



Union Européenne



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



Le Royaume
Hachémite de
Jordanie

**PLAN D'ACTION RÉGIONAL TRANSPORT
POUR LA RÉGION MÉDITERRANÉENNE
(PART)
2014 - 2020**

Forum EuroMed Transport – mars 2015

(*Orientations Prioritaires*: Conférence Ministérielle sur le Transport UpM 2013)

PLAN D'ACTION RÉGIONAL TRANSPORT POUR LA RÉGION MÉDITERRANÉENNE

(PART)
2014-2020

Table des matières

| | |
|---|----|
| Introduction..... | 1 |
| I. Principes généraux..... | 2 |
| Objectif principal du PART 2014-2020..... | 2 |
| Principes de base..... | 2 |
| Processus de mise en œuvre, instruments de l'UE, évaluation..... | 2 |
| II. Actions de transport maritime..... | 4 |
| Action 1: Efficacité et transparence des ports..... | 4 |
| Action 2: Sécurité maritime..... | 5 |
| Action 3: Sûreté maritime..... | 5 |
| Action 4: Environnement marin..... | 6 |
| Action 5: Formation, certification et promotion pour les gens de mer..... | 6 |
| Action 6: Autoroutes de la mer (AdM)..... | 7 |
| Action 7: Droits des passagers dans le transport maritime..... | 7 |
| III. Actions de transport terrestre (routier, ferroviaire et urbain)..... | 8 |
| Action 8: Systèmes de transports terrestres efficaces..... | 8 |
| Action 9: Transport international terrestre de marchandises..... | 8 |
| Action 10: Sécurité routière..... | 9 |
| Action 11: Transport urbain..... | 10 |
| Action 12: Sécurité et interopérabilité dans le secteur ferroviaire..... | 10 |
| Action 13: Droits des passagers dans le transport terrestre..... | 10 |
| IV. Actions de transport aérien..... | 11 |
| Action 14: Aviation civile: Ouvrir le marché du transport aérien..... | 11 |
| Action 15: Transport aérien sûr et sécurisé..... | 11 |
| Action 16: Gestion du trafic aérien..... | 12 |
| Action 17: Droits des passagers dans le transport aérien..... | 12 |
| Action 18: Mise en œuvre du GNSS aviation..... | 13 |
| V. Vers un Réseau Euro-Méditerranéen de Transport multimodal intégré..... | 14 |
| Action 19: Réseau Trans-Méditerranéen de Transport (RTM-T) et sa connexion avec le Réseau Trans-Européen de Transport (RTE-T)..... | 14 |
| Action 20: Financement..... | 14 |
| Action 21: Instruments techniques..... | 15 |
| Action 22: Développement de la Logistique..... | 15 |
| Action 23: Extension du RTM-T..... | 15 |
| Annexe 1: Déclaration de la Conférence Ministérielle sur le Transport de l'UpM 2013..... | 16 |
| Annexe 2: Orientations prioritaires pour le Plan d'Action Régional Transport (2014-2020)..... | 19 |
| Annexe 3: Liste des acronymes et des abréviations..... | 21 |

Introduction

Conformément au mandat donné par la Conférence Ministérielle EuroMed sur le transport de Marrakech en 2005, les Ministres responsables des transports de l'Union pour la Méditerranée (UpM), réunis en conférence à Bruxelles le 14 novembre 2013, ont adopté une déclaration réaffirmant l'importance de la coopération Euro-Méditerranéenne en matière de transport fondée sur les deux piliers complémentaires: (i) la réforme et la convergence réglementaires dans les différents secteurs du transport (maritime, aviation civile, routier, ferroviaire et transport urbain); et (ii) la mise en place du futur Réseau Trans-Méditerranéen de Transport (RTM-T), en vue de sa connexion au Réseau Trans-européen de Transport (RTE-T).

En approuvant les résultats de la mise en œuvre du Plan d'Action Régional Transport (PART) pour la région Méditerranéenne 2007-2013¹, la Conférence Ministérielle Transport a réaffirmé la complémentarité entre le principe du RTM-T et les réformes réglementaires comme base du futur Réseau Euro-Méditerranéen de transport multimodal intégré.

Les Ministres des transports de l'UpM ont souhaité poursuivre cette approche en la guidant par des lignes directrices prioritaires (en annexe) qui sont à la base du présent PART 2014-2020 élaboré par le Forum EuroMed Transport.

¹ Rapport d'évaluation du PART 2007-2013: http://ec.europa.eu/transport/themes/international/doc/euromed/evaluation-report_fr.pdf

I. Principes généraux

Objectif principal du PART 2014-2020

Poursuivre, par des actions concrètes, à la fois la réforme réglementaire et la convergence dans divers secteurs pertinents des transports (maritime, aviation civile, routier, ferroviaire et transport urbain) et établir un Réseau Euro-Méditerranéen de transport multimodal intégré, qui est une condition de croissance économique et d'intégration dans la région Méditerranéenne en facilitant le commerce et les relations entre l'Union européenne et les Partenaires Méditerranéens et entre les Partenaires Méditerranéens eux-mêmes.

Le PART est élaboré avec et pour les Partenaires Méditerranéens du voisinage du sud.² L'expérience de la Turquie, associée au Dialogue EuroMed, a été prise en considération dans l'élaboration de ce PART.

Le PART est destiné à proposer un cadre de référence pour assurer une complémentarité et une cohérence entre les initiatives bilatérales, sous régionales, régionales et internationales dans le domaine du transport en Méditerranée.

Principes de base

Le PART doit être cohérent avec la politique nationale des transports des Partenaires Méditerranéens.

La cohérence entre les politiques nationales et régionales dans le domaine du transport est assurée grâce à la complémentarité entre les plans d'action bilatéraux, tels qu'ils sont issus, dans le cadre de la Politique Européenne de Voisinage (PEV), de l'Accord d'Association des Pays Partenaires de l'Union Européenne (UE), et le PART 2014-2020.

La synergie devra être assurée entre la coopération EuroMed transport et d'autres initiatives menées par l'UE, notamment dans le cadre de la Politique Maritime Intégrée, de l'Elargissement, de la protection de l'environnement et du domaine de la recherche.

La mise en œuvre efficace du PART 2014-2020 implique le renforcement des ressources humaines grâce au développement des connaissances, des compétences et de la formation ainsi que la promotion de la bonne gouvernance, la capacité institutionnelle et organisationnelle.

Processus de mise en œuvre, instruments de l'UE, évaluation

La mise en œuvre du PART sera coordonnée et suivie par la structure de dialogue EuroMed établie dans le cadre du processus de Barcelone et poursuivie par l'Union pour la Méditerranée (UpM).

Cette structure de dialogue conduite par la Commission européenne avec l'appui du Secrétariat de l'UpM réunit en qualité de membres, les représentants des Ministères des Transports des Partenaires Méditerranéens et les États membres de l'UE.

Le dialogue est organisé à 3 niveaux

- La Conférence Ministérielle Transport adopte des décisions politiques et des orientations stratégiques;
- Le Forum EuroMed Transport approuve les activités techniques des groupes de travail thématiques. Le Forum prépare également les résultats tangibles à soumettre à la Conférence Ministérielle Transport à travers la réunion des Hauts Fonctionnaires de l'UpM (SOM/UpM);
- Les groupes de travail thématiques traitent des questions techniques dans le domaine du Réseau & Transport Terrestre, du Transport Maritime, et de l'Aviation.

² Algérie, Egypte, Israël, Jordanie, Liban, Libye, Maroc, Palestine, Syrie et Tunisie.

Les différentes parties prenantes, dont le GTMO 5 +5 /CETMO, l'UMA, l'ESCWA³ et les IFIs (BEI, WB, BERD, etc.)⁴, seront étroitement associées à ce dialogue technique.

En accord avec ses membres, cette structure de dialogue pourra s'élargir à d'autres parties prenantes appropriées, en fonction des thématiques abordées.

Le soutien de l'UE pour la mise en œuvre du PART se poursuivra à travers la mobilisation appropriée de l'Instrument Européen de Voisinage (IEV), en particulier la Facilité d'Investissement pour le Voisinage-FIV (pouvant être combinée avec le mécanisme pour l'interconnexion en Europe-MIE⁵) ainsi que des instruments bilatéraux et régionaux (ex. TAIEX⁶, Jumelages et projets d'assistance technique). Ce soutien sera renforcé par la participation appropriée des agences européennes de transport, et par la Banque Européenne d'Investissement.

