



Union Européenne

europa.eu



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



Le Royaume
Hachémite de Jordanie

PLAN D'ACTION REGIONAL TRANSPORT POUR LA REGION MEDITERRANEENNE (PART 2014-2020)

RAPPORT D'EVALUATION

Approuvé lors de la 2^e Conférence Ministérielle de l'UpM sur les Transports le 9 février 2023

Le présent document évalue les réalisations du PART 2014-2020, pour les différents secteurs (maritime, terrestres, aérien et logistique) ainsi que pour le réseau d'infrastructures.

Ce rapport d'évaluation a été revu et validé par les pays du voisinage du Sud, suite aux consultations menées en 2019, 2020 et 2021. Il a été préparé par une équipe d'experts dans le cadre du projet EuroMed Transport Support Project avec le soutien du Secrétariat et de la Co-Présidence de l'UpM.

Certains résultats sont mis en évidence comme «principales réalisations et succès régionaux» pour démontrer la valeur ajoutée de la coopération régionale en complément à la coopération bilatérale pour notamment renforcer l'intégration régionale, promouvoir et harmoniser les normes de transport, adhérer aux accords et conventions internationales et assurer la convergence avec les accords et règlements européens, mettre en place un réseau intermodal régional et parler d'une seule voix dans les réunions et forums internationaux pour soutenir les défis globaux communs.

Pour le PART 2021-2027, le présent rapport d'évaluation, y compris les propositions d'orientations prioritaires indiquées dans la partie IV devront servir de base à la définition d'actions concrètes renforcées pour un transport propre, durable et connecté et tenant compte de la réalité et des enseignements résultant de la pandémie mondiale du covid-19.

Table de matières

Liste des acronymes et des abréviations	3
I - Contexte	6
II - Résumé	8
III - Rapport de synthèse et principales réalisations et succès régionaux	11
IV – Recommandations pour le PART 2021-2027	22
V – Rapport d’évaluation détaillé	27
V.1. Actions de transport maritime.....	27
V.2. Actions de transport terrestre (routier, ferroviaire et urbain)	62
V.3. Actions de transport aérien	105
V.4. Actions « réseau euro-méditerranéen de transport multimodal intégré »	128
VI – Indicateurs de performance	144
VII – Annexes	157
Annexe 1 : Déclaration Ministérielle (Conférence des ministres responsables dans transports de l’Union pour la Méditerranée – Bruxelles le 14 novembre 2013)	157
Annexe 2 : Orientations prioritaires pour le plan d’action régional de transport pour la région méditerranéenne (PART 2014-2020).....	160
Annexe 3 : Note explicative sur le processus de validation des cartes/plans du Réseau Trans-Méditerranéen de Transport (RTM-T) - Novembre 2019	163
Annexe 4 : Projets EuroMed Transport et autres projets d’assistance technique (soutien de l’UE pour le secteur)	167
Annexe 5 : Liste des documents ayant servi de référence pour l’évaluation du PART.....	170

Liste des acronymes et des abréviations

Accord de l'ONU de 1958	Accord du 20 mars 1958 concernant l'adoption de règlements techniques harmonisés de l'ONU applicables aux véhicules à roues et aux équipements et pièces susceptibles d'être montés ou utilisés sur les véhicules à roues et les conditions de reconnaissance réciproque des homologations délivrées conformément à ces règlements
Accord de l'ONU de 1997	Accord du 13 novembre 1997 concernant l'adoption de conditions uniformes applicables au contrôle technique périodique des véhicules à roues et la reconnaissance réciproque des contrôles
ADR	Accord européen relatif au transport international des marchandises dangereuses par route
AESA	Agence de l'Union 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
AFD	Agence Française de Développement
AT	Assistance technique
ATP	Accord relatif aux transports internationaux de denrées périssables
Audit IMSAS	Audit des Etats membres de l'OMI (IMO M ember S tate A udit S cheme)
BEI	Banque Européenne d'Investissement
BERD	Banque Européenne de Reconstruction et de Développement
CEE/ONU	Commission économique de Nations Unies pour l'Europe
CETMO	Centre d'Études des Transports pour la Méditerranée Occidentale
CIM	Règles uniformes concernant le contrat de transport international ferroviaire des marchandises (Appendice B de la convention COTIF)
CIT	Comité international des transports ferroviaires
CleanSeaNet	Le Service Européen de Détection Satellite des Nappes d'Hydrocarbures et de Navires
CNUCED	Conférence des Nations Unies sur le Commerce et le Développement
Code IMDG	Code de transport maritime des marchandises dangereuses
Code ISPS	Code International pour la sûreté des navires et des installations portuaires
Convention AFS	Convention sur le contrôle des systèmes antisalissure nuisibles sur les navires (Anti Fouling System)
Convention BWM	Convention internationale sur le contrôle des eaux de ballast et sédiments de navires (Ballast Water Management)
Convention CLC	Convention internationale sur la responsabilité civile pour des dommages dus à la pollution par des hydrocarbures (International Convention on Civil Liability for oil pollution Damage)
Convention COTIF	Convention relative aux transports internationaux ferroviaires
Convention d'harmonisation	Convention internationale sur l'harmonisation des contrôles des marchandises aux frontières
Convention FAL	Convention sur la Facilitation du Trafic Maritime International
Convention FIPOL/IOPC Fund	Fonds Internationaux d'indemnisation pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures (I nternational O il P ollution C ompensation F und)
Convention MARPOL	Convention Internationale pour la prévention de la pollution par les navires
Convention MLC	Convention de travail maritime (M aritime L abour C onvention)

Convention SAR	Convention internationale sur la recherche et le sauvetage maritime
Convention SOLAS	Convention internationale pour la sauvegarde de la vie humaine en mer
Convention STCW	Convention internationale sur les normes de formation des gens de mer, de délivrance de Brevets et de veille (convention on Standards of Training, Certification and Watchkeeping of seafarers)
Convention TIR	La convention douanière de 1975 relative au transport international de marchandises sous couvert de carnets TIR
Conventions de Vienne de 1968	Convention de Vienne du 8/11/1968 relative à la circulation routière, Convention de Vienne du 8/11/1968 relative à la signalisation routière
DG INTPA(Ex DG DEVCO)	Direction Générale de partenariats internationaux
DG MOVE	Direction générale de la mobilité et des transports
DG NEAR	Direction générale du voisinage et des négociations d'élargissement
EASP	Projet EuroMed de sécurité aérienne
ECOSOC	Conseil Economique et Social des Nations Unies
EDI	Echange de Données Informatisées
EGNOS	Système Européen de complément à la navigation géostationnaire (European Geostationary Navigation Overlay Service)
ERA	Agence de l'Union européenne pour les chemins de fer
ESCWA	Commission Economique et Sociale des Nations Unies pour l'Asie Occidentale
ETF	Forum euro-méditerranéen des transports
EuroMed TSP	EuroMed transport support project
EuroMed RRU	Projet EuroMed (Rail, Route, Transport urbain)
EUMEDRail	Projet EuroMed de Transport ferroviaire, pris en charge par l'ERA
FEMIP	Facilité Euro-Méditerranéenne d'Investissement et de Partenariat
FIV	Facilité d'investissement pour le voisinage
GIZ	Agence allemande de coopération internationale
GNSS	Système Global de Navigation par Satellite (Global Navigation Satellite System)
GTMO	Groupe des ministres des transports de la méditerranée occidentale (5+5)
IFIs	Institutions Financières Internationales
IRU	Union internationale des transports routiers
ITC	Comité des transports intérieurs
ITF-OCDE	Forum international des transports
KE	Expert principal
NKE	Expert non principal
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
OMD	Organisation Mondiale des Douanes
Pays du voisinage du sud	Algérie, Egypte, Israël, Jordanie, Liban, Libye ¹ , Maroc, Palestine, Syrie ² , Tunisie

¹ La Libye a le statut d'observateur auprès de l'UpM

² La coopération avec la Syrie est suspendue depuis 2011, la Syrie est suspendue de l'UpM depuis 2011

RID	Règlement concernant le transport international ferroviaire des marchandises dangereuses
RTM-T	Réseau Trans-méditerranéen de Transport
RTE-T	Réseau Trans-européen de Transport
STI	Systèmes de transport intelligent
TIC	Technologie de l'information et de la communication
UE	Union Européenne
UIC	Union internationale des chemins de fer
UITP	Union internationale des transports routiers
UMA	Union du Maghreb Arabe
UpM	Union pour la Méditerranée
B.M.	Banque Mondiale

I - Contexte

L'objectif de la coopération euro-méditerranéenne, tel que annoncé par la déclaration de Barcelone en novembre 1995 et confirmé par la création de l'Union pour la Méditerranée (UpM) suite au sommet de Paris en juillet 2008, est d'établir un partenariat global et solidaire et de faire de l'espace méditerranéen un espace de paix, de stabilité et de prospérité et ce, à travers un dialogue politique renforcé et régulier, une coopération économique et financière et une valorisation des dimensions sociale, culturelle et humaine.

Le secteur du transport joue un rôle de premier plan pour aboutir ce partenariat et cette intégration. A cet effet, un dialogue régulier et intensif a été établi à travers le Forum euro-méditerranéen des transports et ses groupes de travail pour proposer la planification et la mise en œuvre d'un système de transport efficace et intégré pouvant contribuer au développement de la coopération dans la région. Un premier document a été élaboré par le Forum, il s'agit du livre bleu qui décrit la stratégie du Forum pour le développement d'un système de transport intégré (Novembre 2005). En outre, les pays méditerranéens ont participé au Groupe de Haut niveau (GHN) sur l'extension des principaux axes trans-européens aux régions voisines (Novembre 2005). Une conférence à haut niveau s'est tenue à Lisbonne en 2007 sur l'extension des grands axes transeuropéens de transport à la région méditerranéenne.

La première Conférence ministérielle euro-méditerranéenne sur le transport, tenue à Marrakech en 2005, a approuvé ce travail et a demandé au Forum d'élaborer un plan d'action régional transport (PART) qui indique les priorités à court et moyen terme pour faire progresser les recommandations du livre bleu et le rapport du groupe de haut niveau.

Le Plan d'action régional de transport 2007-2013 pour la région méditerranéenne, préparé par le Forum euro-méditerranéen des transports (ETF), comportait 34 actions et s'articulait autour de deux piliers : la convergence réglementaire et la planification et mise en œuvre d'un réseau d'infrastructures intégré.

Après le lancement de l'Union pour la Méditerranée (UpM) en 2008 et dans la continuité du partenariat EuroMed, la première Conférence de « l'Union pour la Méditerranée », et la deuxième dans le cadre du processus de Barcelone, s'est tenue le 14 novembre 2013 à Bruxelles avec la participation de pays de l'UpM. Cette conférence a permis de réaffirmer la nécessité d'un système de transport sûr, sécurisé, durable et efficace reposant sur l'harmonisation des normes de transport et sur un réseau régional de transport multimodal et intégré. Dans le cadre de cette stratégie transport, elle a permis de faire le suivi des progrès réalisés dans la coopération euro-méditerranéenne dans le secteur transport et en particulier l'évaluation de la mise en œuvre du PART 2007-2013, l'adoption des orientations prioritaires du PART 2014-2020 et l'approbation du principe de développer le Réseau Trans-Méditerranéen de Transport et sa connexion avec le Réseau Trans-Européen de Transport (RTE-T).

La déclaration ministérielle de cette conférence (annexe 1), le rapport d'évaluation du PART 2007-2013 et les orientations prioritaires approuvés par la conférence (annexe 2) ont servi de base pour la préparation du PART 2014-2020.

Deux actions de suivi ont été menées après la conférence ministérielle de 2013. La première action a consisté en l'organisation d'une Conférence de haut niveau sur le financement du futur Réseau trans-méditerranéen de transport et s'est tenue en Italie (Ports de Rome/Civitavecchia - 2014), visant à réunir pays partenaires euro-méditerranéens, principales institutions financières européennes et internationales, mais aussi donateurs et entreprises privées, dans le but de mobiliser de manière coordonnée un financement destiné à soutenir la mise en œuvre du Réseau trans-méditerranéen de transport (RTM-T), à connecter au réseau trans-européen de transport (RTE-T). La seconde action a consisté en l'adoption du Plan d'action régional de transport (PART 2014-2020) par le Forum EuroMed Transport.

Le PART 2014-2020 a pour objectif de guider les pays du voisinage du Sud dans leurs réformes réglementaires au niveau régional mais également national. Ainsi la coordination et la complémentarité entre l'aide bilatérale et régionale de l'UE ont été renforcées à travers les instruments mobilisés (programmes régionaux EuroMed, TAIEX, jumelages...). Ce PART comporte 23 actions déclinées sur la base des orientations prioritaires identifiées dans les domaines du transport maritime, terrestre (routier, ferroviaire et urbain), et aérien ainsi que pour le Réseau trans-méditerranéen de transport multimodal intégré.

Le suivi de la mise en œuvre du PART a été assuré au départ par le Forum (ETF) et ses trois groupes de travail, puis par la plateforme actuelle de l'UpM sur la connectivité des transports. Cette plateforme a été adoptée suite à la réunion Ad hoc des Hauts Fonctionnaires de l'UpM sur les transports, tenue à Barcelone le 30 janvier 2018 et composée de quatre groupes de travail : Transport terrestre, transport maritime, aviation civile et logistique.

Pour la mise en œuvre du PART, les pays du voisinage du Sud ont bénéficié de l'appui des projets EuroMed gérés par les agences européennes de transport (AESA, AESM et ERA) dans le domaine de l'aviation, du maritime et du ferroviaire. Les projets EuroMed RRU puis EuroMed TSP ont pris en charge la composante transport terrestre. Le projet EuroMed GNSS a pris en charge l'extension du signal du système européen de complément à la navigation géostationnaire (EGNOS) pour la couverture de l'espace aérien des pays du voisinage du Sud. La liste des projets de coopération EuroMed pour les différents modes de transport, achevés durant la période du PART ainsi que les projets en cours figure en annexe (annexe 4).

II - Résumé

Dans le cadre du partenariat euro-méditerranéen et ses objectifs de faire de la région un espace de paix, de stabilité et de prospérité partagée, le plan d'action régional de transport pour la région méditerranéenne (PART 2014-2020), poursuit les objectifs du PART 2007-2013, qui consistent à doter la région d'un système de transport efficace et intégré et faciliter les déplacements des personnes et les échanges commerciaux dans la région. L'évaluation de la mise en œuvre du PART 2014-2020 a permis de relever des progrès et de résultats tangibles. Ces résultats concernent notamment l'achèvement des discussions techniques sur la carte du futur réseau trans-méditerranéen (RTM-T). Ils concernent également les réformes engagées au niveau des différents secteurs, l'adhésion aux principaux accords et conventions internationales et l'avancement dans l'harmonisations des législations nationales avec les dispositions internationales et européennes. Une attention particulière a été accordée aux domaines de la sécurité, de la sûreté et de la protection de l'environnement.

L'avancement concret dans la mise en œuvre du PART est le résultat d'un engagement sur des priorités communes et du dialogue technique entre les partenaires et ce, malgré les situations nationales et régionales parfois difficiles, suivies des répercussions de la pandémie COVID19, en 2020. La structure de dialogue établie dans le cadre du processus de Barcelone et poursuivie par l'Union pour la méditerranée et le soutien des agences européennes (AESA, AESM, ERA) ainsi que les projets de coopération EuroMed et les autres instruments de l'Union européenne ont été d'un grand apport pour l'obtention de résultats concrets.

Le plan d'action régional de transport pour la région méditerranéenne, PART 2014-2020, comporte 23 actions et cinq chapitres : Principes généraux, Transport maritime, transport terrestre, transport aérien, réseau et logistique.

Dans le secteur du transport maritime, l'adhésion aux accords internationaux avec le respect de leurs dispositions a constitué une priorité pour tous les pays du voisinage du Sud. En termes d'efficacité portuaire, certains pays ont enregistré des progrès significatifs dans certains indices internationaux à l'instar de l'indice de connectivité pour le transport maritime de la CNUCED³ et l'indice de facilité de faire des affaires de la Banque Mondiale (Doing Business).

Avec le soutien des projets SAFEMED, les pays partenaires ont œuvré pour la mise en place de systèmes de surveillance et des équipements de sécurité modernes, en développant et intégrant les systèmes d'identification automatique (AIS) et VTS/VTMIS⁴. Des services et des outils ont été fournis dans le domaine de la sûreté et de la sécurité, tels que l'accès au centre des connaissances maritimes (MAKCs) à tous les bénéficiaires, l'accès à Rulecheck, un outil de soutien pour les autorités des PSC et devenu désormais également un référentiel de la législation maritime (UE, OMI, OIT) pour tout le personnel des bénéficiaires et le partage d'informations T-AIS. L'accès à CleanSeaNet⁵ et la fourniture d'informations sur SAT-AIS⁶ a permis de fournir des services et des outils à quatre pays (Jordanie,

³ La Conférence des Nations unies sur le commerce et le développement.

⁴ VTS : Services de Trafic de Navires (Vessel Traffic Services)/VTMIS: Système d'Information et de Gestion du Trafic des Navires (Vessel Traffic Monitoring and Information System).

⁵ CleanSeaNet : Le Service Européen de Détection Satellite des Nappes d'Hydrocarbures et de Navires.

⁶ SAT-AIS : Satellite européen-système automatique de détection.

Libye, Maroc et Tunisie) pour détecter et sanctionner le dégazage sauvage. Des équipements de dépollution ont été également fournis.

Concernant les autoroutes de la mer, le nombre total de lignes maritimes exploitées selon ce concept est passé de 8 en 2013 à 13 en 2020, soit 5 nouvelles lignes.

Dans le domaine des transports terrestres, des efforts ont été déployés en matière d'adhésion et de mise en œuvre des principaux accords de l'ONU et des modifications importantes ont été introduites ou sont en cours d'introduction au niveau des réglementations nationales. Les projets de coopération EuroMed, en particulier EuroMed TSP, ont assisté les pays notamment en matière d'adhésions aux accords, de déploiement de systèmes de transport intelligents (STI) et de sécurité routière. Concernant le déploiement de STI, un « plan stratégique STI » EuroMed a été élaboré avec une « architecture STI préliminaire ». En outre, l'ouverture, de l'accord AETR⁷ à cinq pays (le 5 juillet 2016 pour l'Algérie, la Jordanie, le Maroc et la Tunisie et le 8 janvier 2020 pour le Liban), est considérée comme l'un des principaux résultats durables. Les efforts en vue de l'ouverture de l'AETR à un sixième pays (Egypte) sont en cours. En matière de sécurité routière, la plupart des pays ont avancé dans la mise en place d'une structure chef de file pour la sécurité routière, ont fixé des objectifs en la matière et ont procédé à des modifications au niveau de la réglementation. En outre, le diagnostic réalisé sur la performance en matière de collecte et de traitement des données a permis de dégager les divergences des statistiques nationales sur la mortalité routière de celles de l'OMS. Une feuille de route sur la voie à suivre a été adoptée. Un document sur la compréhension et le rapprochement des différences entre les données des pays et les estimations de l'OMS a été finalisé et mis à disposition des pays.

Deux pays (le Maroc et la Tunisie) ont développé des politiques nationales de mobilité urbaine. Les réalisations se sont également concentrées sur les plans de mobilité urbaine durable et la mise en place d'autorités organisatrices des transports. En effet, 26 villes ont développé ou initié l'élaboration de plans de mobilité urbaine durable ou de schémas directeurs de transport, dont 14 sur la période 2014-2020.

Dans le domaine de la sécurité et interopérabilité ferroviaire, la plupart des pays ont bénéficié d'un soutien pour la réforme de la réglementation, l'alignement progressif sur la législation européenne et internationale. Une priorité a été accordée, par le projet EUMedRail, aux systèmes de gestion de la sécurité et la plupart des pays ont avancé dans la mise en place des autorités nationales de sécurité (ANS) et des organes indépendants chargés des enquêtes sur les accidents ferroviaires.

Au niveau du transport aérien, trois accords Euro-méditerranéens d'aviation (Israël, Jordanie et Maroc) sont déjà entrés en vigueur et un quatrième accord a été finalisé (Tunisie). Tous les pays avancent dans la réforme de la législation et la convergence réglementaire ce qui permettrait l'ouverture du marché par la libéralisation et la suppression des entraves à la concurrence et favorise le développement de l'espace aérien commun euro-méditerranéen (EACEM). Une attention particulière a été accordée à la sécurité, à travers les différents projets (« EuroMed Aviation I et II », MASC⁸ et EASP⁹, dans l'objectif d'accélérer la mise en œuvre de systèmes de gestion de la sécurité, favoriser l'harmonisation des normes de sécurité avec celles de l'UE, se conformer aux normes et

⁷ AETR : Accord européen relatif au travail des équipages des véhicules effectuant des transports internationaux par route.

⁸ MASC : Cellule méditerranéenne de la sécurité aérienne- Méditerranéen Aviation Safety Cell.

⁹ EASP : Projet Euromed de sécurité aérienne.

pratiques recommandées de l'Organisation Internationale de l'Aviation Civile (OACI) et de mettre en œuvre une feuille de route adaptée à l'EACEM.

En matière de sûreté aérienne, les pays ont progressé dans la mise en œuvre de procédures de sûreté renforcées, en particulier dans le domaine de l'inspection/filtrage des passagers et des bagages. En outre, les pays ont commencé à introduire les aspects environnementaux au niveau de la convergence de leurs réglementations avec les règlements de l'UE.

L'initiative AEFMP (Algérie, Espagne, France, Maroc et Portugal) a mis en place une coopération entre ces pays afin de supprimer ou éliminer les frontières nationales et d'organiser l'espace aérien de point de vue régional. L'AEFMP a permis de renforcer les capacités, d'améliorer la rentabilité, la sécurité et les performances environnementales. En outre, deux pays parmi les pays du voisinage du Sud (Egypte, Tunisie) ont participé au FAB Blue Med en tant que partenaires associés, et deux pays (Jordanie, Liban) avec le statut d'observateur. D'un autre côté, les deux programmes, EuroMed GNSS¹⁰ I et II, ont permis de confirmer la possibilité de l'introduction et l'exploitation progressive du GNSS dans la région. Les résultats obtenus sont significatifs, tels que les huit procédures GNSS et les évaluations de la sécurité pertinentes publiées dans quatre pays (Algérie, Israël, Liban et Tunisie). Les pays ont manifesté leur intérêt pour passage aux prochaines étapes.

Pour le futur réseau transméditerranéen de transport, un projet de carte indicative du RTM-T, accompagnée d'une base de données régionale et d'un ensemble de localisations géographiques pour la région méditerranéenne a pu être obtenu grâce à l'engagement, au dialogue et aux efforts constants déployés par les pays, ce qui confirme une volonté commune de connecter les réseaux de transport. En outre, une conférence a eu lieu en décembre 2014 en Italie (ports de Rome/Civitavecchia) qui a associé tous les partenaires financiers potentiels. Elle a constitué une première étape dans le processus d'identification d'actions concrètes pour le financement des projets. En outre, le Secrétariat de l'UpM a mis en place un Comité des Projets de Transport (UpM-IFIs) pour suivre l'avancement de la mise en œuvre des principaux projets régionaux d'infrastructures de transport, situés sur le RTM-T et labellisés par l'Union pour la Méditerranée. Les instruments, de l'Union Européenne et la Banque Européenne d'Investissements (BEI), disponibles au cours de la période 2014-2020, sont le programme de conseils pour les transports (SNAP-T), mis en place en janvier 2014 pour une durée de trois ans, le mécanisme pour l'interconnexion en Europe (MIE), la Facilité/Plateforme d'investissement dans le cadre de la politique de voisinage (FIV/P) et Le plan d'investissement extérieur (PIE).

Concernant le développement de la logistique, la mise en place de plateformes logistiques avance à différemment selon les pays. Le projet LOGISMED TA¹¹, une composante de l'initiative LOGISMED¹², a formé plus de 800 personnes aux métiers de la logistique. Il a aussi permis de favoriser le développement d'associations, promouvoir les normes logistiques européennes et lancer les bases d'un niveau plus élevé de certification de l'association Européenne de logistique ELA. Par ailleurs, le « Guide pour la conception et la mise en œuvre des plateformes logistiques », élaboré par CETMO, est désormais une référence qui pourra être utilisée à l'avenir.

¹⁰ GNSS : Système Global de Navigation par Satellite (Global Navigation Satellite System).

¹¹ LOGISMED Training Activities, programme de formation financée par l'UE et mis en œuvre par la BEI.

¹² LOGISMED : initiative de la BEI pour développer le secteur de la logistique dans les pays partenaires méditerranéens.

III - Rapport de synthèse et principales réalisations et succès régionaux

Le plan d'action régional de transport pour la région méditerranéenne (PART 2014-2020) poursuit les objectifs de la coopération dans la région dans le secteur du transport pour aboutir un réseau de transport multimodal et intégré qui favorise la croissance et l'intégration. La mise en œuvre de ce plan d'action qui, s'inscrit dans la continuité du Plan d'action 2007-2013, a permis de réaliser des progrès techniques et des succès régionaux pour la plupart des actions. Ces progrès concernent les résultats encourageant des discussions techniques sur la carte du futur réseau transméditerranéen (RTM-T). Les progrès ont porté également sur des réformes engagées au niveau des différents modes de transport, l'adhésion aux principaux accords et conventions dans les domaines du transport routier, ferroviaire, maritime et aérien et l'avancement dans l'harmonisation des législations nationales avec les dispositions internationales et les règlements européens. Des actions concrètes dans les domaines de la sécurité, la sûreté et la protection de l'environnement ont été mises en œuvre. Parmi les réalisations importantes dans la mise en œuvre du PART, on peut citer le projet de carte indicative du RTM-T, l'accès au service CleanSeaNet, l'exploitation de cinq nouvelles lignes maritimes selon le concept des autoroutes de la mer, l'élaboration d'un « plan stratégique des STI » EuroMed et une « architecture STI préliminaire », l'ouverture de l'accord AETR aux pays méditerranéens du voisinage du sud et le projet LOGISMED TA.

L'engagement de l'expertise nationale sur des priorités communes, le dialogue technique entre tous les partenaires ont permis d'aboutir à ces progrès dans la mise en œuvre du PART. Le dialogue établi dans le cadre du processus de Barcelone et poursuivie par l'Union pour la méditerranée d'un côté et le soutien des projets de coopération EuroMed pour tous les modes de transport et la logistique avec l'appui des agences européennes (AESAs, AESM, ERA) ainsi que les autres instruments de l'Union européenne ont également grandement aidé à l'obtention de résultats tangibles.

Principales réalisations et succès régionaux dans la mise en œuvre du PART 2014-2020

La volonté partagée et la mise en œuvre d'activités correspondant aux besoins des pays, le soutien aux projets de coopération et le suivi par la plateforme de dialogue ont permis de progresser dans la mise en œuvre du PARTI et de renforcer la dynamiques régionale.

Les actions de transport maritime (Actions n°1 à 7) portent sur l'amélioration de l'efficacité des ports, les autoroutes de la mer, la sécurité, sûreté, protection de l'environnement, la formation et les droits des passagers.

La plupart des pays du voisinage du Sud ont entrepris des actions pour améliorer l'efficacité des ports. Ces actions ont porté sur la modernisation et l'adaptation des infrastructures, la simplification des procédures, le renforcement de la participation du secteur privé à travers des concessions et la mise

en place de systèmes portuaires communautaires (PCS¹³). Ces actions et mesures ont contribué à l'amélioration des performances et de l'efficacité des ports. Pour certains pays, l'amélioration de l'efficacité des ports a été confirmée par l'amélioration de leur classement dans certains indices internationaux de connectivité, tels que l'indice de connectivité pour le transport maritime de la CNUCED et l'indice de facilité de faire des affaires de la Banque mondiale. Ce fut notamment le cas suite à la mise en place d'un guichet unique et à la simplification des procédures, en particulier les procédures douanières et l'échange de données informatisé (EDI).

En matière de sécurité, sûreté et protection de l'environnement, la plupart des pays ont engagé la réorganisation de l'administration maritime avec le respect de leurs obligations au titre des conventions internationales adéquates, y compris les conventions SOLAS¹⁴, MARPOL¹⁵ et CLC¹⁶. Des efforts ont été consentis pour le développement de systèmes de surveillance régionaux et nationaux et d'équipements de sécurité modernes, le développement de systèmes de communication et de coordination régionaux ainsi que le développement et l'intégration de systèmes AIS et VTS/VTMIS pour la mise en œuvre réussie des autoroutes de la mer. Des services et des outils dans les domaines de la sécurité et de la sûreté ont été fournis ainsi que le partage d'informations T-AIS. Les pays du voisinage du Sud ont veillé à l'amélioration de la mise en œuvre des exigences des conventions internationales et se conforment progressivement aux normes européennes. Des actions de formation ciblées, par l'intermédiaire de SAFEMED, ont été réalisées notamment la formation au code ISPS¹⁷, la sécurité des installations portuaires, le suivi des audits. etc.

En matière de formation, la plupart des pays disposent d'instituts de formation et de certification des gens de mer et une majorité d'entre eux ont ratifié la convention STCW¹⁸. Ils ont bénéficié de plusieurs actions de formation notamment au code international de gestion de la sécurité (code ISM), la mise en œuvre de la convention du travail maritime (MLC) et une assistance relative à la convention STCW.

Concernant la mise en place de **législations nationales sur les droits de passagers** dans le transport maritime, il n'y a pas eu d'avancement concret excepté trois pays qui ont ratifié la convention d'Athènes¹⁹, tandis que deux autres pays travaillent actuellement sur les dispositions relatives aux droits des passagers.

Les activités des différentes initiatives de coopération régionale, à l'instar des projets SAFEMED et MEDAMOS et EuroMed ont contribué à la mise en œuvre cohérente, efficace et uniforme des conventions internationales dans les domaines de la sécurité maritime, de la sûreté et de la prévention et lutte contre la pollution ainsi que le renforcement des capacités. En outre, des services et des outils ont été fournis dans le domaine de la sécurité et de la sûreté, à l'instar de l'accès à RuleCheck et au Centre des connaissances maritimes à tous les bénéficiaires, ainsi que le partage des informations T-AIS et la fourniture d'informations SAT-AIS entre trois pays (Jordanie, Maroc et Tunisie, qui sur la base de réciprocité, peuvent désormais partager leurs informations T-AIS avec les États membres de l'UE

¹³ PCS : Port Community System.

¹⁴ Convention SOLAS : Convention internationale pour la sauvegarde de la vie humaine en mer.

¹⁵ Convention MARPOL : Convention Internationale pour la prévention de la pollution par les navires.

¹⁶ Convention CLC : Convention internationale sur la responsabilité civile pour des dommages dus à la pollution par des hydrocarbures (International Convention on Civil Liability for oil pollution Damage).

¹⁷ Code ISPS : Code International pour la sûreté des navires et des installations portuaires.

¹⁸ Convention STCW : Convention internationale sur les normes de formation des gens de mer, de délivrance de Brevets et de veille (convention on Standards of Training, Certification and Watchkeeping of seafarers).

¹⁹ Convention internationale d'Athènes relative au transport par mer des passagers et de leurs bagages /1974.

participant à MARES, le serveur régional SSN pour la Méditerranée. En outre quatre pays (Jordanie, Lybie, Maroc et Tunisie) disposent des informations CleanSeaNet et aux informations SAT-AIS pour la détection et possible sanction des déversements d'hydrocarbures dans les eaux relevant de leur juridiction. Ce projet a permis également le renforcement de capacités en matière de sûreté par des formations au code ISPS et à la sûreté des installations portuaires.

La poursuite des efforts relatifs aux autoroutes de la mer a abouti à l'exploitation de cinq nouvelles lignes maritimes selon ce concept, portant le nombre total de lignes concernées à 13. L'exploitation de ces lignes a contribué à la mise à niveau de l'infrastructure maritime, sa connexion avec l'arrière-pays, l'évolution vers les pratiques électroniques et l'échange de données informatisé, l'intégration des routes de transport maritime dans les chaînes d'approvisionnement. La gestion du trafic, la sécurité maritime et la logistique se sont considérablement améliorées après l'adoption du concept des autoroutes de la mer. La mise en œuvre d'autres lignes selon ce concept est recommandée.

En termes de difficultés et problèmes rencontrés et malgré les progrès réalisés dans l'amélioration de l'efficacité des ports, on constate un développement modeste dans l'adaptation des infrastructures portuaires dû à des contraintes financières et des difficultés pour l'attribution des concessions et le montage de projets en PPP. Les autres difficultés concernent la mise en œuvre de certaines réformes, en particulier la séparation des fonctions réglementaires et opérationnelles et la libéralisation des services. L'automatisation et la simplification des procédures par le développement de l'EDI et la mise en place de guichets uniques et de PCS progressent lentement dans certains pays

Dans le domaine de la sécurité, la sûreté et la protection de l'environnement, et malgré les progrès accomplis dans l'adhésion et la mise en œuvre des conventions internationales pour la plupart des pays, certaines difficultés ont été relevées. Elles concernent notamment l'échange d'informations entre les pays du Sud qui reste limité, la non-généralisation de la couverture VTS sur l'ensemble des côtes nationales et eaux territoriales et la non-utilisation des outils fournis par la réglementation et le CleanSeaNet. Il y a également peu de progrès technologique dans la gestion de l'environnement et une gestion des déchets inadéquate pour certains pays

En matière de formation, l'écart entre l'offre et la demande de gens de mer rend difficile le recrutement surtout que la plupart des pays n'ont pas de flottes nationales ou disposent d'un nombre très limité de navires.

Transport maritime

Principales réalisations et succès régionaux

1- Efficacité portuaire : L'amélioration de l'efficacité portuaire s'est confirmée pour certains pays par des progrès significatifs dans certains indices internationaux à l'instar de l'indice de connectivité pour le transport maritime (LSIC) de la CNUCED et l'indice de facilité de faire des affaires de la Banque Mondiale (Doing Business).

2- Sécurité maritime : Les pays partenaires méditerranéens ont œuvré pour la mise en place de systèmes de surveillance et des équipements de sécurité modernes, développant et intégrant les systèmes AIS et VTS/VTMIS. Des services et des outils ont été fournis dans le domaine de la sûreté et de la sécurité, tels que l'accès au centre de connaissances maritimes (MaKCs) à tous les

bénéficiaires, l'accès à RuleCheck ainsi que le partage d'informations T-AIS et la fourniture d'informations sur Sat-AIS à quatre pays (la Jordanie, la Lybie, le Maroc et la Tunisie).

3- La sûreté maritime : Les pays du voisinage du Sud ont œuvré pour l'amélioration de la mise en œuvre des exigences en matière de sûreté maritime de la convention SOLAS et ont également veillé à se conformer progressivement aux normes de l'UE. Une priorité a été accordée à la formation sur le code ISPS et également à la sûreté des installations portuaires.

4- Environnement marin : Des équipements de dépollution ont été fournis à quatre pays (la Jordanie, la Lybie, le Maroc et la Tunisie) bénéficient et disposent des informations « CleanSeaNet » et « SAT-AIS » pour une détection anticipée des déversements d'hydrocarbures dans les eaux relevant de leur juridiction et pour faciliter l'identification d'éventuels pollueurs.

5- Formation et certification des gens de mer : Des actions de formation sur la gestion internationale de la sécurité, la mise en œuvre de la convention du travail maritime (MLC), ainsi que sur la recherche et le sauvetage ont été menées au profit des pays du voisinage du Sud.

6- Autoroutes de la mer : Cinq nouvelles lignes maritimes ont été mises en exploitation, selon le concept des autoroutes de la mer, ce qui a contribué à l'amélioration des services, notamment en termes d'adaptation de l'offre à la demande, de fréquence et régularité, de multimodalité et de sûreté et sécurité.

Les actions de transport terrestre (Actions n° 8 à 13) portent sur la mise en place de systèmes de transports efficaces, la promotion du transport transfrontalier, la sécurité routière, le transport urbain, la sécurité et l'interopérabilité dans le secteur ferroviaire et les droits des passagers.

Dans l'objectif de disposer de **systèmes de transports terrestres efficaces et promouvoir le transport international de marchandises**, les pays du voisinage du Sud ont engagé des réformes réglementaires et de convergence et ont poursuivi les efforts d'adhésion et de mise en œuvre des principaux accords et conventions des Nations Unies relatifs au transport routier. La priorité a été accordée à l'instauration de la formation et de la certification pour les conducteurs professionnels, la mise en place de règles concernant les temps de conduite et de repos fixées conformément à l'Accord AETR²⁰, l'introduction de règles d'accès à la profession d'opérateur de transport, l'introduction ou la refonte des règles régissant le transport de marchandises dangereuses et de denrées périssables (accords ADR²¹ et ATP²²), l'application des Accords de l'ONU de 1958²³ et de 1997²⁴.

Concernant le **déploiement des STI**, les pays ont avancé dans l'élaboration d'un « plan stratégique des STI » EuroMed et une « architecture STI préliminaire » décrivant la vision, les besoins, les exigences, les normes ainsi que les méthodes et systèmes de collecte de données.

²⁰ AETR : Accord européen relatif au travail des équipages des véhicules effectuant des transports internationaux par route.

²¹ ADR : accord européen relatif au transport international des marchandises dangereuses par route.

²² ATP : accord relatif aux transports internationaux de denrées périssables.

²³ Accord de l'ONU de 1958 : Accord du 20 mars 1958 concernant l'adoption de règlements techniques harmonisés de l'ONU applicables aux véhicules à roues et aux équipements et pièces susceptibles d'être montés ou utilisés sur les véhicules à roues et les conditions de reconnaissance réciproque des homologations délivrées conformément à ces règlements.

²⁴ Accord de l'ONU de 1997 : Accord du 13 novembre 1997 concernant l'adoption de conditions uniformes applicables au contrôle technique périodique des véhicules à roues et la reconnaissance réciproque des contrôles.

En outre, la plupart des pays ont été assistés pour promouvoir l'adhésion et la mise en œuvre effective des Accords l'ONU avec la facilitation de participation aux travaux de la CEE-ONU. Les efforts se sont concentrés sur les 13 principaux Accords de l'ONU les plus importants. En particulier, il y a lieu de noter que l'ouverture de l'accord AETR le 5 juillet 2016 à quatre pays (Algérie, Jordanie, Maroc et Tunisie) et le 8 janvier 2020 à un cinquième pays (Le Liban), est considérée comme l'un des principaux résultats durables. De même, les efforts en vue de l'ouverture de l'AETR à un sixième pays sont en cours et devraient aboutir bientôt. Cette ouverture de l'accord AETR serait suivie bientôt par des adhésions au dit accord.

Le soutien apporté par le projet EuroMed RRU puis le projet ETSP, ont été d'une grande utilité pour avancer dans les réformes, l'adhésion et la mise en œuvre efficace de ces Accords de l'ONU, la mise en place de stratégie de déploiement de systèmes de transport intelligent, l'ouverture de l'accord AETR ainsi que la facilitation de participation aux travaux de la CEE-ONU.

En ce qui concerne **la sécurité routière**, la plupart des pays du voisinage du Sud ont mis en place ou initié la mise en place d'une structure, chef de file chargé de la sécurité routière et ont introduit de nouvelles dispositions et/ou amendé d'autres dispositions relatives aux règles de circulation en vue de leur adhésion aux conventions pertinentes des Nations Unies. Les pays du voisinage du Sud travaillent actuellement à la mise en place et au partage de systèmes de collecte de données fiables, harmonisés et comparables sur la sécurité routière au niveau régional. Dans le cadre de cette activité, prise en charge par ETSP, un diagnostic sur les systèmes de collecte et de traitement des données a été réalisée qui a abouti à une feuille de route comprenant des actions concrètes à mettre en œuvre. Une brochure ETSP-OMS sur la compréhension et la réduction des différences entre les données de mortalité routière déclarées par les pays et les estimations de l'OMS a été finalisé, à la suite d'une étroite coopération entre l'ETSP et l'OMS, suivi d'une publication sur les définitions harmonisées des données sur les accidents de la route dans la région euro-méditerranéenne. Le projet ETSP a également permis l'organisation de réunions régulières d'experts des pays du voisinage du Sud avec l'Envoyé spécial du Secrétaire général des Nations Unies pour la sécurité routière et l'établissement d'une coopération avec les organisations et initiatives régionales et internationales concernées.

Dans le domaine du transport urbain, des efforts ont été déployés pour l'élaboration de politiques nationales de mobilité urbaine. Plusieurs projets de coopération et d'assistance technique, ETSP (et EuroMed RRU), « Mobilise Your City », et d'autres organisations multilatérales, telles que la Banque mondiale, ont aidé à élaborer la législation nécessaire à la création d'autorités organisatrices de transport et la mise en place de politiques nationales de mobilité urbaine. L'effort a également porté sur les plans de mobilité urbaine durable dans quelques villes. Tous ces projets ont mis l'accent sur la nécessité de mettre une politique publique basée sur une planification intégrée. La gouvernance, le financement la promotion du transport collectif et le développement des compétences sont les axes autour desquels doit s'articuler les politiques. Les activités de mise en œuvre de l'action relative au transport urbain, en particulier, permis de faire ressortir l'importance de la gouvernance au niveau local qui s'est révélé essentielle pour l'amélioration de la mobilité dans les villes. En termes de réalisations, deux pays ont développé leur politique nationale de mobilité urbaine (Maroc et Tunisie) et 14 villes ont élaboré (ou initié l'élaboration) de plans de mobilité urbaine durable ou de schémas directeurs de transport. Le nombre total de villes dotées ou devant avoir un plan de mobilité urbaine est passé à 26.

Concernant la sécurité et l'interopérabilité dans le secteur ferroviaire, le programme régional RRU, entre 2014 et 2016, puis le projet EuMedRail, pris en charge par l'ERA, ont permis aux pays du voisinage du Sud un soutien pour la réforme de la réglementation, l'alignement progressif sur la législation européenne et internationale en matière de transport ferroviaire. Ces activités se sont concentrées en premier lieu sur l'harmonisation des législations des pays avec les acquis européens en matière de sécurité et d'interopérabilité dans le secteur ferroviaire. En particulier, le projet EuMedRail s'est concentré sur les activités de mise en place de systèmes de gestion de la sécurité, la mise en place des autorités chargés de la sécurité ferroviaire, la mise en place d'autorités indépendantes chargées des enquêtes sur les accidents.

Concernant la mise en place d'une **législation nationale sur les droits des passagers dans les transports terrestres**, on n'a pas enregistré un avancement dans la mise en œuvre de cette action. Les activités se sont limitées à une assistance technique pour certains pays en 2013, et sur la gestion de la qualité du transport ferroviaire de passagers conformément à la norme européenne EN 13816.

Les principales difficultés sont le manque de ressources humaines, sur les plans qualitatif et quantitatif au niveau des départements ministériels chargés du transport ce qui entrave l'avancement dans la mise en œuvre du PART. Des efforts ont été fournis en termes de sensibilisation et de formation aux principaux accords de l'ONU, mais le nombre de nouvelles adhésions reste limité.

En matière de sécurité routière, la mise en œuvre effective des structures, chef de file, avance lentement pour des raisons d'ordre financier et se rapportant aux ressources humaines. En outre, l'adaptation de la réglementation relative à la circulation routière et en particulier la formation des conducteurs professionnels dans certains pays mérite une attention particulière.

Les principales difficultés du transport urbain sont le financement et le manque de ressources humaines, en particulier au niveau local, ce qui pose des difficultés au niveau de la gouvernance pour la mise en œuvre efficace des politiques nationales de mobilité urbaine et des plans de mobilité urbaine durable dans les grandes villes.

En matière de sécurité et interopérabilité ferroviaire, des besoins importants en matière d'assistance technique et de formation pour l'adoption des normes internationales en matière de sécurité et d'interopérabilité, pour la mise en place de systèmes de gestions de la sécurité, d'une structure chargée de la sécurité et d'un organe autonome chargé des enquêtes sont encore nécessaires malgré les efforts de l'ERA et la volonté des pays dans le cadre du PART 2014-2020.

En outre, aucun avancement concret n'a été réalisé dans la mise en œuvre de l'action du PART relative les droits des passagers et cette action devrait être reporté au prochain plan d'action.

Transport terrestre

Principales réalisations et succès régionaux

1- Systèmes de transports terrestres efficaces : Les pays du voisinage du Sud ont élaboré un « plan stratégique STI » EuroMed et une « architecture STI préliminaire » décrivant la vision, les besoins, les exigences, les normes, l'évolution des politiques et les systèmes de collecte de données.

2- Transport international terrestre de marchandises : Les efforts en termes d'adhésion aux principaux accords de l'ONU et d'harmonisation avec la réglementation européenne ont abouti à

quatre nouvelles adhésions (L'Égypte à l'accord TIR, la Palestine à l'accord TIR et Convention de Vienne sur la circulation routière et la Tunisie à l'accord ONU de 1997) ainsi qu'à l'ouverture de l'accord AETR à cinq pays (Algérie, Jordanie, Maroc, Tunisie et Liban).

3- Sécurité routière : Pour pallier les écarts existants entre les statistiques nationales sur les tués sur les routes dans les pays et celles de l'OMS, une feuille de route a été finalisée, dans le cadre du projet ETSP, qui précise les mesures concrètes à adopter par toutes les parties concernées.

4- Transport urbain : Deux pays (le Maroc et la Tunisie) ont développé des politiques nationales de mobilité urbaine. Au cours de la période 2014-2020, 14 villes ont développé ou initié l'élaboration de plans de mobilité urbaine durable ou de schémas directeurs de transport. En outre, l'effort s'est concentré sur la mise en place d'autorités de gouvernance pour la mobilité urbaine.

5- Sécurité et interopérabilité dans le secteur ferroviaire La plupart des pays, avec le soutien de l'ERA, ont donné la priorité à la mise en œuvre et à l'optimisation des systèmes de gestion de la sécurité des opérateurs ferroviaires. En outre, ils ont mené des activités pour soutenir la mise en place d'autorités nationales de sécurité (ANS) et d'organismes nationaux indépendants chargés des enquêtes sur les accidents et incidents.

Les actions de transport aérien (Actions n°14,15,16,17 et 18) portent sur l'ouverture du marché, la sécurité et la sûreté, la gestion du trafic aérien, les droits des passagers et la mise en œuvre du GNSS Aviation

La plupart des pays partenaires ont engagé des réformes au niveau des législations pour la convergence réglementaire ce qui permettrait l'ouverture de marché par la libéralisation et la suppression des entraves à la concurrence. Trois accords Euro-méditerranéens d'aviation (Israël, Jordanie et Maroc) sont déjà entrés en vigueur et un quatrième accord (Tunisie) a été finalisé.

Dans le domaine de la sécurité aérienne, les réglementations en vigueur dans les pays du voisinage du Sud diffèrent, en général, des standards et réglementations européens. L'harmonisation des réglementations évolue à un rythme lent et les systèmes de gestion de la sécurité des pays partenaires méritent d'être adaptés et renforcés. Dans le but de poursuivre la mise en conformité avec les normes et pratiques recommandées de l'OACI (SARP²⁵), le projet « EuroMed Aviation I » a été suivi d'un projet « EuroMed Aviation II » qui vise à mettre en œuvre une feuille de route adoptée pour l'établissement de l'EACEM. Le projet EuroMed de sécurité aérienne (EASP) a été prolongé jusqu'au 31 décembre 2017. Il vise l'harmonisation des normes de sécurité entre l'UE et les pays partenaires. Concernant le Programme pour les opérateurs de pays tiers : Programme européen d'inspections « Ramp Inspections », seuls deux pays (depuis février 2016) en font actuellement partie.

En matière de sûreté de l'aviation civile, les pays ont commencé à mettre en œuvre des procédures de sûreté renforcées, notamment pour les services de contrôle des passagers et des bagages. Toutefois, les normes de sûreté ne sont pas communes à tous les pays du fait des particularités des pays et notamment le contexte géopolitique. Le concept de point de sûreté unique à l'intérieur de l'EACEM n'est pas approuvé par certains pays dans le format multilatéral proposé mais plutôt dans un format bilatéral.

²⁵ SARP: *Standards and Recommended Practices*.

Concernant la protection de l'environnement, la prise de conscience dans les pays du voisinage du Sud progresse plus lentement que dans l'espace européen avec un manque généralisé d'équipements permettant de mesurer les émissions de gaz et sonores. En outre, la sensibilisation aux questions environnementales continuerait à se renforcer, dans le cadre de la convergence réglementaire avec l'UE. Les programmes EuroMed GNSS, par exemple, auront des répercussions bénéfiques, rendant ainsi cette région méditerranéenne plus sûre et favorisant aussi un développement plus durable.

Pour la gestion du trafic aérien, des progrès importants ont été réalisés. Les pays du voisinage du Sud ont démontré leur engagement et leur intérêt pour le déploiement du système EGNOS²⁶, et ont également commencé à participer à différentes initiatives d'optimisation de l'espace aérien, basées sur des limites régionales plutôt que nationales, à l'instar de l'AEFMP. L'initiative AEFMP (Algérie, Espagne, France, Maroc et Portugal) a mis en place une coopération entre ces pays afin de supprimer ou éliminer les frontières nationales et d'organiser l'espace aérien du point de vue régional. L'AEFMP a permis de renforcer les capacités, d'améliorer la rentabilité, la sécurité et les performances environnementales. En outre, deux pays partenaires méditerranéens (Égypte et Tunisie) ont participé au FAB Blue Med en tant que partenaires associés, et deux autres pays (Jordanie et Liban) avec le statut d'observateur.

Par ailleurs, la plupart des pays ont établi des mécanismes de supervision de la sécurité des fournisseurs de services de navigation aérienne. Ces mécanismes ont été conçus à partir des normes SARP de l'OACI. Toutefois, les niveaux existants de ressources et d'expertise des autorités nationales compétentes sont, dans de nombreux cas, insuffisants et ne permettent pas d'assurer la mise en œuvre efficace des opérations de supervision de la sécurité.

Trois pays (Algérie, Maroc et Tunisie) ont fait des progrès dans la réglementation des droits des passagers en fournissant la base juridique nécessaire à une réglementation sur les droits des passagers alors que les travaux dans les autres pays sont déjà en cours.

La mise en œuvre du GNSS Aviation, a permis de confirmer la possibilité de l'introduction et l'exploitation progressive du GNSS dans la région. Les résultats obtenus sont significatifs, tels que les huit procédures GNSS et les évaluations de la sécurité pertinentes publiées dans quatre pays (Algérie, Israël, Liban et Tunisie). Les pays du voisinage du Sud sont déjà prêts, d'un point de vue réglementaire, à utiliser les services d'EGNOS dans le domaine aéronautique. Ils sont donc en mesure de passer à la prochaine étape institutionnelle (accords internationaux avec la C.E).

Au niveau des difficultés et problèmes rencontrés, l'ouverture du marché du transport aérien et la libéralisation du marché de transport aérien avec l'introduction du privé avance lentement, le passage d'accords bilatéraux à des accords de ciel ouvert n'est pas aussi rapide pour certains pays. La convergence des législations nationales avec l'acquis de l'UE avance lentement et reste limité.

Au niveau de la mise en œuvre de l'ensemble des activités se rapportant au PART, notamment pour la gestion du trafic aérien, sécurité, sûreté et environnement, il y a lieu de signaler le manque important de ressources humaines et financières et l'absence, pour certains pays, d'une autorité autonome de l'aviation civile.

²⁶ EGNOS : Système Européen de complément à la navigation géostationnaire (European Geostationary Navigation Overlay Service).

Seuls trois pays ont fait des progrès en matière de réglementation des droits des passagers, mais ce règlement n'a pas encore été adopté. Il y a également un manque de mesures pour les personnes à mobilité réduite.

Concernant la mise en œuvre du GNSS Aviation, il y a lieu de signaler des incertitudes quant à la couverture qu'aura le signal EGNOS dans certains pays une fois que les nouvelles stations RIMS auront été installées et la lenteur du processus décisionnel pour passer aux prochaines étapes du projet.

Transport aérien

Principales réalisations et succès régionaux

1- Aviation civile : Ouverture du marché du transport aérien : Dans le cadre de la promotion d'un espace aérien commun euro-méditerranéen (EACEM), trois accords euro-méditerranéens d'aviation sont déjà entrés en vigueur (Israël, Jordanie et Maroc) tandis qu'un quatrième accord (Tunisie) a été finalisé.

2- Transport aérien sûr et sécurisé : Les différents projets de coopération et d'assistance technique ont soutenu les efforts des pays pour mettre en œuvre des systèmes de gestion de la sécurité, se conformer aux normes et pratiques recommandées (SARPs) de l'OACI et mettre en œuvre une feuille de route adoptée pour la création de l'EACEM. En outre, les pays ont progressé dans la mise en œuvre de procédures de sécurité renforcées, en particulier dans le domaine de l'inspection/filtrage des passagers et des bagages.

