques*

Action 24

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

- ***Résultats***

L'évaluation des risques est une composante intégrée dans toute étude de faisabilité de projets d'infrastructure de transport, avec une analyse de leurs pertinences socio-économique et financière.

- Cette évaluation est effectuée en Égypte dans le cadre du champ d'application de la «division évaluation environnementale stratégique» (action 22).
- La Jordanie a effectué une analyse d'impact économique ainsi qu'une l'analyse sociale et environnementale pour le projet ferroviaire national, qui est l'un des principaux projets prioritaires de la Jordanie.
- Les grands projets au Liban font l'objet d'une étude de faisabilité économique, d'une évaluation des incidences sur l'environnement ainsi que des études socio-économiques dans la phase de conception. Ces études sont considérées comme essentielles avant l'octroi de l'autorisation de mettre en œuvre le projet.

- Au Maroc, la réalisation des études de faisabilité et d'impact socio-économique sont systématiques dans le secteur des infrastructures et services de transport (programme, projet). La réforme budgétaire mise en œuvre au Maroc impose que les indicateurs de performances soient inclus dans la programmation et la présentation des programmes et projets. Les bailleurs de fonds internationaux exigent également la réalisation préliminaire des études d'impact socio-économique avant le financement des projets.
- Les aspects socio-économiques sont pris en considération dans les études à effectuer en Tunisie (indépendamment du PART). Une attention particulière devrait être adressée aux développements régionaux.

- ***Suggestions pour une meilleure mise en œuvre du futur PART 2014-2020***

- ⇒ Reformuler cette action afin de refléter l'objectif, déjà mentionné, de regrouper les actions d'appui à la mise en œuvre de l'action centrale du RTAP, axée sur la politique d'infrastructure du futur RTM-T, ses projets prioritaires et sa connexion avec le RTE-T (telle que décrite dans les actions 19-20-21).
- ⇒ Par ailleurs, il a été souligné l'importance de poursuivre des actions qui mettent en valeur la dimension régionale de l'intervention.

Action 25

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

- ***Résultats***

L'UE est en train de finaliser l'adoption du Règlement de l'Union sur les Orientations pour le développement du RTE-T. La préparation de nouvelles Orientations pour les RTE-T s'est basée sur des études menées par la Commission Européenne.

- Le Liban est pays partenaire à la fois dans les accords "Transport routier international" et "Chemins de fer dans le Mashrek arabe", qui ont été conclus dans le cadre de l'ESCWA pour les pays arabes du Mashrek. Les accords contiennent les lignes directrices et les normes pour assurer l'harmonie et l'intégration dans le cadre de la conception et de la mise en œuvre du système de transport dans le Mashrek arabe.
- Cette approche a toujours été adoptée par le Maroc dans la planification et la réalisation de ses infrastructures de transport. A titre d'exemple, le schéma d'armature autoroutier national ou le schéma des lignes à grande vitesse comportent des axes régionaux ('Nord-Sud' et 'Est-Ouest') en prolongement des axes de transport transeuropéens et maghrébins. Ces mêmes axes sont connectés aux différentes provinces et zones du Royaume.
- La Tunisie est reliée à ses voisins (Lybie et Algérie) par des routes nationales et par une ligne ferroviaire, le cas de l'Algérie. Des projets d'infrastructure transnationale sont en cours (y compris le projet de l'autoroute maghrébine, la LGV maghrébine). En effet, l'intégration de la multi-modalité dans la planification régionale euro-méditerranéenne des transports est désormais indispensable.
- En raison des négociations d'adhésion, la Turquie est également chargée de remplir les nouvelles lignes directrices pour le développement du réseau transeuropéen de transport, qui fait partie de l'acquis communautaire, à son réseau actuel. Dans ce contexte, le ministère est que la réalisation d'études, en coopération avec la Commission européenne, en ce qui concerne la mise en œuvre des nouvelles orientations RTE-T au réseau turc. Financés par

l'UE à cette fin, un processus d'évaluation des besoins en infrastructures de transport (TINA) projet, lancé en 2005, a été réalisé avec la participation de toutes les parties prenantes. Achevé en 2007, et approuvé par la Commission en 2008, l'objectif du projet TINA était de définir un réseau de transport multimodal (réseau central) qui servira à élargir l'Union européenne du RTE-T en Turquie à: *i*) permettre une mobilité durable des personnes et des biens; *ii*) garantir la liberté de circulation des marchandises, des services et des personnes; *iii*) offrir des infrastructures de grande qualité à des conditions économiques acceptables pour les usagers; *iv*) inclure tous les modes de transport, en tenant compte de leurs avantages comparatifs; *v*) permettre une utilisation optimale des capacités existantes; *iv*) être interopérable à l'intérieur des modes de transport et favoriser l'intermodalité.²²