La mobilisation coordonnée de toutes les parties prenantes sur la base d'un cadre stratégique commun adopté au niveau ministériel, y compris le soutien des États membres de l'UE et la participation du secteur privé et du secteur public, contribuera à la mise en œuvre efficace du PART. En outre, les échanges d'expérience entre les Partenaires de la Méditerranée du Sud (Sud-Sud) seront encouragés afin de compléter le dialogue Euro-Méditerranéen (Nord-Sud).

Le rapport sur l'état d'avancement de la mise en œuvre du PART devant être soumis au niveau de la Conférence Ministérielle des transports de l'UpM sera préparé par le Forum EuroMed Transport et transmis à travers la réunion du SOM/UpM.

3 GTMO - Groupe des ministres des transports de la Méditerranée occidentale; CETMO – Centre d'Etudes des Transports pour la Méditerranée Occidentale; UMA – Union du Maghreb Arabe; ESCWA – Commission Economique et Sociale des Nations Unies pour l'Asie Occidentale.

4 IFI - Institutions financières internationales; BEI – Banque Européenne d'Investissement; WB – La Banque Mondiale; BERD – Banque Européenne pour la Reconstruction et le Développement.

5 Règlement UE 1316/2013 établissant le mécanisme pour l'interconnexion en Europe, modifiant le règlement (UE) no 913/2010 et abrogeant les règlements (CE) no 680/2007 et (CE) no 67/2010 (JO L 348/129 du 20 décembre 2013).

6 TAIEX - Assistance Technique et Exchange d'Information.

II. Actions de transport maritime

Action 1: Efficacité et transparence des ports

L'amélioration de l'efficacité des ports et de la transparence de l'utilisation des fonds publics passe par des réformes réglementaires et par une simplification des procédures.

- Les réformes nationales doivent être poursuivies afin de renforcer la planification stratégique nationale et régionale (Réseau) des infrastructures portuaires et de connexion des ports à l'arrière-pays, de favoriser un accès non discriminatoire au marché, une concurrence équitable, et une sécurité juridique, et prévoir des mesures appropriées afin de réduire les incidences sur l'environnement des projets de développement portuaire.
- Ces réformes devraient prévoir la séparation des fonctions commerciales des tâches de réglementation portuaire, y compris, si nécessaire, la mise en place d'organes autonomes dans les administrations maritimes, incluant l'évaluation de la compatibilité entre les fonds publics (aides d'état) et la politique tarifaire avec une concurrence équitable;
- La simplification des procédures doit être améliorée par:
 - i) la poursuite de la notion de Guichet National Unique pour la collecte de toute formalité liée aux ports veillant à la compatibilité et/ou l'interopérabilité des systèmes et en conformité avec les normes internationales ou européennes;
 - ii) la poursuite de la simplification des contrôles douaniers et d'autres systèmes de contrôle et de suivi transfrontalier, en particulier dans les ports du RTM-T (Réseau Trans-Méditerranéen de Transport), en tenant compte des recommandations figurant dans la convention FAL⁷ sur la standardisation des formalités déclaratives basiques applicables aux navires à l'entrée et/ou à la sortie des ports;
 - iii) l'établissement d'accords sur les niveaux de service dans les terminaux à conteneurs visant à réduire le temps d'attente et l'amélioration générale de l'efficacité des services portuaires;
 - iv) le renforcement de l'efficacité de la logistique et le cas échéant l'instauration de nouveaux centres logistiques, ainsi que le renforcement du système de communication entre les parties prenantes (les compagnies maritimes, les ports, les industries d'exportation et d'importation, les douanes) au moyen, par exemple, de guichets logistiques uniques;
 - v) l'établissement et la standardisation des applications EDI (échange de données informatisées) afin de renforcer les liens entre les plateformes EDI des ports concernés dans la région méditerranéenne. La perspective de progresser vers les technologies d'information intégrées et de communication (TIC) et les solutions d'échange de données informatisées à mettre en œuvre dans tous les modes de transport (c'est-à-dire les transferts modaux) devrait être également envisagée ainsi que le concept opérationnel et technique d'applications EDI pour les voies navigables intérieures intégrées aux systèmes EDI/TIC des ports maritimes portuaires;
 - vi) la clarification et la facilitation des conditions pour l'accès aux marchés des services portuaires, particulièrement le remorquage, le pilotage, l'amarrage, la gestion des déchets et le ravitaillement.
- Les Partenaires Méditerranéens sont également encouragés à utiliser l'effet de levier des activités GNSS EuroMed en cours et futures pour l'évaluation de l'impact des services de la navigation satellitaire fournis par EGNOS sur la logistique multimodale et l'efficacité des douanes.

⁷ FAL - Convention visant à faciliter le trafic maritime international, 1965, telle que modifiée.

- Les Partenaires Méditerranéens sont encouragés à coopérer par des formations conjointes et des actions de jumelage couvrant les thèmes ci-dessus.
- Les Partenaires Méditerranéens sont encouragés à établir des regroupements maritime nationaux (cadre pour échanger de informations et bonnes pratiques entre les parties prenantes des secteurs privé et public) en vue de renforcer la performance du port, et d'explorer les options pour promouvoir la mise en réseau entre les regroupements avec les Etats Membres de l'UE, et entre eux-mêmes.
- Les Partenaires Méditerranéens sont encouragés à mettre en œuvre de manière effective des recommandations de l'OIT/OMS⁸ conformément aux «principes directeurs concernant les systèmes de gestion de la santé et de la sécurité» pour protéger les personnes employées dans leurs ports.
- La collaboration dans les activités de Recherche et d'Innovation (R&I) devrait être envisagée afin d'atteindre des solutions innovatrices pour le renforcement de l'efficacité des ports.

Action 2: Sécurité maritime

Les Partenaires Méditerranéens sont invités à améliorer leurs capacités à recevoir, partager et analyser des informations sur le suivi du trafic. Ces efforts individuels et régionaux doivent aussi prendre en considération l'utilisation actuelle et les futures évolutions technologiques, telles que l'utilisation du SAT-AIS.⁹

Les Partenaires Méditerranéens sont également encouragés à mettre en œuvre et/ou à améliorer les systèmes VTMS¹⁰ le long de leurs côtes pour le bon contrôle, la supervision et l'enregistrement de toutes les activités maritimes, tout en facilitant par la même occasion la circulation des navires et éviter les collisions et les accidents. Les renseignements doivent également être communiqués avec le centre de recherche et de sauvetage pour leur implication si nécessaire et en temps opportun.

L'adhésion à des organisations, notamment l'OMI¹¹, ainsi que la mise en œuvre efficace de toutes les conventions maritimes internationales pertinentes devraient être encouragées. La représentation des Partenaires Méditerranéens dans un certain nombre de forums internationaux, comme l'OMI, devrait être améliorée afin qu'ils puissent s'exprimer d'une seule voix sur les questions d'intérêt commun. À cette fin, des discussions préparatoires pourraient avoir lieu au sein du groupe de travail Maritime EuroMed.

Les Partenaires Méditerranéens devraient poursuivre la coopération technique afférente au transport des marchandises dangereuses afin d'assurer une mise en œuvre effective des conventions maritimes internationales, y compris à travers des formations.

Action 3: Sûreté maritime

Les Partenaires Méditerranéens devraient mettre en œuvre de manière effective les prescriptions de sûreté maritime de la convention SOLAS¹², obligatoires conformément au code ISPS¹³, en tenant compte également des directives internationales en la matière (notamment celles établies dans le cadre de l'OMI en ce qui concerne la prévention et la lutte contre la piraterie et les vols à main armée commis en mer). À ces fins, les mesures suivantes sont envisagées:

- Un cadre réglementaire national visant à identifier les rôles et les responsabilités, tant au niveau du pavillon que de l'État du port;

8 OIT/OMS - Organisation Internationale du Travail / Organisation Mondiale de la Santé.

9 SAT-AIS - Satellite européen-système automatique d'identification.

10 VTMS - Système d'Information et de gestion du Trafic des Navires.

11 OMI - Organisation Maritime Internationale.

12 La convention internationale SOLAS (Safety of Life at Sea Convention) pour la sauvegarde de la vie humaine en mer.

13 ISPS - (International Ships and Port Facility Security Code) Code international pour la sûreté des navires et des installations portuaires.