3- Gestion du trafic aérien : Dans le cadre des initiatives sous-régionales de gestion du trafic aérien, l'AEFMP (Algérie, Espagne, France, Maroc et Portugal) a mis en place une coopération entre ces cinq pays, qui consiste à organiser l'espace aérien dans une perspective régionale. En ce qui concerne l'adhésion des pays du voisinage sud aux initiatives de blocs d'espace aérien fonctionnels (FAB), l'Égypte et la Tunisie ont participé en tant que partenaires associés au FAB Blue Med, et la Jordanie et le Liban ont participé avec le statut d'observateur.

4- Dispositions relatives aux droits des passagers dans le transport aérien : Trois pays (L'Algérie, le Maroc et la Tunisie) ont progressé dans la mise en place de réglementations relatives aux droits des passagers.

5- Mise en œuvre du GNSS Aviation : Les programmes GNSS 1 et 2 ont confirmé la possibilité d'introduire le GNSS dans les pays de la région. Ces pays sont prêts à passer au stade institutionnel en concluant des accords avec la CE. Les résultats obtenus sont tangibles notamment avec les huit procédures GNSS et les évaluations de sûreté pertinentes publiées dans quatre pays (Algérie, Israël, Liban et Tunisie).

Les actions relatives au réseau Euro-Méditerranéen de transport multimodal intégré (actions 19 à 23) portent sur l'établissement d'une carte indicative mutuellement acceptée, le financement, les instruments techniques, le développement de la logistique et l'extension du réseau.

Les travaux techniques relatifs à l'élaboration d'une carte régionale de réseau trans-méditerranéen étaient déjà engagés au titre du PART 2007-2013 par le forum euro-méditerranéen des transports. La méthodologie du RTE-T a constitué, en 2013, un cadre technique et régional pour développer le réseau

transméditerranéen de transport (RTM-T). Les travaux techniques ont été achevés en 2016 par la mise au point, par le Forum euro-méditerranéen des transports, d'un projet de carte régionale indicative, accompagné d'une base de données régionale et d'un ensemble de sites géographiques fiables pour la région méditerranéenne grâce aux données reçues des ministères des transports des partenaires du sud de la Méditerranée. Ce travail a été réalisé sur la base des statistiques fournis par les représentants des pays partenaires méditerranéens d'un côté et se sont inspirés de l'approche et des lignes directrices du RTE-T (Règlement (UE) n° 1315 /2013 ainsi que l'outil TEN-TEC d'un autre côté.

Compte tenu de l'importance de la carte du réseau RTM-T dans la planification et le mise en œuvre, dans un premier temps des tronçons prioritaires, de ce réseau et afin d'aboutir à terme à un réseau de transport intégré dans la région, il y a lieu de renforcer les démarches de validation de la carte et présenter les résultats à la prochaine conférence ministérielle.

Les principales difficultés concernant le processus de validation la carte restent de nature politique. Ces difficultés ont été présentées, à plusieurs reprises, aux réunions des hauts fonctionnaires de l'UpM (SOM), dès le SOM d'octobre 2016 et jusqu'au SOM de décembre 2019.

Concernant la mobilisation de fonds et la recherche de partenaires et de promoteurs financiers, le Secrétariat de l'UpM a mis en place un réseau d'acteurs (IFIs et bailleurs de fonds) engagés dans les investissements dans les infrastructures de transport dans la région, et la première réunion s'est tenue à Barcelone en juin 2019. En outre, et en référence à la déclaration ministérielle de la Conférence des ministres des transports de l'UpM en novembre 2013, une conférence a eu lieu en décembre 2014 en Italie (Civitavecchia) avec la participation des IFIs. Il s'agit d'une première étape du processus de dialogue conduisant à l'identification d'actions concrètes dans le domaine du financement de projets de transport.

Plusieurs autres instruments sont disponibles et offerts par la Commission Européenne et la Banque Européenne d'Investissement. Il s'agit tout d'abord du programme de conseils SNAP-T, lancé en janvier 2014 et pour une durée de trois ans, et qui a permis d'intervenir par des conseils techniques pour 20 projets dans 7 pays, principalement en recourant à des services de conseil externalisés. Ces projets devraient déboucher sur un investissement en capital d'un montant maximal de 8.1 milliards d'EUR. Les autres mécanismes disponibles et utilisés sont **le mécanisme pour l'interconnexion en Europe (MIE)**, fonds interne de l'UE à l'appui de l'achèvement du RTE-T. Sous certaines conditions, les projets portant sur des liaisons avec le RTE-T (comme le RTM-T) peuvent bénéficier du soutien du MIE, **la Facilité/Plateforme d'investissement dans le cadre de la politique de voisinage (NIF/PIN)**, qui constitue un mécanisme destiné à mobiliser des fonds supplémentaires pour financer des projets d'infrastructures à forte intensité de capital dans les pays partenaires de l'UE couverts par la politique européenne de voisinage (PEV) et **Le plan d'investissement extérieur (PIE)** qui constitue une nouvelle initiative de l'UE lancée en 2017. Il vise à attirer davantage d'investissements, dans des pays situés à proximité de l'UE (pays du voisinage de l'UE) et en Afrique. Le PIE dispose d'un volet consacré à la connectivité, mais la plupart des propositions concernent le secteur de l'énergie.

Globalement, les instruments financiers de l'UE existent et ont été axés sur la priorité à donner aux projets sur le RTM-T. Toutefois, ces outils ont été peu utilisés avec peu de projets pertinents présentés et la validation de la carte RTM-T est toujours en attente.

Le développement de la logistique fait partie des activités engagées, en particulier l'initiative « LOGISMED » de la BEI et notamment l'étude d'un « réseau euro-méditerranéen de plateformes

logistiques ». La mise en place de nouvelles plateformes logistiques progresse lentement dans la plupart des pays. En ce qui concerne les activités de formation, le projet LOGISMED AT a produit la plupart des résultats escomptés sur lesquels les futures activités de formation et de mise en réseau pourraient être fondées. En outre, il a favorisé le développement des associations et la promotion des normes logistiques européennes. Les bases d'un niveau plus élevé de certification ELA ont été lancées, via ELA. Par ailleurs, le « Guide pour la conception et la mise en œuvre de plates-formes logistiques », élaboré par CETMO, est désormais une référence utilisable dans le futur.

L'action n° 23 relatives à l'extension du RTM-T vers l'Afrique (comme lien vers l'Europe) et la péninsule arabique, ainsi que vers l'Asie n'a pas avancé du fait de la non-validation, à ce jour, de la carte de réseau RTM-T.

Réseau trans-méditerranéen de transport et logistique

Principales réalisations et succès régionaux

1- Réseau Trans-méditerranéen de transport (RTM-T) : Un projet de carte régionale indicative du RTM-T, accompagné d'une base de données régionale et d'un ensemble de localisations géographiques fiables pour la région méditerranéenne a pu être obtenu grâce aux données reçues des ministères des transports des pays partenaires méditerranéens du voisinage du Sud. Ce résultat est considéré comme succès technique exemplaire du PART 2014-2020 dans la vision de connexion régionale Sud-Sud et Nord-Sud par la connexion du RTM-T au RTE-T.

2- Financement du RTM-T : La conférence sur le financement organisée en décembre 2014 en Italie (ports de Rome/Civitavecchia), avec la participation des partenaires financiers potentiels a constitué une première étape dans le processus de dialogue pour l'identification d'actions concrètes pour le financement de projets de transport. En outre, un comité des projets de transport « UpM-IFIs » a été mis en place pour suivre les progrès de la mise en œuvre des principaux projets régionaux d'infrastructure de transport. Plusieurs autres instruments sont disponibles et offerts par La C.E et la BEI. Il s'agit notamment du programme de conseils SNAP-T, lancé en janvier 2014 et pour une durée de trois ans, et qui a permis d'intervenir par des conseils techniques pour 20 projets dans 7 pays. Ces projets devraient déboucher sur un investissement en capital d'un montant maximal de 8.1 milliards d'EUR.

3- Développement de la logistique : Le projet LOGISMED TA a formé plus de 800 personnes aux métiers de la logistique. Il a favorisé le développement d'associations et en promouvant les normes logistiques européennes. Les bases d'un niveau plus élevé de certification de l'ELA ont été lancées, à travers l'ELA. En outre, le « Guide pour la conception et la mise en œuvre des plateformes logistiques », élaboré par CETMO, est désormais une référence qui pourra être utilisée à l'avenir.

IV – Recommandations pour le PART 2021-2027

Les lignes directrices suivantes sont recommandées aux pays du voisinage du Sud, comme base de définition d'actions concrètes du PART 2021-2027, pour soutenir leurs réformes réglementaires et infrastructurelles

I - Orientations stratégiques :

- 1- Renforcer la dimension régionale et internationale au niveau des stratégies et politiques nationales de transport notamment à travers la convergence réglementaire, les projets régionaux de transport UpM localisés sur le RTM-T et la participation dans les enceintes internationales pertinentes.

Poursuivre, à travers les stratégies et politiques nationales, l'amélioration de l'efficacité des systèmes de transport et de mobilité, en particulier en renforçant la gouvernance nationale et régionale avec des cadres réglementaires qui facilitent les transports sur de longues distances et renforcent la décentralisation et l'autonomie financière ce qui permet aux autorités locales de mettre en place des cadres de financement sectoriels pérennes.

- 2- Inclure dans les stratégies nationales intégrées de transport des objectifs de réduction des émissions pour l'ensemble du secteur des transports et envisager des projets pilotes UpM au niveau régional en vue d'une transition progressive vers une mobilité plus durable.
- 3- Prendre en considération les systèmes de connectivité et de mobilité à tous les niveaux de planification dans le cadre des politiques et stratégies de transport et de mobilité des différents modes de transport. La résilience des transports à l'avenir devrait englober à la fois les changements climatiques et les éventuelles épidémies en tirant les enseignements de la situation de la COVID-19 et de ses répercussions.
- 4- Encourager l'utilisation de véhicules moins polluants, de carburants de remplacement et l'électrification. La promotion de la mobilité électrique, en particulier en milieu urbain, avec des infrastructures de recharge doivent faire partie de cette approche. Il y a lieu également d'élaborer des normes en matière de bruit et de pollution atmosphérique et se préparer à l'emploi des nouvelles formes de mobilité émergentes et en particulier l'introduction de véhicules automatisés pour la mobilité urbaine.
- 5- Assurer un suivi efficace du fonctionnement des systèmes de transport aux niveaux national, méditerranéen et mondial. À cette fin, les pays du voisinage du Sud doivent renforcer ou mettre en place une base de données et un système de collecte de données pour suivre le fonctionnement de leur système de transport et analyser son évolution et explorer comment harmoniser et partager au niveau régional la collecte et la production de données afin de promouvoir la réflexion sur la région et ses priorités.

- 6- Renforcer la santé et la sécurité pour tous les modes de transport en tirant les enseignements des répercussions de la pandémie « COVID 19 ». Les répercussions de cette pandémie doivent être prises en considération dans l'organisation des différents modes de transport et dans les investissements futurs d'infrastructures et espaces d'accueils pour garantir la santé et la sécurité des personnes.

II -Réseau Trans-méditerranéen de transport et logistique

- 7- Poursuivre le dialogue en vue de finaliser le processus de validation de la carte indicative du RTM-T avec l'accord des pays du voisinage du Sud et l'inclusion de la carte indicative du RTM-T dans le règlement (UE) no 1315/2013. La poursuite du développement des autoroutes de la mer renforcera les services multimodaux intégrés et constituera un progrès concret dans l'interconnexion entre le RTE-T et le RTM-T.
- 8- Promouvoir le RTM-T comme base de programmation commune pour mobiliser de manière coordonnée les instruments financiers de tous les partenaires, développer un pipeline de projets situés sur le RTM-T pour la connectivité régionale, l'interopérabilité et l'intégration et continuer, au sein du Comité des projets de transport de l'UpM-IFIs, à faire le point sur les progrès réalisés dans la mise en œuvre des principaux projets régionaux d'infrastructures de transport, situés sur le TMN-T et labellisés par l'Union pour la Méditerranée.
- 9- Poursuivre les activités relatives au développement de la logistique à travers la mise en œuvre des plateformes logistiques prioritaires du réseau trans-méditerranéen de transport, afin de contribuer à l'amélioration de la performance logistique et la coordination au niveau régional et le renforcement des capacités. Une attention particulière doit être accordée à la logistique verte.
- 10- Renforcer le transport multimodal et encourager la transition vers des modes de transport plus durables. La priorité devrait être donnée au transport ferroviaire, comme « backbone » pour le transport de personnes et de marchandises. Pour améliorer la connectivité, le développement de corridors de transport multimodaux dans le cadre du futur RTM-T et sa connexion au RTE-T devraient être soutenus au niveau national. Dans ce contexte, l'optimisation du transport de marchandises par le recours aux véhicules moins polluantes, la mise en place de plateformes logistiques intelligentes et multimodales pour accompagner le développement d'un transport multimodal efficace et l'utilisation des technologies numériques doivent être considérées comme une priorité.
- 11- Accorder une priorité à l'interconnexion du réseau trans-méditerranéen de transport (RTM-T) avec le reste de l'Afrique et le reste l'Asie, comme extension de la connexion du RTM-T avec le RTE-T, ce qui permettrait d'assurer un lien avec l'Europe, qui est de nature à faciliter les déplacements des personnes et des marchandises et développerait les échanges commerciaux et la croissance d'une façon générale. Les politiques et stratégies à adopter et le développement de corridors doivent représenter la première étape de la concrétisation de cette connectivité.

III - Transport maritime

- 12- Renforcer les activités d'amélioration de l'efficacité des ports en se focalisant sur l'adaptation des infrastructures et des équipements aux besoins, la facilitation, la simplification et l'automatisation

des procédures, les systèmes communautaires portuaires (PCS) en tirant profit de l'expérience de l'UE dans ces domaines notamment dans les réformes au niveau des autorités portuaires.

- 13- Poursuivre les efforts d'adhésion et de mise en œuvre des dispositions des conventions internationales et notamment celles relatives à la sécurité, la sûreté et la protection de l'environnement marin. Une attention particulière devrait être accordée à la cyber sécurité maritime.
- 14- Renforcer les systèmes de surveillance régionaux et nationaux et l'installation d'équipements de sécurité modernes, le développement de systèmes de communication et de coordination régionaux et veiller à assurer l'interopérabilité et la couverture complète des systèmes VTS/VTMIS et, à terme, les relier aux systèmes européens. En outre, les efforts visant à intégrer CleanSeaNet dans les pays du voisinage du Sud et l'utilisation exclusive de THETIS-MED pour le contrôle par l'État du port par tous les pays devraient être poursuivis.
- 15- Poursuivre les efforts en matière d'adhésion et de mise en œuvre de l'annexe VI de la convention MARPOL, en particulier en ce qui concerne une possible création d'une zone de contrôle des émissions dans la mer Méditerranée et promouvoir la transition vers une énergie plus propre dans les ports, par exemple le gaz naturel liquéfié (GNL), l'énergie solaire et les énergies renouvelables, et la facilitation de transports maritimes plus respectueux de l'environnement en disposant d'infrastructures d'approvisionnement en GNL et d'une alimentation en électricité à terre.
- 16- Réaffirmer la nécessité de poursuivre le développement de liaisons maritimes, selon le concept des autoroutes de la mer, afin de renforcer les services intégrés multimodaux et d'avancer concrètement dans l'interconnexion entre le RTE-T et le RTM-T.

IV- Transport terrestre (routier, ferroviaire et transport urbain)

- 17- Poursuivre les efforts en matière d'adhésion aux principaux accords internationaux et en matière de réforme réglementaire et de convergence pour la facilitation du transport transfrontalier et du transport international sur la base de ces accords et des meilleures pratiques européennes.
- 18- Parachever la mise en place de structures chefs de file chargées de la sécurité routière, l'élaboration ou la révision des stratégies nationales. Il est recommandé d'harmoniser ces stratégies avec la déclaration de Stockholm de la 3^{ème} conférence ministérielle mondiale sur la sécurité routière (en 2020) en s'inscrivant dans les objectifs internationaux d'ici 2030 ainsi que la Résolution de l'Assemblée générale des Nations Unies sur la sécurité routière proclamant la période 2021-2030 comme la deuxième décennie d'action de la sécurité routière et mettre en œuvre la feuille de route pour les systèmes de données adoptée dans le cadre du PART 2014-2020.
- 19- Poursuivre la mise en œuvre de politiques nationales de mobilité urbaine et de plans de mobilité urbaine durables pour les villes les plus importantes dans le cadre d'une approche globale et intégrée. La politique publique doit s'articuler autour de la gouvernance, le renforcement des capacités, le financement, la promotion du transport collectif et des modes de transport actifs et doux. L'utilisation de systèmes de transport de masse rapides et électriques, l'électrification des

autres véhicules de transport de masse et l'utilisation de sources d'énergie renouvelables ainsi que la réduction des déplacements motorisés en encourageant, par des mesures de contrôle de l'étalement des villes, des trajets plus courts et un développement plus dense. Dans ce cadre, les efforts doivent être poursuivis en termes de déploiement des STI pour le développement du transport multimodal et l'intégration des services, notamment à travers la mise en œuvre de solutions de mobilité innovantes (Mobilité servicielle- MaaS) pour une mobilité urbaine intelligente et durable.

- 20- Poursuivre les réformes structurelles du secteur ferroviaire et l'amélioration de la sécurité. Les priorités doivent s'articuler autour du renforcement de la fonction de régulation, la séparation des fonctions de gestion des infrastructures et de l'exploitation, l'intermodalité, l'accès au marché des services des transports ferroviaires ainsi que la poursuite des activités relatives à l'amélioration de la sécurité ferroviaire par la mise en place d'une autorité autonome chargée de la sécurité ferroviaire, la mise en place d'un système de gestion de la sécurité et la mise en place d'un organe autonome chargé des enquêtes. Une attention particulière devrait être accordée à la sécurité des passages à niveau.
- 21- Poursuivre les efforts en matière d'interopérabilité et de promotion du transport transfrontalier par la définition d'un niveau optimal d'harmonisation technique pour développer des services de transport ferroviaire au sein d'un corridor du RTM-T et sa future connexion avec le RTE-T. Les priorités porteront sur la réhabilitation des réseaux, la rénovation du matériel et maintenance, l'électrification, la signalisation et notamment le passage au système ERTMS.

V- Transport aérien

- 22- Accélérer les réformes au niveau des législations nationales, en particulier par l'ouverture du marché à la concurrence et en assurant la convergence réglementaire avec la législation de l'U.E, pour faciliter la conclusion d'accords globaux bilatéraux.
- 23- Accorder une priorité pour la poursuite de l'harmonisation de la législation nationale, en matière de sécurité et de sûreté avec les règlements de l'UE et engager des actions concrètes en matière de protection de l'environnement.
- 24- Poursuivre les activités engagées en matière de gestion du trafic aérien, notamment le renforcement des mécanismes de supervision de la sécurité, la poursuite de l'introduction et l'exploitation progressive du GNSS et la poursuite des efforts d'inclusion des pays du voisinage du Sud dans le cadre de la coopération entre les blocs d'espace aérien fonctionnels.

VI- Orientations communes à tous les modes de transport

- 25- Poursuivre les plans et programmes nationaux pour le déploiement de systèmes de transport intelligents pour la promotion des services de transport et leur intégration, la gestion et la sécurité du trafic, l'amélioration de l'efficacité énergétique, etc. et tirer profit des réalisations du PART 2014-2020.

- 26- Accorder une priorité à la mise en place de réglementations sur les droits de passagers et des mesures spécifiques pour les passagers à mobilité réduite dans tous les modes de transport.
- 27- Développer une stratégie nationale consolidée en matière de GNSS axée sur tous les modes de transport et ses activités connexes.
- 28- Promouvoir la responsabilisation des femmes dans le secteur des transports, leurs accès aux professions de transport et promouvoir leur participation effective dans la planification et la mise en œuvre des stratégies et politiques ainsi que la gestion et l'exploitation des réseaux.
- 29- Renforcer l'implication au sein des structures de dialogue de l'UpM dédiées au transport ainsi que la coopération avec les programmes d'assistance, qui comprennent des activités de formation et de renforcement de capacités et assurer la coordination entre les activités réalisées dans le cadre des différents outils de la coopération bilatérale, sous régionale, régionale et internationale.
- 30- Poursuivre les efforts de ratification des accords et conventions internationales ainsi que la convergence avec les accords et règlements européens pour tous les modes de transport et veiller à leur mise en œuvre et Renforcer la coopération euro-méditerranéenne dans les enceintes internationales pertinentes.

V – Rapport d'évaluation détaillé

V.1. Actions de transport maritime

Action 1 : Efficacité et transparence des ports

L'amélioration de l'efficacité des ports et 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 et des tâches de réglementation portuaire, y compris, si nécessaire, la mise en place d'organismes 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 au 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 Transméditerranéen de Transport), en tenant compte des recommandations figurant dans la convention FAL27 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 les applications EDI opérationnelles et techniques intégrées

²⁷ Convention FAL : Convention sur la Facilitation du Trafic Maritime International.

- aux systèmes EDI/TIC des ports maritimes portuaires pour les voies navigables intérieures ;
- 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.
 - 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 maritimes 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 États 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/OMS 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.

Résultats

Les pays ont accordé une priorité au secteur maritime et en particulier au domaine portuaire et ont montré un engagement pour la mise en œuvre d'actions liées à l'efficacité des ports et s'efforcent à appliquer les meilleures pratiques, en particulier celles qui sont liées aux normes européennes. Diverses études et activités ont été menées pour faire progresser le système communautaire portuaire (PCS), l'extension et l'adaptation des infrastructures, les ports secs, la logistique et les zones économiques. En outre, la réforme des autorités portuaires par l'introduction des opérateurs privés dans des activités commerciales ont été réalisés, dans certains pays.

Des partenariats public-privé (PPP) ont été mis en œuvre, avec des concessions pour des opérateurs internationaux, à l'instar de Tanger Med, Port de Bejaia, Alger, Casablanca, etc. En général, La présence du secteur privé a été renforcée comme en Algérie, en Tunisie et en Libye. L'amélioration des infrastructures et la simplification des procédures dans le secteur des transports sont considérées comme essentielles pour accroître efficacement les flux commerciaux .

Malgré certains obstacles dans les ports, tels que la lourdeur des procédures, les pays ont enregistré des progrès significatifs dans certains indices internationaux. A titre indicatif, le classement de certains ports des pays partenaires, selon l'indice de connectivité des transports maritimes réguliers LCS²⁸ de la CNUCED, s'est amélioré en ce qui concerne la connectivité des navires porte-conteneurs. En outre, l'indice de facilité de faire des affaires de la Banque Mondiale (Doing Business), en particulier le

²⁸ LSCI - Liner shipping connectivity index.

classement au niveau de la sous-division du commerce transfrontalier, indique une amélioration due à la réforme et la rationalisation des procédures douanières, à l'utilisation de l'EDI et au système de guichet unique, ainsi qu'à la diminution de l'utilisation de documents et de formulaires papier pour le transport maritime, par les pays partenaires.

Tous les pays du voisinage du Sud, à l'exception du Maroc, sont parties à la convention de l'Organisation maritime internationale (OMI) sur la facilitation du trafic maritime international (FAL) pour la normalisation des formalités de base utilisées par les navires à l'arrivée et/ou au départ.

La logistique maritime intégrée est un deuxième domaine d'intérêt pour les pays partenaires qui se focalisent sur les liaisons entre les ports de commerce et les ports secs et les terminaux terrestres. D'une manière générale, le secteur de la logistique a besoin d'un développement et d'une plus grande libéralisation en ce qui concerne les infrastructures d'entreposage, les plateformes logistiques et les opérateurs de la logistique. Les entreprises qui ont la capacité de fonctionner en 3PL²⁹ sont rares, pourtant, tous les pays sont disposés à moderniser leurs secteurs logistiques. Le développement et l'intégration des ports régionaux sont favorisés par le biais de programmes et de projets de coopération, tels que MEDAMOS³⁰, Optimed³¹, MED-PORT, LOGISMED, etc. Les aspects relatifs au développement de la logistique fait l'objet d'un examen approfondi au niveau de l'action n° 22.

Au niveau national, les résultats obtenus sont les suivants:

Algérie: L'amélioration des performances et de la planification des ports est jugée nécessaire pour renforcer la connectivité au niveau régional et avec l'arrière-pays et l'accès au marché. Au cours des vingt dernières années, l'Algérie a investi dans la connectivité avec l'arrière-pays de tous ses ports au moyen du réseau ferroviaire et du transport routier.

La mise en œuvre des dispositions de la convention FAL s'est concrétisée par des dispositions relatives aux services de remorquage, pilotage, services d'acconage et de manutention. En outre, le pays a donné la priorité au segment maritime en lançant de grands projets dans le secteur portuaire, y compris la construction et l'entretien des infrastructures portuaires existantes, à l'instar du terminal à conteneurs à Oran, ainsi que des opérations de dragage dans d'autres ports, à l'exception du port d'Alger. L'Algérie a signé un contrat de concession avec Dubai Ports World (DPW), qui a investi dans la modernisation du terminal à conteneurs d'Alger et l'augmentation de sa capacité (actuellement 800,000 EVP par an). D'autres accords de concessions sont également à l'étude. Un contrat a été signé pour équiper le terminal de quatre nouvelles grues portiques et étendre la zone portuaire de 12 à 18 hectares, ainsi que la mise en place de programmes de formation sur la gestion des ports au profit du personnel local. Les ports commerciaux en Algérie ont un faible tirant d'eau (11 mètres), ce qui a nécessité la construction d'un port commercial en eau profonde, dont les travaux ont démarré au début de l'année 2017. Dans le cadre de la gestion de DP World, la capacité du port de Djen Djen (17 mètres de tirant d'eau) a été améliorée grâce à une extension majeure et la construction d'un terminal à conteneurs ayant la capacité de traiter 2 millions d'EVP (équivalent vingt pieds) par an. Environ 49 % de cette capacité devrait être utilisée pour le transbordement. Le pays a stimulé l'organisation des flux physiques des marchandises et des flux d'informations à travers la chaîne logistique par la mise

²⁹ 3 PL : *third party logistics – logistique tierce partie.*

³⁰ MEDAMOS : *Projet des autoroutes de la mer.*

³¹ Optimed : *Projet financé par l'UE ayant pour objectif de promouvoir le commerce maritime dans la région de la Méditerranée.*

en place d'un guichet unique qui opère en temps réel (initiative gérée par le groupe SERPORT) et ce, dans le but de minimiser et écourter les délais des procédures liées au port et permettre aux chargeurs de traiter avec les autres parties prenantes (par ex les douanes et les agents maritimes) .

Avec l'aide de la Banque Mondiale, l'Algérie a travaillé sur le cadre réglementaire régissant l'utilisation du guichet unique.

En ce qui concerne la séparation des fonctions de régulation de l'autorité portuaire et des fonctions commerciales, un cadre a été adopté en 1999, mais n'a pas encore été mis en œuvre. Il a besoin d'être actualisé puis mise en œuvre. Il est important de noter que les échanges transfrontaliers ont rendu les importations plus faciles grâce à des inspections conjointes entre les organismes de contrôle.

Le temps d'attente des navires pour l'accostage est passé de 10 jours à un jour, en raison de l'efficacité du réseau de ports secs qui a réduit la pression sur la capacité dans les ports maritimes, de la réorganisation des plans des ports par l'enlèvement des entrepôts sur les quais et de l'investissement dans de nouveaux équipements de manutention, tels que les reach stackers, etc. Le secteur logistique de l'Algérie nécessite une amélioration et un développement par la création d'une grande plateforme logistique avec des installations et des équipements de stockage et de conditionnement pour toutes sortes de marchandises. Le pays, par l'intermédiaire du ministère des travaux publics et des transports, participe à toutes les actions visant au renforcement des capacités, à l'échange d'expérience et d'expertise, ainsi que l'échange des bonnes pratiques, dans le cadre de la promotion de la recherche et de l'innovation.

L'Algérie a mis en œuvre les dispositions de la convention FAL de l'OMI dans les ports et a intégré les documents FAL dans les procédures électroniques (avis d'arrivée des navires, manifeste d'importation anticipé, paiement électronique, etc.) à travers la plateforme « APCS » : Algerian Port Community System, créée par le décret exécutif n° 21-147 du 17 avril 2021 portant mise en place de la plate-forme communautaire portuaire d'échanges de données numériques.

Égypte: Les autorités sont conscientes de l'importance du secteur maritime et de la logistique dans l'économie nationale. Des mesures et des réformes institutionnelles sont en cours pour renforcer la connectivité et l'efficacité des ports.

Israël : La société israélienne de développement des ports et de patrimoine développe, gère et exploite les ports maritimes commerciaux. Deux nouveaux terminaux, capables d'accueillir des navires de taille EEE dotés d'une capacité de transport de conteneurs d'environ 18,000 EVP, seront opérationnels en 2021. En outre, on s'efforce de trouver les moyens d'améliorer l'efficacité des terminaux existants, de limiter le temps d'attente et d'améliorer les niveaux de service une fois les navires accostés. À cet égard, il est également prévu de poursuivre le développement des installations existantes pour accueillir des navires de plus grande taille. Israël a développé et gère désormais un système national d'informations sur la communauté maritime (TASC-YAM), un guichet unique rassemblant toutes les parties prenantes, ce qui a abouti à un fonctionnement portuaire plus efficace et plus structuré. Le développement du système d'échange électronique de données et le développement d'un cadre de guichet unique ont permis de faciliter le traitement des documents exigés par les différentes autorités et de réduire le temps nécessaire au commerce. Le pays a facilité le commerce transfrontier en modifiant la méthode utilisée pour calculer les redevances portuaires.

Jordanie: La majeure partie du commerce extérieur de la Jordanie passe par le port d'Aqaba et les extensions et mises à niveau de ce port, qui est le port principal de destination de la Jordanie et de ses voisins. Au cours de la dernière décennie, le port a été transformé pour devenir l'un des principaux ports conteneurs de la région, avec une efficacité de traitement des conteneurs comparable aux meilleures normes internationales. Le développement de la zone de libre échange qui y est associée n'a toutefois pas encore atteint les résultats escomptés. La Jordanie n'a pas d'accès direct aux ports méditerranéens, ce qui oblige les exportateurs à accepter des expéditions légèrement plus longues et des délais et des coûts plus élevés en utilisant le port d'Aqaba. La Jordanie a facilité l'exportation et l'importation grâce à la rationalisation des procédures de dédouanement, en faisant progresser l'utilisation d'un guichet unique et à l'amélioration des infrastructures au niveau des douanes et du port. Un nouveau terrain de stockage de conteneurs a minimisé le temps de séjour des conteneurs au port d'Aqaba. La liaison ferroviaire à Amman est encore au stade de la planification, et le transport routier demeure la seule forme de distribution. Des études de faisabilité ont été menées afin d'avoir des ports secs à Amman (Madhouna) et à Ma'an, reliés au port d'Aqaba dans le cadre d'un transport multimodal. Des cours de formation et d'échange sur la gestion portuaire ont été organisés avec l'Institut de formation d'Anvers, la Fondation pour la formation et les conseils du port d'Anvers, l'OMI et le port du Havre/France.

Le **Liban** a adopté une législation pour la création d'une zone économique spéciale à Tripoli en tant que projet pilote. Dans ce contexte, un livre blanc a été préparé pour la réforme institutionnelle des autorités portuaires. Une série de termes de référence (TdR) a été préparée pour lancer une étude détaillée sur la mise en place de plateformes logistiques et de ports secs, qui sont considérés comme l'extension terrestre des grands ports. D'autres Termes de référence ont été préparés pour la mise en place d'un système communautaire portuaire. Les travaux d'extension, de dragage et remise en état du port de Beyrouth et du terminal à conteneurs, ainsi que la construction de brise-lames ont été réalisés afin d'améliorer l'efficacité du port. En outre, un contrat a été signé pour un projet visant à établir une zone économique dans le port de Tripoli.

Maroc : Le secteur portuaire au Maroc, a connu une dynamique significative depuis la réforme portuaire. Le Maroc a continué à œuvrer pour la séparation des fonctions commerciales des tâches de réglementation portuaire, en sus du déploiement, à partir de 2012 de sa stratégie portuaire nationale (SPN2030) qui vise la création de ports performants, catalyseurs de la compétitivité de l'économie nationale, moteurs du développement régional du territoire et acteurs incontournables dans le positionnement du Maroc comme plateforme logistique du bassin méditerranéen.

La stratégie portuaire nationale à l'horizon 2030 vise essentiellement à positionner les ports du Maroc comme plateforme incontournable dans les chaînes logistiques du bassin méditerranéen et de l'Afrique de l'Ouest, en leur permettant de saisir les opportunités offertes par le transport maritime international dans ces régions. Aussi, Il est important de signaler que grâce aux différentes réformes entreprises dans le domaine, conjuguées au développement des projets portuaires, le Royaume se positionne comme Hub logistique stratégique entre l'Europe occidentale et nordique, l'Asie, l'Afrique et la région MENA.

Parmi les projets phares qui ont hissé le Maroc à une position maritime stratégique, le port de Tanger-Med qui lui a permis de passer, de la 81ème place en 2007 à la 21ème place en 2019 sur le plan mondial en matière de connectivité maritime, 2ème en Afrique et 4ème en région MENA (186 ports et 77 pays à travers les 5 continents, dont 38 ports et 22 pays sur le continent africain).

L'autorité portuaire nationale du Maroc a lancé son système communautaire portuaire, PortNet, en 2012, avec pour mandat de rassembler toutes les parties prenantes, et a comme responsabilité de mettre en place un guichet unique pour faciliter toutes les procédures portuaires et commerciales. Le pays a introduit et amélioré le traitement électronique des documents destinés aux exportations et aux importations et a mis en œuvre un système de dédouanement dématérialisé. L'échange transfrontalier s'est amélioré en raison du développement du guichet unique et de la réduction du nombre de documents requis. Les résultats ont été tangibles à travers différents indicateurs de performance, des enquêtes et des rapports, notamment l'indicateur « Doing Business » de la Banque mondiale, l'indicateur du commerce frontalier de 2020, où le Maroc a été classé au 53ème rang contre 102 en 2016, et ce, sur un total de 190 pays. Par ailleurs, le Maroc a amélioré la coopération entre ses ports en termes d'échange de marchandises et de commerce. En outre, la privatisation de la flotte s'est récemment accélérée. Par ailleurs, la performance du secteur portuaire marocain continuera à évoluer certainement avec la réalisation de projets ambitieux qui s'inscrivent dans les 3 principaux axes de la SPN 2030. On cite à titre d'exemple, la mise en service du nouveau port de Safi, et la construction de deux nouveaux ports : port de Nador West Med, et port de Dakhla Atlantique.

En outre, l'autorité portuaire a mis en place un observatoire relatif à la compétitivité des ports marocains, dont la vision est de se positionner comme un facilitateur et un catalyseur de la compétitivité des ports marocains et une source d'amélioration durable de leur performance.

La **Palestine** ne dispose ni de ports commerciaux, ni d'activités de transport maritime. La Palestine accorde une priorité au développement des infrastructures et à l'organisation du secteur portuaire, comme indiqué dans diverses études de faisabilité, plans d'action et rapports sur le transport, dont le plan directeur (réhabilitation du port de pêche et propositions d'un port maritime). Le pays a désespérément besoin de rénovation, de réformes et d'exploitation de lignes de transport de passagers et de fret, de stockage, de traitement douanier et de développement de sociétés de services maritimes associées à l'industrie.

La **Tunisie** a mené plusieurs réformes visant à améliorer les performances et l'efficacité des services portuaires, telles que le désengagement de l'autorité portuaire de l'exploitation et recentrer son rôle en tant qu'autorité de surveillance et de régulation, et la simplification des procédures, notamment par la mise en place d'une plateforme électronique « Tunisia Trade Net (TTN) » pour celles relatives à l'arrivée des navires, l'avis d'arrivée électronique des marchandises, l'enlèvement des marchandises, la mise à quai et l'export ainsi que l'enlèvement sur rendez-vous et le paiement électronique .

La Tunisie a mis en œuvre les dispositions de la convention FAL de l'OMI dans les ports et a intégré les documents FAL dans les procédures électroniques (avis d'arrivée des navires, manifeste d'importation anticipé, paiement électronique, etc.).

La Tunisie utilise l'EDI et a favorisé l'accomplissement des formalités du transit portuaire des marchandises et des unités de charge sans recours aux documents papiers (par exemple, l'avis d'arrivée et le manifeste de chargement), avec la possibilité de connection avec les plateformes similaires à Marseille, Gênes, Barcelone et Livourne. Le pays a investi dans l'infrastructure du Port de Rades, tout en mettant en place un système électronique pour la gestion des unités de chargement (Terminal Operating System + Smart-Gate) et en intégrant ce système avec les équipements de manutention, y compris les grues portiques sur pneus (RTG) et avec la plate forme TTN. Ce système vise à améliorer les indicateurs de performance, à réduire les temps de séjour des navires et des cargaisons dans le port et à améliorer la transparence entre les opérateurs et les autorités. Il existe un

suivi régulier des indicateurs de performance des ports, qui sont publiés sur le site internet du ministère du transport et de la logistique.

Un programme d'extension et de réorganisation du port de Rades est en cours de finalisation dans le cadre d'un projet de coopération avec des parties institutionnelles étrangères. Ce programme consiste à construire deux nouveaux quais (8 et 9), la séparation des flux par la création des deux terminaux (terminal 1 pour l'activité des semi-remorques SR et terminal 2 pour les conteneurs) , le doublement de la capacité de stockage et la réduction des délais de séjours des conteneurs dans le port. L'exploitation du terminal 2 sera confiée à une nouvelle structure qui sera créée en partenariat entre la société Tunisienne d'Acconage et de Manutention (STAM) et un investisseur stratégique. Les objectifs principaux de ce projet sont la satisfaction des besoins de l'économie nationale en matière d'import et d'export des marchandises selon des normes de performance acceptables tout en respectant les règles de sécurité et sûreté exigées .

En outre, le pays a créé un établissement public à caractère non administratif pour la réalisation du projet du port en eau profonde à Enfidha et a actualisé les études économiques du projet et a lancé une manifestation d'intérêt qui a abouti à la sélection d'une short liste comprenant 6 constructeurs internationaux intéressés par la construction de la première phase du projet selon le mode EPCF³². Le dossier de construction a été communiqué aux constructeurs retenus dans la short liste et leurs offres techniques et financières devraient parvenir à la société courant mars 2021. La Société du Port d'Enfidha est en train de préparer un dossier d'appel à compétition pour sélectionner une banque d'affaires pour la préparation du dossier de choix de l'opérateur et préparer le dossier de la concession d'exploitation .La première phase du projet comprend un terminal à conteneurs avec un quai de 1200m de long ainsi qu'un terminal pour les vrac solides.

En outre, le pays a réalisé une étude d'un plan directeur national des transports à l'horizon 2040, dont la composante « transport maritime et portuaire » vise en particulier le développement de l'infrastructure portuaire et son adaptation aux besoins de l'économie.

En outre et afin de renforcer l'Administration et de l'autorité maritime, la Tunisie a bénéficié d'un projet de jumelage avec l'Union européenne et a introduit des procédures visant à créer un cluster maritime (pôle d'activités maritime). Ce cluster maritime prend la forme d'une association regroupant toutes les parties prenantes dans les activités maritimes (transport maritime, activités portuaires, pêche, la plaisance, les croisières, la construction navale, l'énergie, la planification des espaces marines...) et constitue un espace de dialogue et de consultation en vue de la coordination des projets, de la définition des priorités et de l'identification de projets d'investissements innovants pour la promotion de l'économie bleue en Tunisie. Ce cluster a déjà commencé ses activités nationales et internationales et deux accords de coopération ont été signés avec des clusters similaires français et italiens. En ce qui concerne la mise en œuvre des normes de l'OIT en matière de sécurité et de santé au travail dans le secteur de la navigation et des ports, le pays a proclamé la date du « 21 mars » de chaque année comme « Journée nationale de la santé et de la sécurité au travail dans les ports maritimes ». Une charte « santé et sécurité de travail -SST » et un programme de formation sont en cours de validation par toutes les parties institutionnelles et professionnelles, leur mise en œuvre est prévue pour le début de 2021.

³² EPCF : *Engineering, Procurement, Construction and Financing*.

Efficacité portuaire : Des progrès en termes d'efficacité confirmés, pour certains pays, par l'amélioration significative au niveau de certains indices internationaux

La plupart des pays ont engagé des actions relatives à la simplification et rationalisation des procédures, l'utilisation de l'EDI et le système de guichet unique. Des actions ont également été menées pour faire progresser le système communautaire portuaire (PCS). L'amélioration de l'efficacité portuaire, s'est confirmée, pour certains pays par des progrès significatifs dans certains indices internationaux à l'instar de l'indice de connectivité pour le transport maritime (LSIC) de la CNUCED et l'indice de facilité de faire des affaires de la Banque Mondiale(Doing Business).

Problèmes rencontrés et questions en suspens

Les difficultés rencontrées se résument comme suit :

- Le développement des terminaux dans certains pays reste très limité et ce, malgré les progrès réalisés dans le domaine d'efficacité des ports. Les causes à l'origine de ce développement modeste sont :
 - Des difficultés, pour certaines autorités portuaires, de montage des concessions et de réalisation de projets en PPP, associées à des difficultés pour séparer les tâches de régulation des tâches opérationnelles ce qui a constitué un obstacle à l'attraction des investisseurs et des opérateurs internationaux. Il est à signaler que l'expérience a montré que l'exploitation des terminaux par des opérateurs internationaux est efficace,
 - Des conflits de compétences entre les Autorités douanières et portuaires de certains pays, qui ont le même niveau d'autorité au sein du port, ce qui complique le processus décisionnel,
 - Des difficultés pour quelques pays pour avancer dans la réforme portuaire et dans la libéralisation des services, pour manque de volonté politique, alors que d'autres pays comme le cas au Maroc, ont bien progressé dans ce domaine.
- Des investissements sont encore nécessaires. En effet, le transport maritime de fret en vrac est dominant par rapport au transport maritime en conteneurs, dans les ports du sud de la Méditerranée. À l'exception de Tanger-Med et de Misurata (deux ports en eau profonde), les ports sont reliés aux ports européens par des lignes de connexion (feeder) et ont donc besoin d'investissements. Les ports en eaux profondes tels que Djen-Djen en Algérie ont besoin de dragages. Les pays doivent également combler l'insuffisance des espaces pour conteneurs et des zones de stockage, ainsi que le remplacement des équipements de manutention obsolètes.
- Les temps de séjour restent élevés par rapport aux normes internationales, ce qui se répercute négativement sur l'efficacité des ports. Cela s'explique par :
 - Des insuffisances au niveau de la qualification et de l'expérience du personnel (opérateurs portuaires, fonctionnaires des douanes),
 - Des problèmes de manutention, de manque de capacité de stockage, du temps de rotation des camions, etc.,
 - Des cadres statutaires et réglementaires, procédures et de documentation utilisés dans les ports non optimisés,

- L'absence, au niveau de certains pays, de processus automatisés, la mauvaise coordination entre les différents intervenants et les entités gouvernementales, les procédures d'inspection non optimisées, la lourdeur excessive dans les procédures commerciales et les procédures de dédouanement entraînent également l'inefficacité du port.

Le temps de séjour pourrait être raccourci grâce à l'amélioration des pratiques de gestion des ports, à la simplification des procédures douanières, à l'introduction et l'utilisation efficace de la technologie d'échange de données électroniques (EDI), à la révision des systèmes de tarification du stockage et à la simplification des procédures de paiement et des opérations bancaires. Certains pays ont déjà engagé des réformes pour réduire les temps de séjour, allant des réformes du système tarifaire au développement de guichets uniques.

- Un retard a été constaté dans l'évolution vers les pratiques d'échange de données informatisé (EDI) et les systèmes portuaires communautaires (PCS) associé à un manque d'harmonisation régionale des PCS. En effet, dans certains ports, l'EDI et le PCS sont opérationnels, mais sous-utilisés, en raison d'un manque de normalisation. Certains opérateurs temporaires ou de petite taille peuvent encore utiliser des moyens papier plus traditionnels ou moins coûteux pour payer les frais requis, d'où la nécessité de renforcer les procédures dématérialisées et de moderniser les systèmes d'échange de données informatisées (EDI) en vue de la consolidation du système de gestion intégrée et du guichet unique. Celui-ci ne dispose pas d'un cadre réglementaire pour son établissement. Le développement des plateformes PCS est inégal, en particulier en ce qui concerne l'harmonisation régionale, le partage d'informations en raison du fait que les ports ont développé différents services et fonctions électroniques qui manquent d'interopérabilité et de normalisation des messages électroniques entre les ports. En particulier, les processus douaniers ont été rationalisés, les réformes du PCS et de l'EDI ont été mises en œuvre et d'autres technologies ont été mises en place dans les grands ports. Les autres ports ont besoin de subir une réforme similaire afin de faciliter le trafic des flux et de rationaliser les chaînes d'approvisionnement.

En général, les recommandations de l'Organisation mondiale des douanes (OMD) et de la Conférence des Nations unies sur le commerce et le développement (CNUCED) n'ont pas été mises en œuvre. En effet, les pays du voisinage du Sud sont membres de ces deux organisations mais n'adoptent pas systématiquement les recommandations formulées par ces organisations en vue de simplifier les procédures douanières. Conformément à ces recommandations, les pays devraient donner une impulsion à leurs processus de réforme douanière en s'engageant dans les meilleures pratiques, telles que les guichets uniques, l'EDI et le PCS, les banques automatiques, etc.

- Plusieurs pays n'ont pas encore adopté des indicateurs clés de performances. L'adoption de ces indicateurs pour les ports est une grande réussite dans certains pays, tels que la Tunisie et le Maroc. Il est recommandé que les autres pays suivent la même voie pour améliorer l'efficacité des ports, l'évaluation locale et la transparence. Étant donné que les indicateurs de performance clés pour les ports sont principalement axés sur les aspects opérationnels, il est utile d'introduire des indicateurs de performance clés liés à la qualité du service ou aux processus administratifs. Il serait encore préférable que tous les pays conviennent de disposer d'indicateurs de performance clés homogènes, qui seront publiés par leurs ports. Alternativement, les pays pourraient bénéficier des indicateurs de performance portuaire de la CNUCED avec une formation au programme de gestion

portuaire, qui aident les pays en développement à assurer une gestion portuaire efficace et compétitive, en permettant aux opérateurs portuaires d'entités publiques et privées dans le monde entier de partager leurs connaissances et leur expertise aussi bien que les recherches menées dans le domaine de la gestion portuaire et les indicateurs de performance portuaire (CNUCED, 2016).

- Il y a un manque d'informations mises à jour par les pays bénéficiaires, qui n'ont pas fourni d'informations détaillées sur les incidences des projets d'assistance technique régionale et d'autres initiatives pertinentes, ni sur les progrès réalisés par rapport au PART, étant donné que les informations fournies reposaient sur des données en amont et non sur des résultats.

Suggestions pour l'avenir 2021-2027

Pour le prochain plan d'action, il est proposé ce qui suit :

- Maintenir cette action pour la période 2021-2027. Elle doit s'articuler autour de l'adaptation des infrastructures et des équipements aux besoins, la simplification et l'automatisation des procédures, les réformes au niveau des autorités portuaires. La stratégie nationale devrait inclure cette priorité aussi bien au niveau national qu'au niveau régional. L'adaptation des infrastructures et des équipements aux besoins doit se rapporter à la mise à niveau des infrastructures existantes et au besoin, la construction d'autres ports ou terminaux, aux zones de stockage, aux liaisons avec l'arrière-pays notamment les connexions ferroviaires. Une attention particulière doit être accordée à la réduction du temps de séjour et la mise en place d'indicateurs de performance au niveau de tous les ports,
- Poursuivre les actions relatives à la simplifications et l'automatisation des procédures en mettant l'accent sur la connectivité des guichets uniques nationaux avec les systèmes logistiques, les systèmes EDI des ports, les PCS en tirant profit de l'expérience de l'E.U dans ces domaines,
- Coordonner les activités avec les autres programmes, tels que, le projet EU MONALISA pour la prise collaborative de décisions (CDM) et la gestion du trafic maritime (STM), ainsi qu'avec ceux de la conférence des Nations Unies sur le commerce et le développement CNUCED,
- Promouvoir et encourager EGNOS et Galileo³³ pour le développement de la navigation maritime dans tous ses aspects,
- Renforcer la coopération et l'échange d'informations sur le trafic maritime dans la région, mettre en place une organisation portuaire de la mer Méditerranée parallèle à l'organisation des ports de la Baltique (BPO), qui pourrait faciliter la formation et les efforts de normalisation,
- Considérer la ratification et la mise en œuvre des conventions relatives au commerce maritime, comme une priorité,
- Assister les pays et notamment leurs autorités portuaires dans le montage des concessions et la préparation des projets à réaliser en PPP,

³³ Galileo : Système de navigation par satellite européen.

- Penser à des mécanismes de financement innovants avec une priorité aux projets favorisant l'amélioration de la performance de la chaîne logistique et la neutralisation des surcoûts,
- Renforcer les dispositions relatives à la sécurité et la santé au niveau des ports et au niveau du transport maritime en tirant les enseignements des répercussions de la pandémie « COVID 19 » et accélérer la numérisation des procédures et notamment de l'interface Navires-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-AIS³⁴.

Les Partenaires Méditerranéens sont également encouragés à mettre en œuvre et/ou à améliorer les systèmes VTMIS 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'OMI, 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.

Résultats

Les pays du voisinage du Sud ont œuvré pour la mise en place de systèmes de surveillance régionaux et nationaux et des équipements de sécurité modernes, développer des systèmes de communication et de coordination régionaux, développer et intégrer les systèmes AIS et VTS/VTMIS³⁵ pour mettre en œuvre avec succès les autoroutes de la mer en méditerranée. La plupart des pays ont indiqué avoir procédé à l'organisation de leur Administration maritime ainsi que le respect des obligations en vertu des conventions internationales pertinentes, et participent activement aux diverses réunions, séminaires et ateliers de l'OMI dans le domaine de la sécurité maritime.

Diverses initiatives de coopération régionale ont été menées dans différents domaines, tels que le projet SAFEMED (I, II, III et IV), le projet MEDAMOS (I et II). Dans le cadre du projet SAFEMED III, des actions ont été mises en œuvre, entre 2013 à 2017, pour assurer la cohérence, l'efficacité et

³⁴ SAT-AIS : Satellite européen-système automatique de détection.

³⁵ VTS : Services de Trafic de Navires (Vessel Traffic Services/VTMIS : Système d'Information et de Gestion du Trafic des Navires (Vessel Traffic Monitoring and Information System).

l'uniformité de la mise en œuvre des conventions internationales dans les domaines de la sécurité maritime, de la sûreté et de la prévention et réaction en matière de pollution, dans les pays. Les activités ont porté sur la mise en œuvre par l'État du pavillon, le contrôle par l'État du port, les systèmes d'information et de surveillance du trafic des navires, la protection de l'environnement marin, le facteur humain, la sûreté des navires et des installations portuaires et la formation. 455 personnes ont été formées par ces événements.

En outre, des services et des outils ont été fournis dans le domaine de la sûreté et de la sécurité, tels que l'accès au référentiel de la législation maritime (UE, OMI, OIT) et au mémorandum sur le contrôle par l'Etat du port dans la région (Rulecheck), au centre de connaissances maritimes MAKCs (outil d'apprentissage en ligne composé de modules sur les instruments pertinents et la législation et procédures internationales pour le PCS) à tous les bénéficiaires, ainsi que le partage d'informations T-AIS et la fourniture d'informations sur SAT-AIS entre la Jordanie, au Maroc et à la Tunisie. Des activités similaires, incluant des séminaires, des ateliers et des formations, ont été menées, entre autres, pour les pays bénéficiaires dans le cadre de SAFEMED IV. Ce projet a contribué à renforcer la capacité technique et les compétences des participants et à favoriser l'échange productif de connaissances entre les fonctionnaires des Administrations maritimes en Méditerranée.