• **Principales questions en suspens**

Principales difficultés rencontrées par les pays pour la mise en œuvre de cette action portent notamment sur les problèmes de collecte de données, par exemple pour la Turquie dans le cas des documents d'études du RTE-T et le TINA-Turquie.²³

• **Suggestions pour une meilleure mise en œuvre du futur PART 2014-2020**

- ⇒ Reformuler cette action afin de refléter l'objectif, déjà mentionné, de regrouper les actions d'appui à la mise en œuvre de l'action centrale du PART, axée sur la politique d'infrastructure du futur Réseau Trans-Méditerranéen de Transport, ses projets prioritaires et sa connexion avec le RTE-T (telle que décrité dans les actions 19-20-21).
- ⇒ L'intégration de la multi-modalité dans la planification régionale euro-méditerranéenne des transports est considérée déterminante.

5.6 Questions relatives à la sécurité et à la sûreté

Action 26

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

• **Résultats**

- En Algérie, la mise en œuvre de cette action considérée comme nécessaire n'a pas rencontré des difficultés. Une assistance technique a été fournie par l'UE dans le domaine ferroviaire et aérien.
- Israël met en œuvre l'état de la technique aux normes de sécurité et de sûreté dans le plan, la conception, la construction et l'exploitation de l'infrastructure de transport.
- Les considérations de sécurité en Jordanie sont prises en compte par l'identification de points noirs, de nouvelles conceptions de route ou d'intersection et par des audits de sécurité pour les nouveaux projets routiers. En termes opérationnels, ceci s'est traduit par le changement

²² En vue de satisfaire aux critères de référence technique, élaboration de «document» du RTE-T a été lancé en 2008, en s'appuyant sur l'étude tina-turkey. Après la réunion tenue à Bruxelles le 13 décembre 2010, la Turquie et la Commission européenne se sont mis d'accord sur le futur réseau RTE-T selon les décision1692/96 telle qu'amendée et le vote d'un projet prioritaire d'intérêt européen dans le cadre de ce réseau RTE-T. Sur cette base, de critères de référence technique des négociations d'adhésion sont considérés comme remplis.

²³ TINA : "Assistance technique pour l'évaluation des besoins en infrastructure de transport de la Turquie".

- des signaux de dommages ou signaux sur des intersections dans le cas de perte de fuel par les camions. Des accidents ont été analysés afin de définir les points noirs en Jordanie, et ces points noirs ont par la suite été considérés comme prioritaires pour les actions de traitement.
- Au Liban, les mesures de sûreté et de sécurité sont dûment respectées dans la préparation, la conception et la mise en œuvre des projets. Dans le cadre du projet sécurité routière, financé par l'UE, un tronçon de route a été considéré comme projet pilote à partir duquel les normes des mesures de sécurité routière seront étudiées. Ce projet pilote sera considéré comme le modèle qui doit être adopté sur l'ensemble des projets similaires.
 - Au Maroc les questions de sécurité routière sont intégrées dans la conception, la construction et le fonctionnement de toute liaison ou nœud routier. En effet, le Maroc dispose d'un plan stratégique intégré comportant 7 axes dont un est lié à l'infrastructure routière. Dans ce cadre, un nombre important de points noirs sont traités annuellement via un programme physique de réhabilitation et d'aménagement des infrastructures. Les nouveaux projets sont conçus et réalisés selon les normes et les bonnes pratiques internationales.
 - La Palestine a souligné que les conditions préalables essentielles à cet égard est l'adhésion aux conventions internationales et, en conséquence, la réorganisation des autorités et des procédures institutionnelles afin d'accorder une plus grande attention à la sécurité et à la sûreté. C'est notamment le cas pour le secteur maritime et l'aviation civile (action 7, 8 et 16). Dans le secteur routier, le problème est plus complexe notamment au regard de la sous-optimisation du suivi des contrôles de sécurité par les autorités chargées du trafic et les conditions techniques non conformes du parc de la plupart des petits opérateurs routiers (voir action 11). Cela concerne également la conception de l'infrastructure routière et sa faible maintenance. Cela touche en particulier le tracé du réseau. En Palestine, le nombre de décès dus aux accidents de la route connaît toujours un taux très élevé par rapport aux États membres de l'Union. Les accidents de la circulation représentent une perte économique pour la Palestine.
 - La Tunisie bénéficie du soutien fourni par le projet EuroMed sur la sécurité routière. La Tunisie a opté, dans ce cadre, pour l'élaboration et la mise en place d'un système de gestion de la sécurité routière au niveau d'une société de transport public de personnes et, à plus long terme, de le transposer aux autres sociétés de transport public de personnes ainsi que de transport de marchandises. Les défis majeurs sont d'une part les besoins de financement pour l'acquisition d'équipements nécessaires au bon déroulement, et d'autre part, la réhabilitation des ressources humaines en matière de gestion de la sécurité routière à travers un programme de formation assuré par des experts hautement qualifiés et d'éventuels programmes de jumelage..