- Le développement d'un niveau plus élevé de sensibilisation de la valeur stratégique de la sûreté dans le secteur maritime;
- La connaissance du domaine de la sûreté maritime par le personnel des administrations dans le cadre de leur capacité à effectuer les tâches assignées;
- La mise en place des systèmes cohérents et uniformes de supervision et de contrôle dotés d'un personnel compétent et bien formé;
- La diffusion des bonnes pratiques reconnues au niveau international entre les autorités nationales et les opérateurs en termes de prévention et de lutte contre les actes de piraterie et les vols à main armée commis en mer à bord des navires marchands;
- La prise en compte des législations européennes et des lignes directrices relatives à ce domaine, qui sont régulièrement diffusées, notamment à travers l'Agence Européenne pour la Sécurité Maritime (AESM).

Action 4: Environnement marin

Les Partenaires Méditerranéens devraient mettre en œuvre de façon effective la convention MARPOL¹⁴, une attention particulière devant être accordée à la mise en place d'installations de réception portuaires et des plans d'intervention d'urgence et de gestion des déchets.

Dans des cas spécifiques, les Partenaires Méditerranéens sont invités à assurer une mise en œuvre complète des instruments environnementaux, par exemple MARPOL-annexe VI¹⁵, incluant le développement d'installations de ravitaillement interoperables pour le gaz naturel liquéfié (GNL) et une approche réglementaire pour l'utilisation de laveurs.

Les Partenaires Méditerranéens sont invités à utiliser, lorsque cela est approprié, les outils d'opération de l'AESM en matière de préparation, de détection et d'intervention en ce qui concerne la pollution causée par les navires et la pollution marine causée par les installations pétrolières et gazières. À cette fin, les Partenaires Méditerranéens sont invités à envisager l'accord CleanSeaNet¹⁶ avec l'AESM.

Les Partenaires Méditerranéens sont encouragés à inclure dans leur vision stratégique pour le développement futur de leurs ports, les mesures nécessaires en vue d'une transformation progressive de ces derniers en «ports écologiques» selon les critères de définition en vigueur. Dans ce domaine, la coopération dans la Recherche et l'Innovation (R&I) devrait être encouragée.

Les Partenaires Méditerranéens sont encouragés à ratifier en priorité la convention OMI/BWM¹⁷, afin de permettre une application et une mise en œuvre efficace. Une attention particulière doit être accordée aux unités mobiles côtières et aux navires ravitailleurs. Il est indispensable d'avoir des officiers de l'Etat du port bien formés pour effectuer le contrôle dans ce domaine.

Action 5: Formation, certification et promotion pour les gens de mer

Les Partenaires Méditerranéens sont encouragés à poursuivre la mise en place d'institutions de formation maritime comme l'un des facteurs clés pour le développement du secteur maritime et la promotion d'opportunités d'emplois. De plus, l'établissement de réseaux entre les instituts de formation maritime pourrait être un bénéfice afin de stimuler les compétences et aptitude à l'emploi et de soutenir la compétitivité de l'industrie maritime dans le bassin méditerranéen.

14 MARPOL - Convention internationale pour la prévention de la pollution par les navires.

15 MARPOL - Convention internationale pour la prévention de la pollution par les navires — annexe VI la prévention de la pollution de l'air par les navires.

16 CleanSeaNet - Le Service Européenne de Détection Satellite des Nappes d'Hydrocarbures et des Navires.

17 OMI/BWM - La convention internationale pour le contrôle et la gestion des eaux de ballast et des sédiments de navires (Ballast Water Management).

Les Partenaires Méditerranéens sont invités à accorder la priorité à l'adhésion à la convention du travail maritime de l'OIT¹⁸, qui est entrée en vigueur en 2013 au niveau international, et à mettre en œuvre ses dispositions.

Suite à une requête de la part des Etats membres de l'UE afin de reconnaître les certificats des gens de mer des Partenaires Méditerranéens, la Commission Européenne est invitée à fixer un délai approprié afin de conduire l'inspection nécessaire pour les Partenaires Méditerranéens dont les certificats ne sont pas encore reconnus au niveau européen. Jusqu'à ce que cette inspection soit conduite, le Partenaire Méditerranéen concerné est censé se préparer pour l'inspection, en vérifiant s'il se conforme aux prérequis de la Convention STCW¹⁹. De plus, les Etats membres de l'UE sont invités à offrir des opportunités aux gens de mer des Partenaires Méditerranéens pour la formation et le travail à bord des bateaux battant pavillon européen.

Les Partenaires Méditerranéens sont encouragés à promouvoir une plus large sensibilisation et connaissance aux possibilités qu'offre une carrière en mer pour attirer de nouveaux arrivants, notamment des jeunes. À cette fin, les mesures suivantes sont envisagées:

- l'amélioration de la qualité de la vie en mer, et l'assurance de donner aux gens de mer des privilèges similaires à ceux disponibles à terre;
- l'aménagement d'un logement approprié pour les stagiaires, et l'encouragement de tous les agents/officiers à participer activement à la formation à bord des navires;
- la mise en valeur du rôle des femmes dans les professions maritimes et le soutien à leur participation accrue à la formation maritime.

Action 6: Autoroutes de la mer (AdM)

Le développement des autoroutes de la mer continuera à jouer un rôle essentiel en connectant la région Euro-Méditerranéenne ainsi que son arrière-pays. Les Partenaires Méditerranéens sont encouragés à mettre en place des services multimodaux intégrés et des équipements et procédures interopérables dans toute la région, tenant compte de (i) l'environnement; (ii) l'intégration du transport maritime dans la chaîne logistique, et (iii) la sécurité maritime, la gestion du trafic, le facteur humain et la formation.

Les Autoroutes de la mer peuvent aider au développement des connections entre le Réseau Trans-Européen de Transport et le futur Réseau Trans-Méditerranéen de Transport. En vertu des dispositions des nouvelles orientations de l'Union pour les RTE-T²⁰, les projets des AdM peuvent être considérés d'intérêt commun et éligible pour un soutien financier de l'UE. De tels projets sont déjà développés et les Partenaires Méditerranéens sont encouragés à les poursuivre.

Les activités transport comprises dans P.R.I.M.A. (Partenariat Euro-Méditerranéen pour la Recherche et l'Innovation)²¹ peuvent être un cadre pour la coopération en R&I dans ce secteur des Autoroutes de la Mer.

Action 7: Droits des passagers dans le transport maritime

Les droits des passagers dans le domaine du transport maritime devraient être reconnus dans la législation nationale, en matière d'information, d'aide et de dédommagement en cas de retard ou d'annulation de service et de mesures spécifiques pour les passagers à mobilité réduite et les voyageurs handicapés.

18 OIT - Organisation Internationale du Travail.

19 Convention STCW - Convention internationale sur les normes de formation des gens de mer.

20 Règlement (EU) No 1315/2013 du Parlement Européen et du Conseil du 11 décembre 2013 sur les orientations de l'Union pour le développement du réseau transeuropéen de transport et abrogeant la décision no 661/2010/UE.

21 P.R.I.M.A. le partenariat devrait inclure toute la chaîne de la recherche à l'innovation, en mobilisant les universités; les institutions de recherche publiques et privées, l'industrie, les entreprises de recherche et d'innovation ainsi que les PME, en l'étendant à des organisations qui fournissent les services de soutien comme les institutions financières et les investisseurs.