Par conséquent, un certain nombre d'actions ont été mises en œuvre ou programmées d'ici 2020 en ce qui concerne : **i)** la mise en œuvre par l'État du pavillon en ce qui concerne les programmes de formation destinés au développement professionnel continu des inspecteurs de l'État du pavillon, la formation des enquêteurs sur les accidents, ainsi que la formation et l'assistance technique aux bénéficiaires en vue de la préparation, de l'exécution et du suivi du système d'audit des États membres de l'OMI (Audit IMSAS³⁶), y compris la réalisation d'audits préparatoires, la préparation de l'appui au plan des actions correctives suite à l'Audit IMSAS pour le Liban, la préparation des procédures de suivi des organisations reconnues pour l'Algérie **ii)** le contrôle par l'État du port en ce qui concerne la mise en place de programmes de formation adaptés pour le développement professionnel continu des agents chargés du contrôle par l'Etat du port (PSCOs – Port state control officers) dans la région méditerranéenne (MED MOU³⁷), le développement de THETIS Med, le nouveau système d'information MEDMOU sur le PSC, opérationnel depuis Février 2020 et des activités de formation bilatérales et régionales sur THETIS-Med, **iii)** le Système de suivi du trafic maritime (VTS) et systèmes d'information (VTMIS) dans la Méditerranée, grâce à la participation aux réunions du groupe d'experts MARES (MARES EWG) et à la coopération entre les États membres de l'UE et les pays tiers dans la région (ce point sera encore renforcé en vue de la mise en œuvre intégrale du partage d'informations AIS entre ces pays), la mise de stations AIS à la disposition des bénéficiaires, la fourniture de SAT-AIS pour renforcer la capacité d'identifier d'éventuels pollueurs, la formation des opérateurs du VTS des autorités de surveillance et des instructeurs, et **iv)** des missions exploratoires en Algérie, en Israël, au Maroc et en Tunisie. Il convient de noter que la participation de la Turquie aux projets SAFEMED renforcerait la coopération régionale.

Au niveau national, les résultats obtenus sont les suivants :

L'**Algérie** a participé aux projets EUROMED, ce qui a grandement contribué à renforcer la sécurité maritime et à affiner les connaissances et les compétences du personnel participant à toutes les

³⁶ Audit IMSAS : des Etats membres de l'OMI (IMO Member State Audit Scheme).

³⁷ MED MOU : Mémorandum d'entente méditerranéen sur le contrôle des navires par l'Etat du port.

actions. Par l'intermédiaire de SAFEMED IV, un audit préparatoire a été mené en Algérie en 2018, ce qui a été très bénéfique dans la préparation de l'Administration maritime à l'audit l'IMSAS. Une assistance technique sur le plan de mesures correctives faisant suite à l'audit l'IMSAS a été demandée et sera mise en œuvre en 2021. D'autres actions ont été mises en œuvre ou planifiées pour être mises en œuvre par l'intermédiaire de SAFEMED IV, telles que l'établissement de procédures de suivi et d'audit des organismes agréés ou l'analyse des écarts afin de définir le niveau de transposition et de mise en œuvre des instruments de l'OMI. L'Algérie a également travaillé sur la mise en place d'un système VTMIS couvrant l'ensemble de la côte et des ports commerciaux de l'Algérie. Ce système comprend une composante de gestion du trafic maritime VTS, sûreté portuaire et le système portuaire communautaire. En particulier, une réglementation relative à un système de gestion du transport maritime de marchandises dangereuses et leur transit par les ports a été promulgué en mai 2019. L'autorité maritime est responsable de la mise en œuvre de ce nouveau système. Enfin, le ministère des Travaux publics et des Transports, en concertation avec d'autres départements, a mis en place une stratégie de participation active aux divers forums internationaux, dont ceux de l'OMI.

Israël n'a pas encore ratifié la convention SAR³⁸. Il est cependant partie à la convention SOLAS³⁹. Israël sera l'un des pays bénéficiaires qui recevra une formation dédiée à l'ISM et aux techniques d'audit

La **Jordanie** compte parmi les pays qui ont bénéficié de SAFEMED IV dans le domaine de la sécurité maritime. Le pays a bénéficié d'un soutien pour préparer des accords avec les organismes agréés, conformément au principe du Code de l'OMI à l'intention des organismes agréés. La mise en place d'un système d'alerte précoce en ligne de surveillance maritime dans les nouveaux ports, n'a pas encore été mis en œuvre pour des raisons d'ordre financier et technique. Le pays tient à respecter les conventions internationales adoptées par l'OMI et l'OIT et leurs amendements et à mettre en œuvre sa législation nationale par le biais du « contrôle par l'Etat du port (PSC) et la fiche synoptique continue (FSC), de la station radio côtière d'Aqaba (VTS), en pleine coopération avec la marine royale de la Jordanie. La commission Maritime de la Jordanie (JMC) a mené à bien les audits obligatoires (IMSAS), réalisés par l'OMI en 2016, afin de garantir l'engagement de la Jordanie en tant qu'administration maritime en ce qui concerne les exigences, les conventions et les codes maritimes internationaux. En outre, la JMC a participé aux réunions MARES (2015, 2016, 2017, 2018, 2019 et 2020), ce qui a permis au pays l'accès au serveur régional de l'AIS méditerranéen (MARES) pour le suivi régulier des mouvements de navires par l'intermédiaire de stations de base AIS couvrant la traçabilité des navires dans la zone Aqaba, Italie et Maroc.

Le **Liban** a ratifié la plupart des conventions maritimes internationales. Dans le cadre du projet SAFEMED IV, le pays a bénéficié d'un soutien pour la préparation et le suivi du programme d'audit IMSAS de l'OMI destiné à vérifier la conformité du pays avec le code III de l'OMI. Le Liban bénéficie également des programmes de formation des inspecteurs de l'Etat du pavillon et de l'Etat du port, développé pour les bénéficiaires de SAFEMED dans le but de relever les normes de contrôle des navires dans la région. Des équipes hautement qualifiées dans le contrôle par l'Etat du port et l'Etat du pavillon ont été mises en place pour garantir, au moyen d'une inspection continue, que les navires respectent les conventions internationales relatives à la sécurité, à la sûreté et à l'environnement. Le

³⁸ Convention SAR : Convention internationale sur la recherche et le sauvetage maritime).

³⁹ Convention SOLAS: Convention internationale pour la sauvegarde de la vie humaine en mer.

Liban s'efforce à mettre en œuvre des VTMS de pointe et les dossiers d'appels d'offres ont été préparés mais il y a un besoin de financement pour lancer cet appel d'offres.

La **Libye** fait partie des importantes conventions maritimes, y compris la convention SAR. En dépit de l'instabilité politique dans le pays, la Libye s'efforce de développer la sûreté et la sécurité maritime en profitant du projet SAFEMED IV. Par exemple, elle a participé au cours de formation des auditeurs IMSAS en 2018 et à la formation des inspecteurs de l'Etat du pavillon en 2019. Par ailleurs, une stratégie maritime conforme au code III est en cours d'élaboration .

Le **Maroc** est partie à la plupart des conventions maritimes, y compris la convention SAR. Il a passé avec succès l'audit facultatif des États membres de l'OMI (audit VIMSAS). Pour la préservation de la sécurité maritime au large de ces côtes le Maroc dispose de : i) des VTS portuaires et un VTS pour le littoral dans le détroit de Gibraltar, qui assure la surveillance et la sécurité de navigation conformément aux directives de l'OMI et du code de l'Association internationale de signalisation maritime (AISM) adoptées à cet égard, ii) 14 stations AIS le long de la côte marocaine sont en cours de rénovation iii) Un centre SAR à Bouznika, iv) le système de suivi des navires à distance LRTI⁴⁰ et la surveillance des navires de pêche dans les eaux marocaines sont également opérationnels, v) la mise en place d'un service hydrographique national, qui vise à assurer son autonomie dans la production et la publication de cartes marines sur support papier et électronique, et qui est également en charge de la gestion de l'Information Nautique, vi) Le renforcement du service de la signalisation maritime et des aides à la navigation conformément aux standards internationaux de l'OMI et de l'AISM. Le Maroc est en cours d'actualisation des plans de balisage au niveau des ports et du suivi de l'état de fonctionnement et de la disponibilité des établissements de signalisation Maritime. Des actions de renforcement des capacités ont été réalisées en partenariat avec l'académie Mondiale de l'AISM et l'Institut Supérieur des études Maritimes marocain, accrédité depuis janvier 2019 selon les standards internationaux pour certifier les gestionnaires des aides à la navigation et les opérateurs, supérieur et instructeurs VTS. A ce titre, deux éditions de formation ont été réalisés donnant lieu à 38 certificats de gestionnaires des aides à la navigation en faveur des représentants des administrations et établissements nationaux en charge des activités liées à la signalisation maritime dont 19% des gestionnaires certifiés venant des pays amis de l'Afrique francophone.

Par l'intermédiaire de SAFEMED IV, le Maroc a bénéficié de programmes de formation destinés aux inspecteurs de l'État du pavillon et de l'État du port visant à relever les normes relatives aux inspections des navires dans la région. Le pays reçoit également une assistance dans la préparation de l'audit obligatoire de l'OMI (IMSAS).

Palestine: Le centre de connaissances maritimes palestinien (PMKC) peut jouer un rôle essentiel dans la sécurité, la sûreté et l'environnement marin.

La **Tunisie** a amélioré la couverture de l'AIS dans les ports maritimes commerciaux : 2 stations sont en exploitation et 4 sont en cours d'installation, dans le cadre de SAFEMED IV. Ces stations permettent le partage d'informations relatives au trafic maritime avec le serveur régional d'échange de données de l'AIS méditerranéen « MARES ». Le pays a signé les conditions d'utilisation du système européen de surveillance et de notification des menaces de pollution, CleanSeaNet⁴¹. Grâce à cette donation, ces stations permettront, dans un futur proche, la couverture AIS nationale et passer de 23%

⁴⁰ LRIT- Long Range identification and tracking.

⁴¹ CleanSeaNet : Le Service Européen de Détection Satellite des Nappes d'Hydrocarbures et de Navires.

(actuellement) à 70% et d'échanger, via le serveur régional Méditerranéen MARES, des données AIS avec les autres pays méditerranéens qui auraient signé un accord à ce sujet

Dans le cadre du projet SAFEMED IV, 35 activités ayant trait à la mise en œuvre des États du pavillon, au contrôle des navires par l'État du port, aux systèmes d'information et de suivi du trafic des navires, aux enquêtes sur les accidents et à la préparation à l'audit des performances des administrations maritimes des États membres de l'OMI ont touché 102 bénéficiaires, jusqu'en 2020. La Tunisie a signé avec l'EMSA et la Garde Côte Italienne (ICG) l'accord de niveau de service SLA pour le traitement et l'échange de données AIS. En outre, la Tunisie a défini des zones de recherche et de sauvetage et les a communiquées à l'OMI et a élaboré un plan national de coopération avec des centres dans les pays voisins. La Tunisie a défini sa zone de couverture pour les opérations de recherche et de sauvetage et est en train de préparer le dossier de sa communication à l'OMI.

En outre, par décret no 2019-144, la Tunisie a créé un comité ministériel et un secrétariat général des affaires maritimes, dont l'objectif est d'améliorer la gouvernance du secteur maritime et de coordonner les interventions et les réactions aux risques maritimes entre les différents secteurs. La Tunisie a également mené une étude visant à mettre en place un système de surveillance des marchandises dangereuses HAZMAT dans les ports tunisiens dans le cadre du projet de jumelage. Le pays a passé en 2013 l'audit volontaire des États membres de l'OMI. À la suite de cet audit, un plan de mesures correctives a été présenté à l'OMI afin de parvenir à une conformité totale avec les dispositions des conventions de l'OMI en matière de sécurité maritime.

Sécurité maritime : Avancement dans le renforcement des systèmes de surveillance

Les pays du voisinage du Sud ont œuvré pour la mise en place de systèmes de surveillance et des équipements de sécurité modernes, développer et intégrer les systèmes AIS et VTS/VTMIS. Le projet SAFEMED a permis d'assurer la cohérence, l'efficacité et l'uniformité de la mise en œuvre des conventions internationales en matière de sécurité et sûreté maritime et de protection de l'environnement marin. Des services et des outils ont été fournis dans le domaine de la sûreté et de la sécurité, tels que l'accès au référentiel de la législation maritime (rulecheck) et au centre de connaissances maritimes (MaKCs) à tous les bénéficiaires, ainsi que le partage d'informations T-AIS et la fourniture d'informations sur Sat-AIS à quatre pays (Jordanie, Lybie, Maroc et Tunisie).

Problèmes rencontrés et questions en suspens

Les difficultés rencontrées se résument comme suit :

- La coopération et le financement sont insuffisants pour développer certaines activités du programme SAFEMED et ce, bien que ce programme semble avoir réussi à transmettre des connaissances pratiques, des compétences et des bonnes pratiques aux experts des pays bénéficiaires.
- L'échange d'informations entre les pays du sud de la Méditerranée est limité, bien qu'il existe un engagement politique, et il est difficile de partager les informations AIS entre les pays du Maghreb en raison de la propriété différente des données, par exemple les forces armées et les services publics.

- Il y a un manque de couverture par VTS de l'ensemble des côtes nationales et des eaux territoriales et il semble que les pays ont principalement installé le VTS dans leurs principaux ports.

Suggestions pour l'avenir 2021-2027

Pour le prochain plan d'action, il est proposé ce qui suit :

- Poursuivre cette action en mettant l'accent sur la poursuite de la mise en place des systèmes de surveillance régionaux et nationaux et des équipements de sécurité modernes, le développement de systèmes de communication et de coordination régionaux et la mise en œuvre des conventions en vigueur dans ce domaine,
- Continuer à développer et à fournir une assistance technique afin d'assurer l'interopérabilité et la couverture complète des systèmes VTS/VTMIS pour les eaux nationales et côtières et, à terme, de les relier aux systèmes européens, donner la priorité aux efforts régionaux pour faciliter l'échange d'informations VTS entre les pays du voisinage du Sud en utilisant le serveur régional de l' AIS pour la Méditerranée, etc., formaliser les procédures de recherche et de sauvetage (SAR) dans les pays et faciliter la coopération entre les autorités nationales concernées ainsi que la coopération régionale en matière de recherche et de sauvetage,
- Améliorer les exigences techniques, les critères et les normes du mémorandum d'entente méditerranéen (MED MoU), renforcer les capacités des membres et améliorer la coordination et l'harmonisation entre les membres du mémorandum en coopération avec le Mémorandum d'entente de Paris sur le contrôle des navires par l'Etat du port (c'est-à-dire le rapprochement des procédures, et en particulier les procédures d'interdiction comme le MoU de Paris qui classe sous la liste grise certains pays, ce qui signifie que leurs navires sont inspectés fréquemment),
- Continuer à soutenir les administrations maritimes en mettant l'accent sur les obligations des États du pavillon et des États côtiers, y compris la mise en place de programmes de formation destinés au développement professionnel du personnel et le soutien à la mise en œuvre des procédures nationales de mise en conformité avec le cadre juridique maritime international,
- Poursuivre les projets, tels que SAFEMED, qui ont été utiles à la réalisation d'une partie de l'action susmentionnée.

Action 3 : Sûreté maritime

Les partenaires méditerranéens doivent mettre effectivement en œuvre les exigences obligatoires en matière de sécurité maritime SOLAS conformément au code ISPS⁴², en tenant compte également des lignes directrices internationales (notamment celles qui sont mises en place dans le cadre de l'OMI en ce qui concerne la prévention et la lutte contre la piraterie et les vols à main armée 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 de l'État du pavillon qu'au niveau de l'État du port ;

⁴² CodeISPS : Code International pour la sûreté des navires et des installations portuaires.

- Le développement d'un niveau plus élevé de sensibilisation à la valeur stratégique de la sécurité dans le secteur maritime ;
- La connaissance du domaine de la sûreté maritime par le personnel des administrations en ce qui concerne leur capacité à exécuter les tâches qui leur sont 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 de navires marchands ;
- La prise en compte des législations européennes et lignes directrices relatives à ce domaine, qui sont régulièrement diffusées, notamment à travers l'Agence européenne pour la sécurité maritime (AESM).

Résultats

Les défis actuels font de la sûreté maritime l'une des priorités pour les pays du voisinage du Sud. Ces pays ont œuvré pour l'amélioration de la mise en œuvre des exigences en matière de sûreté maritime de la convention SOLAS pour les navires et les ports. Ils ont également veillé à se conformer progressivement aux normes de l'UE, en se concentrant sur les deux principaux piliers, à savoir la sensibilisation et les niveaux des connaissances.

Par l'intermédiaire de SAFEMED III, l'AESM a accordé une attention particulière à la sûreté-maritime en organisant des cours de formation sur le code ISPS et également sur la sûreté des installations portuaires, un séminaire sur le suivi et l'audit des organismes de sûreté reconnus, des ateliers sur le code ISPS et les capacités institutionnelles et des exercices de forage.

En outre, par l'intermédiaire de SAFEMED IV, un certain nombre d'actions liées à la sûreté maritime ont été mises en œuvre ou programmées au profit des pays du voisinage du Sud et se rapportent à la formation sur le code ISPS pour les navires et les ports. En outre, un soutien au Forum méditerranéen des fonctions garde-côtes (MCGFF) a été mis en œuvre en 2019 (La dernière réunion plénière du MCGFF a eu lieu en 2019 à Casablanca).

Des ateliers de travail sur les capacités institutionnelles et la cybersûreté ont été reportés pour 2021.

Au niveau national, les résultats obtenus sont les suivants :

L'Algérie applique le code international relatif à la sûreté des navires et des installations portuaires (code ISPS) depuis son entrée en vigueur. Le pays a mis en place un plan national de sûreté, un comité national et des comités locaux de sûreté maritime et portuaire. Il existe un centre opérationnel pour le suivi de la sûreté maritime et portuaire ainsi qu'un programme de formation pour les agents de sûreté, les inspecteurs et les auditeurs. Le pays est disposé à partager les bonnes pratiques avec les autres Administrations des pays de la région.

L'Égypte a œuvré à la pleine mise en œuvre du Code ISPS sur son territoire. Le code ISPS est pleinement appliqué dans les ports égyptiens, les ports commerciaux et spécialisés égyptiens sont alignés sur les exigences du code ISPS, et le Comité national suprême de la République arabe d'Égypte

a procédé à un examen interne périodique et à une évaluation des plans de sécurité des installations portuaires.

Jordanie: Le port d'Aqaba a mis en œuvre le code ISPS, a ratifié le code de conduite de Djibouti⁴³ pour la répression des actes de piraterie et des vols à main armée contre les navires et a signé les amendements de Djeddah 2017 visant à étendre le code de conduite de Djibouti aux activités maritimes illicites (trafic de drogue et d'armes, terrorisme maritime et à la traite des êtres humains) . Les plans de sécurité pour tous les quais du nouveau port ont été approuvés par le comité de sécurité après avoir satisfait à toutes les conditions et les exigences de sécurité.

Liban : Une commission nationale a été constituée pour la mise en œuvre du code ISPS et son suivi continu. Le comité national est constitué de l'ensemble des autorités concernées. Outre le directeur général des transports terrestres et maritimes (DGLMT) (Président du comité), le comité comprend des représentants de l'Armée, des forces navales, des forces de renseignements, de la sécurité intérieure, de la sécurité générale, des douanes, du ministère de la communication et des autorités portuaires. Tous les ports et installations portuaires, ainsi que tous les navires battant pavillon libanais, respectent les exigences de sûreté par l'intermédiaire de leurs plans de sûreté. Les agents de sûreté des installations portuaires, tous les gens de mer ont été formés pour s'acquitter correctement de leurs tâches. Le Liban est un État membre de toutes les conventions internationales relatives à la sécurité, à la sûreté, à l'environnement et aux marchandises dangereuses, telles que, entre autres, la convention SOLAS, la convention MARPOL⁴⁴, le Code IMDG⁴⁵, le Code ISPS.

Maroc: Le Maroc, partie à la convention SOLAS, a donné plein effet aussi bien au volet obligatoire du code ISPS (code international pour la sûreté des navires et des installations portuaires) qu'aux recommandations qui constituent la partie B dudit code et ce depuis son entrée en vigueur en 2004. Le Maroc a élargi le champ d'application du code ISPS pour inclure l'ensemble des ports conformément aux directives pratiques OMI/OIT sur la sûreté dans les ports. Ainsi, pour le Maroc, la sûreté est une exigence pour tous les acteurs : administration maritime et portuaire, autorités portuaires et exploitants des installations portuaires, compagnies maritimes, navires, ...

En tant qu'état du port, le Ministère de l'Équipement, du Transport, de la Logistique et de l'Eau approuve les évaluations et les plans de sûreté des installations portuaires. Les déclarations de conformité au code ISPS pour les ports et les installations portuaires sont délivrées et renouvelées systématiquement après la réalisation des visites de vérifications de conformité aux dispositions du Code ISPS. L'ensemble des ports marocains et les installations portuaires ouverts pour le commerce international, sont certifiés et sont actuellement exploités au Niveau 1 de sûreté.

Au sein du gouvernement, La Direction de la Marine Marchande (DMM) du Ministère de l'Équipement, du Transport, de la Logistique et de l'Eau est désignée en tant qu'autorité maritime et Point focal vis-à-vis de l'OMI. Cette direction avec la Direction des Ports et du Domaine Public Maritime (DPDPM) sont chargées respectivement des activités et tâches liées à la sûreté des navires et des questions liées à la sûreté des ports et des installations portuaires.

⁴³ Code de conduite de Djibouti : Code concernant la répression des actes de piraterie et des vols à main armée à l'encontre des navires dans l'océan indien occidental et le golfe d'Aden.

⁴⁴ Convention MARPOL : Convention Internationale pour la prévention de la pollution par les navires.

⁴⁵ Code IMDG : Code de transport maritime des marchandises dangereuses.

Le Maroc compte renforcer le cadre réglementaire en matière de sûreté portuaire et maritime par la publication d'un décret autour de la sûreté des navires et des ports permettant de i) mettre en place le régime de réhabilitation des organismes de sûreté, ii) créer les comités locaux de sûreté portuaire pour donner leur avis autour d'une évaluation et d'un plan de sûreté d'un port ou d'une installation portuaire. Ces comités sont composés des représentants des administrations locales à savoir la police, la Gendarmerie royale, la douane, la marine royale, la santé et l'autorité locale.

Tunisie : Les ports maritimes de la Tunisie sont conformes au code ISPS (plans de sûreté, audits périodiques et déclarations de conformité). L'étude sur la sécurisation de l'accès maritime et terrestre aux ports a permis d'analyser la situation actuelle et d'identifier les besoins en termes d'équipements et de qualifications. Ainsi, le pays a mis en place un comité national d'évaluation de la sûreté portuaire et maritime (audit, évaluation et assistance en vue de l'élaboration de plans de sûreté) qui propose l'approbation de la délivrance de documents de conformité aux dispositions du code ISPS. La Tunisie a participé à la mise en œuvre de la résolution 2240 du Conseil de sécurité des Nations unies du 9 octobre 2015 concernant l'identification des navires soupçonnés d'être utilisés pour le trafic de migrants. Le pays a réalisé un audit sur les expériences internationales en matière de sûreté (United States Coast Guard, Royaume-Uni Department for Transport). En outre, 14 fonctionnaires ont participé à 7 activités relatives à la sécurité des navires et des installations portuaires, organisées par l'AESM dans le cadre de SAFEMED IV. Dans le même cadre, 5 fonctionnaires ont participé à 3 activités relatives à la sûreté des navires et des installations portuaires organisées par l'AESM.

La sûreté maritime : Un défi et une priorité pour les pays partenaires et une mise en œuvre généralisée du code ISPS

Les pays du voisinage du Sud ont œuvré pour l'amélioration de la mise en œuvre des exigences en matière de sûreté maritime de la convention SOLAS et ont également veillé à se conformer progressivement aux normes de l'UE, en se concentrant sur la sensibilisation et les niveaux des connaissances. Une attention particulière a été accordée à la formation sur le code ISPS et également à la sûreté des installations portuaires (port facility security).

Problèmes rencontrés et questions en suspens

Les difficultés rencontrées se résument comme suit :

- Le partage d'informations sur la sûreté maritime et la circulation des marchandises et des passagers dans les ports des pays bénéficiaires est très limité. Les pays du voisinage du Sud ont encore besoin d'une coopération et d'une collaboration dans le domaine de la sûreté maritime, tel que le partage d'informations en matière de renseignements concernant le terrorisme et la piraterie.
- La coopération des garde-côtes est limitée.
- Le manque de financement n'a pas permis de mettre en œuvre certaines activités. SAFEMED III et IV ont réussi à transmettre les connaissances pratiques, les compétences et les meilleures pratiques aux experts des pays bénéficiaires.

Suggestions pour l'avenir 2021-2027

Pour le prochain plan d'action, il est proposé ce qui suit :

- Veiller à l'application des dispositions du code SOLAS/ISPS ainsi que des législations et directives européennes pertinentes en matière de sûreté maritime, régulièrement diffusées par l'Agence européenne pour la sécurité maritime (AESM) et soutenir le renforcement des capacités du personnel impliqué dans la mise en œuvre du Code ISPS,
- Soutenir le renforcement des capacités en matière de sûreté maritime en Libye, dont les évolutions internes et leurs répercussions sur la sécurité maritime auront une incidence majeure sur l'ensemble de la Méditerranée,
- Harmoniser les responsabilités et les rôles des États des ports et des États du pavillon, et les travaux sur les lignes directrices régionales pour lutter contre la piraterie et les vols à main armée, qui découlent du cadre de l'OMI à cet égard,
- Renforcer la planification conjointe des mesures d'urgence, la gestion des risques, la prévention des conflits, la réaction aux crises et la gestion des crises entre les pays du voisinage du Sud et avec les pays de l'UE,
- Programmer des actions de sensibilisation sur le cyber sûreté maritime et fournir une assistance technique dans le domaine de l'audit de sûreté des ports,
- Poursuivre les moyens d'atteindre un niveau commun de normes opérationnelles et de compétences entre les corps de garde-côtes pour l'échange d'informations, la planification et la conduite d'opérations conjointes efficaces dans toute la région méditerranéenne.

Action 4 : Environnement marin

Les Partenaires Méditerranéens devraient mettre en œuvre de façon effective la convention MARPOL, 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 VI, incluant le développement d'installations de ravitaillement interopérables 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 CleanSeaNet 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/BWM⁴⁶, 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'État du port bien formés pour effectuer le contrôle dans ce domaine.

Résultats

Les pays du voisinage du Sud ont fourni des efforts continus pour adopter des services qui améliorent l'environnement marin. Par l'intermédiaire de SAFEMED III, l'accès à CleanSeaNet (CSN) a permis de fournir des services et des outils à six bénéficiaires (Algérie, Israël, Jordanie, Liban, Maroc et Tunisie). Dans le cadre de SAFEMED IV, un certain nombre d'actions liées à l'environnement marin ont été mises en œuvre ou planifiées jusqu'en 2020. Ces actions incluent des formations sur la convention sur la gestion des eaux de Ballast BWM (y compris l'échantillonnage), un exercice d'intervention en cas de pollution avec un navire de l'EMSA, une formation sur la responsabilité civile pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures, une formation à l'interface utilisateur graphique des écosystèmes SSN (SafeSeaNet), la fourniture d'images CSN aux pays bénéficiaires, soit environ 2300 images de CSN et 722 déversements d'hydrocarbures éventuels détectés jusqu'en 2019. En outre, 21 réunions techniques, un exercice d'intervention en cas de déversement d'hydrocarbures en 2019 et une assistance technique pour les audits préparatoires de l'IMSAS ont été organisés et fournies aux pays. Dans le cadre du même programme, des études sur les installations de réception portuaires ont été menées et seront mises en place en Algérie, au Liban et en Tunisie. Une formation sur l'Annexe VI de MARPOL a été dispensée à l'Algérie et à Israël. De plus, les pays bénéficiaires du SAFEMED IV ont participé à l'atelier sur la réglementation sur le soufre "Sensibilisation aux exigences à venir de 0,5% de soufre et mise en œuvre cohérente à partir de 2020" pour les Pays méditerranéens.

En outre, la Jordanie, le Maroc et la Tunisie bénéficient et disposent des informations «CleanSeaNet» et «SAT-AIS» pour une détection anticipée des déversements d'hydrocarbures dans les eaux relevant de leur juridiction et pour faciliter l'identification d'éventuels pollueurs. Les pays sont parties à un certain nombre de conventions relatives à l'environnement marin, à l'instar de la convention CLC⁴⁷, qui a été ratifiée par tous les pays à l'exception de la Libye.

Au niveau national, les résultats obtenus sont les suivants :

L'**Algérie** n'a pas ratifié l'annexe IV de la convention MARPOL et la convention BWM. Le pays mène notamment des actions de formation environnementale avec la Tunisie et le Maroc. Il convient de mentionner que l'Algérie est consciente de la nécessité de fournir à tous les ports des installations d'accueil et des plans d'intervention d'urgence pour la gestion des déchets. Par conséquent, en collaboration avec le Centre régional pour l'intervention d'urgence contre la pollution marine accidentelle (REMPEC) et l'AESM, une mission d'évaluation de la gestion des déchets dans un port commercial et un port de plaisance a été effectuée en juin 2019 afin d'aider à la préparation des installations de gestion des déchets dans les ports. La deuxième mission vise à étudier et à évaluer les besoins en matière d'accueil dans les ports algériens, ce qui conduira à un plan d'action pour la

⁴⁶ Convention BWM : Convention internationale sur le contrôle des eaux de ballast et sédiments de navires (Ballast Water Management).

⁴⁷ Convention CLC: internationale sur la responsabilité civile pour des dommages dus à la pollution par des hydrocarbures (International Convention on Civil Liability for oil pollution Damage).

modernisation des installations de réception portuaires. L'Algérie envisage la mise en place d'infrastructures de ravitaillement en GNL dans certains ports algériens, compte tenu de son expérience dans le domaine, et une étude d'évaluation des risques pour cette action a été menée avec l'AESM dans deux ports algériens. D'autre part, en ce qui concerne la prévention, la détection et la lutte contre la pollution par les hydrocarbures, le pays examinera avec l'AESM la possibilité de bénéficier des avantages du système CleanSeaNet.

L'**Égypte** souhaite bénéficier d'une assistance technique sur les déversements d'hydrocarbures et, par l'intermédiaire de SAFEMED IV, une formation sur les procédures de suivi de la pollution présumée d'un déversement d'hydrocarbures sera organisée en 2020. L'Égypte a également mené une série d'efforts concernant l'environnement marin. Premièrement, les navires utilisés pour le transport de marchandises vers et depuis l'Égypte fonctionnent avec 0,5 % de carburant à faible teneur en carbone depuis le 1er janvier 2020, conformément aux dernières réglementations publiées par l'Organisation Maritime Internationale. Le port d'Alexandrie est également l'un des premiers ports d'Afrique et de la Méditerranée orientale à approvisionner les navires en carburant à faible teneur en soufre. Deuxièmement, les navires qui n'utilisent pas de carburant à faible teneur en soufre sont tenus d'utiliser des épurateurs pour nettoyer les gaz d'échappement et les émissions des navires. Troisièmement, les ports égyptiens (port de Damiette, et bientôt également le port d'Alexandrie) sont équipés du système OPS pour réduire les émissions des navires lors des opérations de chargement et de déchargement dans les ports égyptiens. Quatrièmement, tous les ports égyptiens de la Méditerranée et de la mer Rouge ont élaboré des plans de gestion des déchets solides conformément aux normes et directives publiées par l'Organisation Maritime Internationale (Marpol V). Cinquièmement, des instruments de lutte contre la pollution par les hydrocarbures et 1 000 mètres de barrières flottantes destinés à lutter contre la pollution et à protéger le milieu marin ont été fournis et mis en service depuis juin 2020. Sixièmement, l'Autorité portuaire de Damiette est la première au Moyen-Orient à gérer efficacement un système OPS, qui est l'une des stratégies recommandées par la World Port Climate Initiative pour limiter les émissions de GES dans les ports. Le système OPS remplace les moteurs auxiliaires des navires à quai : lorsqu'ils sont amarrés, les navires sont connectés au réseau électrique local pour permettre des activités telles que le chargement, le déchargement, le chauffage, l'éclairage et d'autres activités à bord.

La **Jordanie** figure parmi les pays qui ont ratifié la plupart des conventions relatives à l'environnement marin, telles que les conventions CLC., BWM et MARPOL. La commission Maritime de la Jordanie a intégré dans la législation nationale les dispositions de tous les accords internationaux relatifs à l'environnement marin. Des mesures relatives à la qualité de l'eau de mer sont actuellement effectuées par l'autorité de la zone économique spéciale d'Aqaba. Le pays est déjà partenaire du système CleanSeaNet. A travers SAFEMED IV, la Jordanie a reçu une formation spécialisée sur la législation environnementale en 2020 et elle devrait recevoir une assistance technique pour réviser et mettre à jour son plan d'intervention en cas de déversement d'hydrocarbures, ainsi qu'une formation sur la protection de l'environnement marin à des fins réglementaires. En raison des circonstances de la pandémie COVID 19, il a été convenu de terminer les études au cours deuxième mois de l'année 2021. Par ailleurs, les plans d'urgence sont en cours d'examen. Les exercices nécessaires seront menés.

Le **Liban** met en œuvre les dispositions de l'annexe VI de la convention MARPOL pour les navires battant pavillon libanais et délivre, à ce titre, la déclaration de conformité aux navires répondant aux

exigences de l'annexe VI. La mise en œuvre stricte de l'annexe VI au niveau des ports est en attente de la ratification de l'annexe par le parlement. En outre et selon SAFEMED IV, une assistance dans le domaine de MODU doit être fournie en 2021 et une étude sur les installations de réception portuaires a été réalisée en 2019.

La Lybie a signé les conditions d'utilisation de CleanSeaNet et reçoit les images satellites combinées aux informations SAT -AIS afin de détecter et d'identifier les navires polluants à partir de septembre 2019.

Le **Maroc** accorde une importance à la protection et la préservation de l'environnement marin. Le Maroc a ratifié la majorité des conventions de l'OMI relatives à la préservation de l'environnement marin, notamment les conventions BWM, MARPOL et AFS⁴⁸.

Le pays a introduit les dispositions concernant l'environnement marin dans un projet de loi, en cours d'adoption, sur les rejets de polluants par les navires dans le milieu marin et dans l'atmosphère. Les ports disposent de plusieurs installations portuaires fixes et mobiles conformes aux exigences de la convention MARPOL, annexes I, IV et V. En outre, une étude sera menée en 2021 avec l'Agence Européenne de Sécurité Maritime sur les installations de réception portuaires conformes aux exigences de la convention MARPOL, Annexe IV.

Les dispositions relatives à la protection de l'environnement sont bien publiées au niveau des règlements d'exploitation des ports. Ainsi, les autorités portuaires sont responsables de la gestion des déchets au sein des ports notamment ceux résultant des opérations terrestres et ceux du plan d'eau à travers des contrats (marchés) signés avec des prestataires privés. Aussi, conformément aux dispositions de la convention internationale MARPOL, Le Maroc compte huit installations de réception portuaire pour la collecte, le traitement, l'évacuation des déchets provenant des navires répartis sur les principaux ports de commerce à savoir : la station MARPOL du Port de Tanger Med, Casablanca, Mohammedia, Agadir et Jorf LASFAR. Les renseignements relatifs à ces installations sont actualisés et publiés systématiquement au niveau de la plateforme GISIS de l'OMI. A ce titre, le Maroc ne compte aucun rapport d'inadéquation des installations de réception portuaire. »

Dans le cadre de la préparation et de la formation du personnel chargé de la prévention et de la lutte contre la pollution marine accidentelle, le Maroc organise tous les deux ans un exercice visant à lutter contre la pollution marine accidentelle (SIMULEX). Le dernier exercice a été réalisé en 2018 dans la région d'Agadir. Le Maroc est l'un des dix pays pilotes participant au projet intitulé «Transformer le secteur du transport maritime international en vue de réduire les émissions de carbone grâce à l'amélioration de l'efficacité énergétique (GLOMEEP⁴⁹)», qui vise à améliorer la connaissance et la compréhension des mesures techniques et opérationnelles de l'efficacité énergétique des navires et à mettre en place des partenariats nationaux, régionaux et mondiaux de renforcement des capacités afin d'améliorer l'efficacité énergétique du transport maritime.

La **Tunisie** a mis en œuvre les dispositions des conventions de l'OMI relatives à la prévention de la pollution et à la préservation de l'environnement marin notamment les conventions CLC, MARPOL, IOPCF⁵⁰, AFS et assure la mise en œuvre des dispositions de ces conventions à bord des navires battant pavillon tunisien ainsi que sur les routes commerciales. La Tunisie a participé à plusieurs forums

⁴⁸ Convention AFS : Convention sur le contrôle des systèmes antisalissure nuisibles sur les navires (Anti Fouling System).

⁴⁹ GLOMEEP - Global Maritime Energy Efficiency Partnerships.

⁵⁰ IOPCF: Fonds Internationaux d'indemnisation pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures (International Oil Pollution Compensation Fund).

internationaux : Comité de protection du milieu marin (OMI: MEPC), FIPOL (IOPC Funds) et elle a été membre du comité exécutif (2012-2014) du Projet sur la politique maritime intégrée pour la méditerranée (IMP-MED). En outre, le pays a signé les conditions d'utilisation du service CleanSeaNet (AESM-SAFEMED III juillet 2014) pour identifier et localiser les rejets en mer des navires et la réception des images satellitaires et a signé un contrat pour la réception d'équipements de dépollution. Par ailleurs, la Tunisie a obtenu, par l'intermédiaire de SAFEMED, un lot d'équipements de lutte opérationnelle contre la pollution marine (Skimmer, 500 m de barrage flottant et un générateur). Des plans d'interventions urgentes dans les ports maritimes de commerce sont en cours d'élaboration.

Un projet pilote d'aménagement et de développement d'une zone maritime côtière a été élaboré pour la coordination et le développement des activités exercées dans cette zone (pêche, navigation de plaisance, tourisme balnéaire et industrie maritime), les résultats de ce projet pilote ont été délivrés aux autorités tunisiennes concernées pour la mise en œuvre et la duplication sur d'autres zones maritimes.

La Tunisie, avec l'assistance de l'EMSA, a réalisé une étude de faisabilité technique pour la création, des installations de réception des déchets liquides et solides dans les ports.

En outre, la Tunisie travaille sur un plan d'action qui soutient le concept d'éco-port, l'installation de ravitaillement en gaz naturel liquéfié (GNL), les installations d'accueil et le développement d'un plan de gestion environnementale. Le pays a accédé aux services d'application CleanSeaNet, ce qui a permis la réception des images satellitaires pour l'identification et la localisation des rejets en mer des navires. De même, des navires commerciaux battant pavillon Tunisien ont été préparés pour la mise en œuvre des dispositions de l'annexe VI de la convention MARPOL concernant l'utilisation de combustibles à faible teneur en soufre. La Tunisie a signé une lettre d'intention avec le port de Marseille dans le cadre des projets de l'association Med Ports afin d'alimenter les navires de transport de passagers et les navires des croisières par le réseau électrique de terre (OPS⁵¹) lorsque ceux-ci se trouvent accostés à quai au port de la Goulette et ce, pour la réduction des émissions des échappements des navires. Une étude de faisabilité du projet est en cours. Les résultats seront mis en œuvre en fonction de la viabilité économique et environnementale et la disponibilité du financement.

La Tunisie étudie la ratification des conventions relatives à la gestion des eaux de Ballast (BWM) et à l'enlèvement des épaves maritimes.

En matière de prévention et lutte contre la pollution marine, SAFEMED III et IV a permis à 56 fonctionnaires de suivre deux sessions de familiarisation avec l'utilisation de l'équipement du port de Bizerte (Tunisie). SAFEMED IV a permis à 23 fonctionnaires de participer à une session de formation à l'élaboration des plans d'urgence portuaires qui s'est tenue à Tunis du 12 au 13 février 2019.-Aussi, le projet a permis la réalisation d'une étude sur la manutention des déchets et des résidus de de marchandises dans l'installation portuaire de Radés en l'absence d'installations de réception portuaires.

L'accès au service CleanSeaNet : un succès régional et un exemple concret de coopération en matière de protection de l'environnement marin

⁵¹ OPS : On Shore power Supply.

Dans le cadre de SAFEMED III, l'accès au service CleanSeaNet a permis de fournir des services et des outils à six pays (Algérie, Israël, Jordanie, Liban, Maroc et Tunisie). Ce service permet d'identifier et localiser les rejets en mer des navires et la réception des images satellitaires. Des équipements de dépollution ont été également fournis. En outre et dans le cadre de SAFEMED IV, quatre pays (Jordanie, Lybie, Maroc et Tunisie) bénéficient et disposent des informations «CleanSeaNet» et «SAT-AIS» pour une détection anticipée des déversements d'hydrocarbures dans les eaux relevant de leur juridiction et pour faciliter l'identification d'éventuels pollueurs. D'autres pays ont exprimé l'intérêt d'accéder au service .

Problèmes rencontrés et questions en suspens

Les difficultés rencontrées se résument comme suit :

- Malgré les efforts déployés, l'évolution sur le plan technologique est faible avec un manque d'efficacité dans la gestion de l'environnement et une gestion des déchets portuaires inadéquate.
- Les outils fournis par l'application de réglementation et le CSN sont sous-utilisés et ce, bien que le projet SAFEMED IV, actuellement en cours, s'efforce à informer les pays bénéficiaires sur la nécessité de mettre en œuvre les accords internationaux et la législation relative à la gestion de l'environnement d'un côté et l'apport du projet CleanSeaNet, qui a été axé sur la facilitation d'une meilleure application de la législation environnementale dans les pays méditerranéens d'un autre côté.
- Certains pays n'ont pas engagé ou achevé les procédures de ratification de certaines conventions : La convention MARPOL-annexe VI n'est pas ratifiée dans certains pays ou en cours de ratification. Il s'agit de l'Algérie, l'Égypte, Israël, le Liban et la Libye. De même, l'Algérie, Israël, la Libye et la Tunisie n'ont pas encore ratifié la convention pour la gestion des eaux de ballast (BWM). En outre, l'Algérie, Israël et la Libye n'ont pas encore ratifié la convention AFS.
- On constate un manque des installations d'accueil dans les ports secondaires.

Suggestions pour l'avenir 2021-2027

Pour le prochain plan d'action, il est proposé ce qui suit :

- Accélérer la ratification, par les pays qui ne l'ont pas encore fait, des conventions maritimes internationales pertinentes relatives à la protection du milieu marin, en particulier MARPOL-Annexe VI, avec nécessité de mise en œuvre stricte de l'annexe VI dans les ports. Après ratification, il faut envisager d'intégrer les dispositions de la convention dans la législation nationale. Cette démarche est nécessaire pour les conventions BWM et AFS,
- Engager des investissements et une assistance technique pour la protection de l'environnement en mer et dans les ports, ainsi que la mise en place des installations de réception de déchets de navires conformément à la convention MARPOL,
- Encourager la participation des institutions scientifiques et techniques régionales aux activités de recherche et de développement et à la facilitation du transfert de technologie entre les pays,

- Etudier la possibilité de désigner la mer Méditerranée ou des parties de celle-ci comme zones de contrôle des émissions de SOx et/ou de NOx (ECA- domaines de contrôle des émissions- émission control areas) au titre de l'annexe VI de la convention MARPOL et améliorer l'efficacité énergétique existante,
- Accorder une attention particulière à la promotion de la transition vers une énergie plus propre dans les ports, par exemple le GNL, l'énergie solaire et les énergies renouvelables, et la facilitation de transports maritimes plus respectueux de l'environnement en disposant d'infrastructures d'approvisionnement en GNL et d'une alimentation en électricité à terre. Ces actions contribueront également à respecter les limites du soufre sur le plan mondial et inciter davantage l'utilisation de carburants alternatifs par le transport maritime en soutenant la mise en place de l'infrastructure nécessaire,
- Promouvoir l'environnement méditerranéen par la mise en œuvre de solutions innovantes et explorer des solutions au niveau des États et de la région, par exemple en envisageant la possibilité de mettre en place des programmes d'incitation pour des transports maritimes plus respectueux de l'environnement, de taxer les pollueurs, d'élaborer et de mettre en œuvre un plan de gestion environnementale pour les ports en adhérant au programme ESPO Eco Port⁵², et la certification selon la norme ISO 14001 pour la gestion de l'environnement et la norme ISO 50001 pour la gestion de l'énergie,
- Envisager une assistance de l'UE aux pays du voisinage du Sud, pour la mise en place, par l'intermédiaire de l'OMI, d'un réseau mondial de coopération en matière de technologie maritime (GMN⁵³),
- Élargir le service CleanSeaNet en intensifiant le service et en élargissant les possibilités de formation, pour que ce service devienne une partie de la procédure opérationnelle standard des pays bénéficiaires,
- Envisager la fourniture de nouveaux services, tels que les systèmes d'aéronefs télépilotes (RPAS⁵⁴), afin d'améliorer encore la surveillance des déversements éventuels d'hydrocarbures et de renforcer le soutien à la sécurité maritime ainsi qu'à la recherche et au sauvetage,
- Continuer à fournir des activités de lutte contre la pollution par les hydrocarbures, ainsi que des exercices internationaux avec des navires de récupération d'hydrocarbures et des équipements spécialisés d'intervention en cas de déversement, et, dans la mesure du possible, examiner les possibilités de bénéficier de dons pour l'acquisition d'équipements de lutte contre la pollution des hydrocarbures et la formation.

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

⁵² ESPO Eco Port : European Sea Ports Organisation – Label accordé aux ports européens adhérant volontairement à de bonnes pratiques en matière de développement durable.

⁵³ GMN-Global Maritime Technology Cooperation Centres Network.

⁵⁴ RPAS-Remotely Piloted Aircraft Services.

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.

Les Partenaires Méditerranéens sont invités à accorder la priorité à l'adhésion à la convention du travail maritime de l'OIT, 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 États 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 STCW⁵⁵. De plus, les États 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.

Résultats

Dans le cadre de l'importance accordée par les pays du voisinage du Sud dans les domaines de certification et de sécurité des gens de mer, ils ont bénéficié de formations en matière de gestion internationale de la sécurité, par l'intermédiaire du projet SAFEMED III, au centre régional de formation de Marseille. Les stagiaires sont issus de l'Égypte, Israël, Jordanie, Liban, Maroc, Palestine, Tunisie et Turquie. De même, dans le cadre de SAFEMED IV, les pays ont bénéficié d'un certain nombre d'actions liées au facteur humain et ont reçu une formation sur la mise en œuvre de la convention de travail maritime (**MLC**); formation des inspecteurs sur MLC (2019-2020), formation sur la recherche et le sauvetage, des candidats à l'université maritime mondiale (World Maritime University - MALMO) . L'assistance sur la convention STCW a été reportée pour 2021.

La plupart des pays disposent d'institutions maritimes pour la formation et la certification des gens de mer, et la plupart d'entre eux ont ratifiée la convention STCW et il semble qu'ils sont tous sur la liste blanche de l'OMI en matière de certification STCW .

⁵⁵ STCW : Convention internationale sur les normes de formation des gens de mer, de délivrance de Brevets et de veille (convention on Standards of Training, Certification and Watchkeeping of seafarers).

Au niveau national, les résultats obtenus sont les suivants :

L'**Algérie** est consciente de l'importance du facteur humain et veille en permanence au respect des normes internationales, du système de formation et de qualification des gens de mer, en dotant ses établissements de formation maritime des ressources humaines et matérielles et en mettant en place des programmes de management de la qualité. Le ministère des travaux publics et des transports a soumis au secrétariat de l'OMI et à l'AESM, en 2018, les rapports et les informations sur l'adoption de la convention internationale STCW. Par conséquent, elle est disposée à accueillir tout audit dans ce domaine.

L'**Égypte** met en œuvre la convention STCW .

La **Jordanie** compte deux établissements maritimes: Jordan Academy for Maritime Studies (à Amman) et Aqaba Maritime Education & Training Centre, et tous les deux sont habilités pour la formation et certification des gens de mer. En outre, l'UE reconnaît les certificats délivrés par la Jordanie.

La Jordanie fait partie des pays, en mesure de maintenir les normes internationales et les normes de l'Union Européenne en matière de formation et d'éducation maritimes, comme elle fait partie des pays sur la liste blanche de l'organisation maritime internationale.

Le **Liban** est partie à la convention STCW. Le pays accorde une attention importante à la formation et au mise à niveau des connaissances des gens de mer. L'Institut des sciences et des technologies maritimes (MARSATI) a été créé dans le but de renforcer l'éducation, la formation et la certification, tout en attirant de nouvelles entrées dans le secteur maritime.

Le **Maroc** est partie à la convention STCW et a ratifié, en 2012, la convention STCW-F. Son système de formation et de certification des gens de mer a fait l'objet d'un audit en 2006 et 2017, ce qui a conduit à sa reconnaissance par la Commission européenne. La préparation d'un accord de coopération est en cours entre l'Institut Supérieur des Études Maritimes (ICEM) et l'École Nationale Supérieure Maritime (ENSM), à Marseille, dans le cadre de laquelle plusieurs actions seront entreprises, comme les programmes universitaires, la recherche, les échanges et la formation.

La **Tunisie** a ratifié et mis en œuvre la convention n° 185 de l'OIT sur les documents d'identité des gens de mer⁵⁶ et a ratifié la convention STCW-F par la loi n° 2019-17 du 26 février 2019. En Tunisie, le système de formation et de certification des gens de mer a fait l'objet de deux audits de l'AESM (avril 2007 et novembre 2014), ce qui a conduit à la reconnaissance de ce système par l'OMI et la Commission européenne. La Tunisie a ratifié la MLC 2006 et applique ses dispositions à bord des navires battant pavillon Tunisien. Par ailleurs, un comité tripartite a été mis en place pour assurer le suivi de la mise en œuvre de cette convention au niveau de l'Administration et des navires. En outre, un atelier régional a été organisé en juillet 2019 en coordination avec l'OIT sur la mise en œuvre des dispositions de la MLC 2006. Par ailleurs, le pays a participé à des ateliers se rapportant à la convention STCW et à la MLC 2006, organisés par l'AESM dans le cadre des activités de SAFEMED III et de l'OIT. Le pays a présenté une proposition relative au suivi des navires (*tracking*) et à la formation des gens de mer. Le pays s'efforce à favoriser la mise en place, pour les gens de mer, d'une période d'activité à bord des navires de l'UE.

⁵⁶ Convention no 185 de l'OIT sur les pièces d'identité des gens de mer (révisée), 2003, telle que modifiée (no 185).

La Tunisie a bénéficié d'un projet de jumelage pour renforcer l'administration et l'autorité maritimes (2015-2017) au cours duquel 300 fonctionnaires ont participé à 30 séminaires et ateliers de travail en relation avec la sécurité maritime, la sûreté maritime, la protection du milieu marin, la gestion portuaire et le montage des concessions portuaires

Durant les projets SAFEMED III (2013-2016) et SAFEMED IV (2017-2021), 210 fonctionnaires tunisiens ont participé à 79 activités en relation avec la sécurité maritime, la sûreté maritime et la protection du milieu marin.

Formation et certification des gens de mer : Une priorité à la mise en œuvre des conventions STCW et MLC

La plupart des pays disposent d'institutions de formation et de certification des gens de mer et ont ratifiée la convention STCW. La priorité a été accordée à la mise en œuvre des conventions STCW et MLC.

Les pays ont, en particulier, bénéficié de formations en matière de gestion internationale de la sécurité, la mise en œuvre des deux conventions précitées, la recherche et le sauvetage, formation en interne pour les auditeurs des centres de formation marine .

Problèmes rencontrés et questions en suspens

Les difficultés rencontrées se résument comme suit :

- La plupart des pays ne disposent pas de flottes ou disposent d'un nombre très limité de navires, ce qui constitue un problème pour la formation de leurs gens de mer à bord des navires.
- Les certificats, délivrés conformément à la convention STCW, dans certains pays partenaires, ne sont pas encore reconnus par la Commission européenne.
- Les conventions STCW-F et MLC, ne sont pas encore ratifiées par certains pays, d'où la nécessité de les inciter d'engager les procédures de cette ratification et de poursuivre la formation à cet égard.
- L'écart entre l'offre et la demande pour les gens de mer est en augmentation, ce qui rend difficile le recrutement de personnel (agents, marins, ingénieurs, techniciens, etc.).