• ***Principales questions en suspens***

Un aspect problématique consiste en l'insuffisance des fonds.

En outre, l'indisponibilité des bases de données d'accidents dans l'analyse du trafic, pour déterminer des problèmes réels et l'absence de système sur la manière de traiter les problèmes de sécurité du trafic.

• ***Suggestions pour une meilleure mise en œuvre du futur PART 2014-2020***

⇒ La sécurité routière est devenue un élément fondamental de la politique des gouvernements. Il est également important d'assurer la mise en place et l'application de règles qui soutiennent cette problématique de la sécurité du trafic.

- ⇒ Intégrer d'une manière explicite dans le cadre du futur PART 2014-2020 l'objectif de sécurité routière. A cet égard, établir des objectifs chiffrés (pourcentage) dans le domaine de la sécurité dans l'ensemble de la région.
- ⇒ Besoins de financement pour étendre les programmes existants. Jumelage afférent à la sécurité routière.
- ⇒ L'assistance technique de l'UE devrait être mise en place pour permettre la mise en œuvre d'un mécanisme de formation permanent et obligatoire pour les conducteurs des véhicules routiers (ciblant principalement les transports publics et le transport de marchandises) et pour l'industrie des transports en vue de promouvoir une culture de la sécurité routière.
- ⇒ Ces activités pourraient être intégrées dans une action plus large en ce qui concerne le plan de la sécurité routière et visant à réduire efficacement le nombre élevé de victimes sur le réseau routier de la région. L'information, la sensibilisation et l'éducation routière à travers des campagnes de communication dans les pays frontaliers sont considérées comme des éléments clés pour réduire les accidents de la route.

Action 27

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

- L'Algérie est plus impliquée dans EuroMed GNSS (Global Navigation Satellite System) II projet et a obtenu d'importants résultats par l'implication directe du prestataire de services de navigation aérienne. Récemment, il a accueilli un atelier réunissant un grand intérêt manifesté par les parties intéressées dans le domaine de l'aviation civile. Une *station au sol du système européen de navigation par recouvrement géostationnaire* (EGNOSS), financé par le programme EuroMed GNSS, devait être installée à Tamanrasset. Toutefois, il a été constaté que le site ne convenait pas d'un point de vue technique. À l'atelier mentionné ci-dessus, les autorités algériennes ont fait part de leur intention d'identifier un autre site. Elles ont également fait observer que cette station de télémétrie et de contrôle d'intégrité (RIMS) est un premier pas pour la mise en place d'une couverture de service EGNOS permettant les opérations aériennes civiles dans l'ensemble du pays (en particulier dans le sud du pays).
- L'Égypte avait déjà décidé en 2004 de mettre en place l'Office de coopération EuroMed Galileo (GEMCO) au Caire. Elle a également participé aux projets EuroMed GNSS I et II. Deux stations au sol EGNOS ont été en place avec succès dans ce pays à Abou Simbel et à Alexandrie. L'un est financé par le programme EuroMed GNSS.
- Israël participe au projet EuroMed GNSS II, en accueillant des ateliers de travail, et en y participant activement, et en proposant la voie à suivre pour promouvoir l'adoption d'EGNOS dans la région, principalement dans le domaine de l'aviation civile. Des intérêts dans ce domaine commencent à être exprimés aussi dans d'autres secteurs (principalement la route). Une station au sol EGNOS financés par le programme EuroMed GNSS est actuellement installée à Haïfa, et devrait entrer en service dans les 12 prochains mois.
- La Commission de Réglementation de l'Aviation Civile en Jordanie est en train de développer une stratégie pour les 20 prochaines années, qui inclut le GNSS. Deux projets en matière de GNSS utilisation dans l'aviation (ADS-B et RNAV) sont en cours de mise en œuvre.
- Le Liban a toujours a montré un vif intérêt pour le GNSS et EGNOS. Un séminaire est prévu à Beyrouth par la fin 2013.