III. Actions de transport terrestre (routier, ferroviaire et urbain)

Action 8: Systèmes de transports terrestres efficaces

La réforme réglementaire, la convergence du transport international de marchandises par route et la promotion de transport transfrontalier dans la région mettront l'accent sur les exigences opérationnelles et professionnelles entre l'UE et les Partenaires Méditerranéens. L'approche réglementaire globale devra être définie dans les Stratégies Nationales visant à améliorer l'ensemble des transports terrestres, en particulier par:

- L'application des règles et normes de transport harmonisées fondées sur les meilleures pratiques internationales;
- L'étude du déploiement de systèmes de transport intelligents (STI) harmonisés et interopérables, qui sont essentiels à la réalisation des objectifs de la politique des transports en termes de réduction de la congestion et des émissions de gaz à effet de serre, d'amélioration de l'efficacité du réseau et du système et de la sécurité routière. Les STI devraient être développés à travers un «Plan Stratégique des STI» présentant la vision, les applications, l'évolution des politiques, les avantages et l'approche nécessaire pour le déploiement des technologies basées sur les STI;
- Le renforcement des capacités d'action pour les autorités responsables des transports terrestres, notamment en ce qui concerne la collecte de données, les modèles et les systèmes qui peuvent améliorer les opérations et la gestion des systèmes de transport dans leur ensemble.
- La poursuite des efforts pour améliorer l'efficacité du secteur du transport routier, du transport de passagers et de marchandises, le traitement du professionnalisme des conducteurs, des opérateurs, l'état technique du parc de véhicules et la sécurité routière;
- La prise en compte de l'organisation, de la sécurité et de l'interopérabilité dans le secteur ferroviaire en particulier:
 - i) par la mise en œuvre des normes européennes et de bonnes pratiques, en matière de gestion de la qualité du transport des passagers par chemin de fer;
 - ii) par le développement de stratégies pour attirer le transport de marchandises d'autres modes de transport vers le ferroviaire.
- La collaboration dans les activités de Recherche et d'Innovation (R&I) devrait être envisagée afin d'atteindre des solutions innovatrices pour renforcer l'efficacité du système.

Action 9: Transport international terrestre de marchandises

L'adhésion et la mise en œuvre effective des principales conventions des Nations unies et des conventions du transport routier devraient être encouragées, notamment en ce qui concerne le transport routier et la sécurité routière, l'allégement des formalités de passage des frontières, le transport de marchandises dangereuses et de denrées périssables et la réglementation mentionnée ci-dessous. En devenant parties à ces instruments juridiques et en assurant leur mise en œuvre effective, les Partenaires Méditerranéens pourraient ainsi bénéficier d'un cadre plus largement harmonisé.

Il s'agit de: l'accord européen relatif au travail des équipages des véhicules effectuant des transports internationaux par route (AETR), l'accord européen relatif au transport international des marchandises dangereuses (ADR), l'accord relatif aux transports internationaux de denrées Périssables (ATP), la convention douanière relative au transport international de marchandises sous le couvert de carnets TIR (convention TIR), la convention internationale sur l'harmonisation des contrôles des marchandises aux frontières (convention sur l'harmonisation), l'accord concernant les prescriptions techniques uniformes applicables aux véhicules

à roues, aux équipements et aux pièces de 1958 (l'accord de 1958) et de l'accord concernant l'adoption de conditions uniformes applicables au contrôle technique périodique des véhicules à roues.

Dans le transport ferroviaire il s'agit de l'adhésion aux conventions internationales ferroviaires (notamment la Convention COTIF relative aux transports internationaux ferroviaires).

La participation aux travaux des principales organisations internationales des transports (routiers et ferroviaires), telles que la Commission économique pour l'Europe (CEE-ONU), l'Union internationale des chemins de fer (UIC), l'OTIF (Organisation intergouvernementale pour les transports internationaux ferroviaires) et le CIT (le Comité international des transports ferroviaires), devrait être poursuivie et encouragée entre tous les pays partenaires. La représentation des Partenaires Méditerranéens dans ces forums internationaux devrait être améliorée afin qu'ils puissent s'exprimer d'une seule voix sur les questions d'intérêt commun. À cette fin, des discussions préparatoires pourraient être tenues lors des groupes de travail du Forum EuroMed sur le Transport Terrestre.

Le groupe de travail du Forum EuroMed sur le Transport Terrestre encouragera le dialogue et l'échange de bonnes pratiques dans le but d'aider les Partenaires Méditerranéens à identifier les mesures destinées à la mise en œuvre effective de ces accords.

Action 10: Sécurité routière

Les Partenaires Méditerranéens devraient continuer à mettre en place des Stratégies et des Plans de sécurité routière, qui devraient inclure la fixation d'objectifs nationaux. Tous les Partenaires contribueront ainsi à atteindre, conjointement, un objectif régional lié au pourcentage de réduction du nombre de victimes de la route. Ceci pourrait être complété par des objectifs nationaux visant la réduction des blessés graves de la route.

Les points sensibles essentiels à aborder dans la planification d'une réglementation exhaustive sont les suivants: (i) les règles du code de la route, de la signalisation routière et des signaux routiers, les règles de circulation routière et le code pénal sur les infractions routières, y compris leur application effective; (ii) l'éducation des usagers ainsi que la formation et l'évaluation des conducteurs; (iii) le permis de conduire et autres exigences pour les camions de marchandises et les véhicules de passagers; (iv) l'enregistrement des véhicules, ainsi que des inspections techniques de certains types de véhicules et les normes minimales de contrôle des véhicules; (v) les équipements de sécurité minimales obligatoires dans les véhicules ainsi que pour les conducteurs de deux-roues motorisés; (vi) les principes de gestion de la sécurité devant être appliqués pour la construction, le développement et l'entretien de l'infrastructure des routes principales.

Les Partenaires Méditerranéens devraient également continuer à promouvoir et à renforcer l'organisation institutionnelle, notamment par une structure organisationnelle, qui puisse assurer une coordination entre les différentes agences et entités à travers un programme de sécurité nationale.

Ce cadre institutionnel devrait viser à l'amélioration de la sécurité routière par:

- La réalisation d'un suivi régulier et transparent et d'un rapport sur toutes les mesures pertinentes ainsi que sur les progrès réalisés en vue d'atteindre l'objectif national;
- L'intensification des efforts dans le domaine de l'éducation et l'information de tous les usagers de la route, notamment les usagers vulnérables, combinée à des efforts visant à assurer le respect des règles de la circulation routière en matière de sécurité;
- La mise en place d'un système fiable de collecte de données sur le nombre de victimes de la route et d'accidents graves, y compris, si possible, de leurs causes afin de faciliter la comparaison des données;
- Un échange de savoir-faire et de bonnes pratiques en matière de gestion de la sécurité routière au niveau des transporteurs publics de personnes (des systèmes de transport en commun aux taxis collectifs).

Les Pays Méditerranéens sont encouragés à partager les données nationales au niveau régional similaire à l'expérience de l'observatoire européen de la sécurité routière et de la base de données européenne (CARE). Ces deux plateformes importantes de renforcement des connaissances collectent et publient des données et des informations sur la sécurité routière en Europe.

Action 11: Transport urbain

Les Partenaires Méditerranéens devraient maximiser l'accessibilité et la qualité de vie dans les zones urbaines et assurer une mobilité durable et de haute qualité pour les passagers et les marchandises, via et à l'intérieur de la zone urbaine fondée en particulier sur le développement du transport public, à travers:

- Des réglementations nationales, des lignes directrices ainsi que des structures organisationnelles (par exemple des autorités du transport urbain pour une coordination efficace avec notamment les parties prenantes locales) et des procédures administratives devraient être établies afin d'élaborer des plans de mobilité durable portant sur les besoins en matière de mobilité de toutes les parties de la population et la pleine reconnaissance de la contribution des logistiques urbaines au développement économique.
- Le développement de modèles et de mécanismes de financement durable pour le transport public urbain.
- Un cadre pour la collecte et le suivi des données pertinentes et fiables sur la mobilité urbaine et ses impacts (ex. qualité de l'air, accidents de la route) au niveau national et local constituera la base nécessaire pour identifier et traiter efficacement les problèmes de mobilité en ville.
- L'échange de bonnes pratiques avec les villes européennes et la participation au programme de l'UE «CIVITAS». ²²

Action 12: Sécurité et interopérabilité dans le secteur ferroviaire

Les Partenaires Méditerranéens devraient mettre en œuvre de manière effective le système de Gestion de la Sécurité ferroviaire (personnes et marchandises), y compris à travers la mise en place d'un organe compétent indépendant pour les enquêtes sur les accidents, la collecte et la communication des données des accidents ferroviaires, l'adaptation et la convergence de la réglementation et des normes de sécurité européennes et internationales.

Un échange d'expérience sur la gestion et l'amélioration des passages à niveau devrait être encouragé.

Une organisation ferroviaire efficace, du point de vue de la sécurité et de la gestion de l'infrastructure et des opérations, devrait être encore améliorée et les marchés devraient s'ouvrir aux opérateurs tiers.