Suggestions pour l'avenir 2021-2027

Pour le prochain plan d'action, il est proposé ce qui suit :

- Assister les pays à ratifier et mettre en œuvre la convention STCW de l'OMI et la convention de l'OIT sur le travail maritime, par des activités de formation, de sensibilisation, d'échange de bonnes pratiques et la fourniture d'un soutien technique en vue de la ratification, de la mise en œuvre et de la transposition,
- Favoriser l'accès des femmes aux professions maritimes et promouvoir leur large participation dans les formations des métiers maritimes ainsi qu'au niveau de la mise en œuvre du PART,

- Poursuivre les efforts et la coordination avec les pays de l'UE ou d'autres institutions pour la formation des gens de mer à bord des navires, et offrir des possibilités de formation pour les gens de mer non qualifiés,
- Renforcer la coopération et l'échange d'expertise des instituts maritimes des partenaires méditerranéens en vue de créer des opportunités de formation des gens de mer, tels que : i) la coordination des initiatives régionales pour des systèmes nationaux uniformes de formation universitaire ii) cadre régional pour la reconnaissance des certificats, iii) la définition des qualifications pour le secteur maritime et iv) développement d'un réseau universitaire régional,
- Accroître la sensibilisation et l'attractivité du secteur maritime au moyen de campagnes nationales et régionales dans le but d'équilibrer l'offre et la demande.

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 Transméditerranéen de Transport (RTM-T). En vertu des dispositions des nouvelles orientations de l'Union pour le RTE-T, 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) peuvent être un cadre pour la coopération en R&I dans ce secteur des Autoroutes de la Mer.

Résultats

Le développement des autoroutes de la mer, des transports maritimes et du transport maritime à courte distance représente un intérêt prioritaire pour la région euro-méditerranéenne. Dans ce cadre, diverses initiatives (MEDAMOS I et II, Optimed) ont été menées. Les programmes et projets ont contribué à la mise à niveau de l'infrastructure maritime, à ses connexions avec l'arrière-pays et au développement technologique, à l'amélioration des voies de transport maritime dans le cadre des chaînes d'approvisionnement, et au développement de nouvelles liaisons maritimes entre les pays méditerranéens. De même, La gestion du trafic, la sécurité maritime et la logistique se sont sensiblement améliorées après l'adoption des autoroutes de la mer.

Dans ce contexte général d'amélioration, la mise en œuvre de certains projets d'AdM reste subordonnée à l'amélioration de leurs conditions de financement et de mise en œuvre en raison des difficultés rencontrées pour identifier les compagnies maritimes susceptibles d'être intéressées par les projets et d'exploiter les services proposés.

Au niveau national, les résultats obtenus sont les suivants⁵⁷ :

Algérie : les lignes maritimes établies dans le cadre du concept des autoroutes de la mer sont Bejaia à Marseille et à Barcelone, et Oran vers Alicante, via le trafic de conteneurs en Asie. Le ministère des travaux publics et des transports est prêt à poursuivre les actions visant à mettre en place des autoroutes de la mer entre certains ports algériens et européens. En particulier, l'Algérie travaille sur la logistique, l'information et en mettant l'accent sur l'aspect institutionnel, y compris les simplifications via le PCS. En outre, une initiative de Barcelone ESCOLA⁵⁸ - transport intermodal a été mise en place, réunissant des acteurs potentiels pour la mise en œuvre des autoroutes de la mer et la promotion de l'intermodalité.

Israël : Les lignes maritimes établies dans le cadre du concept des autoroutes de la mer sont Haïfa à Marseille et Haïfa à Trieste. Israël a mis au point des normes en matière de PCS et des technologies d'informations et de communication pour l'échange d'informations, l'interface utilisateur et la signature électronique des documents, transformant les documents en messages électroniques et un lien avec les obligations de la directive 2010/65. Une démonstration a été faite en direct aux douanes françaises et israéliennes (système principal du projet pilote) ainsi qu'aux ministères de l'agriculture et des transports. En outre, Israël met en œuvre la procédure avec d'autres PCS européens, par exemple la reconnaissance des documents numériques par les autorités de l'UE et l'approche du corridor intermodal (rail, camions). Certaines questions concernant les exportations de produits agricoles vers l'UE, telle que la perte ou l'incohérence de documents, restent posées.

Jordanie : Les lignes maritimes établies dans le cadre du concept des autoroutes de la mer sont Aqaba à Gênes (la ligne Messine pour les conteneurs), Aqaba à Nuweiba (Égypte). En dépit de ses effets positifs, la ligne Aqaba-Alexandria-Zarzis-Marseille-Tanger Med n'a pas encore été activée. Les études de faisabilité pour les autoroutes de la mer ont été axées sur les flux de trafic par pays d'origine, répartition modale pour le trafic de conteneurs et le potentiel commercial de l'UE au port de destination, en particulier le port de Gênes. La Jordanie a proposé une plateforme logistique multimodale et a déployé des efforts pour réduire le temps de séjour des conteneurs, en liaison avec l'Association européenne du système communautaire portuaire (EPCSA) afin de développer un système communautaire portuaire (PCS) en conformité avec la directive de l'UE et pour l'intégration avec le système de données automatisé des douanes (ASYCUDA) au port Aqaba. La Jordanie envisage d'établir un lien entre le PCS d'Aqaba et les PCS des pays de l'UE (Black Box).

Liban : La ligne maritime établie dans le cadre du concept des autoroutes de la mer est la ligne de KSG à partir de Beyrouth (Liban) pour Castellón (Espagne) et Marseille (France). Dans le cadre de MEDAMOS II, une étude conceptuelle de la localisation potentielle des ports secs (principaux centres logistiques) a été réalisée afin de faciliter la circulation et le commerce dans le port de Beyrouth, y compris le commerce avec l'UE, ainsi que des plateformes logistiques potentielles à la frontière de Beyrouth. En outre, l'aspect relatif au système de gestion de l'environnement dans les ports libanais a été abordé. Le pays a réalisé une autre étude conceptuelle sur le système portuaire communautaire intégré et sa mise en œuvre. La mise en œuvre de ces deux projets importants nécessite l'allocation du budget nécessaire. Le Liban dispose d'un système communautaire portuaire intégré, qui relie le

⁵⁷ Depuis la présentation du rapport final de MEDAMOS II (2013).

⁵⁸ Barcelone ESCOLA : centre de formation européen et un point de référence pour le transport intermodal et la logistique.

port de Beyrouth aux points de passage frontaliers, aux principales parties prenantes et à l'aéroport de Beyrouth. Le temps de dédouanement de la cargaison reste toutefois assez long.

Maroc : Les lignes maritimes établies dans le cadre du concept des autoroutes de la mer sont Agadir à Vendres (France), reliés au service régulier de la Méditerranée occidentale, Tanger Med et Casablanca à Valence et à Barcelone. Le Maroc a proposé des mesures pour le transport maritime des conteneurs frigorifiques et une gestion efficace des importations de céréales. Au sein du port d'Agadir, des améliorations ont été apportées en ce qui concerne les infrastructures, le transport routier, la stratégie commerciale, le transport de marchandises en vrac, le routage terrestre du trafic maritime et un plan directeur. De manière significative, l'Union européenne et le Maroc ont signé en 2018 un accord international sur la participation du Maroc au partenariat en matière de recherche et d'innovation dans la zone méditerranéenne (PRIMA). Au niveau du port, la communauté portuaire d'Agadir a procédé à la constitution d'une association appelée « Union maritime d'Agadir et de sa région ». Les principales contraintes pour le développement des autoroutes de la mer dans le pays sont la gestion des frontières, la construction de nouveaux quais bassins, les maillons de la chaîne terrestre et les questions liées au transport intermodal.

Palestine : La ligne maritime établie dans le cadre du concept des autoroutes de la mer est le port de pêche de Gaza à Port Saïd ou Al Arish (Égypte). Les plans pour le développement du port maritime de Gaza ont subi des retards de mise en œuvre supérieurs à 12 ans. La Palestine a réalisé une étude de diagnostic réglementaire et institutionnel et une étude d'amélioration de l'efficacité logistique (le cadre réglementaire et institutionnel du secteur maritime, la capacité de conception des ports, la logistique et la structure de gouvernance). La loi palestinienne sur les Autorités portuaires nécessite un développement complet. La Palestine s'efforce de développer le port dans le cadre du réseau global de transport national et international, y compris les extensions avec l'arrière-pays par des ports secs, des liaisons routières et ferroviaires.

Tunisie : Les lignes maritimes établies dans le cadre du concept des autoroutes de la mer sont Rades-Marseille et Rades – Gênes. Des discussions sont en cours entre les autorités maritimes et portuaires, d'une part, et les opérateurs tunisiens et européens, d'autre part, afin de relancer l'expérience des autoroutes de la mer sur de nouvelles lignes régulières (Rades-Livorno, Rades-Barcelone). L'objectif est de générer des bonnes pratiques qui améliorent les performances des services de transport maritime sur ces deux lignes, notamment en ce qui concerne le rassemblement des opérateurs autour d'objectifs communs et la création d'un espace de dialogue, tout en améliorant la ponctualité et la régularité des services de transport (heure de départ fixe- closing hour). La Tunisie a notifié son accord pour participer à la mise en œuvre d'un projet d'autoroute de la mer entre la Turquie-Sud de l'Italie et la Tunisie, lancé sous l'égide de l'Union pour la Méditerranée, à travers les opérateurs privés.

Un espace de dialogue a d'ores et déjà vu le jour, il s'agit du cluster maritime créé le 22 novembre 2018.

Autoroutes de la mer : Un succès régional à consolider dans une vision stratégique du RTM-T

Le développement des autoroutes de la mer représente un intérêt prioritaire pour la région euro-méditerranéenne. Les liaisons engagées, selon ce concept notamment par l'initiative MEDAMOS I et II ont été une réussite ce qui a contribué à la mise à niveau de l'infrastructure maritime, à ses

connexions Sud-Sud et Nord-Sud et également avec l'arrière-pays et au développement technologique, à l'amélioration des voies de transport maritime dans le cadre des chaînes d'approvisionnement, et au développement de nouvelles liaisons maritimes entre les pays méditerranéens. La gestion du trafic, la sécurité maritime et la logistique se sont sensiblement améliorées après l'adoption des autoroutes de la mer. La consolidation de ce succès par d'autres lignes maritimes est souhaitable.

Problèmes rencontrés et questions en suspens

Les difficultés rencontrées se résument comme suit :

- Certains pays ont des difficultés d'ordre financiers, juridiques et réglementaires pour apporter les améliorations nécessaires en matière de connectivité portuaire. Des difficultés de communication avec d'autres ports, principalement en raison des barrières linguistiques ont été constatées.
- Des études de faisabilité sur les autoroutes de la mer n'ont pas encore été réalisées ou achevées.
- Le concept d'autoroutes de la mer n'a pas encore donné lieu à une approche globale de la chaîne d'approvisionnement et aucun indicateur n'est disponible pour évaluer l'efficacité des activités menées. Il existe également des problèmes de relations entre les acteurs régionaux et les autres parties prenantes de l'AdM. En outre, bien que de nombreuses autoroutes de la mer aient été mises en place avec succès, certaines de ces liaisons, telles que les autoroutes de la mer d'Agadir, n'ont pas été suffisamment développées pour être opérationnelles.
- On constate un manque au niveau de la communication entre les ports maritimes interrégionaux ainsi qu'au niveau de l'interconnectivité des ports avec l'arrière-pays dans le cadre de l'intégration des transports maritimes et terrestres.
- Il existe des difficultés liées à la différence de compréhension ou de la perception des autoroutes de la mer par les différents acteurs, tels que le ministère et la communauté portuaire. Les nœuds et liens physiques, et les technologies de suivi et les techniques de contrôle en place devraient être traduits en actions concrètes en vue d'intégrer les réseaux RTE-T et RTM-T, étant donné que peu de pays ont progressé à cet égard.
- Les plans de transport multimodaux conçus dans la plupart des pays, ne sont pas souvent coordonnés avec les pays voisins ou avec d'autres pays du sud ou du nord de la Méditerranée, ce qui engendre des disparités et des perturbations dans l'exploitation des liaisons par les autoroutes de la mer, étant donné que les équipements et les infrastructures, etc. sont hétérogènes.

Suggestions pour l'avenir 2021-2027

Pour le prochain plan d'action, il est proposé ce qui suit :

- Encourager la poursuite de développement de liaisons, selon le concept des autoroutes de la mer, et l'élaboration de plans d'action et de stratégies, garantissant des résultats concrets, comme obtenus dans le cadre de MEDAMOS. La poursuite de développement des autoroutes de la mer permettra de renforcer les services intégrés multimodaux et d'avancer concrètement dans l'interconnexion entre le RTE-T et le RTM-T,

- Il y a lieu d'assurer la coordination avec d'autres projets et initiatives et lever les obstacles qui entravent l'efficacité des autoroutes de la mer, notamment le manque de sensibilisation des parties prenantes, les problèmes de financement et l'inadéquation de la coopération entre les parties prenantes. Les pays du voisinage du Sud sont encouragés à promouvoir la concurrence privée et publique, ainsi que les transporteurs nationaux et étrangers, à accroître l'innovation et à réduire les coûts des services,
- Promouvoir une approche intégrée axée sur la gestion environnementale des ports (solutions maritimes vertes), l'intégration du transport maritime dans la chaîne logistique, la sécurité, le facteur humain et la gestion du trafic à destination et en provenance d'autres nœuds des pays méditerranéens,
- Assurer le suivi des résultats des travaux sur les systèmes portuaires communautaires, étant donné qu'il est nécessaire de tenir compte des conditions régionales, de travailler en étroite collaboration avec les ports de l'UE, et de coopérer avec l'Association européenne du système portuaire (EPCSA) afin de développer des PCS et de fédérer les parties prenantes du transport multimodal,
- Renforcer la coopération Sud-Sud, mettre en œuvre des procédures et des recommandations et poursuivre les efforts dans le domaine de la protection de l'environnement,
- Se focaliser sur l'optimisation du transport de marchandises (RoRo) et des chaînes logistiques, et sur la connexion entre les deux rives de la Méditerranée afin de créer des synergies avec le système de transport méditerranéen existant.

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.

Résultats

Globalement, il n'y a pas eu un avancement concret dans la mise en œuvre de cette action et il semble que cette action n'est pas prioritaire pour les pays du voisinage du Sud. L'Égypte, la Jordanie et la Libye ont ratifié la convention d'Athènes⁵⁹, tandis que le Liban et la Tunisie travaillent sur les dispositions relatives aux droits des passagers.

Au niveau national, les résultats obtenus sont les suivants :

Algérie: Outre les droits énumérés dans le contrat de transport (billet), d'autres droits des passagers sont garantis, tels que la non-discrimination, l'assistance aux personnes handicapées et aux personnes à mobilité réduite, le droit d'obtenir des informations sur les voyages, l'assistance en cas de retard ou d'annulation, de changement d'itinéraire et le remboursement en cas de retard ou d'annulation.

⁵⁹ Convention d'Athènes : convention internationale relative au transport par mer des passagers et de leurs bagages /1974.

La **Jordanie** est signataire de la convention d'Athènes de 1974 pour le transport maritime de passagers et de leurs bagages. Le pays dispose depuis 2003 d'une réglementation sur les prestations de services de transport maritime de marchandises et de passagers .

Le **Liban** souhaite vivement que le secteur maritime joue un rôle essentiel dans le transport des passagers et fournisse un service de qualité aux passagers dans le secteur du tourisme. Un port de passagers et de tourisme a été considéré comme l'un des projets prioritaires au Liban. Après avoir achevé le design conceptuel, le budget a été récemment affecté pour la préparation de la conception technique détaillée et du dossier d'appel d'offres. Parallèlement au projet prioritaire, Le Liban a engagé le réexamen de la législation relative aux droits des passagers, qui sera modifiée de manière à garantir sa conformité avec les normes internationales. La loi relative aux droits des passagers à mobilité réduite et des passagers handicapés a été ratifiée.

Le **Maroc** dispose de quatre ports à passagers qui sont connectés au sud de l'Europe via 11 lignes maritimes et qui affichent un trafic qui dépasse 5 Millions de passagers. Pour garantir les droits des passagers, le Maroc a introduit dans un projet de loi, en cours d'adoption les droits des passagers en termes d'assistance, d'indemnisation, d'informations. Le Maroc souhaite tirer parti de l'assistance technique dans ce domaine.

La **Tunisie** dispose d'une réglementation générale (code de commerce, code des obligations et contrats) et des relations contractuelles pour les dispositions relatives aux droits des passagers, notamment en ce qui concerne l'obtention de l'information et de l'assistance, l'assistance aux passagers handicapés et l'indemnisation ou le remboursement en cas de retard du transporteur (retard ou annulation du service). En outre, le développement de gares maritimes et de navires passagers a prévu des dispositions particulières pour les passagers à mobilité réduite ou ayant des besoins spécifiques.

Problèmes rencontrés et questions en suspens

Les difficultés rencontrées se résument dans le manque au niveau de la formation et un besoin de renforcement de capacités dans le cadre de cette action. Les pays n'ont pas fourni de retour d'informations détaillés sur cette action, étant donné que cette action semble être peu prioritaire.

Suggestions pour l'avenir 2021-2027

Pour le prochain plan d'action, il est proposé ce qui suit :

- Poursuivre cette action en mettant l'accent sur la formation en matière de droits des passagers et des assistances techniques pour l'élaboration d'une réglementation y afférente,
- Engager la mise en place d'une réglementation relatives aux besoins spécifiques et exigences pour le transport de personnes à mobilité réduite,

Mettre l'accent sur les autres droits des passagers, tels que le droit à des conditions contractuelles non discriminatoires, le droit à des soins et à une assistance, le droit de demander une indemnisation partielle du prix du billet en cas de retard, et le droit de déposer des plaintes auprès des transporteurs et des organismes nationaux chargés de l'application, etc.

V.2. 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.

Résultats

Les pays du voisinage du Sud ont engagé des actions sur la réforme de la réglementation et la convergence en se préparant à l'adhésion et à la mise en œuvre effective des principaux accords et conventions des Nations unies sur le transport routier (ci-après dénommés « Accords de l'ONU »). Des stratégies nationales, inspirées de ces accords de l'ONU, sont élaborées ou révisées, et des règles et des normes de transport harmonisées ont été développées sur la base des meilleures pratiques

internationales. Les efforts concertés pour le déploiement de systèmes de transport intelligents (STI) harmonisés et interopérables sont poursuivis. En outre la professionnalisation des conducteurs et des opérateurs ainsi que l'amélioration de l'état technique du parc automobile et de la sécurité routière sont prises en compte de manière rigoureuse. Le soutien apporté dans le cadre du projet EuroMed RRU (2012-2016) et du projet EuroMed TSP (2017-2022) a joué un rôle déterminant pour avancer dans la mise en œuvre des activités précitées.

Parmi les principaux résultats figurent la promotion de la formation et de la certification obligatoires pour les conducteurs professionnels de certaines catégories de véhicules routiers, inspirés de la directive 2003/59/CE et l'amélioration de la performance en matière de sécurité, par le respect des règles fixées en matière de temps de conduite et de repos selon l'accord AETR⁶⁰, l'introduction de règles relatives à l'accès à la profession de transporteur conformément au règlement 1071/2009/CE, la mise en place de règles relatives au transport de marchandises dangereuses (ADR⁶¹) et de denrées périssables (ATP⁶²), le renforcement des capacités en matière de formation dans la région, l'amélioration de l'état technique des véhicules en application des Accords des Nations unies de 1958⁶³ et 1997⁶⁴) et des meilleures pratiques de l'UE, notamment la directive 2014/45/UE relative au contrôle technique périodique et la directive 2014/47/UE relative au contrôle technique routier des véhicules utilitaires.

En ce qui concerne le déploiement de STI interopérables dans la région, les pays du voisinage du Sud, avec le soutien du TSP EuroMed, ont élaboré un « plan stratégique STI » EuroMed et une « architecture STI préliminaire » décrivant la vision, les besoins, les exigences, les normes, l'évolution des politiques et les systèmes de collecte de données.

Les applications prioritaires, les avantages escomptés et l'approche recommandée, nécessaires à la conception et au déploiement efficace de STI basés sur les technologies de l'information et de la communication dans la région euro-méditerranéenne, font partie de la stratégie. Certains pays ont identifié leurs points focaux nationaux dans le domaine des STI et les équipes STI au niveau national, qui mettront leurs efforts pour le développement des stratégies nationales et de l'architecture technique préliminaire en vue du déploiement de systèmes de transport intelligents fondés sur les résultats des activités engagées dans le cadre de EuroMed TSP.

Au niveau national, les résultats obtenus sont les suivants :

L'**Algérie** a élaboré une nouvelle législation obligeant les conducteurs professionnels de certaines catégories de véhicules à une formation initiale et continue et à une certification, inspirées de la directive 2003/59. Plus de 350,000 conducteurs ont été formés et certifiés dans 366 centres dans le pays et ce, au cours des quatre dernières années. Ce nombre devrait atteindre un million de conducteurs dans les prochaines années. Bien qu'elle ne soit pas partie contractante à l'un des accords des Nations unies relatifs aux règlements des véhicules, le pays veille au maintien du parc de véhicules

⁶⁰ AETR : Accord européen relatif au travail des équipages des véhicules effectuant des transports internationaux par route.

⁶¹ ADR : Accord européen relatif au transport international des marchandises dangereuses par route.

⁶² ATP : accord relatif aux transports internationaux de denrées périssables.

⁶³ Accord ONU de 1958 : Accord du 20 mars 1958 concernant l'adoption de règlements techniques harmonisés de l'ONU applicables aux véhicules à roues et aux équipements et pièces susceptibles d'être montés ou utilisés sur les véhicules à roues et les conditions de reconnaissance réciproque des homologations délivrées conformément à ces règlements.

⁶⁴ Accord ONU de 1997 : Accord du 13 novembre 1997 concernant l'adoption de conditions uniformes applicables au contrôle technique périodique des véhicules à roues et la reconnaissance réciproque des contrôles.

en bon état technique par l'intermédiaire d'inspections techniques généralisées dans l'ensemble du pays.

L'**Égypte** a révisé la réglementation en matière de transport routier, identifié les lacunes existantes et les changements nécessaires et a élaboré une feuille de route pour la mise en œuvre progressive d'une réforme réglementaire du secteur, avec le soutien du projet EuroMed RRU. Cette réforme inclut la surcharge, l'accès à la profession, la formation des conducteurs professionnels et le temps de conduite et de repos, le registre des entreprises de transport et les statistiques de transport, le transport de marchandises dangereuses et de denrées périssables. L'Organisation égyptienne de la normalisation et de la qualité (EOS) œuvre pour l'application obligatoire d'un bon nombre de règlements de l'ONU relatifs à l'homologation des véhicules pour améliorer le niveau des normes techniques des véhicules en circulation. L'autorité de régulation des transports terrestres, approuvée par le Parlement (le 4 février 2019), joue un rôle de premier plan dans la réalisation de ces réformes.

Israël est l'un des pays de la région euro-méditerranéenne ayant réalisé de grandes avancées dans le développement des applications STI. De nombreux projets de STI sont déployés en Israël sur la base de technologies mobiles intelligentes par des entreprises privées. Dans sa résolution du 22 janvier 2017, le Gouvernement israélien a défini les actions prioritaires pour le développement des STI et a décidé de mettre en place un comité de pilotage pour faire progresser le plan national de mobilité intelligente 2017-2021. En outre, Israël a assuré un niveau élevé de l'état technique de son parc de véhicules en respectant pleinement les accords respectifs des Nations unies et les règlements de l'UE en la matière, y compris un système efficace de centres d'inspection technique périodique pour les véhicules. Le pays est également engagé dans l'introduction, dans sa législation nationale, l'obligation de formation initiale et continue et certification, pour les conducteurs professionnels de certaines catégories de véhicules en s'inspirant de la Directive 2003/59.

La **Jordanie**, bien que n'étant pas partie contractante à la plupart des accords de l'ONU, a intégré les principales dispositions de l'ADR et les accords de l'ONU de 1958 et 1997 dans sa législation nationale. En outre, la Jordanie travaille sur la formation de conducteurs professionnels de certaines catégories de véhicules, alors qu'elle a réussi à assurer un renforcement de capacités sur l'ADR avec dix (10) formateurs jordaniens ayant été certifiés ADR par l'Académie de l'Union internationale des transports routiers (IRU). En outre, le pays a développé plusieurs applications STI, notamment en ce qui concerne la gestion de la flotte, le suivi et la traçabilité des camions transitant par son territoire ainsi que la gestion du trafic routier et la sécurité routière.

Le **Liban** a identifié ses priorités en matière de réforme du transport routier en ciblant l'application de règles et de normes harmonisées en matière de transport fondées sur les accords de l'ONU et les meilleures pratiques internationales. Certaines applications STI dans le pays ont été déployées par des entreprises privées dans le cadre de la gestion de la flotte. Le pays est déterminé à déployer les systèmes de transport intelligents (STI) et prépare son adhésion à certains accords de l'ONU.

Le **Maroc** dispose d'un bon système de formation des conducteurs professionnels s'inspirant de la directive 2003/59, en veillant à ce qu'aucun conducteur professionnel ne puisse exercer dans les domaines de transport en commun de personnes ou de marchandises sans avoir suivi une formation de qualification initiale certifiée et renouvelée tous les cinq ans après avoir dispensé une formation continue. Environ 390.000 conducteurs ont été formés et certifiés jusqu'à présent par des centres privés dûment autorisés. Au Maroc, les temps de conduite et de repos des conducteurs professionnels

sont appliqués conformément à l'AETR. En outre, le Maroc applique les accords des Nations unies de 1958 et de 1997, bien qu'il n'y soit pas partie contractante, en assurant un niveau élevé de l'état technique de son parc de véhicules. Le processus d'adhésion à ces deux accords est en cours.

Le nombre de centres d'inspection technique périodique disponibles dans tout le pays est de 432 centres opérationnels. Le Maroc a adopté les STI par le développement de technologies de la fibre optique, la gestion du trafic, les caméras et les systèmes d'information sur les autoroutes, les postes de péage et les smartphones. Le système de contrôle automatique des infractions aux règles du code de la route inclut le déploiement de 150 radars fixes, tandis que 552 autres sont en cours de déploiement.

La **Palestine** a adopté, en 2017, un nouveau plan stratégique sectoriel national pour les transports (2017-2022) visant la mise en place d'un système des transports sûr et efficace, répondant aux besoins des citoyens, garantissant les relations internationales et contribuant à la viabilité de l'économie. Un réexamen récent de ce plan par le projet EuroMed TSP a conclu que ce plan est bien ciblé et que les efforts déployés par la Palestine devraient se concentrer sur sa mise en œuvre au moyen de réformes réglementaires, conformément aux normes et meilleures pratiques internationales et en renforçant la coopération régionale. En 2018, la Palestine a élaboré un cadre stratégique pour l'intégration des STI dans ses systèmes de transport, qui a été approuvé en février 2019 et a mis en place une équipe nationale permanente pour sa mise en œuvre. La Palestine a également développé un système efficace de fonctionnement des centres d'inspection technique périodique des véhicules.

La **Tunisie** travaille sur l'intégration de la formation obligatoire et la certification des conducteurs professionnels dans sa législation nationale en s'inspirant de la directive 2003/59/CE. Elle dispose d'un système performant de contrôle technique périodique des véhicules et elle est devenue récemment partie contractante à l'accord des Nations unies de 1997. Elle dispose également d'un bon système de réception des véhicules et de contrôle technique garantissant l'état technique des véhicules circulant sur les routes. La Tunisie a assuré un renforcement de capacités sur l'ADR avec dix (10) formateurs tunisiens qui ont été certifiés par l'Académie IRU, tandis que le « centre de formation de Borj Cedria » est devenu le 1^{er} centre de formation africain accrédité par l'Académie IRU.

Elaboration d'un « plan stratégique STI » EuroMed : Un succès régional dans un objectif de durabilité des systèmes de transport

Les pays du voisinage du Sud, avec le soutien du TSP EuroMed, ont élaboré un « plan stratégique STI » EuroMed et une « architecture STI préliminaire » décrivant la vision, les besoins, les exigences, les normes, l'évolution des politiques et les systèmes de collecte de données.

Problèmes rencontrés et questions en suspens

Les difficultés rencontrées se résument comme suit :

- Bien que cette action vise essentiellement le transport routier de marchandises qui détient la part la plus importante des transports terrestres de marchandises, le transport routier transfrontalier de marchandises reste limité.
- La mise à jour des stratégies nationales en matière de transport terrestre pour la plupart des pays partenaires méditerranéens accuse un retard avec un manque important de ressources humaines

au sein des ministères chargés des transports dans la plupart des pays du voisinage du Sud pour promouvoir les stratégies.

- Les applications STI dans certains pays sont fragmentées et ne suivent pas une stratégie unique. Certains partenaires n'ont pas encore désigné les points focaux nationaux pour les STI et les équipes de transport intelligents au niveau national pour participer aux travaux de suivi des STI.
- L'avancement est faible dans les activités de renforcement des capacités des autorités chargés des transports terrestres, en matière de collecte de données, de modélisation, de planification et mise en place de systèmes de transport. En outre, la formation des fonctionnaires de la plupart des pays est insuffisante, ce qui entrave l'élaboration de la législation nationale nécessaire inspirée des principaux accords des Nations unies et de la législation de l'UE en la matière.
- Les priorités nationales ne sont pas toujours alignées aux objectifs de coopération euro-méditerranéenne et du PART, notamment pour les pays non concernés par le transport routier transfrontalier, ce qui entraîne un manque d'engagement dans les efforts de convergence réglementaire.
- L'instauration de redevances de transit routier par certains pays, engendre une augmentation des coûts du transport transfrontalier et du transport international de marchandises dans la région.

Suggestions pour l'avenir 2021-2027

Pour le prochain plan d'action, il est proposé ce qui suit :

- Poursuivre les efforts en matière de réforme réglementaire et de convergence et veiller à faciliter le transport transfrontalier et le transport international de marchandises dans la région sur la base de l'adhésion et la mise en œuvre effective des accords des Nations unies et des meilleures pratiques européennes, incluant et sans être limitatif, la formation des conducteurs professionnels en s'inspirant de la directive 2003/59/CE, les temps de conduite et de repos selon l'accord AETR, la professionnalisation des opérateurs en ce qui concerne l'accès à la profession de transporteur par route conformément au règlement 1071/2009/CE et l'amélioration de l'état technique des véhicules en circulation dans la région, en harmonie avec l'accord ONU de 1997, la directive 2014/45/UE relative au contrôle technique périodique et la directive 2014/47/UE relative au contrôle technique routier,
- Revoir les stratégies nationales existantes en matière de transport, en vue d'une approche globale cohérente et qui intègre l'approche et les objectifs de la coopération euro-méditerranéenne et internationale et doter les autorités chargées des transport terrestres des ressources humaines nécessaires pour jouer pleinement leur rôle,
- Reconsidérer l'imposition de redevances de transit aux opérateurs de transport routier afin de faciliter le transport transfrontalier et le transport international de marchandises dans la région,
- Poursuivre les efforts de déploiement de systèmes de transport intelligents (STI) harmonisés et interopérables, sur la base des acquis réalisés dans le cadre de mise en œuvre de cette action, par le biais de EuroMed TSP, à savoir le « plan stratégique STI » EuroMed et « l'architecture STI préliminaire » visant à assurer un transport optimal, intégré et continu, à accroître la sécurité routière et à réduire l'impact environnemental et la mise en œuvre de la stratégie et de l'architecture,

- Dans ce cadre, et compte tenu de l'importance de la numérisation des transports pour un secteur de transport plus sûr, plus inclusif, plus compétitif et plus propre, pour mieux desservir les citoyens et les acteurs économiques avec un potentiel de réduction des incidences négatives des transports sur l'environnement aboutir à une mobilité durable, il y a lieu d'encourager les pays du voisinage du Sud à explorer pleinement l'utilisation des technologies numériques qui interagissent avec les STI,
- Renforcer les dispositions relatives à la sécurité et la santé pour les transports intérieurs et internationaux en tirant les enseignements des répercussions de la pandémie « COVID 19 ».

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 par route (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.

Résultats

Les pays du voisinage du Sud travaillent sur l'adhésion et à la mise en œuvre effective des accords des Nations unies pour bénéficier d'un cadre largement harmonisé et des meilleures pratiques internationales.

Les projets EuroMed RRU et EuroMed TSP, entre autres, ont permis de promouvoir l'adhésion et la mise en œuvre effective de ces accords de l'ONU et ont également encouragé et facilité la participation aux travaux de la CEE-ONU. Les efforts se sont concentrés sur treize (13) accords les plus importants des Nations unies, y compris tous ceux qui sont concernés par l'action n°9 du PART, identifiés conjointement par la CEE-ONU, l'IRU et EuroMed RRU et publiés en trois langues (EN-FR-AR), en février 2015, en tant que document de plaidoyer pour mieux comprendre l'importance, les principales dispositions et les avantages de l'adhésion et de la mise en œuvre.

Les principaux résultats comprennent la sensibilisation sur l'importance des accords de l'ONU et la législation européenne respective, leur familiarisation avec les travaux de la CEE-ONU au moyen de manifestations spécifiques, téléconférences et la participation de leurs fonctionnaires aux réunions de la CEE-ONU, l'ouverture de l'AETR aux pays de la région, l'élaboration et la publication de feuilles de route sur l'adhésion et la mise en œuvre de certains accords de l'ONU, les études, les travaux d'analyse et les études d'impact économique relatifs à certains accords de l'ONU.

Les pays du voisinage du Sud n'avaient, jamais dans le passé, atteint un niveau de connaissance aussi complet de l'importance vitale de ces accords ONU pour l'amélioration de l'efficacité des systèmes de transport. La majorité des pays partenaires ont engagé la modification des législations nationales en s'inspirant des accords des Nations unies et des meilleures pratiques européennes, et ce, parallèlement aux procédures d'adhésion à ces accords et leur mise en œuvre qui sont en cours.

En termes d'activités d'assistance dans le cadre du projet EuroMed, 98 activités nationales et régionales (ateliers de sensibilisation, formations, voyages d'étude et ATs) sur les accords des Nations unies et la législation européenne respective ont été mis en œuvre par EuroMed RRU et EuroMed TSP à fin juin 2020, au cours desquelles plus de 2600 experts des pays du voisinage du Sud ont assisté. Parmi ces assistances, quarante-trois (43) activités ont porté sur la sensibilisation et la formation à ces accords et la législation européenne respective, avec la participation de plus de 1700 experts. La participation de haut niveau de fonctionnaires des pays partenaires méditerranéens aux travaux de certaines réunions intergouvernementales de la CEE-ONU relatives aux transports routiers à Genève, qui a été encouragée et facilitée par EuroMed RRU et EuroMed TSP, a atteint le nombre de trente (30) à fin juin 2020, avec la participation de 160 experts aux dites réunions.

Il y a lieu de signaler que, lors de la 106^{ème} session du WP.15, le 13 mai 2019, la Conférence des parties à l'ADR a accepté d'abandonner le mot « européen » du titre de l'accord ADR, ce qui facilite l'adhésion par les pays non européens. Le Maroc et la Tunisie, en tant que parties contractantes de l'ADR, ont joué un rôle actif à l'appui de cette évolution et à l'adoption d'une telle décision.

Dans le même cadre d'assistance à l'harmonisation de la législation nationale, des voyages d'étude régionaux ont été organisés par EuroMed RRU, à Genève (Suisse), Haute Savoie (France) et dans la région de Padua-Vicenza-Venise (Italie), avec également l'élaboration et la publication de feuilles de route pour l'adhésion et la mise en œuvre de l'AETR, de l'ATP (EN-FR) et des accords ONU de 1958 et de 1997 (EN-FR-AR) et ce, en coopération avec la CEE-ONU.

Des stratégies nationales ont été élaborées ou révisées en vue de promouvoir l'adhésion et la mise en œuvre effective des accords ONU avec des études, des travaux d'analyse et des actions pilotes pour la mise à jour et l'harmonisation de la réglementation des véhicules, la mise en œuvre du tachygraphe numérique et la promotion de l'utilisation du système TIR.

L'ouverture, de l'accord AETR, le 5 juillet 2016, à l'Algérie, la Jordanie, le Maroc et la Tunisie et le 8 janvier 2020 au Liban, à la suite d'une action concertée des pays du voisinage du Sud avec le soutien de la Turquie et du projet EuroMed RRU, est considérée comme l'un des principaux résultats durables qui devraient être suivis par les adhésions. De même, les efforts en vue de l'ouverture de l'AETR à l'Égypte sont en cours et devraient aboutir bientôt.

Dans le domaine du transport ferroviaire, le Maroc, l'Algérie et la Tunisie sont déjà membres de l'OTIF. L'adhésion du Liban est actuellement suspendue tandis que la Jordanie entretient des relations privilégiées avec l'OTIF. Israël et l'Égypte ont manifesté leur intérêt de devenir membres de l'OTIF et souhaiteraient agir dans l'avenir en tant que hub régional. La convention relative aux transports internationaux ferroviaires (COTIF), avec ses sept appendices, dote les pays membres d'un droit ferroviaire international uniforme qui permet d'étendre l'interopérabilité juridique, d'améliorer l'interopérabilité technique et de contribuer au développement du transport multimodal. L'Algérie, le Maroc et la Tunisie sont membres à cette convention. Cependant et dans le but de promouvoir les accords de l'OTIF, l'ERA a organisé, en 2018 et 2019, une série de réunions avec l'OTIF, y compris les participations aux groupes de travail au niveau de l'OTIF. Ces participations ont permis également d'informer les pays partenaires méditerranéens des derniers développements au niveau de l'OTIF.

Au niveau national, les résultats obtenus sont les suivants :

L'Algérie a élaboré une nouvelle législation sur les temps de conduite et de repos des conducteurs professionnels obligeant l'utilisation des tachygraphes et devrait adhérer à l'accord AETR. Bien qu'elle ne soit pas partie contractante à l'accord de l'ONU de 1997, l'Algérie a mis en place un réseau de centres d'inspection technique performant et étendu avec des dispositions d'application du contrôle technique inspiré de l'accord précité. L'Algérie a, en outre, intégré une bonne partie de l'accord ADR dans la législation nationale. L'Algérie est partie contractante de la conventions TIR depuis 1998, mais ne l'a jamais appliqué. La question de l'activation de cette convention figure actuellement à l'ordre du jour de l'Algérie.

L'Égypte a adhéré à la convention TIR en décembre 2020. L'ADR et l'ATP ainsi que l'AETR et l'accord de l'ONU de 1997 font également partie des accords des Nations unies auxquels il projette y adhérer. L'Égypte a officiellement demandé l'ouverture de l'accord AETR.

Israël fait partie des rares pays de la région euro-méditerranéenne, n'ayant pas jusqu'à présent adhéré à de nombreux accords de l'ONU, mais applique intégralement certains d'entre eux. C'est le cas des accords ONU de 1958, de 1997 et de l'ADR. En outre, Israël se consacre à l'intégration des règles et des procédures de l'AETR dans sa réglementation de transport intérieur et devrait bientôt adhérer à l'AETR. Israël est membre à part entière du Forum international des transports (FIT) depuis le 28 mai 2015.

La **Jordanie** est engagée dans la préparation de l'adhésion et à la mise en œuvre intégrale de l'accord ADR selon une feuille de route, préparée dans le cadre du projet EuroMed RRU, tout en examinant

l'adhésion aux accords ATP et AETR, aux conventions de Vienne de 1968 et aux accords ONU de 1958 et de 1997 avec lesquels sa législation est harmonisée dans une large mesure.

Le **Liban** a identifié comme priorité l'adhésion et la mise en œuvre des accords ADR, ATP et AETR et œuvre à la réalisation de cet objectif. Sa demande officielle d'ouverture de l'AETR a été acceptée et la procédure formelle lancée par le Secrétaire Général des Nations unies a conduit à l'ouverture officielle de l'AETR à l'adhésion au Liban à partir du 8 janvier 2020. Une attention particulière est également accordée à l'amélioration de la mise en œuvre de la convention TIR, dont l'utilisation fait apparaître des aspects positifs, tandis que les avantages découlant de l'adhésion à la convention d'harmonisation des contrôles des marchandises aux frontières sont en cours d'examen.

Le **Maroc**, qui fait partie des pays qui ont enregistré de bons résultats en matière d'adhésion aux accords des Nations unies, y compris les conventions de Vienne et les conventions TIR, ADR..., est engagé pour leur mise en œuvre intégrale, tout en se préparant à l'adhésion à l'AETR et aux accords ONU de 1958 et de 1997 ; étant signalé que les dispositions des deux derniers accords sont déjà appliquées par le pays. En 2015, le Maroc a aligné la législation nationale sur les temps de conduite et de repos des conducteurs professionnels sur l'accord AETR et a élaboré une feuille de route nationale visant à établir le cadre législatif nécessaire à l'introduction du tachygraphe numérique et à préparer le pays à adhérer à l'AETR. Le Maroc a également introduit une loi nationale (loi 30.05) en conformité avec l'ADR, dont l'application est en cours, grâce à un projet de jumelage avec l'Espagne. L'objectif de ce jumelage est d'aider à la mise en œuvre de l'ADR dans les transports nationaux, y compris la formation, les centres de tests et d'agrément, l'étiquetage, les conseillers à la sécurité, etc. Le Maroc est devenu membre à part entière du Forum international des transports (ITF) le 28 mai 2015, après avoir été observateur depuis 2006.

La **Palestine** a adhéré à la convention TIR en décembre 2017 et la convention de Vienne sur la circulation routière de 1968 en novembre 2019. Ces adhésions représentent un développement important du pays. Des équipes spécialisées d'experts chargés des questions réglementaires liées au transport routier sont engagées dans l'identification des priorités de la Palestine concernant ces accords, en vue de procéder aux réformes nécessaires. Parmi les priorités identifiées figurent la circulation routière, la signalisation routière, le transport de marchandises dangereuses et de denrées périssables, ainsi que les temps de conduite et de repos des conducteurs professionnels.

La **Tunisie** : L'adhésion de la Tunisie à l'accord des Nations unies concernant l'adoption de conditions uniformes applicables au contrôle technique périodique des véhicules à roues et la reconnaissance réciproque des contrôles (Accord ONU de 1997) représente un développement important. La Tunisie est le pays partenaire ayant le taux d'adhésion le plus élevé aux accords des Nations unies (11 sur les 13 recensés) et prépare son adhésion à l'accord AETR. En outre, en décembre 2018, la Tunisie a adhéré au protocole modifiant les articles 1 et 14 de l'ADR et est actuellement en train de réviser la législation relative au transport de marchandises dangereuses, avec le soutien du EuroMed TSP. Une évaluation de l'impact économique de l'adhésion de la Tunisie à l'AETR a été élaborée avec le soutien de EuroMed TSP. Le 23 mai 2019, la Tunisie a adhéré au Forum international des transports (ITF) en tant que troisième membre des pays EuroMed après le Maroc et Israël et deuxième membre du continent africain.

L'ouverture de l'accord AETR à des pays du voisinage du Sud : un succès régional et un résultat durable pour la région

L'ouverture, de l'accord AETR à cinq pays (le 5 juillet 2016 pour l'Algérie, la Jordanie, le Maroc et la Tunisie et le 8 janvier 2020 pour le Liban), est considérée comme l'un des principaux résultats durables qui devraient être suivis par les adhésions. De même, les efforts en vue de l'ouverture de l'AETR à l'Égypte sont en cours et devraient aboutir bientôt.

L'adhésion de la Palestine à l'accord TIR et la convention de Vienne de 1968 sur la circulation routière et de la Tunisie à l'accord ONU de 1997 constituent également des avancées dans l'adhésion aux principaux accords de l'ONU.

Problèmes rencontrés et questions en suspens

Les difficultés rencontrées se résument comme suit :

- L'avancement des adhésions aux accords ONU est lent. En effet, et bien que les efforts visant à intégrer les principales dispositions d'un bon nombre de ces accords dans la législation nationale des pays du voisinage du Sud ait donné des résultats, atteignant un niveau d'alignement sans précédent dans la région, seules quatre nouvelles adhésions ont été enregistrées tout au long de la période du projet, à savoir celles de l'Égypte pour la convention TIR, la Palestine pour la convention TIR et la convention de Vienne sur la circulation routière de 1968 et celle de la Tunisie pour l'accord de l'ONU de 1997. À l'exception du Maroc et de la Tunisie, qui sont parties contractantes à la plupart des accords de l'ONU, le nombre d'adhésions pour les autres pays partenaires est limité et ces pays ne bénéficient pas pleinement de leurs dispositions (voir le tableau ci-après).

Etat des adhésions des pays partenaires méditerranéens aux principaux accords des Nations Unies – Décembre 2020

N°	UNECE International Conventions and Agreements (EuroMed Project beneficiary countries)	Algeria	Egypt.	Israel	Jordan	Lebanon	Lybia	Morocco	Palestine	Syria	Tunisia
1	Convention on Road Traffic, of 1968			✓				✓	✓		✓
2	Convention on Road Signs and Signals, of 1968							✓			✓
3	European Agreement concerning the Work of Crews of Vehicles engaged in International Road Traffic (AETR), of 1970										
4	Convention on the Contract for the International Carriage of Goods by Road (CMR), of 1956				✓	✓		✓		✓	✓
5	The Customs Convention on the International Transport of Goods under Cover of TIR Carnets, of 1975 (TIR Convention)	✓	✓	✓	✓	✓		✓	✓	✓	✓
6	International Convention on the Harmonization of Frontier Controls of Goods, Geneva, of 1982 (Harmonization Convention)				✓			✓			✓
7	The Customs Convention on the Temporary Importation of Private Road Vehicles, of 1954	✓	✓	✓	✓			✓		✓	✓
8	The Customs Convention on the Temporary Importation of Commercial Road Vehicles, of 1956	✓									
9	European Agreement concerning the International Carriage of Dangerous Goods by Road (ADR), of 1957							✓			✓
10	Agreement on the International Carriage of Perishable Foodstuffs and on the Special Equipment to be Used for such Carriage (ATP), of 1970							✓			✓
11	Agreement concerning the adoption of uniform technical prescriptions for wheeled vehicles, equipment and parts which can be fitted and/or be used on wheeled vehicles and the conditions for reciprocal recognition of approvals granted on the basis of these prescriptions, of 1958		✓								✓
12	Agreement concerning the Establishing of Global Technical Regulations for Wheeled Vehicles, Equipment and Parts which can be fitted and/or be used on Wheeled Vehicles, of 1998										✓
13	Agreement concerning the adoption of uniform conditions for periodical technical inspections of wheeled vehicles and the reciprocal recognition of such inspections, of 1997										✓

La convention TIR, bien qu'elle figure parmi les deux accords de l'ONU auxquels la plupart des pays ont adhéré, reste sous-utilisée. En outre, la convention d'harmonisation⁶⁵ des Nations unies est presque inconnue dans la région, bien que trois pays soient parties contractantes (Jordanie, Maroc et Tunisie). Même si les raisons qui expliquent l'absence de progrès dans le cadre de l'adhésion peuvent varier d'un pays à l'autre, quelques obstacles communs ont été identifiés :

- Manque de ressources humaines au sein des ministères chargés des transports pour promouvoir les processus préparatoires nécessaires à l'adhésion. En outre, d'autres priorités nationales urgentes exigent la mobilisation du personnel expérimenté et disponible mais en nombre limité,
- Trafic de transport transfrontalier de marchandises par route, très limité voire inexistant, ce qui réduit la nécessité d'un cadre juridique régional harmonisé en matière de transport routier et aboutit à la considération de l'adhésion à ces accords comme non urgente,
- Difficultés rencontrées en matière de coordination entre les autorités compétentes, notamment en ce qui concerne les questions présentant un caractère pluridisciplinaire liées à l'adhésion et à la mise en œuvre de ces accords,
- La non-implication officielle, dans le cadre de EuroMed TSP des autres autorités nationales chargées de la mise en œuvre de certains accords de l'ONU (ministères de l'intérieur, de l'agriculture, de l'environnement, etc.),
- L'existence d'accords bilatéraux entre les pays voisins pour les opérations de transport routier réduit la nécessité d'harmoniser la réglementation en matière de transport routier,

⁶⁵ Convention d'harmonisation : convention internationale sur l'harmonisation des contrôles des marchandises aux frontières.

- Mauvais état technique de la flotte de camions en exploitation, pour certains pays, et impact éventuel en cas de renouvellement radical de la flotte à l'issue des adhésions pour se conformer aux dispositions des accords ONU (cas d'ATP et ADR),
- Manque de traduction en arabe de l'accord ADR, ce qui constitue un obstacle à l'adhésion de nombreux partenaires.

Suggestions pour l'avenir 2021-2027

Pour le prochain plan d'action, il est proposé ce qui suit :

- Poursuivre les efforts en vue de l'adhésion aux accords des Nations unies et de leur mise en œuvre effective, en mettant l'accent sur les aspects liés à la sécurité routière, aux temps de conduite et de repos des conducteurs professionnels, au transport de marchandises dangereuses, au transport des produits périssables, à l'homologation des véhicules et de leurs inspections techniques périodiques,
- Mettre en place des structures administratives pluridisciplinaires nationales appropriées pour jouer un rôle de premier plan dans la préparation et la promotion de l'adhésion et de la mise en œuvre de ces accords, en assurant un plus grand engagement et une plus grande appropriation des actions respectives. Ces structures pourraient être des comités nationaux de réglementation du transport routier chargés de la coordination générale de ces actions, assistés par des sous-comités thématiques,
- Solliciter le Conseil économique et social des Nations unies (ECOSOC) à assurer la traduction officielle de l'accord ADR en arabe, et celle de ses mises à jour périodique en tenant compte du cycle d'amendement (2 ans),
- Continuer à promouvoir la participation d'experts de tous les pays aux travaux de la CEE-ONU compte tenu des avantages qu'elle présente,
- Accorder une attention et un soutien particuliers au partage des expériences et des meilleures pratiques de manière coordonnée entre les pays du voisinage du Sud, avec l'engagement de tous les partenaires potentiels, tels que la CEE-ONU, l'ESCWA, l'IRU, les cadres régionaux et sous-régionaux de coopération, les institutions financières internationales (IFIs) et d'autres bailleurs de fonds, le secteur privé, etc., dans des domaines tels que la formation sur l'homologation et la certification des véhicules, les inspections techniques périodiques, les centres et laboratoires de tests et d'agrèments, etc. Les actions susmentionnées devraient également être considérées dans le contexte de l'évolution des besoins et des priorités nationales, de point de vue du renforcement de la dimension régionale et de la coopération fondée sur des préoccupations communes en faveur d'un système de transport sûr, durable et efficace dans la région.

Le groupe de travail de l'UpM sur les transports terrestres et le programme EuroMed financé par l'UE devraient soutenir, encourager et faciliter ces efforts.

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 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. Ces deux plateformes importantes de renforcement des connaissances collectent et publient des données et des informations sur la sécurité routière en Europe.

Résultats

Ayant considéré la sécurité routière comme priorité, les pays du voisinage du Sud ont procédé à la révision du code de la route et amélioré le système de gestion de la sécurité routière. Dans ce cadre, Ils ont veillé à la révision des règles de la circulation routière et de la signalisation pour se préparer à l'adhésion et à la mise en œuvre des conventions des Nations unies en la matière. En outre, la plupart des pays ont désormais mis en place une structure chef de file pour la sécurité routière, fixé des objectifs en matière de sécurité routière et introduit des règlements sur la conduite en état d'ivresse,

le port du casque, l'utilisation de la ceinture de sécurité et l'interdiction de l'utilisation du téléphone mobile pendant la conduite. En outre, avec le soutien du programme pour la sécurité routière dans la région MENA, entre 2011 et 2014, les pays du voisinage du Sud ont développé des projets pilotes de sécurité routière au niveau national et ont été initiés aux bonnes pratiques et aux outils techniques dans le domaine de la sécurité routière.

La formation et la certification des conducteurs professionnels pour certaines catégories de véhicules de transport de marchandises et de voyageurs ainsi que les inspections techniques et les règles relatifs à l'immatriculation des véhicules dans le cadre de l'action 10 du PART sur la sécurité routière ont déjà été abordés et évalués dans le présent rapport au titre des actions 8 et 9.