- Le Maroc a un fort et constant intérêt pour le GNSS et EGNOS. En ce sens, des contacts entre le pays et la Commission européenne sont actifs depuis le début de 2004. Un accord de coopération a été paraphé en 2005 à Bruxelles et signé en 2006. Un groupe d'intérêt économique GNSS a été créé au Maroc, avec les objectifs suivants: *i)* commencer et encourager les différents projets visant à créer de nouveaux emplois à forte composante valeur ajoutée; *ii)* disposer d'accords de partenariat avec les différents intervenants marocains et les partenaires étrangers; *iii)* favoriser l'échange des expériences, en particulier celles concernant la formation; *iv)* améliorer le rôle du Maroc parmi les pays qui produisent des nouvelles technologies et applications à forte valeur ajoutée; *v)* exporter les services et applications EGNOS dans les pays. Une station au sol EGNOS, financée par EuroMed GNSS programme, a été installée avec succès à Agadir et devrait devenir prochainement opérationnelle.
- la Palestine a participé activement au GNSS et EGNOS. Avoir suivi les initiatives lancées dans le cadre d'EuroMed GNSS, en accueillant des réunions techniques et participant régulièrement à des événements et encourageant les systèmes de navigation par satellite EGNOS auprès d'autres pays et parties prenantes (en particulier les universités et les centres de recherche) dans divers domaines
- La Tunisie a participé très activement aux deux projets EuroMed GNSS, en accueillant des ateliers, participant à des événements et proposant la voie à suivre pour promouvoir l'adoption d'EGNOS dans la région, notamment dans le domaine de l'aviation civile. La Tunisie prestataire de services de navigation aérienne est engagée à approuver l'utilisation d'EGNOS dans les opérations aériennes civiles, et a souligné la nécessité d'une couverture dans l'ensemble du pays, en particulier dans le Sud. La Tunisie est sur le point d'accueillir le nouveau GEMCO lancé par EuroMed GNSS II.
- La Turquie a participé à plusieurs projets EuroMed GNSS. Tous les projets auxquels ont participé TURKSAT ont été menés à bien, et les pratiques GNSS/EGNOS en ont été tirées.

5.7 Capacité institutionnelle et organisationnelle

Action 28

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

• **Résultats**

Cette action joue un rôle décisif pour la mise en œuvre général du PART. Dans le cadre de l'amélioration des capacités institutionnelles et organisationnelles, le partenariat devrait viser le "renforcement et la formation des ressources humaines".

Ainsi, cette action est d'une importance capitale pour le renforcement du partenariat bilatéral et régional.

- L'Algérie et la Jordanie ont bénéficié de deux jumelages dans les domaines de l'aviation civile et de la sécurité routière.
- A titre d'exemple, le Maroc a bénéficié de plusieurs projets de jumelage et d'assistance technique dans le cadre de l'instrument TAIEX notamment dans les secteurs de la sécurité et sûreté maritimes, du transport aérien, et de la sécurité routière.

- Le ministère du Transport de la Tunisie bénéficie actuellement d'un projet de jumelage sur le pilotage et le suivi du secteur de transport. Un autre jumelage est programmé sur l'administration de l'aviation civile. D'autres propositions de jumelage sont en cours, en l'occurrence un jumelage sur la météorologie et un jumelage pour la marine marchande. Le ministère est également demandeur de plusieurs actions d'assistance TAIEX couvrant différents aspects de transport.

- ***Suggestions pour une meilleure mise en œuvre du futur PART 2014-2020***

- ⇒ Renforcer la coordination entre les instruments de la coopération bilatérale et régionale.
- ⇒ Examiner dans le cadre de la coopération bilatérale les modalités de renforcement des instruments de coopération et de simplification des procédures y afférentes afin d'assurer une meilleure concrétisation de cette action, au profit des Pays Partenaires Méditerranéens.