L'échange d'expériences entre l'UE et ses Partenaires Méditerranéens contribuera à la mise en œuvre de ces actions dans le secteur des chemins de fer avec, si cela est jugé approprié, le soutien de l'Agence Ferroviaire Européenne (AFE).

Action 13: Droits des passagers dans le transport terrestre

Les droits des passagers dans les secteurs du transport ferroviaire et routier devraient être reconnus dans la législation nationale, en matière d'information, d'aide et de dédommagement en cas de retard ou d'annulation de service et les mesures spécifiques pour les passagers à mobilité réduite et les voyageurs handicapés.

²² Le programme européen CIVITAS (City VITAlity Sustainability) a pour but d'aider les villes à introduire des politiques et des mesures ambitieuses en matière de transport afin de promouvoir une mobilité urbaine durable.

IV. Actions de transport aérien

Action 14: Aviation civile: Ouvrir le marché du transport aérien

L'Union européenne poursuit activement sa politique de promotion d'un Espace Aérien Commun Euro-Méditerranéen (EACEM) par le biais de la signature des accords aériens avec les Partenaires Méditerranéens qui sont basés sur le principe d'ouverture progressive du marché et de convergence réglementaire. Mettre en place les réformes structurelles dans le domaine du transport aérien, en particulier l'ouverture du marché du transport aérien à la concurrence au niveau national et international, constitue un processus à long terme. Dans plusieurs pays ce processus est mené parallèlement à la réforme des compagnies aériennes nationales publiques disposant de droits de trafic exclusifs sur les lignes internationales.

L'objectif à long terme est de faire évoluer progressivement cet EACEM en un espace véritablement intégré et ouvert non seulement entre l'UE et chaque Partenaire Méditerranéen, mais également entre les Partenaires Méditerranéens eux-mêmes.

Les Partenaires Méditerranéens sont invités à:

- i) Poursuivre la réforme de la législation nationale en matière de transport aérien dans le but de faciliter l'ouverture des marchés (à la propriété et au contrôle des transporteurs aériens, services d'assistance en escale, régulation économique des aéroports, etc.).
- ii) Assurer la convergence réglementaire entre la législation nationale et de l'Union Européenne en matière de protection des consommateurs dans le domaine du transport aérien, en ce qui concerne la transparence des prix, d'assistance et de règles de compensation en cas d'annulation, retard ou refus d'embarquement, ainsi que les mesures spécifiques pour les passagers à mobilité réduite et les voyageurs handicapés.
- iii) Conclure des accords bilatéraux entre eux et ce dans la perspective du développement de leur marché du transport aérien.

Action 15: Transport aérien sûr et sécurisé

Compte tenu de la croissance attendue du marché du transport aérien, il est important d'assurer le respect des normes internationales en matière de sécurité, de sûreté et de protection de l'environnement. La durabilité du secteur du transport aérien dans la région exige la conformité de la législation relative aux transports aériens avec les règles et normes de l'OACI²³.

En ce qui concerne la sécurité de l'aviation, les Partenaires Méditerranéens sont invités à:

- i) Poursuivre l'harmonisation de leur législation avec les règlements de l'UE.
- ii) Explorer les possibilités d'une coopération renforcée avec l'Agence Européenne de la Sécurité Aérienne (AESA). L'AESA continuera de travailler avec tous les Partenaires Méditerranéens dans le développement et la mise en œuvre d'activités de coopération spécifiques.
- iii) Améliorer leur capacité de supervision en matière de sécurité aérienne, établir/améliorer des bases de données sur la sécurité des aéronefs et envisager la participation au programme SAFA²⁴ de l'UE.
- iv) Introduire des accords transfrontaliers en ce qui concerne les enquêtes sur les accidents et les incidents de l'aviation civile et à établir des bases de données en la matière. En plus, améliorer la collaboration dans le cadre du Centre de Coordination européenne des systèmes d'information sur les accidents et les incidents (ECCAIRS).

²³ OACI - Organisation de l'Aviation Civile Internationale.

²⁴ SAFA - Programme d'Evaluation de la Sécurité des Aéronefs Etrangers.

En ce qui concerne la sûreté de l'aviation civile, les Partenaires Méditerranéens sont invités à :

- i) Aligner les dispositions réglementaires et les mécanismes de supervision en matière de la sûreté à l'*acquis* de l'UE.
- ii) Assurer la mise en œuvre de ces dispositions et mécanismes par les opérateurs concernés et les autorités compétentes, ou par le validateur indépendant de sûreté de l'aviation civile.
- iii) Renforcer la sûreté du fret et du courrier aérien, notamment par la mise en œuvre intégrale de normes internationales (les amendements 13 et 14 de l'annexe 17 de l'OACI – sûreté), et par la mise en œuvre du régime général de base pour le transport du fret et du courrier aérien dans l'UE afin d'obtenir – par une validation indépendante - la désignation ACC 3 (transporteurs de fret ou de courrier aériens dans l'UE au départ d'un aéroport d'un pays tiers).

Action 16: Gestion du trafic aérien

La réforme du système européen de gestion du trafic aérien a eu lieu dans le contexte du Ciel Unique Européen (CUE) et des initiatives de recherche sur la gestion du trafic aérien (SESAR); cela implique l'introduction et l'application de nouvelles dispositions et procédures harmonisées ainsi que l'introduction de nouveaux concepts, technologies et outils.

Étant donné le caractère international du domaine de gestion du trafic aérien (ATM), et dans un souci d'efficacité et d'efficience, il est recommandé de développer et de mettre en œuvre des mesures spécifiques pour mettre en place l'interface adéquate entre le système ATM européen et les systèmes ATM dans le bassin méditerranéen. Ces actions spécifiques pourraient s'appuyer sur les initiatives sous régionales existantes de la gestion du trafic aérien, telles que: l'accord sur la coordination de la gestion du trafic aérien entre l'Europe et le Moyen-Orient (CEMA) et le plan relatif à l'harmonisation des systèmes de contrôle pour la gestion du trafic aérien (AEFMP);

L'UE encourage les Partenaires Méditerranéens à adhérer aux initiatives de blocs d'espace aérien fonctionnels (FAB).

Afin d'améliorer la sécurité et l'efficacité de l'ATM, les Partenaires Méditerranéens sont encouragés à :

- i) Mettre en place une coopération appropriée entre leurs Autorités Nationales de Surveillance (ANS) et l'ANS de l'UE, en vue de superviser la conformité de leurs Prestataires de Services de Navigation Aérienne (ANSP) avec la réglementation du Ciel Unique Européen en matière de gestion du trafic aérien.
- ii) Créer ou désigner, conformément aux dispositions du Règlement sur le Ciel Unique, le cas échéant, l'ANS fonctionnellement indépendante de l'ANSP, qui se chargera notamment du suivi et de la surveillance du respect des dispositions réglementaires par l'ANSP.
- iii) Améliorer les interfaces entre les réseaux ATM national et européen, en particulier par l'arrangement de coopération avec le Gestionnaire de Réseau de l'UE nommé par la Commission.
- iv) Participer, le cas échéant, au programme SESAR de l'UE, à la fois dans la phase de développement gérée par l'Entreprise Commune, ainsi que dans le processus de déploiement, à travers les projets communs.

Action 17: Droits des passagers dans le transport aérien

Les droits des passagers dans le domaine du transport aérien devraient être reconnus dans la législation nationale, en matière d'information, d'aide et de dédommagement en cas de retard, d'annulation de service, de refus d'embarquement ou de déclassement, et les mesures spécifiques pour les passagers à mobilité réduite et les voyageurs handicapés.

Action 18: Mise en œuvre du GNSS aviation

La collaboration avec les Partenaires Méditerranéens dans les projets de GNSS (Système Globale de Navigation par Satellite) devrait se concrétiser par:

- L'extension du signal «EGNOS²⁵ Safety of Life» via le déploiement d'infrastructures additionnelles afin d'assurer une couverture de l'espace aérien des Partenaires Méditerranéens. Le soutien actif des Partenaires Méditerranéens pour l'achèvement de l'installation rapide d'EGNOS RIMS²⁶ dans leurs territoires sera déterminant, ainsi que de permettre le bon déroulement de leurs opérations.
- La signature d'accords internationaux: les pays non membres de l'UE peuvent adhérer à ces accords pour participer au programme EGNOS. Il pourra être envisagé un «accord international horizontal», semblable au modèle dans le domaine du transport aérien. Cet accord définira, entre autres, les questions de gouvernance, de responsabilité et de financement. La définition du rôle de l'AESA sera également partie de cet accord.
- La signature de l'accord opérationnel non EU EGNOS: qui devra être établie entre l'ANSP locale et le fournisseur de services EGNOS européen pour répondre à tous les besoins opérationnels nécessaires pour la prestation de services de navigation.
- L'adoption de dispositions de l'OACI en matière de GNSS.
- L'élaboration et la mise en œuvre de la stratégie nationale GNSS: pour l'aviation civile et d'autres domaines de transport.