Les pays du voisinage du Sud, conscients de l'importance de disposer de données fiables pour la gestion de la sécurité routière, s'emploient à mettre en place des systèmes de collecte de données fiables, harmonisés et comparables et à partager les données au niveau régional et ce, avec le soutien de EuroMed TSP. En effet, dans le cadre de ce projet, un diagnostic sur la performance en matière de collecte et de traitement des données dans la région a permis de dégager des points forts et des points faibles, avec un rapport détaillé publié en décembre 2018 en anglais et en français. Les pays ont pris connaissance des meilleures pratiques, méthodes et outils existants aux niveaux national, européen et international, ainsi que de leurs propres forces et faiblesses. Les lacunes et divergences existantes entre les statistiques nationales sur la mortalité sur les routes et celles signalées par l'OMS dans ses rapports à l'échelle mondiale sont identifiées, tandis que les raisons de ces écarts et les moyens de les combler sont bien compris. Des recommandations pour l'amélioration des systèmes de données sur les accidents de la route sur la base des bonnes pratiques internationales sont mises à disposition. Il existe des efforts importants, dans le passé et en cours dans tous les pays, pour améliorer leurs systèmes de données, ainsi que plusieurs éléments de bonnes pratiques pour chaque pays. Une feuille de route sur la voie à suivre élaborée, avec des mesures concrètes pour toutes les parties concernées, a été adoptée au cours de l'atelier régional de EuroMed TSP à Athènes (Grèce) en mai 2018. Un document OMS-UE-EuroMed TSP sur la compréhension et la réduction des différences entre les données des pays sur les accidents de la route et les estimations de l'OMS a été finalisé en juin 2019 et mis à disposition sous forme électronique (EN-FR-AR), et en cours de publication sur support papier, comme résultat d'une étroite coopération de EuroMed TSP avec l'OMS, suivie d'une publication sur les définitions harmonisées des données des accidents de la route dans la région euro-méditerranéenne⁶⁶.

Les efforts ont permis de renforcer la coopération entre les principaux acteurs nationaux de la collecte et du traitement de données sur la sécurité routière des ministères des transports, de l'intérieur (police de la circulation) et de la santé. Sur la base de ces résultats et de l'identification des problèmes et des besoins, les pays du voisinage du Sud assurent le suivi de leurs engagements au niveau national avec le soutien de EuroMed TSP.

La coopération permanente des experts des pays partenaires avec l'envoyé spécial du Secrétaire général de l'ONU pour la sécurité routière est assurée et une réunion régulière avec l'envoyé spécial est organisée deux fois par an en vue de coordonner les actions et recevoir un soutien.

⁶⁶ Brochure intitulée « Comprendre et combler les différences entre les données ventilées par pays et l'estimation du nombre de morts sur les routes », OMS, juin 2019).

Dans le cadre du projet EuroMed TSP, une coopération et interaction des pays du voisinage du Sud a été établie avec toutes les importantes organisations et initiatives régionales et internationales, ayant développé des bonnes pratiques, des méthodes et outils dans la collecte de données sur la sécurité routière, y compris l'Observatoire européen de la sécurité routière (ERSO), la base de données communautaire sur les accidents de la route (CARE), l'Organisation mondiale de la santé (OMS), le Groupe de travail international sur les données de sécurité routière et leur analyse (IRDAT) du Forum international des transports (ITF-OCDE), la commission économiques des nations unies pour l'Europe (UNECE), la fédération internationale de l'automobile (FIA), la fédération internationale des routes (IRF), la Banque Mondiale, ainsi que « SafeFits » et le projet « Safer Africa » financé par l'UE.

Il y a lieu de signaler que les projets pilotes développés dans le cadre du programme de soutien de l'UE pour la sécurité routière dans la région MENA, entre 2011 et 2014, ont permis d'initier les pays du voisinage du Sud aux bonnes pratiques et aux outils techniques se rapportant aux systèmes de données sur la sécurité routière, la sécurité des usagers vulnérables, l'éducation routière, la communication, la formation des conducteurs professionnels etc. Les projets pilotes, qui ont engagé les secteurs public et privé ainsi que la société civile, dans le cadre de leur planification et leur mise en œuvre, comprenaient des formations sur les audits de la sécurité routière, le contrôle de la vitesse, la modération du trafic, les usagers vulnérables de la route, la formation des conducteurs professionnels, la réforme et la gestion des bases de données, la vitesse, l'alcool au volant, les routes sécurisées vers les écoles.

Au niveau national, les résultats obtenus sont les suivants :

L'**Algérie** dispose d'une agence chef de file et d'une stratégie nationale de sécurité routière incluant des objectifs nationaux et des lois nationales régissant la conduite en état d'ivresse, le port de casque, le port de la ceinture de sécurité et l'utilisation du téléphone mobile pendant la conduite. L'Agence collecte les données sur la sécurité routière grâce à l'engagement de la police et de la gendarmerie, la gendarmerie utilisant des moyens électroniques pour la collecte de données et le GPS. La définition d'une personne décédée, dans les 30 jours à la suite d'un accident de la route, est appliquée et les statistiques sur les accidents de la route sont régulièrement publiées et utilisées. L'obligation de la formation et de la certification pour les conducteurs professionnels de certaines catégories de véhicules et l'introduction prochaine du tachygraphe numérique ainsi que le système de permis à points pour les conducteurs sont des évolutions récentes importantes ayant une incidence positive sur la sécurité routière.

L'**Égypte** dispose d'une agence chef de file et d'une stratégie nationale de sécurité routière incluant des objectifs nationaux et des lois régissant la conduite en état d'ivresse, le port de casque, le port de la ceinture de sécurité et l'utilisation du téléphone mobile pendant la conduite. L'Agence collecte les données sur la sécurité routière par l'intermédiaire de la police de circulation, l'Organisation des ambulances et les hôpitaux. Le ministère de la santé (hôpitaux) assure le suivi des victimes pour une période de 30 jours après l'accident, tandis que les données d'enregistrement de l'état civil (VDR⁶⁷), contrairement à celles de la plupart des pays euro-méditerranéens, sont suffisamment complètes pour que le pays soit classé dans le groupe 1 de l'OMS.

⁶⁷ VDR- vital registration data

Israël est le pays qui a la meilleure performance dans la région en termes de sécurité routière, qui, selon le rapport de l’OMS pour 2018, comptait 4.2 décès pour 100.000 habitants sur la base de statistiques de 2016, soit moins que la moyenne de 4.9 personnes tuées dans des accidents de la route dans l’UE. Israël dispose d’une agence chef de file, d’une stratégie nationale de sécurité routière, des lois nationales régissant la conduite en état d’ivresse, le port de casque, le port de la ceinture de sécurité, l’utilisation de dispositifs de retenue pour enfants et l’utilisation du téléphone mobile pendant la conduite et est partie contractante à la convention de Vienne sur la circulation routière de 1968.

La **Jordanie** dispose d’une stratégie nationale de sécurité routière (2019-2023) qui comprend des objectifs nationaux, des législations nationales concernant également la conduite en état d’ivresse, le port de casque, le port de la ceinture de sécurité et l’utilisation du téléphone mobile pendant la conduite. Le pays collecte les données à l’aide d’un système électronique d’information (STI) et la transmission en ligne vers la base de données centrale dénommée E-kroka. Les données provenant de la police sont collectées dans le cadre d’un processus systématique de suivi, conformément à la définition de décès (celui survenu dans 30 jours à compter de la date de l’accident). Les données relatives à l’état civil sont de qualité satisfaisante, les statistiques sur la mortalité étant en place et publiées régulièrement. Le pays est sur le point de respecter les seuils de qualité des données de l’Organisation mondiale de la santé (OMS), étant donné que les raisons des divergences sont connues et traitées.

Le **Liban** dispose d’une agence chef de file et des lois sur la conduite en état d’ivresse, le port de casque, le port de la ceinture de sécurité, les dispositifs de retenue pour enfants et l’utilisation du téléphone mobile pendant la conduite. Le pays met en œuvre l’approche « première aide/premier secours » (first aid/first response), la révision de la base de données et la formation de la police sur les formulaires de collecte de données.

Le **Maroc** dispose d’une agence chef de file, d’une stratégie de sécurité routière qui repose sur les enjeux stratégiques du plan mondial de la sécurité routière tel que défini par l’OMS, et des lois nationales régissant la conduite en état d’ivresse, le port de casque, le port de la ceinture de sécurité et l’utilisation du téléphone mobile pendant la conduite. Le Maroc est partie contractante des deux conventions de Vienne de 1968, relatives à la circulation routière et à la signalisation routière. Il dispose d’un cadre multisectoriel systématique pour la collecte, la validation et le partage des données relatives à la sécurité routière basé sur la coopération entre les structures spécialisées de la police, de la santé et des transports. Le pays utilise la définition d’une personne décédée, ayant eu lieu dans les 30 jours à la suite d’un accident de la route, pour les statistiques du nombre de tués sur les routes, ainsi qu’une définition concrète de l’existence d’un blessé grave (qui doit être hospitalisé pendant plus de 6 jours) pour le nombre de blessés. Les statistiques des accidents sont systématiquement publiées, dans le cadre des données publiques ouvertes au Maroc.

La **Palestine** est le deuxième meilleur pays dans la région en termes de performance dans le domaine de la sécurité routière, qui, selon le rapport de l’OMS pour 2018, comptait 5.3 décès pour 100.000 habitants sur la base des statistiques de 2016, très proche de la moyenne de l’UE avec 4.9. La Palestine dispose d’une agence chef de file et d’une stratégie nationale de sécurité routière, et a également des lois nationales régissant la conduite en état d’ivresse, le port de casque, le port de la ceinture de sécurité, l’utilisation du téléphone mobile pendant la conduite. L’adhésion de la Palestine à la

convention de Vienne sur la circulation routière de 1968, en novembre 2019, est l'une des grandes réussites de la Palestine.

La **Tunisie** dispose d'un conseil national de la sécurité routière sous la présidence du ministère de l'intérieur et d'un observatoire national de la sécurité routière. Toutefois et dans la cadre de la révision de la gestion de la sécurité routière, le Conseil Ministériel restreint du 20 mai 2019, a approuvé la création d'un « Conseil supérieur pour la sécurité routière », sous la supervision de la Présidence du Gouvernement, la création d'un organisme chef de file dédié à la sécurité routière rattaché à la Présidence du gouvernement et la restructuration de l'actuel observatoire national de la sécurité routière. En outre, la Tunisie dispose de textes législatifs et réglementaires régissant la conduite en état d'ivresse, le port de casque, le port de la ceinture de sécurité et l'utilisation du téléphone mobile pendant la conduite, et est partie contractante des deux conventions de Vienne de 1968 relatives respectivement à la circulation routière et à la signalisation routière. La Garde nationale et l'Observatoire national de la sécurité routière hébergent la base de données nationale. Des statistiques sur la sécurité routière sont publiées régulièrement, ainsi que plusieurs initiatives importantes de sensibilisation et d'éducation. La définition d'une personne décédée, ayant eu lieu dans les 30 jours à la suite d'un accident de la route, est appliquée pour les statistiques des décès est utilisée en Tunisie.

Sécurité routière : La mise en place de systèmes de données fiables pour la gestion de la sécurité routière

Le diagnostic sur la performance et la fiabilité des données dans la région a permis de dégager les divergences existantes entre les statistiques nationales sur la mortalité routière et celles de l'OMS ainsi que les raisons de ces écarts. Une feuille de route sur la voie à suivre, avec des mesures concrètes pour toutes les parties concernées, a été adoptée. Un document OMS-UE-EuroMed TSP sur la compréhension et le rapprochement des différences entre les données des pays et les estimations de l'OMS a été finalisé et mis à disposition, comme résultat d'une étroite coopération de EuroMed TSP avec l'OMS, suivie d'une publication sur les définitions harmonisées des données des accidents de la route dans la région euro-méditerranéenne.

Problèmes rencontrés et questions en suspens

Les difficultés rencontrées se résument comme suit :

- Malgré les efforts déployés, la sécurité routière reste un sujet de préoccupation majeur pour les pays du voisinage du Sud. Dans son rapport mondial sur la sécurité routière de 2018, l'Organisation mondiale de la santé (OMS) a déclaré que la région de la Méditerranée orientale, qui compte 18 morts sur la route pour 100.000 habitants, avait le troisième taux de mortalité parmi les accidents de la route survenus dans le monde. À l'exception d'Israël, qui avait 4.2 décès pour 100.000 habitants, la Palestine avec 5.3 et l'Égypte avec 9.7, tous les autres pays affichaient des taux de mortalité beaucoup plus élevés (Jordanie 24.4, Liban 18.1, Maroc 19.6 et Tunisie 22.8).
- Quelques pays n'ont pas encore désigné la structure, chef de file, et souvent ceux en place ne sont pas opérationnels et généralement sans ressources financières allouées ou n'ont pas encore développé de stratégie et d'objectifs en matière de sécurité routière.

- Des efforts en matière de réglementation sont encore nécessaires. Les améliorations réglementaires jugées nécessaires et prioritaires concernent notamment la signalisation routière, les règles de la circulation routière, l'éducation des usagers de la route, les dispositifs de retenue des enfants, la formation et la certification des conducteurs professionnels (des véhicules lourds de transport de personnes et de marchandises), ainsi que les normes applicables aux véhicules et aux contrôles techniques périodiques.
- Le niveau de formation des conducteurs professionnels reste insuffisant d'où la nécessité d'accélérer l'instauration d'une formation obligatoire et une certification des conducteurs professionnels qui constitue une action urgente à concrétiser dans l'objectif de contribuer à l'amélioration de la sécurité routière. En effet, Les conducteurs professionnels des véhicules lourds de transport de marchandises ou de voyageurs par route dans, certains pays continuent d'exercer leur profession sur la seule base d'un permis de conduire.
- La fiabilité des données relatives à la sécurité routière nécessite des améliorations. La collecte de données fiables sur la sécurité routière reste un défi majeur. Il existe de sérieux écarts entre les données officielles de 2016 et celles de la plupart des pays du voisinage du Sud, et les estimations de l'OMS dans son rapport mondial sur l'état de la sécurité routière de 2018, allant de 13 % dans le cas de l'Égypte à 207 % dans le cas de la Jordanie. Les différences observées sont directement liées à la qualité des données sur les décès rapportés par la police ou aux données d'état civil déclarées par les ministères de la santé concernant les décès classés sur la base de certificats de décès ou les deux (voir le tableau ci-dessous). Toutefois, l'utilisation de définitions différentes comme la comptabilisation des décès survenus dans un délai de 30 jours à compter de l'accident ou la communication de données insuffisantes par la police et les services de la santé, peut également contribuer à ces divergences.

Comparaison du pays — décès estimé et estimé par l'OMS dans les pays partenaires méditerranéens

(Sur la base du rapport mondial de 2018 de l'OMS sur la sécurité routière, avec des statistiques fondées sur le rapport mondial de 2015 de l'OMS, à l'exception de l'Algérie.)

	Décès signalés par les pays	Estimation du nombre de décès par l'OMS	Différence	Écart en %
Algérie	4540	9337	4797	106 %
Égypte	8211	9287	1076	13 %
Jordanie	750	2306	1556	207 %
Liban	576	1090	514	89 %
Maroc	3785	6917	3132	83 %
Tunisie	1443	2595	1152	80 %

Suggestions pour l'avenir 2021-2027

Pour le prochain plan d'action, il est proposé ce qui suit:

- Accorder une priorité à cette action dans le prochain PART Les pays du voisinage du Sud doivent s'engager davantage dans des activités de sécurité routière plus ciblées. Dans ce cadre, il y a lieu de parachever la mise en place des structures chargées de la sécurité routière, élaborer ou réviser

les stratégies nationales en matière de sécurité routière et les mettre en œuvre, avec définition d'objectifs nationaux et régionaux pour tous les pays. Ces stratégies et objectifs doivent être liés à une réduction du pourcentage du nombre de tués en assurant une gestion efficace de la sécurité routière, une meilleure coordination et un financement pour la mise en œuvre de la stratégie.

- Dans ce cadre, il est proposé d'harmoniser les stratégies et plans d'action avec la déclaration de Stockholm de la 3ème conférence ministérielle mondiale sur la sécurité routière (en 2020) en s'inscrivant dans les objectifs internationaux d'ici 2030, et la Résolution de l'Assemblée générale des Nations Unies sur la sécurité routière proclamant la période 2021-2030 comme la deuxième Décennie d'action pour la sécurité routière, avec pour objectif de réduire le nombre de décès et des blessés des accidents de la route d'au moins 50% entre 2021 et 2030. À cet égard, les pays partenaires devraient envisager de promouvoir une approche intégrée de la sécurité routière, telle que l'approche d'un système de sécurité avec la Vision Zéro.
- Poursuivre la révision et la mise à niveau des réglementations en matière de circulation routière conformément aux bonnes pratiques internationales ainsi que les actions de sensibilisation et d'éducation routière et l'amélioration de la mise en œuvre, notamment en lien avec les risques connus, tels que les excès de vitesse, la non utilisation des ceintures de sécurité, le non port de casques, les dispositifs de retenue des enfants, la conduite en état d'ivresse, le non respects des piétons et des cyclistes et les autres violations des règles de circulation,
- Les efforts de révision de la réglementation devraient se poursuivre et se rapporter notamment à la signalisation routière, aux règles de la circulation routière, à l'éducation des usagers de la route, à la formation et à l'examen des conducteurs, aux permis de conduire et les autres exigences applicables aux véhicules lourds de transport de personnes et de marchandises, l'immatriculation des véhicules ainsi que l'homologation et les inspections techniques des véhicules,
- La mise en œuvre des règles de circulation et leur application ultérieure doit être renforcée avec un renforcement des capacités de toutes les parties concernées,
- Poursuivre les efforts afin d'adhérer aux accords de l'ONU liés à la sécurité routière et à la mise en œuvre effective de ces accords, notamment en ce qui concerne le transport routier et la sécurité de la circulation, le transport de marchandises dangereuses et la réglementation relative aux véhicules indiqués au niveau de l'action n°9 ainsi que les conventions de Vienne sur la circulation routière et la signalisation routière et améliorer les règles de circulation et leur mise effective en vigueur,
- Poursuivre les efforts de mise en place des systèmes de collecte de données fiables, harmonisés et comparables en matière de sécurité routière et de partage des données au niveau régional, en appliquant les meilleures pratiques. Les pays du voisinage du Sud devraient assurer le suivi et la mise en œuvre de la feuille de route adoptée lors de l'atelier régional EuroMed TSP à Athènes, en appliquant les définitions et normes internationales et en traitant la différence entre les statistiques de l'OMS et les statistiques nationales,
- Veiller à ce que la sécurité routière soit pleinement prise en compte et appliquée à toutes les phases des projets routiers : Conception, construction, exploitation et maintenance,
- Intégrer les soins post-collision dans les efforts visant à diffuser les meilleures pratiques en matière de soins de traumatologie et à mettre au point des formations spécifiques,

- Les pays partenaires du continent Africain devraient veiller à ce que les mesures prises soient conformes aux recommandations du groupe de sécurité routière du Task-force « Afrique-UE » sur les transports adopté en 2020,
- Envisager le financement par les instruments de l'UE, d'activités d'assistance technique dédiées à la sécurité routière dans la région.

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 « CIVITAS⁶⁸».

Résultats

Les pays du voisinage du Sud prennent de plus en plus conscience des enjeux de la mobilité urbaine et de la qualité des systèmes de transport comme l'un des moyens les plus efficaces pour améliorer la qualité de vie des citoyens et réduire la pollution atmosphérique et sonore et de l'importance de mettre en place de politiques et d'investir dans des systèmes de transport urbain de qualité, efficaces et durables.

Des efforts ont été déployés pour sensibiliser à cet effet, promouvoir des plans de mobilité urbaine durable au niveau des villes (PMUD) et quelques initiatives ont abordées la nécessité de développer des politiques nationales de mobilité urbaine (PNMU).

Parmi les actions réalisées, certaines villes ont investi dans la rénovation de la flotte de bus afin de rendre les systèmes de transport plus efficaces, plus attractifs et moins polluants. Dans certains cas, les taxis collectifs ont été remplacés par des bus de moyenne ou de grande capacité, à faibles

⁶⁸ CIVITAS (City – VITAlity- Sustainability) : initiative lancée en 2002 pour redéfinir des mesures et des politiques en matière de transport afin de créer des transports plus propres et plus efficaces dans les villes.

émissions, afin de mieux répondre à la demande. Certains pays se sont engagés dans la mise en place des systèmes de transport public de masse ou de faire des extensions dans les systèmes existants, principalement en introduisant de nouvelles lignes de tramway et quelques extensions de métro. Des initiatives ont également été lancées pour la mise en concurrence l'exploitation de services par bus, comme cela a été le cas à Beyrouth et à Rabat.

Les pays ont besoin, au niveau des agglomérations, de structures pour l'organisation et la planification tout en mettant les avantages pour les citoyens et l'amélioration de la qualité de vie comme objectif principal et en garantissant la disponibilité des ressources financières nécessaires pour la mise en œuvre de PMUD.

Les projets EuroMed TSP et EuroMed RRU et d'autres initiatives des organisations multilatérales, telles que la Banque mondiale, ont aidé certains pays à élaborer une législation visant à créer des autorités de transport, renforcer leurs capacités et leurs connaissances une fois mises en place et ce, afin d'améliorer la qualité, l'efficacité et la viabilité des services de transport, tel a été le cas de l'Autorité de régulation des transports du Grand Caire (GCTRA) et des activités menées à Sfax (Tunisie) et Alger.

Des initiatives ont été prises par certains pays en matière de collecte de données sur les demandes de déplacements en zone urbaine, ce qui est essentiel pour la prévision et la planification des transports et pour les prises de décisions au niveau des pays ou des villes. À cette fin, le projet EuroMed TSP a facilité aux pays du voisinage du Sud, tel que le ministère du transport en Jordanie, dans la définition d'une méthodologie pour la collecte, au niveau national, la disponibilité d'informations de haute qualité en matière de demandes de déplacements par la combinaison d'une enquête sur les déplacements des ménages avec des informations provenant des enregistrements des téléphones mobiles et d'autres sources de données.

Le renforcement des capacités techniques pour le personnel employé dans les administrations publiques concernées aux niveaux national et local demeure un sujet de préoccupation pour les pays, qui doit également être abordé à l'avenir. Il ne s'agit pas seulement de bien comprendre les spécificités des problématiques de la mobilité urbaine et les moyens de les solutionner, mais il convient de définir et de délimiter clairement les tâches et les responsabilités des différentes administrations publiques.

Divers projets financés par l'UE (à l'instar de EuroMed TSP), ainsi que plusieurs initiatives tels que « Mobilise Your City » (Agence Française de Développement, Agence allemande de coopération internationale et autres partenaires), des ONG (CODATU⁶⁹, UITP⁷⁰, etc.), ont facilité le développement de formations ciblées, ainsi que la participation à des congrès internationaux et à des forums d'échange de connaissances. Des sessions ont également été organisées pour encourager la coopération Sud-Sud pour partager les expériences réussies et consolider le réseau des relations entre les autorités des différents pays.

Plusieurs initiatives et activités ont été mis en œuvre dans le cadre de l'action 11 du PART, Toutefois, ces activités n'ont pas été réparties de manière équitable et équilibrée entre les pays du voisinage du Sud. Les pays Francophones de la Méditerranée occidentale se sont engagés dans un dialogue stratégique plus approfondi et plus structuré et une coopération en matière de transport urbain et de

⁶⁹ CODATU : *Coopération pour le Développement et l'Amélioration des Transports Urbains et Périurbains.*

⁷⁰ UITP : *Union Internationale des Transports Publics.*

mobilité alors que les pays de la Méditerranée orientale sont confrontés à des structures organisationnelles complexes et qui ont besoin d'être rationalisées dans l'avenir.

La période actuelle du PART a permis de confirmer l'importance de gouvernance de la ville lorsqu'il s'agit de transport urbain. Les Administrations nationales conçoivent les politiques, établissent les lignes directrices, réglementent et mettent en place les autorités de transport au niveau national, tandis que la gouvernance au niveau de la ville est essentielle pour obtenir des résultats tangibles dans l'amélioration de la mobilité dans les villes des pays du voisinage du Sud. Il s'agit d'un élément pertinent à considérer dans le prochain PART.

Au niveau national, les résultats obtenus sont les suivants :

L'**Algérie** a concentré ses efforts sur la construction de lignes de tramway dans les plus grandes villes (Alger, Oran, Constantine, Sétif, Sidi Bel Abbés et Ouargla) et le 7ème en cours de réalisation, au niveau de la ville de Mostaganem. Ces Tramways sont exploités par une société mixte de droit algérien, dans le cadre de la formule 51/49, la partie Algérienne est représentée par le Metro d'Alger et la partie française est représentée par la RATP DEV. Ces projets de construction représentent des progrès considérables pour un transfert modal de la voiture particulière vers les transports publics, en améliorant la qualité de vie des citoyens, en réduisant les temps de trajet et en atténuant les émissions de gaz à effet de serre. Cependant, dans la plupart des cas, ces évolutions n'ont pas été accompagnées par des plans de mobilité urbaine durable. A titre d'exemple, dans la ville d'Alger, le plan de mobilité urbaine qui remonte à 2006, a mis l'accent principalement sur l'amélioration du réseau de transport public afin de réduire la congestion du trafic.

En 2012, avec le soutien d'EuroMed RRU, la législation a été modifiée pour créer, à Alger, une autorité organisatrice des transports urbains (AOTU), qui est devenue opérationnelle en 2015. Depuis 2018, l'AOTU s'est employée à mettre au point des plans de mobilité urbaine durable, à améliorer la réglementation et à l'extension des systèmes de transport actuels dans la capitale.

L'**Égypte** a concentré ses efforts sur ses deux grandes villes, à savoir le Caire et Alexandrie. Le plus important projet de développement des infrastructures de transport urbain du Grand Caire a été lancé en 2015, ce qui a favorisé le développement de systèmes de BRT⁷¹ et l'extension du réseau de métro de 3 à 6 lignes, l'introduction de pistes cyclables, ainsi que la culture du vélo et de la marche à pied pour la mobilité urbaine.

En 2012, l'autorité de régulation des transports du Grand Caire (GCTRA) a été créée dans le but d'organiser tous les systèmes de transport du Grand Caire. La Banque mondiale a contribué à la mise en place de la structure organisationnelle du GCTRA et à l'élaboration d'un plan de formation et d'emploi visant à renforcer progressivement les capacités et à employer du personnel possédant les qualifications requises. En 2018, les compétences de la GCTRA, ainsi que les transports terrestres interurbains de marchandises et de passagers ont été intégrés dans les missions et les responsabilités de l'autorité de régulation du transport terrestre nouvellement créée (LTRA).

⁷¹ BRT : *Bus Rapid Transit*.

Le Caire a accueilli deux Forums pour la mobilité urbaine, en 2016 et 2017, qui ont mené au lancement, en 2018, d'un programme de coopération technique avec l'AFD, le CEREMA et la CODATU, qui ont déjà facilité l'organisation de deux sessions réussies.

Israël a réalisé certains progrès, dans les deux plus grandes villes, en matière d'élaboration de solutions durables dans le secteur des transports urbains. Tel Aviv- Yafo (en tant que ville pilote) ainsi que Jérusalem (non en tant que ville pilote) appartiennent au réseau CIVITAS, tandis que Jérusalem est également membre à part entière de POLIS⁷².

Après avoir approuvé, en 2016, le plan d'action pour Tel Aviv-Yafo et faisant partie du projet CIVITAS 2MOVE2, Tel Aviv continue de changer ses habitudes en matière de mobilité, en mettant en œuvre des mesures de plan de mobilité urbaine durable (PMUD), telles que l'extension du réseau dédié aux bus, l'approbation de plans détaillés pour deux nouvelles lignes de transport de masse dans la ville ou l'introduction d'initiatives de covoiturage.

La municipalité de Jérusalem a mis en œuvre, avec le ministère national des transports, le plan directeur de « Jérusalem 2020 » pour améliorer les conditions de transport de ses citoyens, ce qui inclut l'extension du système de métro léger et la promotion de l'utilisation des bus et des vélos par l'intermédiaire de voies réservées, entre autres.

La **Jordanie** a mis en œuvre en 2017 une loi sur le transport de passagers, qui régit les types et la portée des services de transport de passagers à fournir, la délivrance de licences et les procédures d'enregistrement auprès du comité de régulation des transports terrestres (LTRC), ainsi que la mise en place d'un fonds national destiné à soutenir le transport de passagers et d'autres questions connexes.

Après plusieurs revers, le gouvernement jordanien a entamé la construction de 3 lignes BRT à Amman, proposées dans la PMUD adoptée en 2010. A Irbid, une proposition a été faite pour adapter les lignes directrices du PMUD aux conditions spécifiques de la ville, dans le cadre du projet EuroMed TSP, comme réponse à l'étude de faisabilité et au plan de mise en œuvre concernant la réforme du secteur des autobus urbains dans certaines des plus grandes villes du pays.

Le **Liban** doit encore œuvrer à la mise en place d'un réseau de transports publics mieux intégré et mieux organisé, qui repose sur des moyens adaptés et adéquats. Le projet EuroMed RRU a fourni une assistance technique pour l'élaboration des termes de référence pour la préparation d'un marché d'acquisition de bus.

Il convient de noter que plusieurs associations des citoyens ont encouragé l'utilisation du vélo comme moyen de transport, grâce à des activités cyclistes, à des cours de vélo dans les écoles et les entreprises de livraison de vélos.

Le **Maroc** a élaboré une feuille de route pour une mobilité durable dans le pays, avec l'ADEME⁷³, l'AFD, le CEREMA⁷⁴, CODATU en tant que partenaires chargés de l'accompagnement et l'appui à la mise en œuvre, afin d'améliorer la mobilité urbaine et de répondre aux défis actuels et futurs des villes marocaines. Le processus de planification a donc déjà atteint un niveau de maturité avancé au Maroc.

⁷² POLIS : réseau de villes et régions européennes oeuvrant ensemble au déploiement de technologies et de politiques innovantes dans le domaine du transport local.

⁷³ ADEME : Agence de l'environnement et de la maîtrise de l'énergie – France.

⁷⁴ CEREMA : Centre d'études et d'expertise sur les risques, l'environnement, la mobilité et l'aménagement.

À l'occasion de la Journée nationale des transports urbains (JNTU) en 2013, le débat public sur les défis et les priorités des politiques de mobilité urbaine a été relancé. La création d'un nouveau mécanisme financier (fonds d'accompagnement aux réformes du transport urbain et interurbain-FART) par la modification de la « loi de finances 2014 » et la responsabilisation des autorités locales dans le contexte de la déconcentration ont contribué à une redéfinition de la stratégie nationale. La loi organique sur les municipalités, adoptée en juillet 2015, accorde aux conseils municipaux une compétence générale en matière de services publics municipaux, dont fait partie les transports publics urbains.

En 2016, la conférence « MobiliseDays » à Rabat a souligné la nécessité d'une évolution du cadre national et du rôle des PMUD en tant que levier pour structurer la mobilité urbaine durable. Actuellement, 13 villes du Maroc font partie du réseau Mobilise Your City, avec Casablanca, et Oujda ayant déjà développé leurs PMUD et procédé à leur mise en œuvre. L'agglomération de Rabat –Salé-Témara est en cours de lancement de son PMUD.

Dans le cadre de la politique de mobilité urbaine, permettant aux citoyens de se déplacer dans des conditions optimales, tant en termes de qualité que de coût, le ministère de l'intérieur apporte un soutien aux autorités locales pour le développement et la promotion des transports publics urbains, notamment par les moyens suivants :

- Soutien technique et financier à la planification de la mobilité urbaine, avec un financement de 50 % pour le développement de plans de mobilité urbaine durable et de plans de circulation dans toutes les agglomérations et grandes villes,
- Soutien à la mise en œuvre de plans de mobilité urbaine durable à travers le FART en finançant des projets de transport en commun en site propre (TCSP) jusqu'à 70 % de l'investissement,
- Renforcement des institutions locales en encourageant la création d'institutions de bonne gouvernance, en particulier la création d'établissements de coopération intercommunale et de sociétés de développement local.

Le système de suivi de la mobilité urbaine « SSMU » a également été mis en place en vue d'améliorer et de développer la connaissance du secteur de la mobilité urbaine dans les villes, tout en facilitant l'évaluation et en recadrant la politique au Maroc.

En outre, plusieurs programmes de renforcement des capacités territoriales ont été menés avec des partenaires étrangers dans différents domaines liés à la mobilité et aux transports.

Le Maroc travaille également pour le déploiement des STI en tant que composante essentielle du développement et de la modernisation du secteur de la mobilité urbaine. À cette fin, un programme visant à promouvoir des solutions technologiques et organisationnelles innovantes dans le domaine de la mobilité est en cours comme le système de vidéo protection qui vise la mise en place d'une gestion intelligente de la circulation et de la sécurité routière et la remontée instantanée de l'information sur le transport et la mobilité urbaine.

Par ailleurs, et dans le but d'être en conformité avec les directives nationales en matière de développement durable, le Maroc a lancé une approche visant à mettre à jour sa stratégie de mobilité urbaine durable.

Malgré tous les efforts déployés pour promouvoir le secteur, plusieurs défis restent à relever, notamment en ce qui concerne :

- Le modèle économique des transports publics urbains,
- La Gouvernance et la coordination des systèmes de transport et,
- Le renforcement de la coordination et de l'interaction entre les parties prenantes du secteur (ministère de l'urbanisme, ministère de l'intérieur, ministère de l'équipement et des transports).

La **Palestine** a élaboré un plan directeur national pour la Palestine dans le domaine des transports, financé par la Commission européenne et géré par la Banque européenne d'investissement. Ce plan inclut la création d'une seule structure pour organiser et assurer la régulation des transports publics dans les villes et a proposé la construction de 5 lignes de « Bus Rapid Transit (BRT) » dans les principaux pôles urbains, ainsi qu'au moins 5 pôles de transport multimodal.

Tunisie : Entre 2013 et 2016, la collaboration avec EuroMed RRU et CODATU a conduit à une mission de mise en place d'une autorité régionale organisatrice des transports terrestres (AROTT) dans le Gouvernorat de Sfax. En 2015, une commission de préfiguration a été mise en place, réunissant tous les acteurs locaux dans le domaine des transports et de l'urbanisme.

L'Agence française de développement (AFD) a soutenu la mise en place d'un programme de coopération franco-tunisien avec le Ministère des Transports de Tunisie (MT) dans le cadre d'un FEXTE (Fonds d'expertise technique et d'Échanges). Ce projet, qui a été lancé en 2016, vise à améliorer la qualité, l'efficacité et l'attractivité des transports urbains dans le Grand Tunis, ainsi qu'aux importantes agglomérations tunisiennes.

En 2017, le gouvernement tunisien s'est engagé dans une démarche d'élaboration d'une politique nationale de mobilité urbaine et ce, dans le cadre de l'initiative Mobilise Your City et soutenu à cet effet par la coopération française et allemande dans le cadre d'un partenariat international dont l'AFD, le Cerema, la CODATU et la GIZ comptent parmi les principaux partenaires. La démarche a pour objectif d'aboutir à l'élaboration d'une politique qui fixe la vision, les orientations stratégiques et le cadre général de pilotage et les priorités. Trois aspects ont été traités : la gouvernance de la mobilité, le financement des infrastructures et des services publics et le développement des capacités. Sur la base des résultats de cette étude le Gouvernement a approuvé la politique nationale de mobilité urbaine en mai 2020.

Par ailleurs, l'objectif du plan directeur national des transports à l'horizon 2040 est de doter le pays d'un système de transport global, intégré et coordonné qui contribue au développement économique et social et assure la satisfaction des besoins de la population dans les meilleures conditions possibles en termes de sécurité, sûreté, de coût, de qualité et de protection de l'environnement. Ce plan directeur comporte une composante sur le transport urbain.

En outre et dans le cadre de la coopération avec la Banque mondiale, un livre blanc relatif au secteur des transports et de la logistique a été préparé en 2017. Parmi les six thèmes majeurs traités figure le transport urbain et les aspects relatifs aux changements climatiques et les émissions produites dans le secteur. De même, et toujours avec la banque mondiale, une note de stratégie sectorielle relative au secteur des transports urbains a été préparée en 2019. Cette note comporte un diagnostic, une vision et propose dix axes pour la stratégie générale du secteur de transport urbain.

Transport urbain : Une conscience des pays du voisinage du Sud des enjeux de la mobilité urbaine et des actions concrètes en matière de politiques et de gouvernance

Plusieurs pays ont élaboré ou engagé l'élaboration de politiques nationales de mobilité urbaine. En outre, l'effort a été concentré à la préparation puis la mise en œuvre de plans de mobilité urbaine dans quelques villes de la région ainsi que la mise en place d'autorité de gouvernance de la mobilité urbaine.

Problèmes rencontrés et questions en suspens

Les difficultés rencontrées se résument comme suit :

- Malgré les efforts déployés pour la mise en œuvre de l'action n°11, et la prise de conscience des conséquences négatives et des enjeux de la mobilité urbaine, les actions engagées jusqu'à maintenant restent limitées, d'où un besoin d'accélérer la mise en œuvre d'une politique nationale de mobilité urbaine dans l'objectif de surmonter les défis de la mobilité urbaine. Cette politique devrait être accompagnée de plans de mobilité urbaine dans les villes.
- Dans ce cadre, il y a une nécessité de renforcer les compétences et la sensibilisation pour la prise de conscience de l'importance de la mobilité urbaine durable au niveau des acteurs impliqués aussi bien au niveau national (Ministères) que local et des solutions basées sur le développement des transports collectifs et modes doux et le découragement de l'utilisation de la voiture particulière.
- Des insuffisances ont été constatées au niveau des ressources humaines en charge de la mobilité urbaine aussi bien en nombre qu'en qualifications et compétences, associées à un manque de coordination entre les acteurs impliqués et un manque de sensibilisation. Le problème de manque de ressources humaines se pose avec plus d'acuité au niveau des villes qui ont un rôle déterminant dans la gouvernance de la mobilité urbaine. Certains pays (comme le Maroc) ont des structures administratives pour traiter la question de la mobilité urbaine, mais il n'existe pas toujours de distinction claire entre les compétences de ces structures (par exemple entre les ministères des transports et les ministères de l'intérieur).
- Le suivi de la mise en œuvre du PART est à la charge des départements administratifs au niveau national (Ministères). Cette démarche présente des avantages pour les domaines ayant une portée générale à l'instar du transport international, du transport interurbain et de la sécurité routière. Toutefois, pour la composante transport urbain, l'approche n'a pas la même portée du fait que les ministères ont un rôle horizontal et stratégique alors que les villes qui ont un rôle essentiel dans la gouvernance de la mobilité. Il y a lieu donc d'envisager la participation du niveau local de la mobilité urbaine dans le prochain plan d'action.
- On constate un manque au niveau de l'échange d'expériences notamment avec les villes européennes. L'idée préconçue, selon laquelle les mesures et les actions menées dans les villes européennes ne peuvent pas être reproduites dans les villes du sud de la Méditerranée, paraît injustifiée. Bien que les schémas de mobilité puissent varier d'une ville à l'autre, il existe une certaine similarité entre les besoins de mobilité des citoyens des villes des deux rives.

- Il est à noter que seules les villes peuvent être membres du réseau du forum CIVITAS, qui est une plateforme pour la promotion de l'échange de connaissances, d'idées et de bonnes pratiques entre les villes qui se sont engagées à mettre en place et à consolider des politiques de transport urbain durable. Les pays du voisinage du Sud peuvent uniquement encourager la participation de leurs villes au réseau du forum CIVITAS ;
- Le manque de financement adéquat, dans plusieurs pays, entrave le développement des stratégies et politiques nationales de mobilité urbaine basées sur la promotion du transport collectif et la mise en œuvre de mesures durables dans les villes et ce, à l'exception de certains projets d'infrastructures.

Suggestions pour l'avenir 2021-2027

Pour le prochain plan d'action, il est proposé ce qui suit :

- Poursuivre les efforts en vue d'élaborer des politiques nationales de mobilité urbaine et de plans de mobilité urbaine pour les villes les plus importantes. L'approche doit être globale et intégrée. Elle doit se baser sur des objectifs en matière de congestion, sécurité, consommation d'énergie, environnement. Elle doit aboutir à des réformes et des plans basés sur le développement du transport collectif et des modes doux qui seraient concrétisés par des projets d'infrastructures et de services de transports publics identifiés dans le cadre de cette politique,
- Inclure, dans la politique de mobilité urbaine la coordination entre les plans de transport et l'aménagement du territoire, ce qui permettra d'atteindre les objectifs escomptés, en apportant des solutions à long terme aux problèmes de croissance démographique, de l'étalement urbain, de l'augmentation des temps de trajet et de la dépendance à l'égard de la voiture particulière. La densification et la diversification des utilisations des sols, ainsi que le développement axé sur les transports collectifs, doivent être encouragés par des actions conçues pour améliorer la mobilité urbaine,
- Assurer la complémentarité entre les différents modes de transport et ne pas mettre l'accent sur les transports publics seuls. Une analyse globale et intégrée de la mobilité urbaine indique que la coordination intersectorielle sera une meilleure approche. L'interaction entre plusieurs modes de transport public, les déplacements multimodaux et leur incidence sur la conception du réseau de transport urbain, l'accessibilité et l'utilisation correcte des espaces urbains auront une incidence positive cumulée sur la mobilité urbaine et contribueront à surmonter les principaux problèmes liés aux transports dans la plupart des villes. Des exemples concrets à travers le monde ont prouvé, qu'un investissement massif dans les transports ne prenant pas en considération les questions de connectivité, d'accès au système et de multimodalité est voué à l'échec. Dans ce contexte, tous les modes de transport, en particulier les déplacements non motorisés (marche à pied et vélo), devraient être encouragés simultanément par les actions du nouveau PART,
- Mettre en place des mécanismes de financement pérennes, notamment en ce qui concerne le financement des infrastructures, la modernisation des transports publics collectifs et le renouvellement de la flotte, ainsi que des cadres réglementaires solides, favorables à une plus large ouverture du secteur aux privés et ce, compte tenu de l'importance des investissements nécessaires pour rattraper le retard accumulé en termes de satisfaction de la demande par le biais d'un système de transport public fondé sur la capacité,

- Favoriser et donner une priorité au déploiement de systèmes de transport intelligent. La mobilité urbaine peut être considérablement améliorée grâce à des applications de navigation GPS, à la mobilité en tant que service et aux plateformes de stationnement, ainsi qu'à l'utilisation de caméras et le contrôle par les forces de l'ordre,
- Promouvoir la technologie de la mobilité électrique dans les villes qui ont de plus en plus besoin de rénover le parc des véhicules de transport public et privé ce qui garantit une évolution décisive dans les émissions de gaz à effet de serre et la pollution sonore. Le nouveau PART devrait aider à la mise en place des infrastructures de recharge, à promouvoir la conversion en bus électriques et à proposer des mesures d'incitation visant à réduire le coût global de la technologie des transports électriques. Il y a lieu également de se préparer à l'emploi des nouvelles formes de mobilité émergentes et en particulier l'introduction de véhicules automatisés même si ces technologies ne seraient pas mises en œuvre dans un avenir proche,
- Accorder une attention particulière à la logistique urbaine qui doit s'inscrire dans une optique de développement durable compte tenu de ses enjeux économiques, sociaux et environnementaux. Dans ce cadre, il y a lieu de mettre en place des stratégies et plans d'action pour la rationalisation de la logistique urbaine et l'optimisation de la circulation des biens dans les agglomérations et ce, dans le cadre général de politiques nationales de mobilité urbaines durables,
- Poursuivre les efforts visant à améliorer la collecte de données en appliquant les meilleures pratiques sur le plan international et en particulier dans la région ainsi que les efforts visant à diffuser des informations sur les projets et les programmes existants, communiquer les résultats, tout en promouvant la visibilité des réalisations, et encourager les villes à participer, dans la mesure du possible, aux forums CIVITAS, POLIS, etc.,
- Poursuivre les efforts visant à réunir les pouvoirs publics concernés afin d'examiner les défis d'améliorer la mobilité urbaine, de promouvoir la collaboration Nord-Sud et Sud-Sud au niveau international, et de partager les connaissances et les expériences acquises au cours de la mise en œuvre des projets précédents, y compris les bonnes pratiques et les enseignements tirés. Il est également nécessaire d'assurer le suivi et la révision des mesures et actions déjà déployées pour quantifier les avantages et les impacts des propositions, et prendre les mesures correctives nécessaires,
- Poursuivre les activités de renforcement des capacités des autorités et des décideurs afin de garantir l'alignement des actions sur le cadre de mobilité urbaine durable, et promouvoir la sensibilisation à l'importance de l'extension du réseau de partenaires de coopération et de l'apprentissage par rapport aux expériences précédentes, afin de parvenir à un développement durable des transports urbains et des objectifs nationaux en matière de réduction de la pollution atmosphérique,
- Élargir la représentation des pays du voisinage du Sud dans la mise en œuvre du PART et inclure les pouvoirs publics locaux, dans les activités de mise en œuvre de cette action pour garantir un engagement plus large et une implication des principaux intervenants et promouvoir la gouvernance à plusieurs niveaux, comme l'exige la complexité de la mobilité urbaine. Le parlement, les ministères et les villes devraient être encouragés à coopérer plus entre eux et à sensibiliser à l'importance de l'introduction et de la mise en œuvre effective des plans de mobilité urbaine durable,

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 (ERA).

Résultats

Au cours de la période 2014-2016, le projet EuroMed RRU a permis une assistance aux pays du voisinage du Sud qui s'est concentrée sur l'adaptation à la réforme réglementaire, avec un besoin permanent de renforcement des capacités et d'activités de formation des fonctionnaires, en tant que condition nécessaire pour l'alignement progressif sur la législation ferroviaire européenne et internationale.

Les principaux résultats des activités durant la période 2014-2016 sont les suivants :

- Avancement de certains pays dans la révision des principaux règlements et normes en matière de sécurité ferroviaire pour les systèmes de gestion de la sécurité, les STI⁷⁵, l'ETCS⁷⁶, l'ERTMS⁷⁷ l'autorisation et l'accréditation des véhicules, l'indépendance des autorités chargées des enquêtes sur les accidents et les passages à niveau, ainsi que l'élaboration de plans d'action en vue de l'adhésion et la mise en œuvre de la COTIF en coopération avec l'Organisation intergouvernementale pour les transports internationaux ferroviaires (OTIF) et le Comité international des transports ferroviaires (CIT) et le transfert de savoir-faire international en matière d'analyse des risques d'accidents ferroviaires,
- Engagement de changements au niveau de la législation dans de nombreux pays dans presque tous les domaines couverts par les principaux accords des Nations unies, ainsi que par les règlements et les normes européens. Le ministère israélien des transports utilise la réglementation de l'UE en matière de sécurité ferroviaire. En outre, l'identification des lacunes dans les règlements relatifs à la sécurité ferroviaire dans la région et la fourniture des recommandations concrètes et d'assistance technique pour faciliter la mise en œuvre (par exemple, en ce qui concerne l'Égypte et la Tunisie) ont été identifiés et fournis,

⁷⁵ STI — Spécifications techniques d'interopérabilité.

⁷⁶ ECTS — Système européen de contrôle des trains.

⁷⁷ ERTMS — Le système européen de gestion du trafic ferroviaire.

- Examen de l'adhésion aux accords internationaux pour les pays du voisinage du Sud qui ne sont pas encore parties contractantes et de l'harmonisation avec les règlements européens et sensibilisation accrue à ces accords et règlements et aux meilleures pratiques dans la région
- Familiarisation des experts des pays avec les travaux de la CEE-ONU, de l'OTIF, du CIT, de l'UIC et de l'ERA,
- Réalisation d'études sur la sécurité ferroviaire (en Jordanie, par exemple) et l'élaboration de recommandations pertinentes concernant la réduction des accidents ferroviaires, organisation de voyages d'étude en France et la Finlande afin de partager leurs expériences en matière de sécurité ferroviaire, réalisation de travaux d'analyse avec des recommandations concernant l'organisation du système de sécurité ferroviaire, formation d'agents sur la sécurité au centre européen de formation des chemins de fer (ETCR) ,
- Étude et proposition de nouvelles stratégies de transfert de fret vers le rail en tant qu'étude de cas en Tunisie.

Les pays du voisinage du Sud participent, depuis 2014, d'une manière non régulière, à certaines réunions du groupe de travail SC2 sur le transport ferroviaire à la CEE-ONU à Genève.

La coopération avec l'OTIF et du CIT a été établie au cours de la période 2014-2016, en vue de promouvoir la COTIF et l'utilisation du CIM⁷⁸, un document de transport uniforme, qui faciliterait le transport multimodal de marchandises entre les pays du voisinage du Sud et avec l'Europe. Des journées de sensibilisation ont été organisées en Égypte et en Israël, respectivement en octobre et en novembre 2016, en étroite coopération avec les ministères des transports de l'Égypte et d'Israël, l'OTIF et le CIT.

À partir de 2017, le projet EuroMed Transport Rail intitulé « EUMedRail » a mis l'accent sur l'assistance technique et réglementaire, en vue de développer un système de transport intégré, sûr et efficace dans les pays du voisinage du Sud.

En 2017 et 2018, l'ERA a mis en œuvre le projet en se concentrant sur la sensibilisation aux règles et aux normes de l'UE ainsi que sur les besoins spécifiques exprimés par les pays, en tenant compte des caractéristiques des systèmes ferroviaires. Pour la mise en œuvre de ce projet, plusieurs activités (séminaires, réunions y compris les réunions du comité de pilotage du projet en 2018 et 2019) ont été organisées avec une importante participation de la part des pays bénéficiaires. Dans l'ensemble, le projet EUMedRail a permis de collaborer avec l'ERA et de tirer profit de l'expérience et des bonnes pratiques de plusieurs États membres de l'UE, ainsi que de pays non-membres (candidats à l'adhésion à l'UE et bénéficiaires, Israël et Suisse, par exemple). Ces échanges ont contribué à la sensibilisation des points de contact et les coordinateurs nationaux, tout en favorisant un dialogue fructueux entre les fonctionnaires de l'UE et ceux des pays du voisinage du Sud sur la sécurité et l'interopérabilité ferroviaires.

Une conférence sur les plans d'action nationaux s'est tenue en avril 2018, et la première conférence annuelle de l'EUMedRail a eu lieu en octobre 2018. En outre, un séminaire sur le rôle et les tâches des autorités nationales de sécurité (ANS) a été organisé en décembre 2018, avec des participants des

⁷⁸ Règles uniformes concernant le contrat de transport international ferroviaire des marchandises -Appendice B de la convention COTIF.

pays de la région du Maghreb et du Liban, ainsi qu'un séminaire sur les enquêtes sur les accidents ferroviaires et la culture de la sécurité au Caire et un séminaire sur les autorités nationales chargés des enquêtes, rassemblant des participants des pays du Machrek et d'Israël. En outre, deux visites bilatérales ont été menées en Égypte ainsi qu'un stage, organisé de novembre/décembre 2018 jusqu'à mars /avril 2019 dans les locaux de l'ERA sur le système de gestion de la sécurité (SGS), les rapports sur la notification des données sur les accidents et les statistiques et les rapports d'enquêtes nationaux (NIR- National investigation reports). Des fonctionnaires et experts de l'Algérie, l'Égypte, la Jordanie et le Maroc ont participé à ce stage de formation

Les experts Égyptiens ont transféré cette expérience à l'entreprise ferroviaire, qui élabore actuellement des indicateurs communs de sécurité, sur la base de données ERAIL et en adoptant la méthodologie Européenne pour élaborer le rapport annuel de sécurité. L'expert Jordanien a élaboré des indicateurs ferroviaires, analysé la compétitivité ferroviaire ainsi que la sécurité des opérations dans plusieurs pays en dehors de l'UE.

En outre, deux experts égyptiens participant à l'expérience de détachement au cours du dernier trimestre de 2019 se sont impliqués dans un projet sur la manière dont la communication des avertissements de sécurité est développée entre IM, RU et l'Agence européenne des chemins de fer et comment utiliser ces informations grâce à une base de données d'incidents et d'accidents et d'autorisation de véhicules.

Au niveau national, les résultats obtenus sont les suivants

Algérie : En matière de sécurité ferroviaire, l'Algérie a réorganisé son administration centrale à travers la mise en place de deux (2) structures chargées respectivement, des infrastructures ferroviaires et de l'exploitation ferroviaire. Cette dernière, sera chargée notamment de :

- De définir et mettre à jour les éléments relatifs à la sécurité des systèmes des transports ferroviaires et de veiller à leur mise en œuvre,
- De déterminer les conditions d'exploitation du réseau ferroviaire et les règles de sécurité relatives aux transports de personnes et de marchandises par voie ferrée aux plans national et international
- Recueillir, traiter, analyser et diffuser les statistiques relatives à l'activité de transport ferroviaire.

Ce nouveau cadre réglementaire représente un progrès à souligner dans la convergence réglementaire avec l'UE, puisqu'il permet de clarifier le rôle des autorités en matière de sécurité, en ouvrant la voie au processus de certification et de surveillance du SGS de l'opérateur national SNTF.