5.8 Perspectives de financement

Action 29

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

- ***Résultats***

A ce stade, aucune étude sur les projets prioritaires n'a encore été soumise au Fonds d'Investissement pour le Voisinage (FIV).

- ***Suggestions pour une meilleure mise en œuvre du futur PART 2014-2020***

- ⇒ Renforcer le rôle du FIV comme mécanisme pour l'interconnexion Trans-Méditerranéenne en soutenant de grands projets d'infrastructures. Il s'agit de développer une approche semblable à celle utilisée pour le Réseau Transeuropéen de Transport et son Mécanisme pour l'Interconnexion de l'Europe (MIE), actuellement en cours d'adoption au sein de l'Union Européenne.²⁴
- ⇒ Etablir une priorisation d'intervention dans ce cadre afin d'identifier au préalable les actions qui feront l'objet de soutien par la FIV (les actions régionales, par exemple, étant ciblées en premier lieu).
- ⇒ Apporter un appui au niveau national pour mettre à jour le système juridique et financier, créer un système régional de garantie et mettre en place un fonds régional de garantie pour les investissements du secteur privé dans les projets d'infrastructures de transport. Dans ce contexte il serait important d'explorer le rôle que pourrait jouer le Secrétariat de l'UpM.

²⁴ Proposition de la Commission Européenne de Règlement du Parlement Européen et du Conseil établissant le mécanisme pour l'interconnexion en Europe, COM(2011) 665.

Action 30

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

• Résultats

- En 2008, le projet EuroMed a réalisé une micro-étude sur le "*Partenariat Public-Privé dans le secteur du transport - Promotion de l'implication du secteur privé dans la mise en place des infrastructures de transport dans les Pays Méditerranéens*".²⁵
- En 2011, la BEI a réalisé une étude sur les cadres juridiques et financiers des Partenariats Public-Privé (PPP) dans les Pays Partenaires Méditerranéens.²⁶
- Une nouvelle politique concernant la participation du secteur privé est en cours de mise en œuvre en Égypte à l'heure actuelle. Une transformation majeure est en cours suivant laquelle le BOT et PPP sont largement adoptés pour des nouveaux projets maritimes et portuaires.
- En Jordanie, les perspectives de développement des PPP transport et de la logistique ont pour objectifs: Les tendances internationales en multi modèles d'opérations portuaires de la Navigation; Renforcer la compétitivité régionale des ports et des aéroports; La sûreté, la sécurité et l'environnement; Investissements durables et à long terme; Des équipements de pointe et nouvelles technologies; Protéger les parties prenantes et les partenaires en investissements; Le développement des activités de transport à un niveau international; Fournir un service efficace et fiable aux clients (coût efficace et rentable); Offrant des cadres d'investissements attractifs; Fournissant aux actionnaires une croissance viable et rentable. Plusieurs réussites des projets de PPP (aéroport international "Queen Alia"/ terminal à conteneurs d'Aqaba) ont été enregistrées.
- Le Maroc est déjà engagé dans le partenariat public-privé (plusieurs projets ont été concédés dans les domaines suivants: gestion portuaire, transport urbain, services aéroportuaires, sécurité routière, etc). A cet effet, le Maroc est en train d'adopter un projet de loi sur les PPP. Le Ministère en charge du Transport a mis en place une unité chargée de l'accompagnement et de la promotion des investissements, notamment en matière de PPP.
- En Turquie, de nombreux projets dans les divers secteurs du transport ont été enregistrés au cours de la période 2007-2013 en termes de PPP, tels que définis dans la législation turque (BOT: Build-Operate-Transfer): A titre d'exemple, six aéroports internationaux et des bâtiments du terminal (BOT); quatre aéroports, le tunnel Göcek (autoroutes stations-service, BOT); Trois installations portuaires, neuf ports de plaisance (BOT); le tunnel Bosphorus marmaray (BOT); Autoroutes d'une longueur totale de 2 000 km; La restructuration des chemins de fer kapıkule gare frontière (BOT); le projet ferroviaire de antalya-alanya (BOT).

• Principales questions en suspens

Parmi les principaux défis rencontrés pour la mise en œuvre de cette action du PART, il apparaît nécessaire de fournir une définition adéquate du partenariat public-privé.