25 EGNOS - Système Européen de complément à la Navigation géostationnaire.

26 RIMS - (Ranging and Integrating monitoring stations) Stations de surveillance.

V. Vers un Réseau Euro-Méditerranéen de Transport multimodal intégré

Action 19: Réseau Trans-Méditerranéen de Transport (RTM-T) et sa connexion avec le Réseau Trans-Européen de Transport (RTE-T)

La Conférence Ministérielle sur le Transport de novembre 2013 a approuvé le principe du développement du Réseau Trans-Méditerranéen de transport (RTM-T). Ce réseau, regroupant les Partenaires Méditerranéens eux-mêmes, contribuera à leur croissance économique et à l'intégration régionale à travers un système multimodal de transport sûr, sécurisé, durable, et efficace pour la circulation des personnes et pour les échanges.

Le développement des plateformes logistiques situées notamment près des ports renforcera l'interopérabilité du système permettant des services multimodaux intégrés grâce à la connexion entre les liens ferroviaires, routiers, maritimes et aéroportuaires constituant le RTM-T.

En vue du développement du RTM-T, le Forum EuroMed Transport achèvera ses discussions et travaux dans le cadre des groupes de travail thématiques appropriés. Le Forum se concentrera notamment sur l'établissement d'une carte indicative mutuellement acceptée du RTM-T, incluant les potentielles connexions multimodales et interopérables dans le RTM-T et avec le RTE-T au travers des AdM, des plateformes logistiques, des aéroports, des ports et des liens routiers; l'identification des projets prioritaires du RTM-T et des actions de soutien appropriées. Les résultats attendus seront approuvés par la Conférence Ministérielle Transport de l'UpM.

La carte indicative du RTM-T devra être adoptée par la Conférence Ministérielle Transport de l'UpM. Cette carte sera proposée pour être incluse dans le Règlement sur les Orientations de l'Union pour le développement du RTE-T comme l'extension indicative du RTE-T aux Partenaires Méditerranéens de l'UE. L'inclusion de la carte RTM-T formalisera, en ce qui concerne l'UE, la vision de la connexion entre les deux réseaux telle que réaffirmée par la Conférence Ministérielle Transport de l'UpM de 2013 et confirmera également la cohérence d'approche du développement des connexions de transport non seulement au sein de l'UE mais également avec ses voisins.

La Commission européenne avec l'appui du Secrétariat de l'UpM, les représentants des Ministères des Transports des Partenaires Méditerranéens et les États membres de l'UE poursuivront le dialogue technique dans le cadre du groupe de travail thématique EuroMed «*Réseau (RTM-T) et Transport terrestre*».

Les différentes parties prenantes, dont le GTMO 5 +5 /CETMO, l'UMA, l'ESCWA et les IFIs (BEI, WB, BERD, etc.) continueront à être étroitement associées.

Action 20: Financement

Afin de soutenir la mise en œuvre et la gestion de l'ensemble du cycle de vie des projets prioritaires (*identification, évaluation, labélisation, financement, mise en œuvre et suivi*) du RTM-T, il est important de renforcer la recherche de tous les promoteurs potentiellement intéressés et de mobiliser, de manière coordonnée, les fonds disponibles, y compris les instruments de l'Union européenne et les soutiens de la Banque Européenne d'Investissement et d'autres institutions financières européennes et internationales.

L'Union pour la Méditerranée, ensemble avec les institutions financières européennes et internationales, assurera son rôle de catalyseur de financement, afin de proposer des stratégies de financement les plus appropriées en ce qui concerne les projets du RTM-T. Cela pourrait inclure l'évaluation des projets par le biais d'analyses multicritères et leur présentation au SOM/UpM pour labélisation.

La connexion entre le RTM-T et le RTE-T sera valorisée particulièrement par la promotion des projets des Autoroutes de la Mer et la mobilisation possible de l'instrument financier du RTE-T, c'est-à-dire le Mécanisme pour l'Interconnexion en Europe, en ajout et en complémentarité avec d'autres fonds disponibles.

En conformité avec son mandat de recherche de partenaires financiers et des promoteurs, le Secrétariat de l'UpM mettra en place un réseau de parties prenantes impliquées dans la mise en œuvre des projets du futur RTM-T, incluant la connections avec le RTE-T.

Les Protocoles d'entente Sud-Sud et Sud-Nord, tels que ceux signés entre la Tunisie et la France et la Jordanie et l'Italie, devraient être encouragés afin de soutenir la mise en œuvre des projets des AdM.

Comme demandé par les Ministres des Transports de l'UpM en Novembre 2013, une Conférence s'est tenue en décembre 2014 en Italie (Port de Rome/Civitavecchia) afin d'associer tous les partenaires financiers potentiels. Elle a constitué une première étape dans le processus de dialogue visant à l'identification d'actions concrètes dans le domaine du financement des projets de transport.

Action 21: Instruments techniques

Au niveau du RTM-T, la description et le suivi du système de transport devront être appuyés par une base de données commune, un système d'information géographique, ainsi que par des modèles de prévision et définition des scénarios pour l'avenir. Le cas échéant, pour les Partenaires Méditerranéens, l'expérience du RTM-T à travers l'outil TEN-TEC, pourrait également être rendue disponible.

Les travaux du groupe d'experts Euro-Méditerranéens établi par le précédent PART 2007-2013 (dénommé groupe «action 18») seront poursuivis conformément à la ligne définie par le Forum Transport Euro-Méditerranéen.

Action 22: Développement de la Logistique

En vue d'établir un réseau Euro-Méditerranéen de transport multimodal intégré, la performance logistique dans la région devrait être améliorée à travers:

- Le renforcement du réseau prioritaire Euro-méditerranéen de plateformes logistiques par la réalisation des études technico-économiques de nouvelles plateformes à vocation régionale.
- L'appui à l'identification de solutions logistiques globales permettant une maîtrise optimale des flux Nord-Sud et Sud-Sud.
- La mise en œuvre d'un programme de mise à niveau des prestataires de services logistiques des Partenaires Méditerranéens et l'encouragement de partenariats entre les acteurs Nord-Sud et Sud-Sud.

Action 23: Extension du RTM-T

Le Forum Transport EuroMed explorera l'extension du RTM-T vers l'Afrique (comme lien vers l'Europe) et la péninsule arabe, ainsi que vers l'Asie. Les résultats de ce travail seront soumis à la Conférence Ministérielle transports de l'UpM.

Annexe 1: Déclaration de la Conférence Ministérielle sur le Transport de l'UpM 2013

Union pour la Méditerranée
Conférence Ministérielle sur le Transport,
Bruxelles, le 14 novembre 2013

DÉCLARATION MINISTÉRIELLE

Les Ministres responsables des Transports de l'Union pour la Méditerranée, réunis à Bruxelles le 14 novembre 2013, sous la coprésidence de l'Union européenne (UE) et du Royaume Hachémite de Jordanie

RAPPELANT:

1. Les Conclusions de la Conférence Ministérielle Euro-Méditerranéenne sur le Transport de 2005 (Marrakech) réaffirmant l'engagement des Ministres à atteindre les objectifs principaux du processus de Barcelone, en particulier, dans le domaine des transports, la mise en place d'un Réseau Euro-Méditerranéen de Transport multimodal intégré contribuant à renforcer les échanges entre l'UE et les Partenaires Méditerranéens, et entre les Partenaires Méditerranéens eux-mêmes;
2. La Conférence à Haut Niveau de 2007 (Lisbonne) sur l'extension des grands axes transeuropéens de transport à la Région Méditerranéenne;
3. La Déclaration Commune du Sommet de Paris pour la Méditerranée de 2008, lançant l'Union pour la Méditerranée (UpM), un partenariat renforcé fondé sur les résultats du processus de Barcelone, et soulignant la nécessité d'intensifier la coopération dans des domaines tels que les transports;
4. Les Conclusions de la Conférence de 2009 (Naples) sur «*Le futur des Réseaux Trans-Européens de Transport: Rapprocher l'Europe de ses voisins*» encourageant la connexion entre le Réseau Trans-Européen de Transport (RTE-T) et les réseaux non européens, notamment le Réseau Trans-Méditerranéen (RTM-T);
5. Les Conclusions du Conseil de l'Union européenne du 6 octobre 2011 sur «*la coopération en matière de transport avec les régions voisines de l'UE*» dans le cadre de la politique européenne de voisinage, lorsqu'elles «reconnaissent l'importance d'une coopération avec les régions voisines portant sur tous les modes de transports, y compris les opérations multimodales, afin d'améliorer la sûreté, la sécurité et les performances environnementales et sociales» et «encouragent l'Union européenne à poursuivre sa coopération Euro-Méditerranéenne des transports sous les auspices de l'Union pour la Méditerranée, dans le but de promouvoir des projets prioritaires concrets déjà identifiés dans le cadre du Réseau Trans-Méditerranéen de Transport et attend avec intérêt la tenue d'une deuxième Conférence des Ministres des Transports de la région Euro-Méditerranéenne».

REAFFIRMANT:

6. La nécessité d'un système de transport sûr, sécurisé, durable et efficace reposant sur l'harmonisation des normes de transport comme condition de croissance économique et d'intégration dans la région Méditerranéenne en facilitant les échanges et les relations entre les personnes;
7. Que, dans ce contexte, un Réseau Euro-Méditerranéen de Transport multimodal intégré a un rôle clé à jouer pour le renforcement des échanges entre l'UE et les Partenaires Méditerranéens et entre les Partenaires Méditerranéens eux-mêmes;

8. L'importance de la coopération Euro-Méditerranéenne en matière de transport fondée sur deux piliers complémentaires portant à la fois sur la réforme réglementaire et la convergence dans les différents secteurs pertinents des transports (maritime, routier, ferroviaire, aviation civile et transport urbain) et sur l'établissement du futur Réseau Trans-Méditerranéen de Transport (RTM-T), à connecter avec le Réseau Trans-Européen de Transport (RTE-T);
9. La vision de cette connexion, telle que reflétée dans le Règlement de l'UE sur les orientations de l'Union pour le développement du réseau transeuropéen de transport ainsi que dans le Règlement de l'UE établissant le mécanisme pour l'interconnexion en Europe, et comme également approuvée par les Partenaires Méditerranéens de l'UE par le biais de leurs réglementations nationales pertinentes ainsi que par leurs engagements bilatéraux, régionaux et internationaux.

Se félicitent:

10. Des travaux effectués dans le cadre de la coopération Euro-Méditerranéenne en matière de transport, notamment par le Forum Transport et ses groupes de travail thématiques dans le domaine de l'aviation, des transports maritime et terrestre ainsi que dans l'infrastructure et qui ont permis de mettre en place un cadre efficace de dialogue et d'échange d'expertise;
11. Des progrès réalisés dans la mise en œuvre du Plan d'Action Régional de Transport pour la région méditerranéenne (PART) 2007-2013 en ce qui concerne la conception du RTM-T et le domaine réglementaire ;
12. Des mesures de soutien qui ont été apportées par les instruments de l'UE et les stratégies des Partenaires Méditerranéens ainsi que par la coopération avec l'UMA, le GTMO5+5 /CETMO et l'ESWCA²⁷ afin de mettre en œuvre le RTM-T.

Approuvent:

13. Le rapport d'évaluation du PART 2007-2013 pour la région Méditerranéenne;
14. Les orientations prioritaires pour l'élaboration du nouveau PART 2014-2020 par le Forum Transport Euro-Méditerranéen qui identifiera des actions concrètes sur la réforme et la convergence réglementaire ainsi que sur le développement du RTM-T. Ces actions devront être ciblées en particulier sur le développement des Autoroutes de la Mer, la facilitation des opérations maritimes ainsi qu'avec l'arrière-pays, l'utilisation efficace des réseaux ferroviaires et routiers, la mise en place d'un espace aérien commun Euro-méditerranéen, la sécurité et l'efficacité du transport à travers l'inter-modalité, et le développement de solutions innovantes pertinentes notamment à travers la poursuite de la coopération sur GNSS (Système Global de Navigation par Satellite);
15. Le principe de développer le Réseau Trans-Méditerranéen de Transport (RTM-T) et sa connexion avec le Réseau Trans-Européen de Transport (RTE-T).
16. ***Conviennent*** de donner mandat au Forum Transport Euro-Méditerranéen de suivre avec attention l'établissement d'une carte indicative mutuellement acceptée du Réseau Trans-Méditerranéen de Transport et d'identifier la liste de projets prioritaires situés sur le RTM-T ainsi que les actions de soutien appropriées. Pour ce faire, des scénarios de connections potentielles au sein du RTM-T et avec le RTE-T seront explorés, incluant les possibles liens entre les rives de la Méditerranée et de l'Atlantique à travers les Autoroutes de la Mer.

²⁷ UMA: Union du Maghreb Arabe; GTMO5+5: Groupe des Ministres des Transports de la Méditerranée Occidentale (Espagne, France, Italie, Malte, Portugal, /Algérie, Libye, Mauritanie, Maroc, Tunisie); CETMO: Centre d'Etude des Transports pour la Méditerranée Occidentale; ESWCA: Commission Economique et Sociale des Nations Unies pour l'Asie Occidentale.

17. **Encouragent** l'inclusion de cette carte indicative du RTM-T dans le Règlement sur les orientations de l'Union pour le développement du Réseau Trans-Européen de Transport.
18. **Soulignent** l'importance de la mobilisation, de façon coordonnée, de tous les fonds disponibles, y compris les instruments de l'Union européenne et les soutiens de la Banque Européenne d'Investissement ainsi que d'autres institutions financières européennes et internationales, afin de soutenir la mise en œuvre du RTM-T et de ses projets prioritaires. A cette fin, **soutiennent** la tenue dans les meilleurs délais d'une Conférence regroupant tous les partenaires financiers potentiels qui sera organisée par le Secrétariat de l'Union pour la Méditerranée avant la fin de 2015.
19. **Confient** au Forum Transport Euro-Méditerranéen la tâche de renforcer la coopération des Partenaires Euro-Méditerranéens dans les enceintes internationales compétentes, et également de promouvoir l'échange d'expériences et de meilleures pratiques entre tous les Pays Participants, et de renforcer le dialogue et l'échange de vues avec les parties prenantes.
20. **Recommandent** l'implication la plus large des Agences européennes concernées, en conformité avec leurs actes constitutifs, pour la réalisation du PART 2014-2020.
21. **Soulignent** l'importance d'assurer, au sein du Secrétariat de l'Union pour la Méditerranée, un soutien technique permanent à l'action du Forum Transport Euro-Méditerranéen.
22. **Conviennent** de tenir la prochaine Conférence Ministérielle sur le Transport de l'Union pour la Méditerranée au plus tard en 2016 et, dans cette perspective, **demandent** au Forum Transport Euro-Méditerranéen de présenter à la réunion des Hauts Fonctionnaires de l'UpM un rapport sur l'état d'avancement de la coopération Euro-Méditerranéenne dans le secteur des transports, y compris le développement du RTM-T et la mise en œuvre du nouveau PART 2014-2020.

Annexe 2: Orientations prioritaires pour le Plan d'Action Régional Transport (2014-2020) (Document adoptée par la Conférence Ministérielle sur le Transport UpM 2013)

Plan d'Action Régional de Transport pour la Région Méditerranéenne (2014-2020)

Orientations Prioritaires

Les ministres de l'Union pour la Méditerranée (UpM) en charge des transports, réunis en Conférence à Bruxelles le 14 novembre 2013, ont identifié les orientations prioritaires qui devraient se traduire en actions concrètes dans le futur Plan d'Action Régional de Transport pour la Région Méditerranéenne pour la période 2014-2020.