En outre, la SNTF a mis en place un système de gestion de la sécurité en 2019 et l'a reflété dans son organigramme. Le SGS comprend des processus de pilotage et de management, des processus support et des processus de réalisation qui garantissent la conformité par rapport aux exigences et l'amélioration continue du système. Le SGS devrait être étendu à la maintenance du matériel roulant d'ici 2021. Son optimisation et la mise en œuvre du plan d'action n'ont pas pu être mis en œuvre, en 2020, en raison de Covid-19. La création d'une autorité nationale de sécurité est en cours. Concernant l'organisme des enquêtes, le choix est fait pour un organisme multimodal. Actuellement, il existe une commission administrative relevant du ministère des travaux publics et des transports avec la participation de la SNTF.

Dans le cadre de EUMedRail, les activités réalisées ont porté sur :

- Un diagnostic et un plan d'action sur la gestion de la sécurité ont été réalisés : Une analyse des écarts des processus existants du SGS a été réalisée par des experts de l'Algérie ayant participé en 2019 au stage organisé par l'ERA. Des amendements de la loi 90.35 et des amendements à la fois au règlement général pour l'exploitation et au règlement général de sécurité (RGS) au niveau de l'entreprise ont été identifiés. Des recommandations ont été formulées pour préparer l'alignement sur la législation de l'UE. Le système de gestion de la sécurité (SGS) n'est pas encore certifié et la supervision du SGS n'est pas assuré par les autorités comme défini dans le Reg.UE2018/761,
- Une assistance technique sur la mise en place opérationnelle de l'agence nationale de sécurité ferroviaire : Ce programme d'appui aux réformes du secteur des transports en Algérie (2015/2016) a notamment débouché sur un projet de plan d'actions et une feuille de route pour la mise en place d'une autorité nationale de sécurité. Cette assistance (ATA) n'entre pas dans le cadre des activités du projet EUMedRail,
- La réalisation d'actions de formation liées à la sécurité ferroviaire, la formation des formateurs et des opérateurs aux nouvelles technologies dans le secteur ferroviaire, et
- La mise en place d'un système d'analyse des accidents ferroviaires et de méthodes de diagnostic : Dans le cadre de l'action 12 du PART, L'ERA a organisé un atelier sur les enquêtes sur les accidents et a facilité l'échange de bonnes pratiques (séminaire SGS organisé à Alger en février 2020). Il est à préciser que l'arrêté ministériel du 20 avril 1998 fixe la composition et les missions d'un comité administratif chargé des enquêtes sur les accidents / incidents. Ce comité n'est pas aligné sur les dispositions du Chap. 5 de la directive sécurité (commission au niveau du ministère des transports).

Le secteur ferroviaire a bénéficié d'un intérêt particulier du gouvernement algérien qui a mis en place un programme d'investissement ambitieux axé sur la modernisation du réseau exploité, son extension, son électrification et l'introduction d'un système de signalisation et de communication moderne et efficace (GSM-R⁷⁹ et ERTMS). Ce programme fait partie du programme national d'aménagement du territoire pour 2030 et est pleinement intégré dans la vision de développement d'un futur réseau transméditerranéen de transport (RTM-T). Dans ce contexte, l'accent a été mis sur l'alignement du corridor nord (rocade nord), qui reliera les frontières de l'Algérie avec les frontières du Maroc d'un côté et celles de la Tunisie de l'autre côté. Le corridor est conçu pour être conforme aux normes de l'UIC, pour garantir l'interopérabilité et l'interconnexion avec les réseaux ferroviaires de pays voisins.

Rendre les chemins de fer sûrs permettra de réduire la courbe des accidents, des incidents et des victimes, en raison de la mise en œuvre de systèmes efficaces de signalisation et de communication et de la suppression/mise à niveau des passages à niveau (PN). L'Agence nationale d'études et de suivi de la réalisation des investissements ferroviaires (ANESRIF) est chargée d'améliorer la sécurité des passages à niveau. 893 (75 %) sur un total de 1196 PN ne sont pas gardés. Entre 2015 et 2018, la société nationale des transports ferroviaires (SNTF) a amélioré les conditions de sécurité de 48 PN. En outre, un plan national pour la sécurité des passages à niveau, comprenant des objectifs de suppression/mise à niveau des passages à niveau, a été élaboré au cours des dernières années. Le programme comporte 270 PN programmés et en réalisation dont 111 achevés, l'automatisation et la

⁷⁹ GSM-R: *Global System for Mobile communications – Railways - Standard de communication sans fil basé sur le GSM*).

sécurisation de 45 PN ainsi que des études en cours pour 100 autres PN. En outre le programme comporte la suppression de 119 PN et la mise à niveau de 417 PN dont 288 ont été achevés.

Il existe un besoin important d'assistance technique pour la mise en place de la future autorité nationale de sécurité et de l'organisme national des enquêtes. L'ERA a convenu avec les autorités algériennes de soutenir le SNTF dans le cadre de la mise en place d'un système efficace de gestion de la sécurité.

Égypte : L'assistance technique a été fournie à l'Égypte sur les questions de sécurité ferroviaire (y compris la normalisation, l'accréditation, les autorités chargés des enquêtes et les passages à niveau). Des fonctionnaires du ministère des transports, de l'unité de réglementation de la sécurité ferroviaire de l'Égypte (RSRU⁸⁰) et du réseau ferroviaire national égyptien (ENR⁸¹) ont été formés par le biais d'ateliers et de séminaires sur la sécurité des passages à niveau, la normalisation et l'harmonisation avec les instruments juridiques internationaux, les enquêtes sur les accidents et la réglementation du système d'aiguillage électronique (EIS⁸²). Le groupe de travail sur la mise en œuvre d'un système d'aiguillage électronique, réuni en octobre 2016, a été chargé d'évaluer les progrès accomplis et de présenter des recommandations. Au cours de la réunion, un décret ministériel a été adopté, lequel autorise l'ENR à prendre toutes les mesures nécessaires pour commencer à délivrer des licences de sécurité requises pour les travailleurs occupant des postes critiques pour la sécurité et ce, à compter de septembre 2018.

Les travailleurs chargés des infrastructures, de la signalisation, de la tour de contrôle, des conducteurs et les assistants des conducteurs doivent avoir ce permis de sécurité. Selon le décret, les travailleurs ENR doivent prouver qu'ils possèdent les compétences techniques. La licence est renouvelée tous les 3 ans et le personnel doit suivre une formation à l'Institut « Wardan Railway » suivie d'un examen. ENR a élaboré un document sur le système de gestion de la sécurité qui définit les procédures et les mesures que l'organisation doit mettre en œuvre pour garantir la sécurité des opérations.

La loi 20/2018 publiée en avril 2018 permet au secteur privé de participer activement à l'exploitation du réseau ferroviaire. La Banque mondiale finance actuellement le projet de restructuration des chemins de fer nationaux égyptiens, qui vise à améliorer la réactivité du secteur ferroviaire aux besoins économiques et sociaux et à renforcer la viabilité financière de l'entreprise ferroviaire, en se concentrant sur la signalisation, les investissements de renouvellement des voies et la modernisation de la gestion et les pratiques d'exploitation à l'ENR.

Les derniers développements de la stratégie nationale en matière de chemins de fer concernent la connectivité avec les pays voisins, y compris le Soudan. La réforme et la réorganisation de l'ENR sont également en cours. Le plan national de sécurité des passages à niveau est actuellement en cours de mise en œuvre. L'Égypte a exprimé un vif intérêt pour la supervision et le suivi des opérations ferroviaires, le développement de la flotte de matériel roulant, le développement des systèmes de signalisation sur le réseau, le renouvellement et l'entretien des voies, la mise à niveau des passages à niveau, le développement et l'amélioration des gares ferroviaires, la programmation d'ateliers de renforcement des capacités techniques du staff de l'ENR.

⁸⁰ RSRU : *Railway Safety Regulatory Unit.*

⁸¹ ENR : *Egyptian National Railway.*

⁸² EIS : *Electronic interlocking system.*

Israël : L'AT a été fournie à Israël au cours de la période 2014-2016 pour l'élaboration de la réglementation en matière d'électrification des chemins de fer et pour le développement d'un sous-système « énergie », sur la base des directives pertinentes de l'UE, des STI et des normes européennes. L'assistance technique inclut le partage des meilleures pratiques des experts de l'UE dans le cadre du projet d'électrification du réseau israélien, l'élaboration d'un règlement de sécurité de base pour le projet d'électrification du réseau ferroviaire israélien sur la base des spécifications techniques d'interopérabilité — sous-système « énergie » et des directives israéliennes sur la sécurité et l'interopérabilité ferroviaire, et examen des risques pour le projet précité.

Un séminaire a été organisé à Jérusalem en juillet 2015, avec la coopération d'experts de l'ERA. À la suite du séminaire, le ministère des transports et de la sécurité routière d'Israël a demandé une assistance technique supplémentaire afin d'inclure les besoins liés au développement du système de gestion de la sécurité (SGS), le suivi de l'état du matériel roulant et de la voie et l'évaluation des problèmes d'application de spécifications techniques d'interopérabilité (STI spécifiques). Une mission conjointe avec des représentants de l'ERA a été menée afin de formuler la portée de l'assistance technique requise par le MOT pour les prochaines années, en vue d'établir un lien entre les activités mises en œuvre par EuroMed RRU et l'assistance technique à fournir par l'ERA et de garantir la durabilité des résultats obtenus jusqu'à présent. Une journée de sensibilisation, organisée à Jérusalem en novembre 2016 sur les normes et réglementations de l'UE en matière de sécurité et d'interopérabilité ferroviaires, de régulation et l'élaboration d'un plan d'action, figurait parmi les résultats de cette mission conjointe.

En outre, l'assistance technique a été étendue au système de gestion de la sécurité du projet de métro léger de Jérusalem (Jérusalem Light Rail), incluant notamment un rapport d'évaluation de la situation sur la sécurité ferroviaire aux passages à niveau, des recommandations des mesures à prendre et la mise à disposition d'un plan pour d'autres actions. Une visite d'étude a été organisée en Finlande en mai 2014 afin de tirer profit des bonnes pratiques de l'Agence Finlandaise de Transport (FTA) et les chemins de fer finlandais dans le domaine de l'électrification.

Israël dispose d'une unité est chargée des enquêtes de sécurité, au sein IM & RU⁸³, à l'ISR⁸⁴, qui est responsable des enquêtes sur les accidents et incidents ferroviaires liés à la sécurité. En cas d'accident grave, un comité mixte d'enquête sur les accidents est désigné par le ministère du transport, il comprend une large équipe d'experts indépendants et professionnels dans le domaine des enquêtes. Une procédure a été développée pour la collecte et la communication de données sur les accidents et les incidents, incluant une analyse comparative avec l'ERA.

En ce qui concerne l'amélioration de la sécurité dans les passages à niveau (PN), on constate une diminution constante du nombre de passages à niveau qui nécessitent une mise à niveau de point de vue sécurité. Le modèle de priorisation pour l'évaluation des risques de sécurité au niveau des PN est « taux de danger/coût ». Des techniques ont également été développées pour la détection des véhicules et des corps aux passages à niveau avec des observateurs humains.

Israël poursuit la préparation d'une réglementation sur les chemins de fer avec une structure de régulation concernant la sécurité, l'exploitation et les services, les marchandises dangereuses, la publication d'instructions et guides réglementaires et réalisation d'un large éventail de contrôles et

⁸³ IM & RU : *Gestionnaire d'infrastructure & Entreprise ferroviaire.*

⁸⁴ ISR — *Israel Railways.*

d'audits. Israël publie un rapport annuel sur la sécurité et met en œuvre une stratégie spécifique pour lutter contre l'insécurité dans les passages à niveau (système de profilage). Israël a manifesté un intérêt pour les activités liées au transport de marchandises dangereuses ainsi que la sécurité dans les tunnels ferroviaires.

Enfin, en ce qui concerne le renforcement de la gouvernance des chemins de fer, Une unité administrative, agissant en tant qu'autorité nationale de sécurité - ANS, au sein du département ferroviaire du Ministère des transports, est responsable de la délivrance des certificats de sécurité des autorisations de sécurité, de la délivrance des licences pour les conducteurs et sont fortement impliqués dans le développement du secteur ferroviaire et ce, conformément plan directeur des chemins de fer. Israël met en œuvre et améliore le SMS par l'adaptation du cadre réglementaire européen, la certification du SMS, le renouvellement de la certification et met en œuvre l'ERTMS niveau2.

Le ministère des transports suit une stratégie de base pour l'amélioration et le développement futur incluant i) l'adoption des méthodologies européennes et internationales, ii) la participation d'experts de l'ISR aux activités de l'EUMedRail, iii) l'échange d'expériences par l'intermédiaire de l'ERA et iv) l'utilisation des conseillers de premier niveau.

Le ministère des transports et les chemins de fer israéliens ont bénéficié d'initiatives bilatérales organisées dans le cadre du projet EUMedRail dans le domaine de l'ERTMS. Une première réunion organisée à Bruxelles par l'EIM, en présence de représentants de l'UNIFE et de l'ERA. Cette réunion a porté sur la technologie ERTMS, y compris l'autorisation et la mise en œuvre. La deuxième réunion bilatérale, organisée par l'ERA avec les autorités suisses, visait à échanger des expériences sur les trois principaux composants de l'ERTMS : ETCS au sol, ETCS embarqué et GSM-R. La mission comprenait également une visite dans un laboratoire de test pour montrer comment exécuter les tests d'intégration ETCS appropriés. Une troisième réunion sur l'ERTMS a eu lieu à la mi-juin 2019 pour présenter l'expérience des autorités autrichiennes dans le domaine de la technologie ERTMS.

Jordanie: L'unité chargée des enquêtes sur les accidents au sein du ministère des transports a été proposée au cours de la période 2013-2014, après analyse de la situation. Un document présentant la structure organisationnelle, l'effectif nécessaire et les qualifications du personnel et les descriptions de postes, etc, a été élaboré. Un rapport technique, incluant un plan d'action futur pour le système des enquêtes de sécurité en Jordanie, a été soumis au ministère des transports.

Des assistances techniques portant sur le renforcement de capacités et des formations en matière de sécurité des transports ferroviaires, d'interopérabilité et de réformes institutionnelles ont été fournies, à la société Jordanienne des chemins de fer. Cette AT a été étendue, en 2013 et 2014, pour analyser et choisir la structure optimale basée sur les meilleures pratiques européennes et internationales.

En mars 2018, la société des chemins de fer d'Aqaba (ARC) a été transformée en une entreprise publique, devenant l'un des acteurs stratégiques gérés par l'autorité de la zone économique spéciale d'Aqaba (AZESA). Un réseau ferroviaire reliera la zone économique spéciale d'Aqaba et le port industriel au port sec prévu à Ma'an.

Étant donné que la Jordanie envisage de modifier l'exploitation des chemins de fer, l'ERA propose d'associer davantage les fonctionnaires jordaniens à des activités de soutien sur le système de gestion

de la sécurité (SGS) et d'organiser une conférence régionale sur les systèmes de gestion de la sécurité pour la région du Machrek.

Liban travaille sur la relance de son secteur ferroviaire à travers :

- La réhabilitation du tronçon ferroviaire du port de Tripoli à Abboudieh à la frontière nord libano-syrienne. Ce tronçon, de 35 km, est destiné à permettre le fret depuis et vers le port de Tripoli vers les marchés régionaux et permettre également le transport de passagers,
- La réhabilitation du corridor côtier de Beyrouth à Tripoli grâce au soutien de la BEI. En 2019, un dossier d'appel d'offres pour le tronçon Jounieh-Tabarja / Tripoli a été préparé (programme de conception détaillé couvrant les dépôts, les terminaux et les décrets d'expropriation le long du corridor).

Maroc : Depuis 2013, l'Office national des chemins de fer (ONCF – Maroc) met en œuvre un système de gestion de la sécurité fondé sur les exigences de sécurité de la directive sur la sécurité⁸⁵, les méthodes de sécurité communes (évaluation et appréciation des risques)⁸⁶, en se référant également aux documents d'orientation de l'ERA. Le Maroc a exprimé le souhait de renforcer les performances et la gestion en matière de sécurité, notamment par l'intermédiaire du HOF⁸⁷ et de la culture de sécurité⁸⁸.

Compte tenu des changements importants opérés ces dernières années (LGV; lancement du déploiement progressif de la commande centralisée du réseau classique, réorganisations, nouvelles Entités d'entretien pour la maintenance des RGV, la surveillance et la maintenance de l'infrastructure, la maintenance des locomotives ...) et des changements projetés (future entité pour l'exploitation ferroviaire, refonte institutionnelle ...), l'ONCF prévoit une actualisation de son SMS en 2021.

Les principaux objectifs de cette revue du SGS sont :

- Adaptation au nouveau contexte ONCF, clarification et simplification des processus du SMS,
- Prise en compte des spécificités relatives à l'exploitation, à la maintenance de l'infrastructure et à la maintenance du matériel roulant,
- Intégration des exigences et des méthodes reconnues concernant les HOF,
- Clarification des rôles et responsabilités de l'ONCF vis-à-vis des nouveaux intervenants dans le domaine de la sécurité ferroviaire :
 - Définition des exigences et cadrage du management de la sécurité au sein des JV, GIE et filiales concernées par la sécurité ferroviaire,
 - Modalités de délivrance des agréments et certificats de sécurité (gestionnaire d'infrastructure/entreprise ferroviaire/entité d'entretien).

⁸⁵ Directive (UE) 2016/798 du 11 mai 2016 relative à la sécurité ferroviaire.

⁸⁶ Règlement CE concernant l'adoption d'une méthode de sécurité commune relative à l'évaluation et à l'appréciation des risques visée à l'article 6, paragraphe 3, point a), de la directive sur la sécurité ferroviaire.

⁸⁷ HOF: Human and organisational factors.

⁸⁸ La culture de la sécurité fait référence à l'interaction entre les exigences du système de gestion de la sécurité (SGS), à la manière dont les citoyens ont un sens de ces derniers, sur la base de leurs attitudes, de leurs valeurs et de leurs convictions, et de ce qu'ils font effectivement, comme on l'a vu dans les décisions et les comportements (ERA).

Par ailleurs, l'ONCF a poursuivi la réalisation du programme national de la sécurisation de la traversée des voies ferrées qui a donné des résultats très satisfaisant en réduisant notablement le nombre d'accidents au niveau des passages à niveau et en pleine voie.

Les réalisations de ce programme à fin 2018 sont :

- Suppression de 188 PN sur un total de 180 initialement prévus,
- Equipement de 210 PN par des dispositifs de protection, sur un total de 240 PN prévus,
- Construction de 31 passerelles sur un total de 50 unités prévues,
- Clôture de 1020 km sur un total de 1270 km prévus.

Conscient des bons résultats obtenus dans le cadre du programme susvisé, l'ONCF a tenu à partager son expérience dans ce domaine à l'occasion de la journée annuelle ILCAD à laquelle il participe depuis 2012.

Le Maroc est engagé dans le projet EUMedRail, géré par l'ERA, afin de bénéficier de l'expertise et du savoir-faire européens dans le domaine de la sécurité des chemins de fer en participant au comité de pilotage de l'EUMedRail, aux réunions bilatérales, au séminaire sur le système européen de gestion du trafic ferroviaire (ERTMS), conférences sur le contrôle, le commandement et les chemins de fer (CCRCC⁸⁹) (2017 et 2019) et au programme d'accueil d'experts de l'EUMedRail au siège de l'ERA et ateliers sur les certificats de sécurité et le processus d'autorisation des véhicules (type) en décembre 2019.

En septembre 2018, et lors d'une réunion bilatérale avec des représentants de l'ERA, les autorités marocaines et les fonctionnaires de l'ONCF ont informé de la création d'un groupe de travail dédié à l'examen de la mise en place de l'Autorité nationale de sécurité (ANS) marocaine.

Les autorités marocaines ont exprimé la nécessité de procéder à une évaluation comparative par rapport aux pratiques européennes et de se préparer avec le soutien de l'ERA à la révision du cadre réglementaire, en particulier la modification de la loi n° 52-03 du 7 janvier 2005 relative à la réorganisation institutionnelle du secteur du transport ferroviaire en ce qui concerne la gestion et l'exploitation du réseau ferroviaire, les processus opérationnels et les ressources financières qui seront alloués à l'ANS.

Palestine : En octobre 2017, des représentants de la Palestine ont participé pour la première fois à la réunion de EUMedRail à Bruxelles et ont présenté la situation du secteur, les besoins, les priorités et les obstacles actuels. Ils ont également participé à la première conférence annuelle de l'EUMedRail qui s'est tenue les 9 et 10 octobre 2018 à Bruxelles, où ils ont présenté de nouveau la situation actuelle du secteur. Ils ont continué à participer activement à la quasi-totalité des événements organisés par l'ERA dans le cadre du projet EUMedRail, qui sont les suivants :

- Atelier sur les systèmes de gestion de la sécurité et la culture de la sécurité, 12 et 14 février 2019, Belgrade, Serbie,
- Séminaire sur les autorités nationales de sécurité ferroviaire, 20-21 mars 2019, La Haye, Pays-Bas,

⁸⁹ CCRCC: Control Command and Railway Communication Conference.

- Séminaire sur l'ERTMS, suivi par la conférence du CCRCC en 2019, du 15 au 17 octobre 2019, à Valenciennes (France).

En 2019, le Conseil des ministres a créé une équipe au niveau national composée de toutes les parties concernées pour assurer le suivi de la mise en œuvre par la Palestine des recommandations du plan directeur en ce qui concerne le secteur ferroviaire, du moins en ce qui concerne les premières phases, et en particulier la ligne ferroviaire de base nord-sud, y compris Nablus- Ramallah.

Tunisie: Une assistance technique a été fournie en 2014 pour développer le transport de fret entre la Tunisie et l'Europe, en coopération avec le CIT, avec la mise en œuvre du CIM et ce, en organisant un atelier de sensibilisation en avril 2014. En coopération avec la CEE-ONU, l'UIC et l'OTIF (pour le RID⁹⁰), une journée de sensibilisation et un séminaire de formation de deux jours ont été organisés à Tunis en 2014, l'accent étant mis sur la manière dont la Tunisie pourrait améliorer et mettre en œuvre les règles et les procédures en matière de sécurité pour, en ce qui concerne le transport ferroviaire des marchandises dangereuses sur la base du RID. En décembre 2014, un projet de règlement relatif à la sécurité et basé sur le RID a été préparé, y compris des lignes directrices pour sa mise en œuvre.

Un rapport de diagnostic accompagné d'un plan d'action proposé pour la mise en place d'un système de gestion de la sécurité à la société nationale des chemins de fer tunisiens (SNCFT) a été présenté et discuté en octobre 2015 et un groupe de travail a été créé. Il est suggéré de modifier le décret n° 2014-410 du 16 janvier 2014 portant organisation des services centraux du ministère des transports, qui définit l'organisation et les responsabilités de la direction générale des transports terrestres (DGTT), afin de répondre aux besoins de la gestion de la sécurité ferroviaire. Un atelier a été organisé à Tunis en décembre 2016 qui a permis de discuter et finaliser un projet de proposition de modification du décret concernant les responsabilités de la DGTT et l'accréditation des véhicules. En plus de la mission de la DGTT, il y a lieu de signaler que les aspects relatifs à la sécurité ferroviaire sont l'objet de suivi et de supervision par les structures concernées de la SNCFT.

L'assistance dans le domaine technique a permis également à la SNCFT d'élaborer une stratégie à court terme pour déplacer le fret vers le rail. Un atelier a été organisé en octobre 2015, qui s'est penché sur les conclusions de l'étude du marché et l'analyse à cet égard, tout en abordant les objectifs généraux et en étudiant les solutions méthodologiques ainsi que les alternatives de la stratégie à court terme. Ces alternatives ont été évaluées par rapport à des critères définis. Le rapport de stratégie à court terme a été mis à disposition et présenté lors d'un atelier tenu à Tunis en juin 2016. Cette stratégie n'a pas encore été mise en œuvre.

En outre, une étude stratégique pour le développement du réseau ferroviaire à l'horizon 2040 devrait être engagée très prochainement. Elle traitera des aspects du réseau (double écartement, signalisation, électrification, ERTMS...) et du matériel. Le projet du réseau ferroviaire rapide (RFR) sera équipé d'une signalisation ERTMS Niveau 1. En outre, la Tunisie a réalisé une étude d'un plan directeur national des transports à l'horizon 2040, pour tout le secteur du transport et de la logistique, dans l'objectif et doter le pays d'un système de transport global, intégré et coordonné, qui contribue à promouvoir le développement économique et social durable et promouvoir les échanges et l'intégration régionale. Ce plan directeur constitue un outil de planification et de priorisation des investissements et un outil d'aide à la décision. Il traite, entre autres du transport ferroviaire, aussi

⁹⁰ RID — Règlement relatif au transport international ferroviaire des marchandises dangereuses).

bien au niveau des aspects institutionnels, organisationnels et réglementaires et des projets d'infrastructures ferroviaires prioritaires.

La Tunisie dispose déjà d'une structure chargée de la sécurité au sein du ministère chargé des transports (DGTT) et d'un bureau chargée des enquêtes sur les accidents et incidents (Bureau des enquêtes et des accidents- BEA) rattaché directement au Ministre chargé des transports). Ce bureau est, en particulier, chargé d'effectuer les enquêtes et élaborer les rapports y afférents et de tenir les statistiques relatives aux accidents. Pour assurer ses missions efficacement dans le domaine du transport ferroviaire, il y a un besoin pour renforcer le cadre réglementaire du BEA en fixant de nouvelles dispositions concernant la notification, la décision d'enquête, ainsi que la rédaction d'un guide de procédures, basé sur les règlements de l'UE et les guides fournis par l'ERA. Les besoins d'assistance concernent également le renforcement des capacités et la mise en place d'une formation spécifique pour les enquêteurs, y compris la formation des formateurs.

Concernant les passages à niveau, l'arrêté conjoint du 3/2/2020 a fixé les conditions générales de classification et d'équipement des passages à niveau. Cet arrêté a classé les passages à niveau en cinq catégories en fonction de l'importance du passage à niveau. Il a également indiqué les signalisations horizontale, verticale et lumineuse et les équipements en barrières ou demi-barrières selon la catégorie du passage à niveau. Le classement et le reclassement des passages à niveau doit faire l'objet d'une décision du ministre chargé des transports sur avis d'une commission technique composé de représentants des ministères chargés des transports, de l'intérieur, de l'équipement ainsi que l'exploitant. En outre, la Tunisie joue un rôle actif dans la réhabilitation et la modernisation de l'axe ferroviaire Trans-maghrébin.

Des voyages d'étude au profit à la société nationale des chemins de fer (SNCF – France) ont été organisés en 2014-15 en France, pour permettre au personnel de la SNFT de tirer profit de l'expérience de leurs homologues français, d'acquérir de meilleures qualifications sur la base des nouvelles technologies, et d'avoir un éclairage sur les nouveaux concepts adoptés par l'UE, améliorant ainsi leurs méthodes de travail et leurs performances.

Un colloque a été organisé à Tunis en 2014, en coopération avec l'Institut de prospective économique du monde méditerranéen (IPEMED), avec un niveau élevé de participation des fonctionnaires des chemins de fer des pays partenaires méditerranéens. L'objectif principal de cette manifestation était de présenter une étude sur l'état et le potentiel de développement des chemins de fer en Algérie, au Maroc et en Tunisie, et de proposer un plan d'action pour les étapes futures.

La participation de la Tunisie aux activités de l'EUMedRail, organisés par l'ERA depuis octobre 2018, a permis à la Tunisie :

- Prendre connaissance de la politique européenne des transports, de la gestion du secteur ferroviaire et des derniers développements au niveau européen et examiner divers aspects de la création des autorités nationales de sécurité ferroviaire sur les plans juridique, administratif, opérationnel, financier et technique,
- Obtenir des informations détaillées et pratiques sur le cadre législatif et réglementaire relatif au système de gestion de la sécurité et aux enquêtes sur les accidents dans l'UE,
- Mieux comprendre l'ERTMS et connaître les derniers développements dans ce domaine,

- Identifier les points faibles de la réglementation en matière de sécurité ferroviaire en Tunisie,
- Engager des réflexions sur les changements à mettre en œuvre, en tenant compte des spécificités nationales.

Les normes internationales et européennes sont utilisées en Tunisie. La coordination avec les pays de l'UMA est assurée dans le cadre du comité des transports ferroviaires du Maghreb (CTFM), afin de garantir l'interopérabilité avec les réseaux du voisinage.

Des travaux importants ont également été accomplis ces deux dernières années pour améliorer la sécurité ferroviaire dans les passages à niveau (y compris la possibilité d'adoption de caméras de surveillance).

Sécurité et interopérabilité dans le secteur ferroviaire : Avancement en matière de gestion de la sécurité et des enquêtes sur les accidents

La plupart des pays, avec le soutien de l'ERA, ont accordé une priorité aux systèmes de gestion de la sécurité et ont engagé des activités dans l'objectif de mettre en place d'une « autorité nationale de sécurité (ANS) » et d'un « organe national indépendant chargé des enquêtes sur les accidents ».

Problèmes rencontrés et questions en suspens

Les difficultés rencontrées se résument comme suit :

- En général et excepté quelques pays, les réformes structurelles et les projets de développement du réseau ferroviaire avance lentement.
- La plupart des pays ont des besoins importants en matière de formation et en assistance technique. Ces besoins se rapportent notamment aux questions d'actualité suivantes : l'adaptation et l'harmonisation des normes internationales en matière de sécurité et d'interopérabilité ferroviaires, les réformes structurelles dans le secteur ferroviaire, la stratégie de transfert du fret vers le rail et le système de gestion de la qualité pour transport ferroviaire de voyageurs.
- Il existe des disparités importantes et significatives entre les pays en ce qui concerne leurs relations avec l'UE, certaines ayant un statut de partenariat avancé et déjà impliqués dans de projets à grande échelle mobilisant des fonctionnaires ciblés avec des ressources disponibles, tandis que le niveau des relations avec l'UE pour d'autres pays reste modeste avec un statut moins avancé et des difficultés pour un soutien financier pour revitaliser le secteur du transport ferroviaire.
- Dans certains cas, il n'y a pas de continuité, pour le suivi des activités dû aux changements parfois fréquents des points de contact, y compris les points focaux et les coordinateurs nationaux et leur remplacement, suite à leurs affectations à d'autres fonctions.
- La lourdeur au niveau des formalités administratives et procédures associées à des contraintes budgétaires dans certains pays et l'UE ont engendré un retard ou l'annulation de participation à certaines activités programmées. La participation effective des délégués et des points focaux dépendait fortement de l'accomplissement en temps utile d'une série de tâches administratives,

de la mobilisation dans les pays bénéficiaires des ressources, avec des restrictions budgétaires, d'un côté et les formalités à accomplir par l'ERA en traitant dans un temps limité un grand nombre de demandes de visa pour participer aux activités de l'ERA de l'autre côté.

Suggestions pour l'avenir 2021-2027

Pour le prochain plan d'action, il est proposé ce qui suit:

- Engager des réformes structurelles qui porteront, selon les besoins des pays, sur le développement du secteur ferroviaire en général, l'amélioration de l'efficacité des organisations en termes de gestion, d'exploitation et d'infrastructures en examinant le rôle que pourrait jouer le secteur privé, engager des actions pour le transfert du fret vers le rail et promouvoir les bonnes pratiques dans ce domaine, mettre en place de systèmes de gestion de la qualité pour le transport de voyageurs. etc. Des assistances techniques sont nécessaires et des études de faisabilité, de planification et de conception pourraient être envisagées,
- Assister les pays, qui le demandent, dans la réalisation d'un diagnostic de l'organisation du secteur du transport ferroviaire et proposition de révision de cette organisation notamment le rôle de la tutelle et celui des opérateurs,
- Poursuivre les efforts en matière d'adhésion aux accords et conventions internationales et de convergence avec les règlements européens,
- Poursuivre les activités engagées pour la mise en place d'une autorité autonome chargée de la sécurité ferroviaire, et accorder une priorité à la mise en place d'un système de gestion de la sécurité et l'harmonisation des normes en matière de sécurité et d'interopérabilité dans le secteur ferroviaire,
- Accorder une attention particulière à la sécurité dans les passages à niveau et encourager l'échange de bonnes pratiques entre les pays partenaires et l'UE, en termes de réglementation et de technologie,
- Poursuivre la mise en place d'un organisme autonome chargé des enquêtes, avec un cadre légal définissant les procédures opérationnelles du bureau des enquêtes, le développement d'une base de données des accidents, et assurer les formations nécessaires pour le bon fonctionnement de l'organisme notamment sur l'analyse des accidents ferroviaires et la manière de mener à bien des enquêtes sur les accidents ferroviaires,
- Envisager des actions de renforcement des capacités et de formation, qui devraient se concentrer sur la mise en place de SGS pour assurer la sécurité des opérations et de la maintenance, le renforcement des structures par la création d'autorités nationales de sécurité (ANS) et d'organes indépendants chargés des enquêtes sur les accidents, la promotion du transport ferroviaire international, l'adoption des STI et une coopération renforcée avec l'OTIF, notamment en ce qui concerne les contrats de transport, le transport de marchandises dangereuses et l'interopérabilité, une participation accrue aux activités de l'ERA et toute autre assistance répondant aux besoins spécifiques de chaque pays,
- Favoriser l'échange d'expérience entre l'UE et les pays du voisinage du Sud, ainsi que la coopération Sud-Sud, ce qui permettrait d'avancer dans la mise en œuvre des actions précitées.

L'ERA pourrait jouer un rôle essentiel dans l'avancement des activités engagées ou à engager et ce, dans le cadre d'un soutien à l'instar du projet EumedRail.

- Renforcer les dispositions relatives à la sécurité et la santé au niveau des gares et stations ferroviaires et au niveau du transport ferroviaire en tirant les enseignements des répercussions de la pandémie « COVID 19 ». Dans ce cadre, il est recommandé de favoriser l'échange d'expériences, notamment à travers l'expérience de l'EER via sa plateforme Covid-19.

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.

Résultats

Il n'y a pas eu d'avancement dans la mise en œuvre de cette action concernant les droits des passagers dans les secteurs du transport ferroviaire et routier par la mise en place d'une législation nationale, en matière d'information, d'aide et de dédommagement en cas de retard ou d'annulation de service et des mesures spécifiques pour les passagers à mobilité réduite et les voyageurs handicapés.

Les activités engagées, en 2013, ont porté sur la qualité de service dans le secteur du transport ferroviaire, considérée comme un élément essentiel de la satisfaction des passagers en rapport avec leurs attentes. Elles ont porté sur la mise en œuvre de la norme européenne 13816 pour la gestion de la qualité dans les services de transport de voyageurs. En effet, certains pays ont manifesté leur intérêt pour la mise en œuvre de cette norme, en tant que projets pilotes sur certains services de transport de voyageurs par chemin de fer.

L'Assistance technique pour la gestion de la qualité dans le transport ferroviaire de passagers, conformément à la norme EN 13816 a concerné Israël, le Maroc et la Tunisie. Cette assistance a commencé par une série de réunions de travail en 2013.

Au niveau national, les résultats obtenus sont les suivants :

Israël : Deux ateliers sur la gestion de la qualité dans le transport de voyageurs par chemin de fer (EN 13816) ont été organisés. Cette activité n'a pas pu être achevée et a été suspendue.

Maroc: A partir de 2014, l'ONCF a effectué, en interne, les travaux de base et les indicateurs de qualité retenus. Des ateliers sur la gestion de la qualité dans le transport de voyageurs ont été organisés . Cette activité n'a pas pu être achevée et a été suspendue.

Tunisie: La Tunisie a manifesté un grand intérêt et un engagement et, par conséquent, l'expertise a été orientée à la Tunisie. Ainsi, des enquêtes supplémentaires ont été menées en Tunisie au cours du mois d'août 2014, afin d'enregistrer le comportement des voyageurs ferroviaires et les attentes des passagers potentiels. Plusieurs ateliers ont ensuite été organisés afin de présenter les résultats des enquêtes et de formuler des recommandations pour que des mesures supplémentaires soient prises par la SNCFT sur la base des conclusions tirées des perceptions et des attentes des passagers. Trois

ateliers ont été organisés, avec 16 personnes formées, des enquêtes sur la satisfaction du client ont été menées avec des groupes de réflexion. Les enquêtes ont été cofinancées par la SNCFT et le projet.

Problèmes rencontrés et questions en suspens

Aucun avancement n'a été enregistré dans la mise en œuvre de cette action et les activités ont porté sur la mise en place de la norme européenne EN13816 dans un seul pays (la Tunisie).

Suggestions pour l'avenir 2021-2027

Pour le prochain plan d'action, il est proposé ce qui suit :

- Donner la priorité à cette action sur les droits de passagers dans les secteurs du transport ferroviaire et routier et assister les pays du voisinage du Sud dans la mise en place d'une législation nationale, en matière d'information, d'aide et de dédommagement en cas de retard ou d'annulation de service et des mesures spécifiques pour les passagers à mobilité réduite et les voyageurs handicapés,
- Promouvoir la mise en place de systèmes de gestion de la qualité pour le transport de voyageurs passagers, pour le secteur du transport ferroviaire en s'inspirant des normes internationales à l'instar de la norme EN 13816.

V.3. 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.

Résultats

L'objectif à long terme, annoncé par le PART 2007-2013 et confirmé par l'actuel PART 2014-2020 est l'ouverture du marché et d'aboutir à un espace aérien commun euro-méditerranéen (EACEM). Pour atteindre cet objectif, il est nécessaire de commencer par des réformes au niveau des législations nationales, en particulier l'ouverture du marché à la concurrence, garantir la convergence réglementaire et la conclusion d'accords bilatéraux avec l'U.E.

Le niveau actuel d'ouverture du marché du transport aérien, son accès et son degré de libéralisation varient considérablement entre les pays du voisinage du Sud et la plupart d'entre eux ne partagent pas l'acquis communautaire dans le domaine de l'aviation.

Par ailleurs des accords Euro-méditerranéens d'aviation sont déjà entrés en vigueur dans certains de ces pays, des négociations sont à un stade avancé pour d'autres pays alors que d'autres pays n'ont pas engagé ce processus avec l'U.E.

Afin de progresser sur la voie de la mise en œuvre de l'EACEM, plusieurs programmes ont été menés à bien.

1. Accès aux marchés et politique de marché ouvert

L'objectif visé est de poursuivre la réforme de la législation nationale en matière de transport aérien, assurer la convergence réglementaire ce qui permettrait l'ouverture de marché par la libéralisation du marché et la suppression des entraves à la concurrence. Le résultat concret à atteindre dans ce domaine est la promotion de la libéralisation du marché du transport aérien et la suppression progressive des mesures ne favorisant pas la concurrence.

A l'échelle nationale, les résultats obtenus sont les suivants :

L'**Algérie** est bien avancée dans la convergence réglementaire avec l'UE. Dans les accords bilatéraux avec les pays européens, l'Algérie a adopté les clauses suivantes des règlements européens :

- Révocation ou suspension d'une autorisation d'exploitation,
- Sûreté et sécurité,
- Assistance en escale,
- Système tarifaire de désapprobation.

L'**Égypte** avance dans l'ouverture progressive du marché de l'aviation. En particulier, l'autorité égyptienne de l'aviation civile a fait baisser les barrières d'accès au marché afin de renforcer la participation du secteur privé.

Israël : Le ministère des transports et la CAAI ont mis à jour les règlements concernant la certification commerciale des exploitants aériens. Le règlement européen (CE 1008/2008) a été considéré comme la base des nouveaux règlements. Le règlement (CE) no 785/2004 relatif aux exigences en matière d'assurance applicables aux transporteurs aériens et aux exploitants d'aéronefs a également servi de base à la réglementation israélienne dans ce domaine.

La **Jordanie** a progressé dans la mise en œuvre de l'acquis de l'UE, requis par l'annexe III de l'accord euro-méditerranéen sur les services aériens. À cette fin, une partie du projet de jumelage (Soutien à la commission de réglementation de l'aviation civile (CARC) a permis de renforcer les capacités conformément aux normes de l'UE en mettant l'accent sur les questions d'accès au marché. Le projet de jumelage a pris fin en 2016.

La Jordanie a accueilli la 12^{ème} conférence de l'OACI sur les négociations relatives aux accords aériens (ICAN2019) à Aqaba, en décembre 2019. Cet événement a fourni à la Jordanie, représentée par la Commission de réglementation de l'aviation civile (CARC), l'occasion de mener de multiples négociations et consultations bilatérales sur les services aériens avec 31 pays. Lors de cet événement aéronautique mondial, trois (3) «accords de libéralisation de services aériens» (ciel ouvert) ont été signés et (9) autres ont été paraphés. En outre, les accords avec (5) pays ont été modifiés par des dispositions plus libérales et en y incluant des protocoles bilatéraux de transport aérien, les dispositions comprenant, mais sans s'y limiter, l'attribution de droits de trafic supplémentaires, la désignation et les accords de coopération. Au total, la Jordanie a signé et paraphé des accords bilatéraux et multilatéraux «ciel ouvert» avec (82) pays sur (122) pays avec lesquels elle a conclu des

«accords de services aériens», y compris l'accord euro-méditerranéen entre la Jordanie en tant que première partie et l'Union et ses États membres en tant que deuxième partie.

Le **Maroc** est bien avancé dans la convergence réglementaire avec l'UE. La loi n° 40-13 adoptant le code de l'aviation civile a été publiée au Journal officiel le 16 juin 2016. Cette loi a intégré les exigences de la convention relative à l'aviation civile internationale (Convention de Chicago, 7 décembre 1944), ainsi que les principes de l'acquis de l'UE, conformément à l'accord euro-méditerranéen sur les services aériens. Par ailleurs, un projet de décret régissant le transport aérien a été préparé en application des dispositions de la loi 40-13.

La **Tunisie** a engagé une réforme de sa législation nationale en matière d'aviation visant à i) mettre à jour la législation afin de répondre aux normes et standard internationaux, ii) réorganiser les services liés à l'aviation civile, iii) promouvoir la participation des entreprises privées au développement du secteur. Elle a affirmé vouloir ouvrir progressivement son marché du transport aérien.

Les accords euro-méditerranéens visent à l'ouverture progressive du marché du transport aérien et à l'avancement progressif pour la mise en œuvre de l'EACEM :

Israël a signé un accord euro-méditerranéen relatif aux services aériens avec l'UE en juin 2013, qui permet aux transporteurs israéliens d'exploiter des vols directs vers les aéroports de l'UE et inversement. Le marché du transport aérien entre l'Union européenne et Israël a été ouvert progressivement depuis 2013.

En **Jordanie** l'accord euro-méditerranéen relatif aux services aériens, a permis depuis 2010 l'ouverture du marché permettant à tous les transporteurs jordaniens d'exploiter des vols directs depuis la Jordanie vers l'UE et inversement pour les transporteurs de l'UE, en éliminant tous les obstacles liés aux prix, aux routes et aux vols, et en permettant aux compagnies aériennes jordaniennes ou européennes de créer une filiale dans l'UE/Jordanie.

Le **Liban** a signé un accord horizontal avec l'UE en 2006.

Le **Maroc** a signé un accord euro-méditerranéen relatif aux services aériens avec l'UE en 2006, qui permet l'ouverture du marché des deux côtés et renforce la convergence de la législation en matière d'aviation. Dans un deuxième temps, cet accord de ciel ouvert entre l'UE et le Maroc prévoit également les droits de cinquième liberté pour les transporteurs aériens. L'accord, signé le 12 décembre 2006, est entré en vigueur en 2018.

En **Tunisie**, les négociations sur l'accord euro-méditerranéen relatif aux services aériens entre la Tunisie et l'UE ont été terminés en décembre 2017. Le texte de l'accord a été presque finalisé. Dans le cadre de la préparation de la mise en œuvre de cet accord, une assistance technique a été fournie à la Tunisie pour le rapprochement de sa législation avec celle de l'UE, notamment dans les domaines couverts par l'accord, tels que la libéralisation, la sécurité, la sûreté, les droits des passagers, l'environnement et les aspects sociaux (assistance en cours).

2. Structures aéroportuaires

Les structures aéroportuaires dans les pays du voisinage du Sud sont traditionnellement détenues par l'État. Cela signifie qu'en général, les autorités de l'aviation civile ou des entreprises publiques

possèdent, opèrent et gèrent la majorité des aéroports en Algérie, en Égypte, en Israël, en Jordanie, au Liban, au Maroc et en Tunisie.

Certains pays ont déjà commencé à privatiser l'exploitation des aéroports par le biais de contrats de concession pour une période déterminée afin d'en permettre la modernisation. A titre indicatif, on peut citer les exemples suivants relatifs aux concessions et PPP :

En Égypte, Fraport AG, La société de l'aéroport de Francfort, a conclu, en 2014, un contrat de gestion pluriannuel à l'aéroport international du Caire.

Le Gouvernement israélien encourage et exécute actuellement un projet en PPP pour la conception, le financement, la construction, l'exploitation et la maintenance d'un nouvel aéroport international dans le pays.

La **Jordanie** développe, en coordination avec le secteur privé, les moyens de remettre en état l'aéroport d'Amman (Marka) et de le certifier en tant qu'aéroport de ville pour sa localisation particulière à proximité du centre d'Amman.

Le **Liban** prévoit d'étendre le partenariat entre le secteur public et le secteur privé.

Au **Maroc**, le code de l'aviation civile a introduit les principes applicables aux concessions.

En **Tunisie**, une concession a été attribuée à un opérateur privé (l'opérateur turc TAV Airports) pour la construction et l'exploitation de l'aéroport d'Enfidha-Hammamet ainsi que pour l'exploitation de l'aéroport de Monastir- Habib Bourguiba.

Ouverture le marché du transport aérien : Avancements dans la réforme et convergence réglementaire

Trois accords Euro-méditerranéens d'aviation sont déjà entrés en vigueur (Israël, Jordanie et Maroc) alors qu'un quatrième accord a été finalisé (Tunisie).

Tous les pays du voisinage du Sud avancent dans la réforme de la législation nationale en matière de transport aérien et la convergence réglementaire ce qui permettrait l'ouverture de marché par la libéralisation du marché et la suppression des entraves à la concurrence.

Problèmes rencontrés et questions en suspens

Les difficultés rencontrées se résument comme suit :

- Le cadre réglementaire régissant le marché du transport aérien varie considérablement entre les pays du voisinage du Sud, ce qui ne favorise pas une concurrence loyale et ouverte et ne garantit pas, non plus, d'atteindre des niveaux élevés d'efficacité.
- L'avancement dans la libéralisation du marché du transport en supprimant toutes les restrictions imposées par les pouvoirs publics aux compagnies aériennes privées est lent au niveau de plusieurs pays, ce qui favorise les transporteurs nationaux.

- Le passage des accords bilatéraux traditionnels régissant le trafic aérien entre les pays à des accords ouverts, basés sur la libéralisation des services, avance à un rythme lent pour certains pays.
- Le rythme d'avancement dans les réformes en vue de la libéralisation des services aéroportuaires, avec l'introduction du privé par le biais de concessions est lent. En outre, le fonctionnement des systèmes aéroportuaires n'est pas encore optimisé.
- Le manque de ressources humaines spécialisées associé aux limites des ressources financières constitue une entrave pour les autorités de l'aviation civile pour avancer dans les réformes réglementaires et constitue une entrave pour l'évolution du transport aérien dans les pays du voisinage du Sud.

Suggestions pour l'avenir 2021-2027

Pour le prochain plan d'action, il est proposé ce qui suit :

- Poursuivre la réforme de la législation nationale dans chaque pays, dans le domaine du transport aérien, afin de faciliter l'ouverture des marchés pour parvenir à un niveau de convergence élevé dans la région et assurer la mise en œuvre, dans les pays du voisinage du Sud, d'un cadre réglementaire visant à promouvoir une concurrence loyale entre les transporteurs aériens et des mécanismes de régulation indépendants,
- Soutenir les pays pour promouvoir la participation du secteur privé pour faire face aux problèmes de financement et de libéralisation des services,
- Exploiter le potentiel du transport aérien pour stimuler le trafic aérien de passagers en impliquant davantage les opérateurs potentiels qui pourraient être intéressés par l'extension de leur réseau, en incluant les agences de voyages (tour operators), les alliances internationales de compagnies aériennes, les transporteurs à bas coût (low cost), les ministères chargés du tourisme, etc.
- Partager les meilleures pratiques en termes de libéralisation du marché aérien en organisant des événements (conférences, séminaires, etc.), en créant un forum de discussion virtuel pour discuter des avantages et des inconvénients du processus de libéralisation,
- Mettre en place un groupe de travail composé de représentants des pays membres de l'UE et des pays du voisinage du Sud qui sera chargé d'assurer le suivi du processus de libéralisation et de fournir une assistance aux pays. Ce groupe pourrait être chargé de la préparation du programme à mettre en œuvre, des étapes à prévoir, ainsi que du soutien aux autorités de l'aviation civile lors des négociations,
- Renforcer les dispositions relatives à la sécurité et la santé au niveau des aéroports et du transport aérien en tirant les enseignements des répercussions de la pandémie « COVID 19 ».

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'OACI.

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 SAFA⁹¹ 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 (ECCAIRS⁹²).

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).

Résultats

Les autorités de l'aviation civile dans le monde veillent à ce que des niveaux appropriés de sûreté et de sécurité de l'aviation soient atteints tout en respectant l'environnement. En outre, il convient de noter que des niveaux plus élevés de convergence réglementaire rendent le transport aérien plus sécurisé et plus sûr.

1. Sécurité aérienne

En général, la réglementation dans les pays du voisinage du Sud diffère des normes et réglementations européennes. La consolidation et l'harmonisation des réglementations progressent lentement et de manière inégale dans ces pays. La mise en œuvre de systèmes de gestion de la sécurité n'en est qu'à ses débuts.

⁹¹ SAFA : *Safety Assessment of Foreign Aircraft- Inspections des aéronefs qui utilisent les aéroports européens.*

⁹² ECCAIRS : *European Coordination Centre for Accident and Incident Reporting System.*

Afin de réduire les disparités mentionnées et se conformer aux normes et pratiques recommandées (SARPs) de l'OACI, le « EuroMed Aviation Project I » a été suivi du « EuroMed Aviation Project II », dans l'objectif de mettre en œuvre une feuille de route adoptée pour la création de l'EACEM.

Le projet « EuroMed Safety Aviation Project (EASP) » a été prolongé jusqu' au 31 décembre 2017. Il a favorisé l'harmonisation et l'alignement des normes de sécurité entre l'UE et les pays du voisinage du Sud. Sur la base des recommandations du rapport final du MASC⁹³ du 27 avril 2015, le projet EASP a complété les activités lancées par le projet MASC.

A l'échelle nationale, les résultats obtenus sont les suivants :

Algérie : La Direction Générale de l'Aviation Civile (DGAC) a participé à un projet de jumelage avec son homologue Espagnol (2013-2015), entièrement consacré à la sécurité. Une partie de ce projet visait notamment à renforcer les capacités du pays en matière de surveillance de la sécurité aérienne et à mettre en œuvre un plan national de gestion de la sécurité. Au total, 21 formations sur terrain, 7 visites d'études et 12 cours de formation ont eu lieu.

Dans le cadre de ce jumelage, le logiciel du Centre européen de coordination du système de notification des accidents et incidents (ECCAIRS) pour le traitement des données de sécurité a été mis en œuvre au sein de l'Autorité de l'aviation civile. En 2017, un programme national de sécurité a été adopté.

En outre, un programme national permanent de surveillance de la sécurité pour les fournisseurs de services aéronautiques a été mis en place.

Le programme national de l'aviation civile a été adopté par décret exécutif n° 17-134 du 06 avril 2017.

La disposition portant contrôle des aéronefs étrangers au niveau des aéroports algériens, est prévue dans les accords bilatéraux conclus par l'Algérie avec les États de l'Union Européenne. La mise en place en cours de l'Agence Nationale de l'Aviation Civile, permettra le renforcement du personnel chargé de l'accomplissement de cette activité.

Égypte : Un projet jumelage a été mis en œuvre entre février 2015 et avril 2017 entre l'Autorité Égyptienne de l'Aviation Civile « l'ECAA » et son homologue Italien « l'ENAC » (Italie), ce qui a permis d'obtenir des résultats pertinents en ce qui concerne le cadre réglementaire, avec la refonte de certains règlements, et le renforcement des normes égyptiennes en matière de sécurité de l'aviation civile.

Israël a reçu un soutien pour développer son programme national de sécurité. L'autorité de l'aviation civile a signé, en 2018, un accord de coopération avec l'AESA concernant la collecte et l'échange d'informations sur la sécurité des aéronefs utilisant des aéroports de l'UE, des aéroports situés dans des États non-membres de l'UE participant au programme d'inspection « Ramp Inspection Programme » de l'UE relatif à SAFA et des aéroports dans l'État d'Israël.