A ce stade, seul un nombre limité de modèles de PPP sont couverts par la législation actuelle (modèles BOT, BO, TDR et BLT). Le champ d'application des législations des PPP devrait

²⁵ Disponible sur: <http://www.euromedtransport.eu/Fr/image.php?id=144>

²⁶ Disponible sur: http://www.eib.org/attachments/country/femip_study_on_ppp_vol1_fr.pdf

être étendu aux secteurs de la justice, de l'enseignement, de la culture afin d'harmoniser la réglementation PPP.

En outre, il y a un manque de structure administrative centrale pour les projets de PPP concernant leur mise en œuvre et leur coordination.

Enfin, une référence cohérente de l'UE en ce qui concerne la mise en œuvre des projets de PPP qui bénéficieront de l'aide financière de l'UE faciliterait l'utilisation des PPP.

- ***Suggestions pour une meilleure mise en œuvre du futur PART 2014-2020***

⇒ Faire soutenir par le programme de la BEI sur les PPP (*MED 5P initiatives*) d'abord les projets prioritaires d'infrastructures des Pays Partenaires Méditerranéens.

⇒ Mettre en œuvre des recommandations de la micro-étude sur "Partenariat Public-Privé dans le secteur du transport" et, le cas échéant, actualiser cette étude afin de permettre à tous les Pays de la Méditerranée d'en bénéficier.

Action 31

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

- ***Résultats***

L'UpM a été lancée en 2008 et s'est dotée en 2010 d'un Secrétariat de l'Union pour la Méditerranée (SUpM). Le SUpM a pour mandat de se focaliser sur les projets, notamment dans leur promotion et la mobilisation de fonds pour leur réalisation.

Le groupe de travail "Infrastructures et Questions Réglementaires" (action 33) dans ses conclusions des 13-14 janvier 2010 réaffirmait "*la volonté de poursuivre la réflexion, en liaison avec les travaux de l'UpM, sur le contenu et le lieu d'une conférence couvrant le financement du transport qui devrait de préférence avoir lieu en 2010. Ces discussions complémentaires, incluant la recherche de nouvelles sources de financement pour les projets transports, seront étudiées au sein d'une task-force spécifique qui fera rapport, au groupe d'infrastructure et des questions réglementaires, pour sa prise en considération*".

Cette *task force* a été mise en place en 2010 sous les auspices de l'Union pour la Méditerranée. En décembre 2010 le groupe de travail "Infrastructures et Questions Réglementaires" a approuvé les recommandations clés présentées par cette *task force* sur le "*Financement des projets prioritaires d'infrastructure de transport et le futur réseau Transport-Méditerranéen de transport (RTM-T)*":

- Mobiliser des ressources dans le but d'établir un *Fonds Euro-Méditerranéen de Transport* en tenant en compte l'expérience des mécanismes, principes et mécanismes de financement du RTE-T.
- Procéder à des analyses approfondies de tels mécanismes et principes pour le financement du RTM-T et évaluer les besoins financiers du secteur de l'infrastructure du transport dans la région Méditerranéenne et des mécanismes requis.

- Demander au SUpM de prendre pleinement compte, dans sa mission d'identification, de promotion et de labellisation de projets de transport concrets, des Résultats existants de travaux en cours et contribuer à la recherche de formules innovantes de financement pour la future infrastructure du RTM-T.
 - Assurer que le "*Projet EuroMed Transport II*" maximise les avantages à partir des instruments financiers de l'UE existants et dans lesquels les Pays Méditerranéens pourraient être impliqués y compris, entre autres, les programmes de la IEVP et les programmes multi-pays; explorer également des voies pour renforcer les synergies avec d'autres bailleurs de fonds, des mécanismes et activités de financement.
- ***Suggestions pour une meilleure mise en œuvre du futur PART 2014-2020***
- ⇒ La réunion du Forum de janvier 2013 a repris les recommandations formulées par le Groupe de travail, mentionné ci-dessus, dans ses conclusions afin de marquer leur importance dans l'élaboration des orientations du futur PART 2014-2020, qui seront soumises à la future Conférence Ministérielle de novembre 2013.