Dans la continuité du Partenariat lancé par la Conférence Ministérielle de Marrakech en 2005 et compte tenu des initiatives accomplies ou en cours aux différents niveaux (national, sous régional, régional et international), les actions de coopération régionale Euro-Méditerranéenne en matière de transport devraient s'articuler autour des orientations prioritaires suivantes:

Orientations générales

- L'objectif principal du Partenariat régional Euro-Méditerranéen est de promouvoir une coopération étroite entre les deux rives de la Méditerranée et entre les Partenaires Méditerranéens eux-mêmes en matière de cadre réglementaire et d'infrastructure dans le domaine du transport afin d'obtenir des résultats concrets:
- Le futur Plan d'Action (PART 2014-2020) sera basé sur les principes de cohérence et de complémentarité entre les politiques de transport nationales et régionales ainsi que sur une mobilisation coordonnée de l'ensemble des partenaires sur des objectifs stratégiques communs.
- La mise en œuvre du Plan d'Action sera coordonnée et suivie par la structure de dialogue Euro-Méditerranéenne, sous les auspices de l'UpM, à savoir le Forum Transport et 3 groupes de travail thématiques: Maritime, Aviation, Réseau Trans-Méditerranéen de Transport (RTM-T)/Transports Terrestres. Les projets d'assistance technique poursuivront leur appui aux Partenaires Méditerranéens. L'implication des agences européennes de transport ainsi que de la Banque Européenne d'Investissement sera renforcée.
- La mise en œuvre du Plan d'Action prendra en considération les résultats de la Conférence regroupant tous les partenaires financiers potentiels qui sera organisée en conformité avec la Déclaration Ministérielle de 2013.

Orientations prioritaires pour le transport maritime

- i) Améliorer l'efficacité des opérations portuaires et renforcer les liens entre les plateformes EDI (Échange de Données Informatisées) de la Région Méditerranéenne;
- ii) Parachever le déploiement des VTS/VTMIS;²⁸
- iii) Renforcer la sécurité maritime, incluant les activités de recherche et sauvetage, et les conditions de formation et certification des gens de mer, la protection environnementale, ainsi que la sûreté et la lutte contre la piraterie et les vols à main armée en mer.

²⁸ VTS: Vessel Traffic Services. VTMIS: Vessel Traffic Monitoring and Information System.

Orientations prioritaires pour les transports terrestres (routier, ferroviaire et urbain)

- i) Poursuivre le processus de libéralisation des transports terrestres;
- ii) Soutenir l'harmonisation du transport international de marchandises par route;
- iii) Soutenir les actions visant à renforcer la sécurité routière, le transport urbain ainsi que la sécurité et l'interopérabilité dans le domaine ferroviaire.

Orientations prioritaires pour le transport aérien

- i) Promouvoir l'Espace Aérien Commun Euro-Méditerranéen à travers, en particulier, des accords aériens;
- ii) Assurer la mise en œuvre d'un cadre réglementaire homogène pour l'exploitation des services de transport aérien;
- iii) Promouvoir la participation de Partenaires Méditerranéens aux projets européens pertinents en matière de transport aérien.

Orientations prioritaires pour le "Réseau"

- i) Mettre en œuvre un Réseau Trans-Méditerranéen de Transport (RTM-T) mutuellement acceptée et ses projets prioritaires;
- ii) Poursuivre le développement de méthodologies, d'une base de données et du Système d'Information Géographique pour la description et le suivi du système de transport dans la Région Méditerranéenne;
- iii) Renforcer ses connexions avec le Réseau Trans-Européen de Transport (RTE-T) par des actions sur les autoroutes de la mer, la logistique, les aéroports et les liens terrestres.

Orientations prioritaires communes à tous les domaines de transport

- i) Faciliter l'échange d'expériences Sud-Sud complémentaire à l'échange Nord-Sud, et simplifier les procédures visant la mobilisation des instruments bilatéraux et régionaux pertinents;
- ii) Renforcer les ressources humaines par le développement de la connaissance, des compétences et de la formation, et promouvoir la bonne gouvernance ainsi que la capacité institutionnelle et organisationnelle dans tous les domaines couverts par le futur Plan d'Action;
- iii) Soutenir les évaluations socio-économiques dans le développement des plans et stratégies de transport, y compris par des initiatives pertinentes dans le domaine de la recherche;
- iv) Accorder une attention particulière aux droits des passagers, à la protection de l'environnement ainsi qu'à l'inter-modalité;
- v) Promouvoir le développement de solutions innovantes pertinentes notamment à travers la poursuite de la coopération sur GNSS (Système Global de Navigation par Satellite);
- vi) Encourager la ratification des Conventions internationales en matière de transport ainsi que leur pleine application, et renforcer la coopération Euro-Méditerranéenne dans les enceintes internationales pertinentes.

Annexe 3: Liste des acronymes et des abréviations

| | |
|----------------------------------|---|
| ADR | Accord européen relatif au transport international des marchandises dangereuses |
| AEFMP | Algérie, Espagne, France, Maroc, Portugal |
| AESA | Agence Européenne pour la Sécurité Aérienne |
| AESM | Agence Européenne pour la Sécurité Maritime |
| AETR | Accord européen relatif au travail des équipages des véhicules effectuant des transports internationaux par route |
| ATP | L'accord relatif aux transports internationaux de denrées périssables |
| BEI | Banque Européenne d'Investissement |
| BERD | Banque Européenne pour la Reconstruction et le Développement |
| BWM | La gestion des eaux de ballast |
| CE | Commission Européenne |
| CEE-ONU | Commission économique de Nations unie pour l'Europe |
| CETMO | Centre d'Études des Transports pour la Méditerranée Occidentale |
| CIT | Comité international des transports ferroviaires |
| CleanSeaNet | Le Service Européenne de Détection Satellite des Nappes d'Hydrocarbures et de Navires |
| COTIF | Convention relative aux transports internationaux ferroviaires |
| EACEM | Espace Aérien Commun Euro-Méditerranéen |
| ECCAIRS | Centre de Coordination européenne des systèmes d'information sur les accidents et les incidents |
| EDI | Echange de Données Informatisées |
| EGNOS | Système Européen de complément à la navigation géostationnaire |
| ESCWA | Commission Economique et Sociale des Nations Unies pour l'Asie Occidentale |
| FAL | Convention visant à faciliter le trafic maritime international |
| FIV | Facilité d'Investissement pour le Voisinage |
| GNL | Gaz Naturel Liquéfié |
| GNSS | Système Global de Navigation par Satellite |
| GTMO | Groupe des ministres des transports de la Méditerranée occidentale |
| IEV | Instrument Européen de Voisinage |
| IFI | Institutions Financières Internationales |
| ISPS | Code International pour la sûreté des navires et des installations portuaires |
| MARPOL | Convention Internationale pour la prévention de la pollution par les navires |
| MIE | Mécanisme pour l'interconnexion en Europe |
| OACI | Organisation de l'Aviation Civile Internationale |
| OIT | Organisation Internationale du Travail |
| OMI | Organisation Maritime Internationale |
| OMS | Organisation Mondiale de la Santé |
| OTIF | Organisation intergouvernementale pour les transports internationaux ferroviaires |
| PART | Plan d'Action Régional de Transport |
| Partenaires Méditerranéens -PART | Algérie, Egypte, Israël, Jordanie, Liban, Libye, Maroc, Palestine, Syrie et Tunisie |
| PEV | Politique Européenne de Voisinage |
| RIMS | Stations de surveillance (Ranging and Integrating monitoring stations) |
| RTM-T | Réseau Trans-Méditerranéen pour le Transport |
| RTE-T | Réseau Trans-Européen de Transport |
| SAT-AIS | Satellite européen-système automatique d'identification |
| SOLAS | Convention internationale pour la sauvegarde de la vie humaine en mer |
| SOM | Réunion des Hauts Fonctionnaires |
| Convention STCW | Convention internationale sur les normes de formation des gens de mer |
| STI | Systèmes de transport intelligents |
| TAIEX | Assistance Technique et Exchange d'Information |
| UE | Union Européenne |
| UIC | Union Internationale des Chemins de Fer |
| UMA | Union du Maghreb Arabe |
| UpM | Union pour la Méditerranée |
| Convention TIR | La convention douanière relative au transport international de marchandises sous le couvert de carnets TIR |
| VTMIS | Système d'Information et de Gestion du Trafic des Navires |
| VTS | Services de Trafic de Navires |
| WB | La Banque Mondiale |