Israël a également bénéficié d'une assistance pour accéder à la liste des membres à part entière du programme d'inspection de l'UE « Ramp Inspection Programme » pour SAFA.

⁹³ MASC : Cellule méditerranéenne de la sécurité aérienne- Méditerranéen Aviation Safety Cell.

La **Jordanie** a progressé dans la mise en œuvre de la feuille de route de l'espace aérien commun euro-méditerranéen en se conformant aux normes et pratiques recommandées de l'OACI (SARPs).

Les projets EuroMed Aviation I et II, le projet EuroMed Safety Aviation (EASP), et le projet de jumelage avec l'Agence espagnole pour la sécurité aérienne (AESA), ont joué un rôle important et ont contribué à la révision de la législation et la structure relatives à l'aviation en Jordanie, ce qui a permis de renforcer la capacité de la commission de législation de l'aviation civile (CARC) de faire face aux manquements en matière de sécurité. Les principales réalisations sont les suivantes :

- La CARC a obtenu un résultat (81,59%) dans l'audit de l'OACI (USOAP⁹⁴),
- La plupart des règlements en matière d'aviation ont été harmonisés avec les normes et réglementations européennes (la CARC a consolidé et harmonisé plus de 80 % des règlements relatifs à la sécurité aérienne, y compris les procédures requises en matière de surveillance, d'autorisation et de certification),
- Une unité de gestion des risques a été créée et un atelier avec la participation de toutes les disciplines de l'aviation en Jordanie a été organisé afin de présenter cette nouvelle unité et ses principaux objectifs,
- La CARC a élaboré le règlement et les documents d'orientation relatifs à la conduite des fonctions de supervision des fonctions des services d'assistance en escale, afin d'accroître le niveau de sécurité des opérations au sol et de veiller à ce que les passagers et les transporteurs aériens bénéficient de services satisfaisants et sûrs. En outre, la CARC a signé un mémorandum d'entente avec l'association internationale de transport aérien (IATA) concernant l'échange d'expérience dans de multiples domaines ; y compris les services des opérations au sol,
- La CARC accorde une grande priorité au système de management de la sécurité et prévoit de republier ses exigences en matière de programme national de sécurité (SSP) et les exigences du SMS pour les fournisseurs de service en 2021, afin de faire face au développement continu dans ce domaine. Un système national de profilage des risques pour l'aviation est en cours d'élaboration et de nouveaux systèmes de notification et de gestion des risques devraient être utilisés en 2021 l'année prochaine. En outre, La CARC a invité tous les fournisseurs de services nationaux à un atelier mené par le bureau de l'OACI MID (du Moyen orient) sur la mise en œuvre du programme national de sécurité « SSP⁹⁵ »,
- La CARC prévoit de séparer l'unité d'enquête sur les accidents d'aviation et de la transférer au ministère des Transports et ce, pour se conformer aux normes SARPs de l'OACI et garantir son indépendance. En raison de la pandémie du COVID-19, cette séparation a été reportée à 2021.

En termes d'environnement, la CARC a développé un cadre législatif dans une nouvelle partie de la réglementation de l'environnement de l'aviation qui spécifie les exigences de réduction des émissions de dioxyde de carbone des moteurs d'avions afin de se conformer aux normes de l'OACI et aux pratiques recommandées de réduction de la compensation de carbone comme indiqué dans l'annexe 16 et le programme CORSIA connexe. Dans ce contexte, la CARC a formé un groupe de travail spécialisé chargé d'assurer la liaison avec les exploitants aériens qui sont éligibles pour développer un

⁹⁴ *Universal Safety Oversight Programme-Programme Universel d'audits de supervision de la sécurité.*

⁹⁵ *SSP : State Safety Programme.*

programme de réduction des émissions de CO₂. Malgré les difficultés liées au COVID-19, la Jordanie a soumis à l'OACI les données des émissions de carbone de 2019 pour les transporteurs aériens jordaniens via la plateforme CCR « CORSIA Central Registry » en maintenant le calendrier de conformité aux normes de l'annexe 16 volume IV

Liban : La sécurité et la sûreté aérienne figurent parmi les composantes d'un projet de jumelage.

Maroc : Conformément aux dispositions de sa loi 40.13, en particulier le titre 10, un projet de décret relatif à l'organisation et aux conditions de conduite des enquêtes techniques sur les accidents et les incidents dans l'aviation civile a été élaboré. Ce projet de décret est conforme à la réglementation de l'UE.

En outre, un arrangement administratif pour la coopération technique dans le domaine des enquêtes de sécurité a été signé en 2019 entre le ministère du tourisme, de l'artisanat, du transport aérien et de l'économie sociale et le ministère des transports français.

Le Bureau d'enquêtes et d'analyse d'accidents d'aviation civile pour {BEA- Maroc} a mis en place la base de données ECCAIRS sur les accidents et incidents aériens depuis 2010 ainsi qu'un système d'information pour la gestion des événements aériens avec un site web : <https://bea.aviationcivile.gov.ma/#/home>.

Ce système est opérationnel depuis le 15 août 2020. Il permettra aux exploitants aériens de notifier des événements aériens via une plateforme informatique avec des identifiants au niveau de chaque exploitant. Le système mis en place par le BEA permettra aussi de collaborer avec le Centre européen de coordination des systèmes d'information sur les accidents et incidents (ECCAIRS).

Palestine : L'autorité palestinienne de l'aviation civile (PCAA) a participé à divers ateliers consacrés à la formation pratique organisés par l'AESA. Le dernier cours de formation pour PCAA a été organisé en Jordanie en décembre 2017 dans le cadre du projet 2015-2017 de l'AESA.

Tunisie : Les principales réalisations sont les suivantes :

- Mise à jour de la législation de base et des procédures de travail conformément aux normes et recommandations SARPs de l'OACI,
- Harmonisation des réglementations spécifiques en matière de sécurité aérienne avec les règlements européens (EASA-PART M96, EASA-PART 14597),
- Elaboration d'un texte réglementaire relatif à la mise en œuvre d'un programme national de sécurité,
- Renforcement de la capacité de supervision de la sécurité à la suite de la formation des inspecteurs et du partage d'expertise avec les homologues d'autres autorités, notamment par le biais du projet de jumelage avec la direction générale de l'aviation civile Française (mai 2016-novembre 2018),

⁹⁶ L'objectif de la partie M de l'EASA est de maintenir les exigences en matière de navigabilité. La partie M concerne spécifiquement le maintien de la navigabilité des aéronefs et des produits, pièces et équipements aéronautiques, ainsi que l'agrément des organismes et du personnel participant à ces tâches.

⁹⁷ La partie 145 de l'EASA est la norme européenne pour l'agrément des organismes qui effectuent la maintenance sur les aéronefs et les composants d'aéronefs qui sont enregistrés dans les États membres de l'AESA.

- Adoption de l'approche de la surveillance fondée sur les risques (RBO) lors des audits de certification et de suivi,
- Création d'une entité de reporting (obligatoire & volontaire) pour les événements liés à la sécurité et mise en place du système ECCAIRS.

2. Renforcement de la coopération entre les partenaires méditerranéens

Compte tenu de la diversité des intérêts et/ou de la situation des pays du voisinage du Sud, ainsi que les différences de leurs niveaux de relations avec l'UE, l'objectif de renforcement de la coopération entre ces pays semble être difficile.

Néanmoins, plusieurs initiatives ont été prises dans la région, et qui pourraient progresser vers des accords régionaux sous la forme d'une organisation régionale de supervision de la sécurité (RSOO). Neuf pays (Bahreïn, Égypte, Jordanie, Koweït, Maroc, Oman, Qatar, Arabie saoudite et Soudan) ont signé une lettre d'intention et engagé le processus d'établissement du RSOO lors de la réunion des directeurs généraux de l'aviation civile du moyen orient (DGCA-MID/3) (Doha, avril 27-29, 2015), mais aucun progrès n'a été accompli depuis lors. La conférence du RSOO organisée conjointement par l'AESA et l'OACI (Swaziland, mars 2017) aurait pu constituer le point de départ d'une initiative régionale dans cette région, mais, malheureusement, parmi les pays de la région euro-méditerranéenne, seul Israël a participé à la conférence, même si tous les pays étaient proposés pour les parrainer. À ce jour, plusieurs pays ont manifesté leur intérêt pour la création d'un RSOO, bien que limité aux membres de la commission arabe de l'aviation civile (ACAC).

En octobre 2018, la **Palestine** a signé la lettre d'intention relative à l'établissement de l'Organisation régionale de supervision de la sécurité pour le Moyen-Orient et l'Afrique du Nord (MENA- RSOO).

3. Programme d'inspection « Ramp Inspection Programme (RI) » de l'UE : Evaluation de la sécurité des aéronefs étrangers (SAFA)

Seuls le Maroc (depuis 2013) et Israël (depuis février 2016) font actuellement partie du programme européen d'inspection au sol (EU Ramp inspection - RI) pour les exploitants de pays tiers, ce qui montre que les deux pays ont fait des progrès importants bien en termes de sécurité aérienne.

Israël a fait l'objet d'une analyse des écarts dans le cadre du programme d'inspection « Ramp Inspection Programme » de l'UE pour SAFA.

Maroc : En 2011, l'AESA a conclu un accord de coopération SAFA avec la DGAC marocaine. Le Maroc est membre à part entière au EU Ramp Inspection Programme depuis 2013. Dans ce cadre, trois audits de standardisation ont été réalisés en 2013, 2015 et 2019, dont les résultats ont été satisfaisants.

La **Tunisie** a mis en place un cadre réglementaire pour la surveillance des aéronefs étrangers, sur la base du règlement européen (adoption de la procédure et de la liste de contrôle (checklist) SAFA).

4. Sûreté aérienne

Les pays du voisinage du Sud ont progressé dans la mise en œuvre de procédures de sûreté renforcées, en particulier dans le domaine de l'inspection et le filtrage des passagers et des bagages. Néanmoins, les normes de sûreté ne sont pas communes à tous les pays du voisinage du Sud en raison des

spécificités de chaque pays, en particulier du contexte géopolitique. Les normes de sûreté diffèrent largement d'un pays à l'autre. Israël, par exemple, est l'un des pays disposant de plus de procédures de sûreté aéroportuaire dans le monde. Les procédures de contrôle de la qualité et l'amélioration de filtrage devraient continuer à bénéficier d'une haute priorité.

Il y a lieu de signaler qu'une assistance technique était nécessaire dans presque tous les pays, sauf en Israël et, dans un degré moindre, en Jordanie. Néanmoins, Israël et la Jordanie ont fait état de progrès en ce qui concerne les pouvoirs d'exécution (pour les deux pays), les capacités de surveillance (pour Israël) et l'harmonisation des réglementations et des procédures relatives au filtrage des passagers et des bagages (Jordanie).

Si on se réfère aux objectifs prioritaires fixés par les pays, Israël et la Tunisie ont inscrit conjointement dans leurs listes de priorités l'intention d'harmoniser les règlements relatifs à la sûreté de l'aviation, le programme national de sûreté, le programme de formation et le programme de contrôle de la qualité et ce, avec les règlements et exigences communautaires.

Le concept de sécurité unique au sein de l'EACEM n'est pas approuvé dans le format multilatéral proposé par certains pays (Israël, Jordanie et Tunisie), mais plutôt dans un format bilatéral, alors que l'Égypte l'a fait en tant que troisième priorité.

A l'échelle nationale, les résultats obtenus sont les suivants :

Algérie : Une assistance a été apportée pour la réorganisation de l'autorité de régulation, l'élaboration et l'adoption d'un programme national de sûreté de l'aviation civile (NCASP), la mise en œuvre d'un programme national de contrôle de la qualité de la sûreté de l'aviation civile (NCASQCP) et d'un programme national de formation à la sûreté de l'aviation civile, l'extension de la certification d'ACC3/RA3/KC3 (transporteur aérien de pays tiers) / (agent habilité) /pays tiers connu).

Le décret exécutif n° 20-343 qui prévoit la politique de l'État en matière de sûreté de l'aviation civile, destinée à protéger l'aviation civile contre les actes d'intervention illicites au moyen de règlements, de pratiques et procédures, en tenant compte de la régularité et de l'efficacité des vols, a été promulgué le 22 novembre 2020.

Égypte : Une assistance a été conçue pour renforcer la sûreté nationale et le contrôle de la qualité de la sûreté, les standards pour le recrutement, la formation et la certification des agents chargés du filtrage, des instructeurs et des gestionnaires de sécurité, les standards et licences pour le fret, ACC3, des installations aéroportuaires et de ravitaillement, des normes relatives à la formation pratique pour les opérateurs.

Israël est l'un des pays disposant de plus de procédures de sûreté aéroportuaire dans le monde. Israël a fait état de progrès en ce qui concerne les pouvoirs d'exécution et les capacités de surveillance.

Jordanie : La CARC a obtenu un résultat de 90.50% au titre du programme universel d'audits de sûreté. Le pays a déployé des efforts considérables pour se conformer aux normes SARPs de l'OACI et pour poursuivre l'application de la sûreté aérienne en coopération avec les aéroports, les exploitants, les organismes nationaux et internationaux de sûreté, le développement continu du programme national de sûreté et l'approbation des programmes de sûreté des fournisseurs de services.

La Jordanie a fait état de progrès en ce qui concerne les pouvoirs d'exécution et l'harmonisation des réglementations et des procédures relatives au filtrage des passagers et des bagages.

Le personnel a reçu une formation sur le programme national de contrôle de la qualité de la sûreté de l'aviation civile. La formation a été dispensée sur la sûreté de la gestion du trafic aérien.

Un nouveau projet de jumelage pour la fonction de sécurité a été convenu avec la Commission européenne afin de renforcer la sécurité et de soutenir l'alignement entre le régime national de sûreté de l'aviation de la Jordanie et les dispositions de l'Union européenne en matière de sûreté de l'aviation. En raison de la pandémie de COVID-19, le démarrage de ce projet de jumelage a été reporté à 2021.

Liban : Une assistance a été conçue pour l'élaboration d'un programme national de sûreté de l'aviation civile (NCASP) et un programme national de contrôle de la qualité de la sûreté de l'aviation civile (NCASQCP).

Tunisie : Le système de sûreté de l'aviation civile (autorité, aéroports et exploitants) a été renforcé et les recommandations de l'audit de l'OACI réalisé en mai 2016 (résultat : 82 %) ont été mises en œuvre.

La législation de base et les procédures de travail ont été mis à jour conformément aux normes internationales recommandées par l'OACI.

Des formations ont été dispensées aux formateurs et aux auditeurs (l'accent a été mis sur le fret).

5. Protection de l'environnement

La durabilité est actuellement au premier rang des priorités de la plupart des aéroports du monde en général et pour les aéroports de l'Union européenne, en particulier. Tous les aéroports ont exprimé leur préoccupation environnementale dans leurs plans environnementaux et œuvrent à l'amélioration des émissions et à l'atténuation de la pollution de l'air et de l'eau et à réduire les nuisances sonores et limiter leurs impacts sociaux.

Cette sensibilisation à la durabilité progresse plus lentement dans les pays du voisinage du Sud. En particulier, il existe un manque général d'équipements permettant de surveiller les émissions de gaz et de bruit, et les initiatives environnementales mondiales visant à réduire les émissions et à renforcer le respect de l'environnement n'ont pas encore été mises en œuvre à l'instar de l'approche équilibrée de l'OACI, qui pourrait être mise en œuvre au cas par cas dans les aéroports des pays du voisinage du Sud.

Toutefois, les initiatives environnementales et de durabilité commencent à apparaître dans les plans nationaux. La sensibilisation à l'environnement dans les pays du voisinage du Sud continuera à s'améliorer, étant donné que ces pays ont commencé la convergence de leurs réglementations avec les règlements de l'UE régissant l'aviation civile. Les programmes EuroMed GNSS, par exemple, apporteront des avantages considérables, pour rendre la Méditerranée non seulement plus sûre, mais aussi plus durable.

Sécurité et sûreté aérienne : Un avancement dans l'harmonisation des normes de sécurité et la mise en place de procédures renforcées

Une attention particulière a été accordée à la sécurité, à travers les différents projets («EuroMed Aviation Project I et II», MASC et EASP) et ce, dans l'objectif d'accélérer la mise en œuvre de systèmes de gestion de la sécurité, se conformer aux normes et pratiques recommandées de l'OACI et de mettre en œuvre une feuille de route adoptée pour la création de l'EACEM. En particulier, le projet EASP a favorisé l'harmonisation des normes de sécurité entre l'UE et les pays partenaires méditerranéens.

En matière de sûreté aérienne, les pays du voisinage du Sud ont progressé dans la mise en œuvre de procédures de sûreté renforcées, en particulier dans le domaine de l'inspection/filtrage des passagers et des bagages.

Problèmes rencontrés et questions en suspens

Les difficultés rencontrées se résument comme suit :

- Le manque de ressources humaines et moyens financiers sont à l'origine du non-avancement dans les activités de mise en œuvre de cette action avec le rythme souhaité. Les structures chargées de l'aviation civile éprouvent des difficultés pour la mise en œuvre de toute tâche supplémentaire, comme une mission de l'OACI, en raison des ressources limitées des autorités de l'aviation civile.
- Le niveau de maîtrise de la langue anglaise constitue un handicap pour certains pays, d'où des difficultés de suivre des formations et activités dans cette langue.

Suggestions pour l'avenir 2021-2027

Pour le prochain plan d'action, il est proposé ce qui suit :

- Poursuivre l'harmonisation la législation nationale, en matière de sécurité et de sûreté avec les règlements de l'UE,
- Mettre en œuvre une coopération/intégration plus étroite avec le système de UE/AESA, de sorte qu'un futur projet de suivi aiderait à soutenir la mise en œuvre des règlements de l'AESA, ainsi que d'autres aspects techniques tels que la mise en œuvre du programme national de sécurité et la gestion des questions sur le protocole USOAP dans certains domaines et pays,
- Évaluer les alternatives/possibilités pour l'établissement d'une Organisation régionale de supervision de la sécurité (RSOO) dans la région,
- Assurer une coordination plus étroite avec tous les acteurs concernés (DG MOVE, DG NEAR, CAAs du bénéficiaire, AESA) de sorte à permettre à l'équipe de l'AESA de disposer de toutes les informations pertinentes pour éviter la duplication de la même activité ou assistance (par exemple, les projets de jumelage). Dans ce cadre, il est proposé de mettre à profit les actions et les résultats de l'EASP pour éviter de reproduire des actions déjà menées et envisager d'étendre les activités du EASP à d'autres pays du voisinage du Sud dans le cadre de l'extension de l'espace aérien euro-méditerranéen commun.

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- Functional airspace block).

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 SESAR⁹⁸ 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.

Résultats

Des progrès importants ont été réalisés dans le domaine de la gestion du trafic aérien. Les pays du voisinage du Sud ont montré leur engagement et leur intérêt pour le déploiement d'EGNOS et ont également commencé à prendre part à des initiatives d'optimisation de l'espace aérien fondées sur les frontières régionales et non sur des frontières nationales telles que l'AEFMP (Algérie, Espagne, France, Maroc et Portugal).

L'AEFMP, en particulier, a mis en place une coopération entre les cinq pays précités de la méditerranée occidentale afin de supprimer ou éliminer les frontières nationales et d'organiser l'espace aérien de point de vue régional. L'AEFMP a permis de renforcer les capacités, d'améliorer le rapport coût/efficacité,

⁹⁸ SESAR : Single European Sky Air Traffic Management Research.

la sécurité et les performances environnementales, alors que la consolidation et l'harmonisation de la gestion du trafic aérien progressent à un rythme lent et inégal d'un pays à l'autre.

Les systèmes de navigation aérienne du Maroc et de l'Algérie, par exemple, ont déjà atteint un niveau suffisant de conformité avec les systèmes européens pour se joindre à l'AEFMP. Le Maroc a également un accord avec Eurocontrol. Le pays participe au niveau local au suivi de la mise en œuvre du ciel unique d'Eurocontrol (LSSIP). Les autres pays partenaires méditerranéens doivent accorder une attention particulière et une priorité à ces aspects.

La plupart des pays ont mis en place des mécanismes spécifiques pour assurer la supervision de la sécurité des fournisseurs de services de navigation aérienne. Les mécanismes de supervision de la sécurité actuellement en place ont été conçus sur la base des SARP de l'OACI. Toutefois, les niveaux de ressources et d'expertise existant au sein des autorités nationales compétentes sont souvent insuffisants pour garantir une gestion efficace des responsabilités en matière de surveillance de la sécurité.

Des progrès ont été accomplis à ce jour en ce qui concerne l'inclusion des pays du voisinage du Sud dans le cadre de la coopération entre les blocs d'espace aérien fonctionnels (FAB) et les bénéficiaires ont fait part de leur intérêt à être associés à cette coopération. En effet, la Tunisie (Office de l'aviation civile et des aéroports -OACA) et l'Égypte (National Air Navigation Services Company -NANSC) ont participé en tant que partenaires associés au FAB Blue Med⁹⁹, tandis que la Jordanie et le Liban ont participé avec le statut d'observateur. D'un autre côté, l'ANSP marocain (Office national des aéroports -Bureau national des aéroports, ONDA) est également impliqué dans l'AEFMP depuis 1996. Par ailleurs, Les informations relatives à SESAR ont été identifiées comme potentiellement pertinentes par l'Algérie et la Tunisie.

En référence à la documentation du projet EuroMed I, les pays du voisinage du Sud ont manifesté leur intérêt pour la mise en œuvre du concept d'utilisation souple de l'espace aérien (FUA¹⁰⁰) en vue de réaliser des gains d'efficacité au bénéfice des parties concernées par la gestion du trafic aérien (ATM). Toutefois, aucune mesure concrète n'a été signalée pour mettre en œuvre le concept de FUA dans les pays du voisinage du Sud, et il est donc supposé que le niveau des progrès réalisés à ce jour par les bénéficiaires est relativement faible.

Il y a lieu de signaler l'action spécifique qui peut être mise en évidence comme exemple de diffusion d'expérience. La Jordanie a accueilli, en mars 2019 à Amman, une réunion avec l'OACI, FAA¹⁰¹, les autorités régionales et européennes de l'aviation civile et les transporteurs aériens afin de partager les informations et l'expérience en vue de la réutilisation de l'espace aérien Syrien après les troubles politiques dans ce pays.

A l'échelle nationale, les résultats obtenus sont les suivants :

Algérie : L'établissement national de navigation aérienne (ENNA), en tant que fournisseur de services de navigation aérienne, participe activement aux réunions (technique, opérationnel et comité de pilotage) organisées par le groupe régional pour l'harmonisation de la gestion du trafic aérien

⁹⁹ FAB Blue Med : Bloc fonctionnel d'espace aérien composé de quatre pays (Grèce, Italie, Chypre et Malte).

¹⁰⁰ FUA : Flexible Use of Airspace.

¹⁰¹ Federal Aviation Administration (USA).

(AEFMP). L'ENNA a conclu des accords avec les fournisseurs de services de navigation aérienne des FIR¹⁰² adjacents (Maroc, Tunisie, Espagne, France, etc.). Ces accords sont régulièrement mis à jour en vue d'éventuelles améliorations. Un programme national de surveillance continue du fournisseur de services de navigation aérienne a été mis en place afin d'assurer le respect de la réglementation.

La réception et la mise en exploitation de cinq tours de contrôle et blocs techniques au niveau des aéroports d'Alger, d'Oran, de Constantine, de Ghardaïa et de Tamanrasset, ainsi que la mise en exploitation d'un deuxième CCR à Tamanrasset et l'exploitation de radars pour l'automatisation du contrôle du trafic aérien de toute la FIR Alger seront achevées d'ici fin 2021.

Israël : Le pays a bénéficié d'un soutien dans le cadre de son possible processus de convergence avec les règles de l'UE en matière de gestion du trafic aérien.

Jordanie : Les services de navigation aérienne (ANS) sont devenus fonctionnellement indépendants de la fonction de régulation CARC. Les deux fonctions (le fournisseur de services et l'autorité de régulation) sont toujours gérées par des entités gouvernementales. Toutefois, le fournisseur de services est désormais structuré de manière que ses services de gestion du trafic aérien et le financement soient fournis séparément du CARC. D'autre part, la direction des normes de navigation aérienne (au sein du CARC) exerce son rôle de supervision et de certification d'une manière totalement séparée.

La CARC a mis en place un processus de certification des ANS au niveau national. Elle a partiellement harmonisé certaines parties des règlements relatifs aux services de la circulation aérienne, en particulier ceux liés à l'obligation de certification. Les inspecteurs de la navigation aérienne ont été qualifiés pour mener les activités de surveillance conformément aux plans de la CARC.

Un département chargé des systèmes de gestion de la qualité et de la sécurité a été créé au sein du fournisseur de services de navigation aérienne, conformément aux exigences de la Commission de régulation de l'aviation civile jordanienne (JCAR) - Partie 19 (Réglementation relative au système de gestion de la sécurité).

La CARC a développé et modernisé des systèmes de services de navigation aérienne afin de renforcer le niveau compétitif de la Jordanie, où le système de communication vocale IP (VCSS), le système numérique ATIS (D-ATIS) et le système MODE — S RADAR ont été utilisés.

La CARC prévoit d'intégrer les règles de l'AESA en matière de services de circulation (ATS), les licences et la certification des contrôleurs aériens (ATCC), les services de communication, de navigation ou de surveillance (CNS) et de spécifications de certification correspondantes.

Maroc Des accords relatifs à des opérations techniques et opérationnelles en matière de sécurité aérienne ont été signés entre le Royaume du Maroc et EUROCONTROL dans les domaines ci-après :

- Accord relatif à la facturation et à la perception des redevances de route ;
- Convention relative aux mesures ATFM nécessaires pour assurer l'écoulement sûr et ordonné du trafic dans l'espace aérien marocain ;

¹⁰² FIR : *Flight Information region / Région d'information de vol.*

- Accord global qui a permis au Maroc de devenir un membre du gestionnaire du réseau de l'UE nommé par la commission (EUROCONTROL);
- Accord d'appui relatif à l'assistance dans les domaines de la navigation aérienne.

Le Royaume du Maroc et l'Organisation européenne pour la sécurité de la navigation aérienne (Eurocontrol) ont signé le 29 avril 2016 un accord global qui permettra au Maroc de faire partie du ciel unique (single sky) européen et d'atteindre ainsi les standards de sécurité européenne en matière de capacité, de sécurité, d'efficacité et d'impact sur l'environnement de la navigation aérienne.

En participant localement à l'implémentation LSSIP, le Maroc entend :

- Participer au programme SESAR de l'UE,
- Fluidifier le trafic aérien avec l'Europe et éviter la saturation de l'espace aérien marocain dans les années à venir,
- Réduire le temps de parcours des avions en provenance et vers le Maroc et réduire la consommation carburant des compagnies aériennes,
- Optimiser les routes aériennes sous supervision du Maroc,
- Améliorer l'interopérabilité avec le réseau ATM européen,
- Bénéficier de l'assistance d'EUROCONTROL en matière de gestion des flux de trafic aérien ainsi que de la planification et de la fourniture des services et des équipements de la navigation aérienne,
- Harmoniser le mécanisme national de compte rendu relatif au Plan Global OACI de la Navigation Aérienne (GANP) avec celui mis en place par ladite organisation au niveau Européen.

Tunisie : Le pays a adopté un processus d'intégration progressive dans l'espace aérien européen et a pris plusieurs mesures dans ce contexte, telles que :

- Formation de l'autorité de l'aviation civile et du personnel des fournisseurs de services de navigation aérienne sur les exigences en matière de certification,
- La mise en place de procédures nationales appropriées garantissant la bonne gestion de l'espace aérien (niveaux pré-tactique et tactique), notamment par la modification des accords entre l'OACA et le ministère de la défense nationale.

Gestion du trafic aérien : Initiatives d'optimisation de l'espace aérien fondée sur les frontières régionales et succès régional de l'initiative AEFMP

L'AEFMP (Algérie, Espagne, France, Maroc et Portugal) a mis en place une coopération entre cinq pays de la méditerranée occidentale afin supprimer ou éliminer les frontières nationales et d'organiser l'espace aérien du point de vue régional. L'AEFMP a permis de renforcer les capacités, d'améliorer la rentabilité, la sécurité et les performances environnementales.

Des progrès ont été accomplis à ce jour en ce qui concerne l'inclusion des pays du voisinage du Sud dans le cadre de la coopération entre les blocs d'espaces aériens fonctionnels (FAB). Deux pays

(Egypte et Tunisie) ont participé en tant que partenaires associés au FAB Blue Med, et deux autres pays (Jordanie et Liban) ont participé avec le statut d'observateur.

Problèmes rencontrés et questions en suspens

Les difficultés rencontrées se résument comme suit :

- Les autorités des pays du voisinage du Sud, en charge de la gestion des aéroports et la fourniture de services de navigation aérienne, rencontrent des difficultés pour avancer dans les activités d'harmonisation des normes et règlements dans le domaine de l'aviation civile en raison des problèmes d'autonomisation ainsi que de manque de ressources humaines et financières.
- La convergence des législations nationales avec l'acquis de l'UE est très limitée. La lenteur des progrès accomplis dans l'alignement de la législation sur celle du ciel unique européen pourrait s'expliquer par la capacité limitée des autorités nationales euro-méditerranéennes à entreprendre les actions nécessaires. En outre, la compréhension de la législation et des objectifs du ciel unique européen n'est pas optimale pour certains pays. Il y a lieu de noter que de nombreuses modifications législatives du Ciel Unique Européen (CUE) ont eu lieu depuis le lancement d'EuroMed, y compris l'introduction d'éléments importants tels que le système de performance du CUE, la gestion du réseau, etc.
- Le nombre de pays ayant mis en place processus de certification des ANS au niveau national est limité. En outre et une fois établi, le système de certification n'est pas pleinement aligné sur les exigences de certification des dispositions de l'UE.

Suggestions pour l'avenir 2021-2027

Pour le prochain plan d'action, il est proposé ce qui suit :

- Poursuivre l'action n° 16 relatives à la gestion du trafic aérien, avec ses différentes composantes, dans le prochain plan d'action,
- Encourager la participation des pays du voisinage du Sud au projet SESAR, en coopération avec le gestionnaire de réseau de l'UE désigné par la Commission européenne, ainsi qu'aux initiatives sous-régionales dans le domaine de la gestion du trafic aérien,
- Favoriser l'optimisation de la convergence avec la législation applicable au ciel unique européen (CUE) et soutenir la séparation juridique entre les fonctions de régulation et de fourniture des services,
- Renforcer la coopération et la coordination entre les services civils et militaires,
- Soutenir le renforcement des capacités des autorités nationales de surveillance (ANS),
- Soutenir l'élaboration de documents législatifs pertinents et fournir une documentation adaptée aux besoins du personnel (manuel de l'autorité nationale de la sécurité),
- Aider les fournisseurs de services de navigation aérienne à se préparer à la certification.

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 déclasserment, et les mesures spécifiques pour les passagers à mobilité réduite et les voyageurs handicapés.

Résultats :

Plusieurs pays ont avancé dans la mise en place d'une réglementation relative aux droits des passagers et aux mesures spécifiques pour les voyageurs à mobilité réduite. L'état d'avancement diffère d'un pays à l'autre. Certains pays ont déjà adopté la réglementation précitée et d'autres sont encore au stade de préparation de cette réglementation.

A l'échelle nationale, les résultats obtenus sont les suivants :

Algérie : La législation nationale prévoit de nouvelles dispositions relatives aux droits des passagers en cas de refus d'embarquement, d'annulation d'un vol, de retard de vol et des dispositions pour les personnes handicapées ou à mobilité réduite.

Un texte réglementaire fixant les conditions et les modalités d'application des droits des passagers a été adopté en 2016.

Israël a promulgué, en 2012, une loi sur l'indemnisation et l'assistance en cas d'annulation d'un vol ou de modification de ses conditions, sur la base du règlement (CE) no 261/2004.

La **Jordanie** a presque achevé la mise en œuvre de l'acquis de l'UE requis à l'annexe III de l'accord relatif aux services aériens. Deux nouveaux règlements ont été élaborés et publiés sur le site internet de CARC à savoir les règlements sur la protection des consommateurs (JCAR Partie 209) et les personnes à mobilité réduite (JCAR Partie 211).

Liban : Un avant-projet de règlement sur les droits des passagers dans le transport aérien a été élaboré.

Le **Maroc** est bien avancé dans la convergence réglementaire avec l'UE. Le code de l'aviation civile a été adopté en 2016. Ce code fournit la base juridique d'un règlement concernant les droits des passagers. Deux règlements ont été établis, le premier concerne l'indemnisation et l'assistance en cas de refus d'embarquement, d'annulation d'un vol ou de retard de vol, et le deuxième se rapporte aux personnes handicapées ou à mobilité réduite.

Palestine : Un projet final d'une réglementation sur les droits du consommateur dans le transport aérien a été préparé, mais n'a pas encore été approuvé.

Tunisie : En 2018, la Tunisie a adhéré à la Convention pour l'unification de certaines règles relatives au transport aérien international (convention de Montréal de 1999). Un projet de loi modifiant le code de l'aviation civile est en cours d'élaboration afin d'inclure un chapitre sur les droits des passagers dans le transport aérien.

Avancement dans la mise en place de dispositions relatives aux droits des passagers dans le transport aérien

Certains pays ont avancé dans la mise en place d'une réglementation relative aux droits des passagers.

Problèmes rencontrés et questions en suspens

Les difficultés rencontrées se résument comme suit :

- Les droits des passagers ne sont pas encore reconnus dans certains pays. Lorsque la base juridique existe déjà, les textes d'application n'ont pas encore été adoptés.
- La plupart des pays, ne disposent pas d'une législation fixant les mesures spécifiques pour les personnes à mobilité réduite.

Suggestions pour l'avenir 2021-2027

Pour le prochain plan d'action, il est proposé ce qui suit :

- Poursuivre les travaux de préparation, adoption et application effective de dispositions législatives sur les droits des passagers et les mesures spécifiques pour les personnes à mobilité réduite. Dans ce cadre, il est recommandé d'associer les organisations à but non lucratif de défense des droits des consommateurs dans les groupes de travail à charger de préparer la législation précitée,
- Partager les bonnes pratiques et aider les pays à adopter et à mettre en œuvre les législations nationales précitées. Après l'adoption de la base juridique, il y a lieu de soutenir les pays dans l'élaboration des textes d'application,
- Améliorer le « niveau de service » (LoS) dans la fourniture de services de transport aérien et de services aéroportuaires.

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 « EGNOS 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 RIMS¹⁰³ 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

¹⁰³ RIMS : Station de surveillance (*Ranging and Integrating monitoring stations*).

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.

Résultats

Les programmes EuroMed GNSS I et II ont conclu que les pays du voisinage du Sud sont déjà prêts, d'un point de vue réglementaire, à introduire les opérations d'EGNOS dans le secteur de l'aviation et à passer à l'étape institutionnelle suivante (conclusion d'accords avec la Commission européenne).

L'accord de coopération concernant un système mondial de navigation par satellite (GNSS) à usage civil entre la Commission européenne et ses États membres, d'une part, et le Royaume du Maroc, d'autre part, a été signé le 12 septembre 2006. Depuis 2007, le Maroc participe aux activités menées par la Commission européenne dans le cadre de la mise en œuvre des programmes d'introduction méditerranéenne de services GNSS « GNSS I/METIS¹⁰⁴ » et des programmes EuroMed GNSS II/MEDUSA¹⁰⁵.

Le Liban, la Libye et la Tunisie ont exprimé leur intérêt formel en envoyant à la CE une demande en vue de passer à l'étape suivante.

Les deux programmes, EuroMed GNSS I et II, ont permis de confirmer la possibilité de l'introduction et l'exploitation progressive du GNSS européen dans les pays du voisinage Sud, en commençant par EGNOS pour la prochaine décennie, en vue de Galileo.

Globalement, les programmes « EuroMed GNSS » ont permis d'obtenir des résultats significatifs, tels que les huit procédures GNSS et les évaluations de sécurité pertinentes publiées dans quatre pays (deux pistes à l'aéroport de Monastir en Tunisie, trois pistes à l'aéroport de Beyrouth au Liban, une piste à l'aéroport de Tel Aviv Ben Gurion en Israël et deux pistes à l'aéroport de Bejaia en Algérie). Bien que ces réalisations ne soient que les premières étapes de la mise en œuvre d'une politique commune euro-méditerranéenne du GNSS, elles montrent que l'intérêt et l'excellente coopération des pays sont des aspects essentiels du succès du programme. En outre, les pays ont déjà fait part de leurs attentes pour les prochaines étapes.

A l'échelle nationale, les résultats obtenus sont les suivants :

Algérie : Une manifestation d'intérêt a été exprimée en août 2016 pour l'extension de la couverture GNSS (installation d'une station RIMS/EGNOS), en installant une station RIMS/EGNOS à Oran. Elle est subordonnée à l'installation d'une seconde station RIMS/EGNOS à Ghardaïa ou dans le sud du territoire national.

¹⁰⁴ METIS : MEdiTerranean Introduction of GNSS services.

¹⁰⁵ MEDUSA : MEDiterranean follow-Up for EGNOS Adoption.

Un avant-projet UE-Algérie portant extension de la couverture GNSS, a été transmis à la Mission Algérienne à Bruxelles par la Commission Européenne en décembre 2019 et à la Direction de l'Aviation Civile et de Météorologie en 2020. L'avant-projet a fait l'objet de remarques, transmises via le canal diplomatique à la partie européenne en attente des suites y réservées.

Deux procédures GNSS pour l'aéroport de Bejaia ont été élaborées avec le soutien de l'UE. Ces deux procédures ont été diffusées à titre expérimental. L'Union européenne en a été informée.

Jordanie : Dans le cadre du projet GNSS II, un comité a été créé pour préparer la stratégie nationale d'utilisation des systèmes de radionavigation par satellite. En outre, des ateliers de sensibilisation ont été organisés à l'intention des fournisseurs jordaniens de services de navigation aérienne, et ce, en plus de la participation aux réunions consacrées au développement d'EGNOS dans les pays euro-méditerranéens et l'élaboration d'une feuille de route.

Les principales réalisations du projet GNSS II sont :

- L'évaluation et la révision de la législation et de la réglementation de l'aviation civile en ce qui concerne l'utilisation des systèmes de radionavigation par satellite,
- Le lancement en 2016 de l'initiative de la station RIMS. Cette station fait partie du réseau d'infrastructures Galileo. La Jordanie s'est déclarée prête à accueillir cette station sur son territoire dans le cadre de la coopération européenne-jordanienne. La CARC a géré le projet d'installation de la station en coordination avec le coordinateur des affaires européennes au sein du ministère des transports. Le projet d'installation de cette station est toujours en cours. Un accord sur la confidentialité des informations techniques et la propriété intellectuelle a été signé. En outre, il a été procédé à la réalisation d'études et de tests pour les sites d'installation proposés et dans un dernier temps, l'Agence spatiale européenne, par l'intermédiaire de THALES et de British Telecom, a effectué les derniers essais entre 15/10/2017 et 30/10/2017 afin de sélectionner l'emplacement le plus approprié pour garantir la durabilité de la station et la qualité des services du système européen de navigation par satellite. En 2017, l'aéroport international du Roi Hussein a été choisi comme le site le mieux adapté pour l'installation en termes de technologie, sûreté et sécurité. Une offre technique et financière a été faite par le ministère des transports à l'Agence spatiale européenne en 2018 pour préparer la zone et équiper le site et le bâtiment requis pour l'installation de la station RIMS et ce, en attente d'une approbation pour le début du processus. En 2018, une procédure de vol a été conçue comme une démonstration pour familiariser les concepteurs de CARC avec les procédures de vol EGNOS. L'accord devrait être préparé et signé avec le fournisseur de services.

Tunisie : Il a été procédé à la désignation des points focaux pour le projet, l'analyse réglementaire et l'identification des actions nécessaires à l'introduction des opérations SBAS¹⁰⁶ /EGNOS dans l'aviation et la mise à jour du cadre réglementaire permettant ainsi l'utilisation de EGNOS.

La Tunisie a proposé d'engager des négociations avec la Commission européenne en vue de finaliser un accord garantissant sa participation, à moyen et à long terme, au programme EGNOS.

¹⁰⁶ SBAS — *Système de renforcement satellitaire - Satellite Based Augmentation System.*

Mise en œuvre du GNSS Aviation : Une première étape réussie et à consolider par les prochaines étapes

Les deux programmes, EuroMed GNSS I et II, ont permis de confirmer la possibilité de l'introduction et l'exploitation progressive du GNSS européen dans les pays du voisinage du Sud. Les résultats obtenus sont significatifs, tels que les huit procédures GNSS et les évaluations de la sécurité pertinentes publiées dans quatre pays (Algérie, Israël, Liban et Tunisie). Les réalisations représentent les premières étapes de la mise en œuvre d'une politique commune euro-méditerranéenne du GNSS et montrent que l'intérêt et la coopération des pays du voisinage du Sud sont des aspects essentiels du succès du programme. Les pays ont déjà fait part de leurs attentes pour passer aux prochaines étapes.

Problèmes rencontrés et questions en suspens

Les difficultés rencontrées se résument dans le manque de couverture du signal EGNOS dans certains pays, tels que l'Égypte, la Libye ou le Maroc, associé à la lenteur du processus décisionnel pour passer à la prochaine étape institutionnelle, ce qui entrave le progrès vers l'objectif global de la mise en œuvre des opérations EGNOS.

Suggestions pour l'avenir 2021-2027

Pour le prochain plan d'action, il est proposé ce qui suit :

- Poursuivre cette action dans le prochain plan d'action,
- Prévoir de compléter la couverture EGNOS, par la Commission européenne, et fournir des formations, des dossiers de sécurité et des dossiers commerciaux afin de soutenir la mise en œuvre des procédures basées sur le système mondial de navigation par satellite (GNSS) et soutenir le processus de prise de décision,
- Développer une stratégie nationale consolidée en matière de GNSS axée sur l'industrie des transports et ses activités connexes,
- Renforcer la coordination entre les décideurs nationaux responsables de l'introduction d'EGNOS, avec la mise en place d'un comité national composé des principales parties prenantes pour soutenir le processus de prise de décision. Ce comité doit être assisté par une équipe d'experts chargés de l'introduction d'EGNOS dans le pays,
- Examiner les besoins des pays pour accueillir des stations RIMS.

V.4. Actions « 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, BM, BERD, etc.) continueront à être étroitement associées.

Résultats

Dans le cadre de la conférence euro-méditerranéenne de Marrakech de 2005, les ministres des transports avaient déclaré leur engagement « à mettre en place un réseau euro-méditerranéen intégré et multimodal de transport contribuant à accroître les échanges commerciaux entre l'UE et ses partenaires méditerranéens, et entre les pays du voisinage du Sud eux-mêmes ».

Cet engagement et cette volonté ont été réaffirmés dans la déclaration ministérielle de la conférence des ministres des transports de l'UpM qui s'est tenue à Bruxelles en 2013. En effet, les ministres des transports des pays de l'Union pour la Méditerranée ont approuvé « le principe de développement du réseau trans-méditerranéen de transport (RTM-T) et sa connexion avec le réseau trans-européen de transport (RTE-T) » et ont chargé le Forum euro-méditerranéen des transports de suivre de près l'établissement d'une carte indicative mutuellement acceptée du réseau trans-méditerranéen de transport (RTM-T), y compris la connexion avec le RTE-T.

Les travaux techniques relatifs à l'élaboration d'une carte régionale pour le réseau de transport méditerranéen étaient déjà engagés au titre du PART 2007-2013 par le forum euro-méditerranéen des transports et par son groupe de travail spécifique, appelé successivement « infrastructures et aspects réglementaires » et « réseau et transport terrestre ». Ce travail technique a été guidé par les exercices de connectivité entrepris par le GTMO, l'ESCWA, l'UMA et par l'Union européenne (expérience du RTE-T).

En 2013, La méthodologie du RTE-T a constitué un cadre technique et régional pour développer le réseau transméditerranéen de transport (RTM-T). La première étape a consisté à identifier les nœuds (nœuds urbains, ports maritimes, aéroports, terminaux rail-route/plateformes logistiques) et la deuxième étape a été l'établissement de liens entre les nœuds identifiés.

Le RTM-T a été préparé en tant que réseau global. Pour mémoire, le RTE-T est constitué d'un réseau à deux niveaux, à savoir le « réseau central » (qui doit être physiquement achevé d'ici 2030), qui se concentre sur les parties les plus stratégiques du réseau et sur le « réseau global » (qui doit être achevé d'ici 2050), ce qui garantit l'accessibilité et l'interopérabilité à toutes les régions.

Les travaux techniques du RTM-T ont été achevés en 2016 par l'élaboration, par le Forum euro-méditerranéen des transports, d'un projet de carte régionale indicative, accompagné d'une base de données régionale et d'un ensemble de sites géographiques fiables pour la région méditerranéenne grâce aux données reçues des ministères des transports des pays du voisinage du sud.

Lors des Journées TEN -T Days¹⁰⁷ à Rotterdam en juin 2016, les ministres se sont félicités des travaux techniques entrepris avec les pays du voisinage du Sud pour établir la carte du réseau transméditerranéen de transport (RTM-T) et ont demandé la finalisation de la carte indicative de la RTM-T au plus tard le 15 septembre 2016 (doc. 10310/1/16 REV 1 du Conseil).

Lors de la réunion des hauts fonctionnaires de l'UpM, le 3 octobre 2016, la co-présidence de l'UpM a confirmé que le cadre de l'UpM offrait l'approche politique et multilatérale nécessaire en vue d'un accord sur le réseau régional.

La tenue d'un séminaire ministériel méditerranéen lors des Journées RTE-T à Ljubljana en avril 2018 est un signe encourageant à soutenir l'extension du RTE-T à la région méditerranéenne.

Lors de la réunion des hauts fonctionnaires en décembre 2019, une note explicative sur le processus de validation des cartes indicatives de RTM-T a été partagée (Annexe 3).

Compte tenu de l'importance de la carte du réseau transméditerranéen dans la planification et la mise en œuvre, dans un premier temps des tronçons prioritaires, de ce réseau et afin d'aboutir à terme à

¹⁰⁷ TEN-T Days : Trans-European Transport Network.

un réseau de transport intégré dans la région, il y a lieu de renforcer les démarches de validation de la carte et présenter les résultats à la prochaine conférence ministérielle.

Le Projet de carte du RTM-T : Succès régional du PART 2014-2020 et une vision stratégique de connexion régionale Sud-Sud

Un projet de carte régionale indicative du RTM-T, accompagné d'une base de données régionale et d'un ensemble de localisations géographiques fiables pour la région méditerranéenne a pu être obtenu grâce aux données reçues des ministères des transports des pays du voisinage du Sud. L'engagement, le dialogue et les efforts constants déployés par ces pays en vue de partager les informations techniques et d'arriver à des solutions dans une perspective régionale confirment une volonté commune de connecter les réseaux de transport.

Problèmes rencontrés et questions en suspens

Les difficultés rencontrées se résument comme suit :

- Les principales difficultés concernent l'avancement du processus de validation la carte du réseau transméditerranéen (RTM-T). Ces difficultés restent de nature politique d'où la nécessité d'adopter une approche politique et multilatérale nécessaire en vue d'un accord sur le réseau régional.

Suggestions pour l'avenir 2021-2027

Pour le prochain plan d'action, il est proposé ce qui suit :

- **2020/2021** : Poursuivre les consultations en vue de finaliser le processus de validation de la carte indicative du RTM-T par l'accord des pays du voisinage du Sud et la connexion avec le RTE-T, par l'inclusion des cartes indicatives RTM-T dans le règlement (UE) no 1315/2013 sur les orientations de l'Union pour le développement du RTE-T. L'extension du RTE-T vers le voisinage du Sud confirmera la cohérence de l'approche en matière de développement et d'interopérabilité des liaisons de transport, non seulement au sein de l'U.E, mais aussi entre l'U.E et ses voisins (comme cela a déjà été fait avec les Balkans occidentaux, la Turquie et le partenariat oriental),
- **2020-2027** : Soutenir les projets prioritaires d'infrastructures de transport localisés sur le RTM-T.

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.

Résultats

Dans l'objectif de mobilisation des fonds nécessaires pour la mise en œuvre du réseau et la recherche de partenaires et de promoteurs financiers, le Secrétariat de l'UpM a mis en place un réseau des parties prenantes concernées par la mise en œuvre des futurs projets RTM-T, y compris la connexion au RTE-T. La première réunion a été organisée à Barcelone en juin 2019.

En outre et en référence à la déclaration ministérielle de la conférence des ministres de transport de l'UpM en novembre 2013, une conférence a eu lieu en décembre 2014 en Italie (ports de Rome/Civitavecchia) qui a associé tous les partenaires financiers potentiels. Elle a constitué une première étape dans le processus de dialogue conduisant à l'identification d'actions concrètes dans le domaine du financement de projets de transport.

La Commission Européenne et la Banque Européenne d'Investissement ont mis en place, en janvier 2014 et pour une durée de trois ans, un programme de conseils pour les transports (Programme SNAP-T), pour fournir des services d'assistance technique et de conseil financier, en particulier pour des projets sur les réseaux trans méditerranéens (« RTM-T »). Ce programme SNAP-T a permis d'intervenir par des conseils techniques pour 20 projets dans 7 pays, principalement en recourant à des services de conseil externalisés. Ces projets devraient déboucher sur un investissement en capital d'un montant maximal de 8.1 milliards d'EUR¹⁰⁸ ;

Parmi les projets ayant bénéficié de cette assistance, deux projets, un tronçon de la route R15/R65 (JO) et de la liaison A4-Bizerte Link (TN) ont été financés et ont été mis en œuvre avec un troisième projet, RN8 (MA), qui devrait commencer prochainement à être mis en œuvre. En outre, cinq autres projets sont entièrement couverts et financés pour la passation de marchés imminente. Deux d'entre eux devraient être achevés fin 2017, deux en 2018 et un en 2019¹⁰⁹

¹⁰⁸ Rapport final SNAP-T, BEI- 2016.

¹⁰⁹ Rapport final SNAP-T, BEI- 2016

La BEI a pris des mesures pour veiller à ce que des ressources suffisantes soient disponibles pour faire en sorte que tous les projets d'assistance technique en cours aillent de l'avant avec succès. Ce programme a permis de fournir environ 23 millions d'EUR de conseils en faveur de projets d'assistance technique.

Il est à noter que les réunions du projet SNAP-T étaient également ouvertes à d'autres IFI et permettaient une coordination.

Le mécanisme pour l'interconnexion en Europe (MIE), fonds interne de l'UE à l'appui de l'achèvement du RTE-T, a permis le soutien à des projets portant sur des liaisons avec le RTE-T (à l'instar du RTM-T). C'est le cas du projet de corridors pour les autoroutes de la mer, qui a testé la possibilité de relier les agriculteurs de la Méditerranée orientale (Israël, Égypte et Jordanie) aux marchés d'Europe du Nord par un trajet multimodal auquel des conteneurs à température contrôlée seraient transférés vers le rail en France, en Italie ou en Slovénie.

Facilité d'investissement dans le cadre de la politique de voisinage/Plateforme (NIF/PIN)

Lancé officiellement en 2008 en tant que facilité d'investissement dans le cadre de la politique de voisinage, la plateforme d'investissement dans le cadre de la politique de voisinage est un mécanisme destiné à mobiliser des fonds supplémentaires pour financer des projets d'infrastructures à forte intensité de capital dans les pays partenaires de l'UE couverts par la politique européenne de voisinage (PEV). La connectivité des transports et de l'énergie est référencée comme des domaines prioritaires pour la FIPV. Après 2013, l'orientation stratégique 2014-2020 de la FIV fait directement référence au RTM-T en tant que priorité essentielle des investissements. Les lignes directrices actuelles que la Commission européenne fournit aux institutions financières internationales (IFIs) font également référence au projet de carte RTM-T en tant que premier test de priorité pour le projet de transport qu'elles souhaitent présenter.

Les projets de transport financés par le NIF/PIN depuis 2008 sont :

- Projet de transport public d'Alexandrie (2011),
- La ligne 3 du Caire, phase 3 (2011-2014),
- Tramway de Rabat (2008-2009),
- Programme national de construction de routes rurales au Maroc (2008),
- Réseau ferroviaire à grande vitesse à Tunis (2009-2010),
- Rénovation des nœuds de transport et des liaisons de mobilité du centre-ville de Tunis à la place de Barcelone (2016),
- SNAP-T (2013),
- Réhabilitation du Tram de Raml d'Alexandrie (2017),
- Programme de réhabilitation routière du Liban (en cours d'examen),
- La liaison ferroviaire de Nador West Med (en cours d'examen).