VI. SUIVI DE LA MISE EN ŒUVRE DU PART (ACTIONS 32 A 34)

Action 32

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

• *Résultats*

Un premier projet d'activités à mi-parcours a été préparé en 2010 sur la base, en particulier, de l'outil informatique de suivi. Une étude a également été réalisée en 2011 par le projet principal EuroMed Transport.

Suite à ce premier tour d'évaluation, une nouvelle approche a été suivie. Celle-ci a privilégié l'évaluation émanant directement des partenaires Méditerranéens eux-mêmes.

Cette approche a été décidée par le Groupe de Travail "Infrastructures et Questions Réglementaires" lors de sa session du 26 mars 2012. A cette occasion, les conclusions du groupe ont souligné l'importance de l'évaluation du PART à entreprendre en premier lieu par les Pays Partenaires Méditerranéens sur la base d'une méthodologie commune par le biais d'un questionnaire élaborée par la Commission Européenne.

L'évaluation par les partenaires Méditerranéens a été effectuée selon la procédure agréée. Elle est reflétée dans le présent rapport de synthèse. Ce rapport est basé sur les réponses et les contributions reçues par les Pays Partenaires Méditerranéens dans leur ensemble aux questionnaires préparés par la Commission. Le texte a fait l'objet de discussion et validation au sein des divers groupes de travail EuroMed concernés.

• *Suggestions pour une meilleure mise en œuvre du futur PART 2014-2020*

- ⇒ Assurer un suivi continu et régulier des actions du nouveau PART. Il est aussi essentiel que les Pays Partenaires continuent à jouer un rôle direct dans la supervision et de mise à jour régulière des actions dans leur ensemble à travers les travaux des groupes thématiques compétentes.
- ⇒ Rédiger un rapport d'activité succinct sur les réalisations concrètes du PART après deux ans du lancement du nouveau PART et ensuite tous les deux ans. La Commission européenne, ainsi que le SUPM sur les actions et les projets de sa pertinence, devraient être appelés à fournir l'appui nécessaire pour la préparation de ces rapports.
- ⇒ Mentionner dans la nouvelle structure et les rapports d'évaluation du PART les éventuels indicateurs utilisés pour certaines actions en vue d'assurer la mise en œuvre efficace du PART.

Action 33

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

- **Résultats**

Ce groupe de travail "Infrastructure et Questions Réglementaires (transport terrestre)" a été mise en place en novembre 2007. Il est composé des coordinateurs nationaux EuroMed, qui sont des Hauts Représentants des Ministères des Transports des partenaires Méditerranéens. Ce groupe a suivi la réalisation des actions centrales (actions 19-20-21) en développant la politique d'infrastructure du futur Réseau Trans-Méditerranéen de Transport, ses projets prioritaires et sa connexion avec le RTE-T.

Ce groupe constitue le cadre fédérateur du dialogue et des travaux techniques du PART pour l'ensemble de la structure EuroMed en mettant en œuvre de façon coordonnée les deux piliers interdépendants de la coopération EuroMed transport à savoir les réformes et la convergence réglementaires ainsi que la politique d'infrastructure.

- **Suggestions pour une meilleure mise en œuvre du futur PART 2014-2020**

⇒ Se concentrer sur la réalisation des projets d'infrastructures de transport et de réforme et modernisation du secteur.

Action 34

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

- **Résultats**

Par rapport au moment de l'adoption du PART 2007-2013, le contexte institutionnel a changé et doit être pris en compte pour les modalités de mise en œuvre dans le futur. En effet, l'Union pour la Méditerranée (UpM) a été lancée le 13 Juillet 2008 au Sommet de Paris comme une continuation du partenariat Euro-Méditerranéen (EuroMed), issu du processus de Barcelone, créé à la Conférence de Barcelone en 1995.

S'agissant de la coopération opérationnelle entre la structure EuroMed Transport et l'UpM, les deux aspects principaux suivant sont à retenir:

➤ Depuis le 9^e Forum Transport EuroMed du 12 décembre 2008, toutes les réunions techniques de la structure EuroMed Transport se tiennent "*sous les auspices de l'UpM à travers sa co-présidence*".

L'UpM s'est dotée d'un Secrétariat de l'Union pour la Méditerranée (SU_pM) dont les statuts ont été adoptés le 3 mars 2010. Ce Secrétariat, qui a été établi en mars 2010, a son siège à Barcelone.²⁷

- **Principales questions en suspens**

²⁷ Les statuts du SU_pM sont disponibles sur www.ufmsecretariat.org

Une problématique qui devra faire l'objet d'une action spécifique concerne le support technique permanent à fournir à l'ensemble de la région méditerranéenne. En effet, la sous-région orientale a disposé, grâce à divers programmes régionaux EuroMed, de supports techniques successifs. Même si cet appui discontinu n'a pas empêché un engagement collectif de la part des partenaires qui a abouti à de réalisations concrètes, il faudrait néanmoins identifier une solution adaptée et durable afin de fournir à cette région un appui technique permanent semblable dans sa nature technique à l'appui fourni par CETMO à la sous-région de l'ouest.

- ***Suggestions pour une meilleure mise en œuvre du futur PART 2014-2020***

- ⇒ Clarifier l'articulation opérationnelle entre les divers cadres de travail technique (EuroMed, SUpM, CETMO/GTMO) afin d'assurer un meilleur soutien coordonné aux Pays Partenaires Méditerranéens dans la mise en œuvre du futur PART. Dans le contexte général du futur PART, les agences européennes de Transport devront également être considérées comme parties prenantes. Il en va de même pour la BEI à travers notamment des programmes d'Assistances techniques spécifiques.
- ⇒ En particulier, établir un support technique permanent, qui sera dirigé par les coordinateurs nationaux, pour mener à bien l'exécution du nouveau PART 2014-2020 sur la base d'un mandat précis.

Annexe: Liste des acronymes et des abréviations

AEFMP:	Algérie, Espagne, France, Maroc, Portugal
Convention AFS:	Convention sur le contrôle des systèmes antisalissure nuisibles sur les bateaux
UMA:	Union du Maghreb Arabe
GTA	Gestion du Trafic Aérien
CETMO	Centre d'Études des Transports pour la Méditerranée Occidentale
AESA	Agence Européenne de la Sécurité Aérienne
EACE	Espace Aérien Commun Européen
EACEM	Espace Aérien Commun Euro-Méditerranéen
CE	Commission Européenne
EDI	Echange de Données Informatisées
BEI	Banque Européenne d'Investissement
EGNOS	Système Européen de complément à la navigation géostationnaire
AESM	Agence Européenne de Sécurité Maritime
PEV	Politique Européenne de Voisinage
IEVP	Instrument Européen de Voisinage et de Partenariat
ESCWA	Commission Economique et Sociale des Nations Unies pour l'Asie Occidentale
UE	Union Européenne
FEMIP	Facilité Euro-Méditerranéenne d'Investissement et de Partenariat
GNSS	Système Global de Navigation par Satellite
GTMO	Groupe des ministres des transports de la Méditerranée occidentale
GHN	Groupe de Haut Niveau
CFI	Coopération Financière Internationale
OIT	Organisation Internationale du Travail
IFI	Institutions Financières Internationales
IMDG	Code Maritime International des Marchandises Dangereux
OMI	Organisation Maritime Internationale
OMI-FAL	Convention sur la Facilitation du Trafic Maritime International
ISPS	Code International pour la sûreté des navires et des installations portuaires
JAA	Autorités conjointes d'aviation
Marpol	Convention Internationale pour la prévention de la pollution par les navires
RTM-T	Réseau Trans-Méditerranéen pour le Transport
RTE-T	Réseau Trans-Européen de Transport
Partenaires Méditerranéens	Algérie, Egypte, Israël, Jordanie, Liban, Maroc, Palestine, Syrie, Tunisie, Turquie
AdM	Autoroutes de la Mer
FIV	Facilité d'Investissement en faveur de la politique européenne de Voisinage
PPP	Partenariat Public-Privé
PART	Plan d'Action Régional de Transport
TAIEX	Assistance technique et échange d'information
TINA	Evaluation des besoins en infrastructures de transport
TIRS	Étude régionale des infrastructures de transport dans les Balkans
UNECE	Commission Economique pour l'Europe des Nations Unies
UNECE TEM et TER	Commission Economique pour l'Europe des Nations Unies, Autoroute transeuropéenne et Chemin de fer Transeuropéen
VTMIS	Système d'Information et de Gestion du Trafic des Navires
VTS	Services de Trafic de Navires
OMD	Organisation Mondiale des Douanes
OMD SAFE	Organisation Mondiale des Douanes- Cadre des normes pour sécuriser et faciliter le commerce mondial