Au total, 10 projets, soit 132 millions d'euros de soutien de l'UE, permettent un investissement total de 4.8 milliards d'euros. Plan d'investissement extérieur.

Le plan d'investissement extérieur (PIE) est une nouvelle initiative de l'UE lancée en 2017. Cet instrument vise à attirer davantage d'investissements, en particulier auprès des entreprises et des investisseurs privés, dans des pays situés à proximité de l'UE (pays du voisinage de l'UE) et en Afrique. Le PIE dispose d'un volet consacré à la connectivité, mais la plupart des propositions concernent le secteur de l'énergie.

En 2020, dans le cadre du plan d'investissement extérieur de l'UE, la Commission européenne prépare actuellement, avec la Banque européenne pour la reconstruction et le développement (BERD), un mécanisme de garanties financières dénommé « programme pour la résilience des municipalités, de l'infrastructure et de l'industrie ». Ce programme aura une composante de la logistique durable et des garanties d'interconnexion, qui recevront jusqu'à 75 millions d'euros sous la forme de garanties de l'UE destinées à être utilisées dans des projets menés dans les régions du voisinage oriental et méridional de l'UE. Les projets éligibles à cet instrument sont les projets qui visent la promotion de la logistique verte et l'amélioration de l'interconnectivité.

Coordination avec les institutions financières internationales (IFIs)

En plus de la Banque Européenne d'Investissement (BEI), en tant que Banque de l'UE et ayant un mandat principal de contribuer à l'achèvement de la dimension extérieure du RTE-T, les IFIs ont été invitées aux réunions du Forum euro-méditerranéen des transports.

Au niveau de l'UpM, une commission spéciale des finances des transports de l'UpM a été lancée le 13 juin 2019 pour donner un aperçu des progrès accomplis dans la mise en œuvre des projets régionaux labellisés par l'UpM et commencer à préparer, en consultation et en coopération avec les États membres de l'UpM, une liste de projets de transport visant à renforcer la convergence régionale dans le domaine de la connectivité des transports dans le cadre de la nouvelle édition du plan d'action. Cette première réunion a bénéficié de la participation de représentants de la Banque européenne d'investissement, qui ont présenté les instruments financiers actuels et futurs de la Banque, ses stratégies et ses priorités thématiques pour les pays de la région euro-méditerranéenne visant à soutenir des projets d'investissement dans les infrastructures de transport.

Financement du RTM-T : La conférence de Rome/Civitavecchia de 2014 : une étape importante dans l'identification d'actions concrètes pour le financement de projets prioritaires du RTM-T.

En référence à la déclaration de la conférence des ministres de transport de l'UpM en novembre 2013, une conférence a eu lieu en décembre 2014 en Italie (ports de Rome/Civitavecchia) qui a associé tous les partenaires financiers potentiels. Elle a constitué une première étape dans le processus de dialogue pour l'identification d'actions concrètes pour le financement de projets de transport. En outre, le Secrétariat de l'UpM a mis en place un réseau de parties prenantes (IFIs et donateurs) engagées dans les investissements dans les infrastructures de transport dans la région.

Plusieurs autres instruments sont disponibles et offerts par La C.E et la B.E.I. Il s'agit du notamment du programme de conseils SNAP-T, lancé en janvier 2014 et pour une durée de trois ans, et qui a permis d'intervenir par des conseils techniques pour 20 projets dans 7 pays. Ces projets devraient déboucher sur un investissement en capital d'un montant maximal de 8.1 milliards d'EUR.

Problèmes rencontrés et questions en suspens

Les difficultés rencontrées se résument comme suit :

- Les instruments financiers de l'U.E existent et ont été axés sur l'éligibilité des projets sur le RTM-T, Toutefois, ces outils ont été peu utilisés pour des projets à vocation régionale et la validation de la carte RTM-T est toujours en attente.

Suggestions pour l'avenir 2021-2027

Pour le prochain plan d'action, il est proposé ce qui suit :

- Poursuivre les travaux de la commission des finances des transports de l'UpM pour aboutir à une vue d'ensemble des instruments financiers mis à disposition par les institutions financières internationales (IFIs) pour les projets existants et nouveaux portant le label de l'UpM dans le domaine des transports,
- La validation de la carte RTM-T, comme base juridique et politique d'une programmation commune, devra renforcer une mobilisation coordonnée des instruments des partenaires financiers pour la réalisation des projets prioritaires.

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.

Résultats

Lors des réunions sur l'établissement de la carte de réseau trans- méditerranéen de transport (RTM-T), le Forum des transports et le groupe de travail « réseau et transport terrestre » ont utilisés les statistiques fournis par les représentants des pays du voisinage du Sud d'un côté et se sont inspirés de l'approche et des lignes directrices du RTE-T (Règlement (UE) n° 1315 /2013 ainsi que l'outil TEN-Tec d'un autre côté.

Suggestions pour l'avenir 2021-2027

Pour le prochain plan d'action, il est proposé ce qui suit :

- Reprendre et parachever les travaux du groupe d'experts euro-méditerranéens mis en place dans le cadre du précédent PART 2007-2013 (appelé « groupe action 18 ») pour assurer le suivi pertinent.

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.

Résultats

Le secteur de la logistique représente des enjeux importants et multiples pour les pays de la région euro-méditerranéenne en termes de développement des échanges, compétitivité économique, de croissance et de développement durable. Le PART constitue le cadre approprié pour le renforcement de la coopération régionale à travers un ensemble d'actions spécifiques qui pourraient s'articuler autour de l'amélioration de la performance logistique des pays de la région, l'adaptation des infrastructures logistiques aux besoins, une meilleure organisation des métiers de la logistique et le développement des compétences, le renforcement de la coordination et la complémentarité au niveau régional, et le développement du transport multimodal.

La Banque Européenne d'Investissement (BEI) a lancé, à travers l'instrument FEMIP, l'initiative « LOGISMED », l'étude « un réseau euro-méditerranéen de plateformes logistiques » dans l'objectif de proposer l'établissement d'un réseau euro-méditerranéen de plateformes logistiques couvrant tous les pays du voisinage du Sud (le réseau « LOGISMED »). Cette initiative s'inscrit dans le cadre de l'objectif d'intégration dans la région et la création d'une zone de libre-échange. Cette initiative a permis de réaliser des études de faisabilité de certaines plateformes logistiques. « LOGISMED Soft » est la deuxième composante de l'initiative LOGISMED, qui complète « LOGISMED Hard ». Elle comprend la création d'un réseau de coordination et de coopération au niveau régional, des activités de formation et des activités de suivi des performances grâce à la création d'observatoires régionaux des transports et de la logistique. LOGISMED TA s'inscrit dans cette deuxième composante de l'initiative « LOGISMED » ; Son objectif est de contribuer à l'amélioration des activités de formation et de renforcement de capacités à travers six (6) activités (tâches) pour cinq pays (Algérie, Égypte, Jordanie, Maroc et Tunisie). Ces tâches sont :

- Tâche 1.1 : soutien au renforcement des associations nationales de logistique (ANAL),
- Tâche 1.2 : élaboration d'un plan de sensibilisation à l'intention de l'administration,
- Tâche 1.3 : élaboration de normes de qualité pour les études de premier cycle,
- Tâche 1.4 : promotion de la certification de l'ELA (Association européenne de la logistique) auprès des professionnels de la logistique,
- Tâche 1.5 : programme « Former les formateurs », et

- Tâche 1.6 : mise en place d'une première équipe de personnel opérationnel qualifié.

L'action n° 22 du PART s'articule donc autour de trois axes qui permettraient ensemble d'établir un réseau Euro-Méditerranéen de transport multimodal intégré et améliorer la performance logistique dans la région, le premier axe concerne le développement du réseau des plateformes logistiques alors que le deuxième et troisième axe concernent les aspects soft de mise en place de solutions logistiques globales et la mise à niveau des prestataires de services logistiques.

En termes de résultats, la mise en place de nouvelles plateformes logistiques avance à un rythme très lent, voire aucun avancement dans certains pays alors que des progrès ont été accomplis en ce qui concerne les deuxième et troisième point et en particulier la mise en œuvre d'un programme de mise à niveau des prestataires des services logistiques à travers LOGISMED TA. En effet, le deuxième point de l'action repose sur la collaboration et la coopération entre les parties concernées, l'échange d'informations et un partage de l'expérience des pays de l'UE. Le troisième point peut être obtenue par une planification des actions de formation des personnes chargées de la gestion des plateformes logistiques et la logistique dans son ensemble.

Au niveau de LOGISMED TA, la mise en oeuvre de ces tâches a permis d'obtenir les résultats suivants :

Au niveau du soutien au renforcement des associations nationales de logistique « ANL », le concept d'«ALN» en tant qu'association d'entreprises privées intervenant dans la chaîne d'approvisionnement et contribuant à la mise en œuvre des normes de qualité et à la promotion de la formation et les connaissances logistiques telles qu'elles sont comprises en Europe, n'existe toujours pas dans les pays du voisinage du Sud. En outre, le développement de la logistique dans les pays ciblés diffère des normes européennes. Les associations existantes traitent principalement des questions de transport. Les associations et entités, sélectionnées au niveau des pays, ont été contactées afin de déterminer leur compréhension et de coopérer avec elles à l'amélioration des connaissances et la formation en matière de logistique. Les besoins étaient différents d'un pays à l'autre. Dans certains cas, les consultants ont été invités à fournir une assistance technique concernant les démarches à entreprendre par l'association pour devenir des centres de formation ou des centres agréés de certification. Dans d'autres cas (Maroc et Jordanie), l'assistance technique a, par exemple, été fournie dans le cadre d'une discussion directe avec, l'association espagnole de logistique nationale, l'un des fondateurs de l'Association européenne de la logistique (ELA).

Concernant l'élaboration d'un plan de sensibilisation à l'intention de l'Administration, deux séminaires ont été organisés dans tous les pays, à l'exception de la Tunisie, où il s'est avéré impossible de convenir d'un sujet et d'un calendrier pour un deuxième séminaire avec le promoteur. Les séminaires ont porté sur « Les tendances logistiques internationales » et « La conception, développement et gestion de plateformes logistiques ».

Pour la promotion de la certification ELA auprès des professionnels de de la logistique, les cours d'ELA ont représenté une part très importante du projet. L'objectif était de former 75 candidats par pays, soit 375 au total, pour atteindre 300 certifications. 371 personnes ont suivi les cours, 232 d'entre eux ont obtenu l'intégralité du certificat EJLog et 110 ont obtenu un certificat pour un, deux ou trois modules.

Concernant le programme de formation de formateurs, la tâche 1.5 a été conçue de manière à disposer d'un nombre minimum de professionnels formés dans chaque pays, qui participeraient

ensuite activement à la formation en qualité de formateurs. L'objectif était de former 10 candidats dans chaque pays, soit un total de 50 candidats. Le nombre total des personnes formées a atteint 108 personnes.

La tâche relative à la mise en place d'une première équipe de personnel opérationnel qualifié (tâche 1.6), était initialement prévue pour fournir une formation de base aux nouvelles plateformes logistiques développées dans le cadre du projet LOGISMED. En raison de l'avancement très lent dans la création de plateformes logistiques dans l'ensemble de la région, la tâche a été réorientée vers le personnel travaillant ou désireux de travailler dans des installations de stockage. L'objectif était de former 100 personnes en quatre groupes par pays, soit un total de 500 personnes. La participation finale a été arrêtée à 463.

En conclusion, le projet a produit la plupart des résultats escomptés sur lesquels pourraient se fonder les futures activités de formation et de mise en réseau. Le projet a favorisé le développement d'associations et en promouvant les normes logistiques européennes. Les bases d'un niveau plus élevé de certification de l'ELA ont été lancées, à travers l'ELA.

Pour le secteur public, les séminaires organisés ont contribué à mieux faire connaître les aspects multidimensionnels de la logistique. Le « Guide pour la conception et la mise en œuvre des plateformes logistiques », élaboré par CETMO, est désormais une référence qui pourra être utilisée à l'avenir. La participation d'experts de différents pays a soutenu et continuera à soutenir le transfert de connaissances, la création de réseaux régionaux et la promotion d'initiatives innovantes. En outre, l'interaction avec les universités a permis de diffuser des outils pour introduire de nouveaux diplômes de licence dans le domaine de la logistique, en s'appuyant sur l'expérience des universités européennes. L'inclusion de formations de niveau « col bleu » a constitué un aspect intéressant de l'initiative LOGISMED. Les participants ont tiré profit de ces formations.

Au niveau des pays, les résultats obtenus sont les suivants :

Algérie : Les pouvoirs publics travaillent sur le développement du secteur de la logistique et sur la manière d'améliorer la performance logistique et d'optimiser les chaînes d'approvisionnement (supply chain). Ils ont préparé un guide sur la logistique efficace.

Dans le cadre des activités de LOGISMED TA, Un « groupe de réflexion » a été créé, promu par Logitrans¹¹⁰, composé de membres issus du conseil d'administration de l'association patronale, des principaux acteurs du marché des transports, des services maritimes, des compagnies de transport aérien et des exploitants d'entrepôts, tant du secteur public que du secteur privé. L'objectif principal de ce groupe a été de débattre des possibilités de création d'une association logistique nationale. Des experts du projet ont participé à certaines réunions de ce groupe de réflexion. En juin 2018, les partenaires participants se sont mis d'accord sur la création d'une telle association.

Concernant l'élaboration de normes de qualité pour les études de premier cycle, les deux universités sélectionnées, Blida et Enst, ont modifié ou conçu des programmes de licence en logistique. Blida a déjà soumis sa proposition au ministère de l'éducation, l'Enst a préparé la proposition mais l'a laissé

¹¹⁰ Logitrans : Groupe de Transport de marchandises et de la logistique.

en suspens, afin de la présenter en même temps avec d'autres propositions de niveaux de formation qu'elle souhaite créer ou modifier.

Pour la promotion de la certification ELA, 80 participants ont suivi les cours. 56 ont obtenu le certificat EJLog et 21 ont obtenu un certificat partiel. Au niveau de la formation de formateurs, 18 participants issus d'universités, du secteur privé, des ports et des associations professionnelles ont suivi les cours. Les certificats n'ont été délivrés qu'à ceux qui ont assisté à toutes les sessions (10 participants seulement). Concernant la tâche 1.6, les cours ont concerné 62 participants répartis en quatre groupes. Le nombre escompté de participants était de 96, mais pour différentes raisons, de nombreux candidats confirmés n'ont pas présenté leur candidature.

Égypte : Le partenaire identifié pour la tâche 1.1, de LOGISMED TA, était EIFFA¹¹¹, l'association des transitaires, une entité qui a développé des activités remarquables de formation professionnelle. L'EIFFA est une référence parmi les associations arabes de transit. Elle joue un rôle important dans la fédération internationale des associations des transitaires (FIATA). L'EIFFA a commencé à intégrer la logistique dans ses programmes de formation et pourrait devenir le noyau d'une association logistique plus large, intégrant la logistique industrielle et la distribution urbaine dans un avenir proche.

Concernant l'élaboration de normes de qualité pour les études de premier cycle, deux universités ont été sélectionnées, l'université du Nil et l'Académie arabe des sciences et de la technologie. L'université du Nil est disposée à développer un diplôme de licence en logistique et l'académie arabe possède une longue expérience dans ce domaine. L'université du Nil a progressé sur la voie de l'obtention d'un diplôme de licence en logistique. L'Académie arabe a également collaboré avec LOGISMED TA aux activités de formation des exploitants d'entrepôts (tâche 1.6) en Égypte.

Pour la promotion de la certification ELA, 94 participants ont suivi les cours. 39 ont obtenu le certificat EJLog et 46 ont obtenu un certificat partiel. Au niveau de la formation de formateurs, 24 participants ont participé à ce cours. Bien que le nombre de participants ait été porté à 24, tous les candidats n'ont pas pu être acceptés. Concernant la tâche 1.6, 161 personnes, réparties en cinq groupes, ont suivi les cours.

Jordanie : Le principal partenaire identifié pour la tâche 1.1, de LOGISMED TA, était l'association jordanienne de logistique (JLA), qui, bien qu'elle soit principalement constituée de transitaires, vise à élargir ses membres à d'autres professionnels de la logistique. JLA a été sélectionnée par le gouvernement jordanien pour présider le secteur de la logistique dans le cadre du plan de création de qualifications sectorielles nationales. Dans le cadre de LOGISMED TA, un échange a été organisé avec l'Association espagnole de logistique afin d'aider JLA à se rapprocher des normes de l'ELA et à contribuer à la création d'une véritable association nationale. Concernant l'élaboration de normes de qualité pour les études de premier cycle, deux universités ont été sélectionnées : l'université jordanienne allemande et l'université Al Bayt. L'université Al Bayt a participé aux premières réunions, mais n'a, par la suite, manifesté aucun intérêt pour l'élaboration d'un cours de logistique sanctionné par un diplôme en collaboration avec le programme. Les travaux se sont donc poursuivis uniquement avec l'université jordanienne allemande, qui a collaboré activement pour la formation des formateurs. Pour la promotion de la certification ELA, 58 participants ont suivi les cours. 39 ont obtenu le certificat EJLog et 14 ont obtenu un certificat partiel.

¹¹¹ EIFFA : *Egyptian International Freight Forwarding Association*.

Au niveau de la formation de formateurs, 18 candidats ont participé à ces cours, dispensés par des professeurs de l'université jordanienne allemande d'Amman. Concernant la tâche 1.6, 46 participants ont rejoint la formation, en deux groupes. Le nombre de participants a été limité car les activités logistiques en Jordanie ne sont pas significatives et ne se répartissent qu'entre deux sites, Aqaba et Amman. Les participants d'Amman n'ayant pas pu se rendre à Aqaba, les cours étaient limités aux participants d'Aqaba.

Maroc : Dans le cadre de « LOGISMED TA », le partenaire identifié pour la tâche 1.1 était l'Agence marocaine de développement de la logistique (AMDL), une institution publique disposée à devenir le principal facilitateur du développement de la logistique au Maroc. Il existe des organisations spécialisées pour les transitaires et les transporteurs. Cette tâche a été accélérée, par la suite, avec l'ajout de GIAC TRANSLOG¹¹² en tant que partenaire. AMDL encourage GIAC TRANSLOG à devenir le centre national de certification de l'ELA au Maroc, ainsi qu'un centre de formation certifié. GIAC TRANSLOG est une association privée soutenue par des institutions publiques. L'objectif de cette entité est de promouvoir la formation et l'amélioration du savoir-faire en matière de transport et de logistique.

Concernant l'élaboration de normes de qualité pour les études de premier cycle, le processus de sélection des universités a été reporté et retardé à plusieurs reprises. En septembre 2018, une nouvelle tentative a été faite pour trouver une solution. Entre temps, le gouvernement marocain a mené une étude sectorielle sur la formation logistique à différents niveaux au Maroc dont l'un des objectifs était d'élaborer les AST (Analyse de situations de Travail) qui ont servi à mettre en place des programmes de formation de qualité répondant aux besoins du marché de l'emploi au Maroc. Cet objectif rejoint en partie celui de l'action relative au développement des standards de qualité pour les formations licences universitaires de premier cycle. A cet effet, le point focal a estimé que le projet LOGISMED pourrait être mis à profit à travers le partage des résultats d'un benchmark de pratiques européennes en matière d'amélioration de licences professionnelles lors de l'atelier de restitution des résultats de ladite étude sectorielle et ce en présence de l'ensemble des entités concernées par la formation en logistique au Maroc. Cet événement s'est effectivement déroulé à Rabat le 11 octobre 2018.

Pour la promotion de la certification ELA, 73 participants ont suivi les cours. 42 ont obtenu le certificat ELog et 25 ont obtenu un certificat partiel. Au niveau de la formation de formateurs, 23 candidats ont suivi le cours. Les participants de haut niveau étaient issus d'associations professionnelles ainsi que du secteur public et du secteur privé. Concernant la tâche 1.6, 94 participants, en quatre groupes, ont suivi les cours organisés en collaboration avec la GIAC TRANSLOG. Tous les cours comprenaient une visite de certaines installations d'entreposage dans la région

La Tunisie a bénéficié d'un appui technique dans le cadre de l'initiative LOGISMED, ayant porté sur le financement d'une étude de faisabilité technico-économique en vue de la création d'une plateforme logistique à Zaghouan (premier projet phare de l'initiative).

Dans le cadre des activités de LOGISMED TA, La phase de diagnostic n'a identifié aucun partenaire potentiel susceptible de devenir une association nationale de la logistique à part entière dans le pays. Avec l'appui du ministère du transport, LOGISMED a joué le rôle de facilitateur dans l'émergence de

¹¹² GIAC TRANSLOG : Association à but non lucratif : Groupe interprofessionnel d'aide aux conseils dans les domaines de transport et de la logistique.

l'Association tunisienne de logistique (TLA) au cours de la première phase. Toutefois, étant donné que la consolidation de TLA était trop lente par rapport au calendrier du projet, le consultant s'est associé à ATLOG, également un nouveau venu et une association entièrement basée sur le secteur privé. ATLOG s'est révélé être un partenaire plus réactif que le TLA et a donc été sélectionné pour la mise en œuvre de la plupart des activités de formation. À la fin du projet, le paysage des associations logistiques du pays s'est avéré en quelque sorte surpeuplé ; d'autres entités (ASLOG, UTICA, IMFMM, etc.) souhaitant également être considérées comme centre national de certification (ELA - NCC¹¹³). Mais aucun d'entre eux n'a été dûment qualifié ni pleinement coopératif.

Concernant l'élaboration de normes de qualité pour les études de premier cycle, plusieurs contacts ont été établis avec deux universités à Sousse et Sfax. Les échanges ont été intenses et une série de recommandations ont été formulées en accord avec ces universités. Au cours des derniers mois, l'institut méditerranéen de formation aux métiers maritimes (IMFMM) a participé aux échanges. Bien que l'IMFMM ne fournisse que des formations professionnelles, le point focal a insisté pour qu'il soit intégré dans le groupe, étant donné qu'il existe un intérêt pour que l'IMFMM devienne un acteur clé de la formation professionnelle en matière de logistique et de transport. Un plan d'action a été élaboré en collaboration avec les trois institutions susmentionnées.

Pour la promotion de la certification ELA, 66 participants ont suivi les cours. 56 ont obtenu le certificat ELog et 4 ont obtenu un certificat partiel. Au niveau de la formation de formateurs, 25 participants ont suivi le cours. Concernant la tâche 1.6, 100 participants ont suivi les cours en quatre groupes.

La Tunisie considère qu'il y a encore un besoin en matière de sensibilisation, notamment en ce qui concerne l'externalisation d'activités logistiques et le partage d'expériences entre les pays bénéficiaires.

LOGISMED TA : Un succès vers l'objectif final d'établissement d'un réseau prioritaire de plateformes logistiques et d'intégration régionale

Le projet LOGISMED TA a produit la plupart des résultats escomptés sur lesquels pourraient se fonder les futures activités de formation et de mise en réseau. En outre, il a favorisé le développement d'associations et en promouvant les normes logistiques européennes. Les bases d'un niveau plus élevé de certification de l'ELA ont été lancées, à travers l'ELA.

Par ailleurs, le « Guide pour la conception et la mise en œuvre des plateformes logistiques », élaboré par CETMO, est désormais une référence qui pourra être utilisée à l'avenir.

Problèmes rencontrés et questions en suspens

Les difficultés rencontrées se résument comme suit :

- On constate une disparité entre le grand nombre de projets de plateformes logistiques qui sont en cours ou au stade de l'étude et le petit nombre de plateformes logistiques qui sont opérationnelles dans les pays du voisinage du Sud. Cet écart reflète les problèmes liés à la

¹¹³ ELA-NCC : *European Logistics association-National certification center.*

réalisation de projets de plateformes logistiques mais offre la possibilité aux pays en question d'avoir des secteurs logistiques efficaces dans quelques années.

- Le taux d'externalisation est faible et devrait être augmenté afin d'améliorer la professionnalisation du secteur contrairement aux chaînes européennes de vente en détail qui externalisent souvent leur logistique, au profit tant de l'industrie logistique que des chaînes de détail elles-mêmes).
- La coordination entre les nombreuses parties prenantes est insuffisante
- Certains pays, rencontrant des difficultés pour la mise en œuvre d'un réseau de plateformes logistiques, préféreraient que la première étape soit la création d'un réseau d'échange de connaissances dans le domaine de la logistique. Ce réseau aurait une structure plus légère que la proposition initiale. À cet égard, le réseau d'experts du GTMO 5 + 5 a été cité à titre d'exemple.

Les difficultés relatives à la mise en œuvre du projet LOGISMED TA sont :

- Pour la mise en œuvre de la tâche 1.3, des difficultés ont été rencontrées lors de la visite des universités en raison des attentes différentes des établissements sélectionnés, certaines d'entre elles étant davantage intéressées par le matériel informatique et non par l'assistance technique. En outre, les universités publiques, en particulier, ont exigé des formalités qui se sont révélées lourdes et longues (par exemple, la signature d'un protocole d'accord entre l'université et la BEI). D'autre part, le fait d'avoir des points de contact des ministères des transports pour tous les pays, s'est avéré être un obstacle à l'accès aux universités, qui sont généralement sous la supervision d'autres ministères (par exemple, le ministère de l'enseignement supérieur).
- Pour le lancement des actions de formation, il s'est avéré difficile de signer les accords de coopération avec certains pays bénéficiaires en raison d'obstacles administratifs ce qui a retardé la signature de certains de ces accords. En outre, la sélection du consortium de consultants chargé de mettre en œuvre les actions de formation a pris des délais longs. Deux raisons principales à savoir, le temps nécessaire à la rédaction et à l'approbation des TdR avec toutes les parties prenantes concernées et la déclaration du premier appel infructueux pour manque d'intérêt de la part des fournisseurs de services (un nouvel appel d'offres ayant des exigences légèrement différentes a été lancé trois mois plus tard). Ces deux difficultés et retards associés ont conduit la BEI à demander une prolongation de 18 mois de la durée de la convention de délégation avec la CE. Cette prorogation a été décidée en juillet 2016.
- Les différents degrés de maturité du secteur de la logistique dans les pays bénéficiaires et l'écart important entre les offres de formation. En raison de cette situation, les activités de formation devraient être adaptées à chaque pays. De même et compte tenu du développement actuel des plateformes logistiques, qui varie considérablement, dans les pays bénéficiaires, il a été décidé de mettre en œuvre les tâches de formation liées aux plateformes logistiques (T1.5 et T1.6) dans le domaine où le secteur de la logistique est plus développé et n'est pas associé à une plateforme logistique spécifique.
- L'organisation de tous les cours était complexe, en particulier les cours d'ELA (tâche 1.4), étant donné qu'ils comprenaient des examens et la délivrance de certificats.

Suggestions pour l'avenir 2021-2027

Pour le prochain plan d'action, il est proposé ce qui suit :

- Prévoir la poursuite de cette action relative au développement de la logistique dans le PART 2021-2027. Elle doit concerner tous les pays du voisinage du Sud et reposer sur le diagnostic ci-dessus et avoir comme objectif la mise en œuvre des plateformes logistiques prioritaires du réseau trans-méditerranéen de transport, l'amélioration de la performance logistique et la coordination au niveau régional et le renforcement des capacités,
- Soutenir les pays du voisinage du Sud, disposant déjà d'une stratégie et d'un plan d'action dans le domaine de la logistique, dans les études et la mise en œuvre effective des plateformes logistiques. Pour les pays qui considèrent qu'il est prématuré de mettre en réseau les plateformes logistiques, soutenir ces pays dans le diagnostic, la mise en place de stratégies et une feuille de route pour atteindre la mise en place de plateformes logistiques s'inscrivant dans le cadre du réseau de transport euro-méditerranéen et d'identifier les ressources nécessaires et leur fournir l'assistance nécessaire,
- Développer les aspects relatifs à la collecte et échanges d'informations et poursuivre les activités relatives à l'Observatoire LOGISMED,
- Poursuivre les activités de formation et de renforcement de capacités selon les besoins spécifiques des pays. En particulier, il y a lieu d'envisager un renforcement des capacités dans la numérisation des chaînes d'approvisionnement et la création de prestataires de services logistiques 3PL et 4PL.

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 arabique, ainsi que vers l'Asie. Les résultats de ce travail seront soumis à la Conférence Ministérielle transports de l'UpM.

Résultats

La non-validation, à ce jour, de la carte de réseau RTM-T n'a pas permis d'avancer dans la mise en œuvre de cette action. La perspective de l'extension de la politique du réseau de transport méditerranéen à l'égard de l'Afrique (en tant que lien vers l'Europe) et à l'Asie devrait être présentée lors de la prochaine conférence ministérielle de l'UpM sur les transports.

Toutefois, il y a lieu de noter l'initiative « Alliance Europe- Afrique » pour l'investissement et l'emploi durable engagée en 2019. Quatre groupes de travail ont été créés (Transports, Numérique, Energie et agriculture) pour chercher à approfondir la coopération et proposer une série de recommandations concrètes. Pour le groupe de travail du secteur du transport, trois Task-Force a été mis en place, à savoir « Connectivité », « sécurité routière » et « Aviation civile ». Les travaux du groupe de travail ont été présentés lors d'une réunion à l'occasion de Forum International des transports organisé en mai 2019 à Leipzig en Allemagne. Les résultats et recommandations pourraient servir de base pour dans l'avenir pour l'extension du réseau RTM-T.

Suggestions pour l'avenir 2021-2027

Pour le prochain plan d'action, il est proposé ce qui suit :

- Engager cette action dans le prochain PART avec la perspective d'extension du réseau RTM-T qui devrait être élaborée dans le contexte de la stratégie de connectivité de l'UE et de la mise en place d'une coopération avec les pays tiers concernés afin de créer les conditions permettant de relier entre leurs réseaux de transport et le réseau RTE-T (et sa dimension extérieure), d'accroître la connectivité et la mobilité durables et interoperables et de garantir une plus grande harmonisation de leurs exigences en matière d'infrastructures juridiques et techniques avec l'UE.

VI – Indicateurs de performance

PART 2014-2020: Résultats et indicateurs clés de performance (intégration régionale globale)				
Résultats	Indicateurs	Ligne de base 2014	Situation en 2019/2020	Sources de vérification
ACTION 1: L'EFFICACITÉ ET LA TRANSPARENCE DES PORTS				
Les pays sont en mesure de mieux faciliter le commerce international des marchandises	Améliorations dans			Indice de la facilité de faire des affaires de la Banque mondiale
	• gain de temps		— 58 %	
	• économies		— 35 %	
	• procédures bureaucratiques		— 49 %	
	Indice de connectivité du transport maritime de ligne	30,74	36,64	CNUDCI — Conférence des Nations unies sur le commerce et le développement ¹¹⁴
ACTION 2: SÉCURITÉ MARITIME				
Les pays sont en mesure de mieux garantir la sécurité maritime	Pays capables de couvrir la (totalité) littoral par un réseau AIS	0	3 (Jordanie, Maroc, Tunisie)	Ministères des transports
Les pays sont en mesure de mieux garantir la sécurité maritime	Pays ayant accepté de partager des données AIS	0	3 (Jordanie, Maroc, Tunisie)	

¹¹⁴<https://unctadstat.unctad.org/wds/TableViewer/tableView.aspx?ReportId=92>

PART 2014-2020: Résultats et indicateurs clés de performance (intégration régionale globale)				
Résultats	Indicateurs	Ligne de base 2014	Situation en 2019/2020	Sources de vérification
ACTION 3: SÉCURITÉ MARITIME				
Les pays sont en mesure de mieux garantir la sûreté maritime	Nombre de rapports d'audit présentant des lacunes liées au système international de sécurité des navires détectés par les contrôles par l'État du port/Nombre de contrôles	273/515 = 0.53	219/508 = 0.43	Organisation maritime internationale
ACTION 4: ENVIRONNEMENT MARIN				
Les pays disposent de meilleurs outils pour protéger le milieu marin	Nombre de pays ayant ratifié l'annexe VI de la convention MARPOL	0	3 (Jordanie, Maroc, Tunisie)	Notifications de dépositaire/ministères compétents en matière maritime
ACTION 5: FORMATION, DÉLIVRANCE DES BREVETS ET PROMOTION DES GENS DE MER				
Les pays offrent aux gens de mer de meilleures conditions de formation et de travail	Nombre de pays ayant ratifié la convention du travail maritime de 2006 (CTM)	1	5 (Algérie, Jordanie, Liban, Maroc, Tunisie)	NORMLEX (Organisation internationale du travail) ¹¹⁵
ACTION 6: AUTOROUTES DE LA MER (ADM)				
Les pays Euromed sont mieux connectés entre eux ainsi qu'avec l'Europe	Nombre de projets d'autoroutes de la mer (autoroutes de la mer) opérationnels	8	17	Liste à la fin du document

¹¹⁵ Système d'information sur les normes internationales du travail

PART 2014-2020: Résultats et indicateurs clés de performance (intégration régionale globale)				
Résultats	Indicateurs	Ligne de base 2014	Situation en 2019/2020	Sources de vérification
ACTION 7: DROITS DES PASSAGERS DANS LE TRANSPORT MARITIME				
Les pays sont en mesure d'offrir une meilleure expérience de voyage par voie maritime	Nombre de pays ayant adhéré à la convention d'Athènes relative au transport par mer de passagers et de leurs bagages (PAL)	2 (Égypte, Jordanie, Libye)	2 (Égypte, Jordanie, Libye)	Recueil des traités des Nations unies (UNTC) ¹¹⁶
ACTION 8: SYSTÈMES DE TRANSPORT TERRESTRE EFFICACES/ACTION 9: TRANSPORT INTERNATIONAL TERRESTRE				
Les pays utilisent les normes internationales dans le secteur des transports terrestres	Nombre d'adhésions de pays partenaires aux principaux accords de transport routier des Nations unies	35	38 (2018, TIR, Palestine 2019, Convention de Vienne 1968, Palestine 2020, Accord de Vienne de 1997, Tunisie)	Notifications Dépositaires de la CEE-ONU
	Nombre d'experts nationaux participant aux événements de la CEE-ONU	9	150	Liste des participants de la CEE-ONU & rapports ETSP

¹¹⁶<https://treaties.un.org/Pages/showDetails.aspx?objid=08000002800cddb3>

PART 2014-2020: Résultats et indicateurs clés de performance (intégration régionale globale)				
Résultats	Indicateurs	Ligne de base 2014	Situation en 2019/2020	Sources de vérification
ACTION 10: SÉCURITÉ ROUTIÈRE				
Les pays offrent un environnement de transport plus sûr à leurs utilisateurs	Nombre de tués sur les routes par an (agrégat régional)	23.534 ¹¹⁷	22.792 (-3 %) ¹¹⁸	OMS (Rapport mondial sur la sécurité routière 2015/2018) ¹¹⁹
ACTION 11: TRANSPORTS URBAINS				
Les pays/villes sont mieux à même d'offrir de meilleures conditions de mobilité urbaine à leurs citoyens	Nombre de pays dotés d'une politique nationale de mobilité urbaine	néant	2 (Maroc, Tunisie)	Ministères des transports/ministères de l'intérieur
	Nombre de villes ayant développé/en développement un PMUD	12	26	Ministères des transports/ministères de l'intérieur
ACTION 12: SÉCURITÉ ET INTEROPÉRABILITÉ DANS LE SECTEUR FERROVIAIRE				
Les pays sont mieux placés pour assurer la sécurité ferroviaire	Pays mettant en œuvre le SGS	néant	4 (Israël, Maroc, Égypte, Algérie)	Pays
Le trafic ferroviaire transfrontalier est facilité entre les pays	Pays membres de la COTIF	3	3 États (Tunisie, Algérie et Maroc)	L'OTIF La Jordanie est membre associé, le Liban a suspendu son adhésion

¹¹⁷ Estimation de l'OMS.

¹¹⁸ Estimation de l'OMS.

¹¹⁹ Le rapport 2015 de l'OMS sur l'état de la sécurité routière comprend des données de l'année 2013, tandis que le rapport mondial de l'OMS sur la sécurité routière de 2018 comprend des données de l'année 2016.

PART 2014-2020: Résultats et indicateurs clés de performance (intégration régionale globale)

Résultats	Indicateurs	Ligne de base 2014	Situation en 2019/2020	Sources de vérification
Les pays sont en mesure de mieux garantir la sécurité ferroviaire	Nombre de pays disposant d'un organisme indépendant d'enquête sur les accidents	néant	1 (Tunisie)	Pays
ACTION 13: DROITS DES PASSAGERS DANS LES TRANSPORTS TERRESTRES				
Les pays offrent une protection accrue des droits des passagers dans le transport terrestre	Les pays disposent d'une législation nationale en matière de droits des passagers dans le domaine des transports terrestres	0	0	Pays
ACTION 14: AVIATION CIVILE: OUVRIR LE MARCHÉ DU TRANSPORT AÉRIEN				
Les pays progressent sur la voie de la convergence réglementaire et d'un marché plus ouvert	Nombre d'accords euro-méditerranéens (ciel ouvert) signés	3 (Israël, Jordanie, Maroc)	3 (Israël, Jordanie, Maroc)	Ministères compétents
ACTION 15: UN TRANSPORT AÉRIEN PLUS SÛR ET PLUS SÛR				
Progrès accomplis par les pays sur la voie de pratiques plus sûres dans le domaine de l'aviation	% de la mise en œuvre effective du programme universel d'évaluation de la surveillance de la sécurité (USOAP) de l'OACI	70,99 %	66,11 %	Base de données OACI CMA iSTARS Voir tableau
	Pays qui atteignent l'objectif global de l'USOAP, à savoir une mise en œuvre efficace de 60 % du système national de supervision de la sécurité	4	4	

PART 2014-2020: Résultats et indicateurs clés de performance (intégration régionale globale)				
Résultats	Indicateurs	Ligne de base 2014	Situation en 2019/2020	Sources de vérification
ACTION 16: GESTION DU TRAFIC AÉRIEN				
Les pays sont mieux à même de garantir une gestion efficace du trafic aérien	Nombre d'États qui atteignent l'objectif de 100 % de mise en œuvre du PBN fixé par l'OACI			
ACTION 17: DROITS DES PASSAGERS DANS LE TRANSPORT AÉRIEN				
Les pays protègent mieux les droits des passagers dans le transport aérien	Nombre de pays ayant mis à jour la législation relative aux droits des passagers aériens	SANS OBJET	3 (Tunisie 2018, Algérie 2016, Maroc 2016, Jordanie 2020 + Liban, en cours, Palestine, en cours)	
ACTION 18: MISE EN ŒUVRE DU GNSS AVIATION				
Les pays progressent vers une meilleure collaboration en matière de GNSS	Nombre de pays Euromed demandant officiellement à participer à la négociation de leur accord avec l'UE sur la mise en œuvre du GNSS	0	6 (Algérie, Israël, Jordanie, Liban, Libye, Tunisie)	

PART 2014-2020: Résultats et indicateurs clés de performance (intégration régionale globale)

Résultats	Indicateurs	Ligne de base 2014	Situation en 2019/2020	Sources de vérification
ACTION 19 : RÉSEAU TRANS-MÉDITERRANÉEN DE TRANSPORT (RTM-T) ET SA CONNEXION AVEC LE RÉSEAU TRANS-EUROPÉEN DE TRANSPORT (RTE-T)				
Les pays disposent d'un plan régional commun pour coordonner les investissements dans les transports	Une carte des transports transméditerranéens a été approuvée.	SANS OBJET	Projet proposé en 2016 Validation en cours	
	Le TMN-T a été intégré dans le RTE-T.	SANS OBJET	En attente	
ACTION 20: FINANCEMENT				
L'identification et le soutien aux projets régionaux ont été améliorés	Un cadre est mis en place pour soutenir les projets régionaux de transport.		Groupe de travail des IFI de l'UpM Conférence Civitavecchia	
ACTION 22: DÉVELOPPEMENT LOGISTIQUE				
Les pays offrent un environnement logistique plus favorable aux opérateurs de transport	Indice de performance logistique (Banque mondiale)	Note IPM globale moyenne: 2.73 Classement global moyen de l'IPL: 85	Note IPM globale moyenne: 2.84 Classement global moyen de l'IPL: 77	Banque mondiale

Tableau à l'appui de l'indicateur «Indice de connectivité maritime des navires de ligne» de l'action 1:L'efficacité et la transparence des ports

	T1 2013	T2 2013	T3 2013	T4 2013	T1 2019	T2 2019	T3 2019	T4 2019
Algérie	11,43523	11,85478	12,28164	9,960692	11,50596	11,8708	12,50073	12,58893
Égypte	51,99002	52,79536	53,90557	54,01796	63,55623	63,9692	60,56057	61,16411
Israël	30,93034	31,29468	30,69469	29,98734	38,431	40,97838	40,44878	41,31454
Jordanie	20,15002	20,17574	19,84928	19,85804	34,15694	33,52343	33,52335	33,34134
Liban	34,55585	35,09408	35,36169	35,10659	41,8026	36,21979	36,39105	43,18278
Maroc	51,34343	51,82351	55,95847	56,44686	61,80822	60,01936	62,63256	62,02515
Tunisie	12,1463	10,8602	10,06372	10,83548	7,113548	7,181974	6,839009	7,180639

Tableau d'appui pour l'indicateur de l'action 3: Sécurité maritime

2014	Total	Pas de déficiences	Défaillances	Placés en rétention
Algérie	268	209	59	3
Égypte	1650	675	975	108
Israël	181	17	164	7
Jordanie	356	247	109	5
Liban	518	80	438	1
Maroc	530	385	145	1
La Palestine	SANS OBJET	SANS OBJET	SANS OBJET	SANS OBJET
Tunisie	99	81	18	1
Moyenne	515	242	273	18

2019	Total	Pas de déficiences	Défaillances	Placés en rétention
Algérie	380	285	95	1
Égypte	913	618	295	9
Israël	305	70	235	1
Jordanie	496	323	173	8
Liban	526	87	439	3
Maroc	659	498	161	0
La Palestine	SANS OBJET	SANS OBJET	SANS OBJET	SANS OBJET
Tunisie	278	144	134	13
Moyenne	508	289	219	5

Tableau justificatif pour l'indicateur de l'action 6: Autoroutes de la mer (MOS)

Algérie	<ol style="list-style-type: none"> 1. Bejaia à Marseille et Barcelone 2. Oran à Alicante
Égypte	<ol style="list-style-type: none"> 3. Alexandrie à Trieste et Koper 4. Livourne à Alexandrie 5. Damietta à Koper (en préparation)
Israël	<ol style="list-style-type: none"> 6. Haifa à Marseille 7. Haifa à Trieste
Jordanie	<ol style="list-style-type: none"> 8. Aqaba à Gênes 9. Aqaba à Nuweiba (Égypte) 10. Aqaba-Alexandria-Zarzis-Marseille-Tanger Med (en préparation)
Liban	<ol style="list-style-type: none"> 11. Route de navigation KSG: Beyrouth (Liban) à Castellon (Espagne) et Marseille (France)
Maroc	<ol style="list-style-type: none"> 12. Agadir à Vendres (France)
La Palestine	<ol style="list-style-type: none"> 13. Port de pêche de Gaza vers Port Said ou Al Arish (Égypte)
Tunisie	<ol style="list-style-type: none"> 14. Port de la Goulette – Port de Marseille (passagers et voitures) 15. Port de la Goulette – Port de Gênes (passagers et voitures) 16. Port de Rades – Port de Marseille (remorques et conteneurs) 17. Port de Rades – Port de Gênes (remorques et conteneurs)

Tableau justificatif pour l'indicateur 2 de l'action 11: Transports urbains

PAYS	VILLE	NOMBRE D'HABITANTS[1]	TOOL DE PLANNING INSTITUÉ (SUMP, plan directeur des transports, etc.)	ANNÉE D'APPROBATION/DERNIÈRE MISE À JOUR
Algérie	Alger	3' 900' 000' (2015)	Plan des déplacements urbains (PDU)	Approuvé en 2018
Égypte	Le Caire	23' 000' 000' (2015)	Plan directeur des transports	Approuvé en 2002
	Alexandrie	6' 600' 000' (2015)	Plan directeur stratégique	En cours
Israël	Jérusalem	950' 000 (2020)	Plan stratégique métropole	Approuvé en 2014 (mise à jour à achever en 2020)
	Haifa	1' 150' 000' (2020)	Plan stratégique métropole	Approuvé en 2015 (mise à jour à achever en 2021)
	Tel-Aviv	4' 200' 000' (2020)	Plan stratégique métropole	Approuvé en 2016 (les compléments seront réexaminés en 2021)
	BE' er Sheva	650' 000 (2020)	Plan stratégique métropole	Début prévu en 2020 (approbation fin 2021)
Jordan	Amman	2' 150' 000' (2020)	Plan directeur des transports	Approuvé en 2010
	Zarqa	750' 000 (2020)	Plan directeur des transports	Approuvé en 2011
	Irbid	550' 000 (2020)	Plan directeur des transports	À venir (demande de la CF à EuroMed TSP)
Liban	—	—	—	—
Maroc	Tanger	1' 000' 000' (2015)	Plan des déplacements urbains (PDU)	Approuvé en 2004 (mise à jour en cours)
	Casablanca,	4' 200' 000' (2015)	Plan des déplacements urbains (PDU)	Approuvé en 2006 (mise à jour en cours)
	Marrakech	1' 000' 000' (2015)	Plan des déplacements urbains (PDU)	Approuvé en 2009
	Tétouan	450' 000 (2015)	Plan des déplacements urbains (PDU)	Approuvé en 2009
	Mme Beni Mellal	200' 000 (2015)	Plan des déplacements urbains (PDU)	Approuvé en 2012
	Khemisset	150' 000 (2015)	Plan des déplacements urbains (PDU)	Approuvé en 2012
	Dakhla	110' 000 (2014)	Plan des déplacements urbains (PDU)	Approuvé en 2013
	Agadir	1' 000' 000' (2015)	Plan des déplacements urbains (PDU)	Approuvé en 2015
	Oujda	500' 000 (2015)	Plan des déplacements urbains (PDU)	Approuvé en 2015

PAYS	VILLE	NOMBRE D'HABITANTS[1]	TOOL DE PLANNING INSTITUÉ (SUMP, plan directeur des transports, etc.)	ANNÉE D'APPROBATION/DERNIÈRE MISE À JOUR
	Laâyoune	200' 000 (2014)	Plan des déplacements urbains (PDU)	Approuvé en 2016
	EL Jadida	200' 000 (2014)	Plan des déplacements urbains (PDU)	En cours
	ESS	1' 150' 000' (2015)	Plan des déplacements urbains (PDU)	En cours
	Kenitra	450' 000 (2015)	Plan des déplacements urbains (PDU)	En cours
	Meknès	600' 000 (2015)	Plan des déplacements urbains (PDU)	En cours
	Settat	150' 000 (2015)	Plan des déplacements urbains (PDU)	En cours
	Khouribga	200' 000 (2015)	Plan des déplacements urbains (PDU)	À venir (demande de proposition en cours)
	Nador	200' 000 (2015)	Plan des déplacements urbains (PDU)	À venir
	Rabat	1' 950' 000' (2015)	Plan des déplacements urbains (PDU)	À venir
Safi	300' 000 (2015)	Plan des déplacements urbains (PDU)	À venir	
La Palestine	—	—	—	—
Tunisie	Tunis	2' 450' 000' (2015)	Plan des déplacements urbains (PDU)	Approuvé en 1998
	Sousse	550' 000 (2015)	Plan des déplacements urbains (PDU)	Approuvé en 2000 (mise à jour en cours)
	Sfax	500' 000 (2015)	Plan des déplacements urbains (PDU)	Approuvé en 2016

^[1]OCDE/SWAC (2020), *Africapolis (base de données)*, www.africapolis.org (consulté en juin 2020).

Nations unies, *département des affaires économiques et sociales, division de la population (2018). Perspectives de l'urbanisation mondiale : Révision de 2018, données personnalisées obtenues via le site web (consulté en juin 2020).*

Tableau d'appui pour l'indicateur de l'action 15:

Pays partenaire	Données pour 2014		Données pour 2020	
	Mise en œuvre effective des SARP de l'OACI	Date du dernier audit de l'OACI	Mise en œuvre effective des SARP de l'OACI	Date du dernier audit de l'OACI
Algérie	59,51 %	Juin 2011	59,51 %	Juin 2011
Égypte	91,45 %	Novembre 2005	84,38 %	2016
Israël	87,31 %	Mars 2014	86,22 %	2016
Jordanie	58,49 %	Novembre 2013	81,59 %	2017
Liban	59,46 %	Décembre 2012	57,81 %	2017
[Libye]	28,89 %	Juin 2007	29,32 %	2007
Maroc	70,2 %	Novembre 2009	68,03 %	2016
La Palestine	Sans objet	Sans objet	Sans objet	Sans objet
Tunisie	73,6 %	Novembre 2009	59,41 %	2020
[Syrie]	53,63 %	Juillet 2008	54,98 %	2008
Moyenne régionale	70,99 %		66,11 %	

Tableau justificatif pour l'indicateur de l'action 22: Développement de la logistique

2014	Note IPM globale	Classement global du LPI	Douanes		Infrastructures		Expéditions internationales		Qualité et compétence logistiques		Repérage et traçabilité		Respect des délais	
			Note	Rang	Note	Rang	Note	Rang	Note	Rang	Note	Rang	Note	Rang
Algérie	2,65	96	2,71	66	2,54	87	2,54	117	2,54	102	2,54	109	3,04	94
Égypte	2,97	62	2,85	57	2,86	60	2,87	77	2,99	58	3,23	43	2,99	99
Israël	3,26	41	3,10	43	3,11	45	2,71	96	3,35	36	3,20	46	4,18	12
Jordanie	2,87	68	2,60	78	2,59	76	2,96	65	2,94	60	2,67	96	3,46	58
Liban	2,73	85	2,29	124	2,53	89	2,53	118	2,89	67	3,22	44	2,89	108
Maroc	SANS OBJET	SANS OBJET	SANS OBJET	SANS OBJET	SANS OBJET	SANS OBJET	SANS OBJET	SANS OBJET	SANS OBJET	SANS OBJET	SANS OBJET	SANS OBJET	SANS OBJET	SANS OBJET
La Palestine	SANS OBJET	SANS OBJET	SANS OBJET	SANS OBJET	SANS OBJET	SANS OBJET	SANS OBJET	SANS OBJET	SANS OBJET	SANS OBJET	SANS OBJET	SANS OBJET	SANS OBJET	SANS OBJET
Tunisie	2,55	110	2,02	146	2,30	118	2,91	73	2,42	120	2,42	124	3,16	80
Moyenne	2,84	77	2,60	85	2,66	79	2,75	91	2,86	73	2,88	77	3,29	75

2018	Note IPM globale	Classement global du LPI	Douanes		Infrastructures		Expéditions internationales		Qualité et compétence logistiques		Repérage et traçabilité		Respect des délais	
			Note	Rang	Note	Rang	Note	Rang	Note	Rang	Note	Rang	Note	Rang
Algérie	2,45	117	2,13	138	2,42	96	2,39	122	2,39	113	2,60	103	2,76	124
Égypte	2,82	67	2,60	77	2,82	58	2,79	73	2,82	63	2,72	89	3,19	74
Israël	3,31	37	3,32	29	3,33	28	2,78	75	3,39	34	3,50	32	3,59	48
Jordanie	2,69	84	2,49	88	2,72	70	2,44	119	2,55	93	2,77	84	3,18	76
Liban	2,72	79	2,38	106	2,64	73	2,80	70	2,47	104	2,80	74	3,18	77
Maroc	2,54	109	2,33	115	2,43	93	2,58	103	2,49	101	2,51	112	2,88	114
La Palestine	SANS OBJET	SANS OBJET	SANS OBJET	SANS OBJET	SANS OBJET	SANS OBJET	SANS OBJET	SANS OBJET	SANS OBJET	SANS OBJET	SANS OBJET	SANS OBJET	SANS OBJET	SANS OBJET
Tunisie	2,57	105	2,38	107	2,10	133	2,50	115	2,30	123	2,86	71	3,24	70
Moyenne	2,73	85	2,52	94	2,64	79	2,61	97	2,63	90	2,83	81	3,15	83

VII – Annexes

Annexe 1 : Déclaration Ministérielle (Conférence des ministres responsables dans transports de l'Union pour la Méditerranée – Bruxelles le 14 novembre 2013)

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 TransMéditerranéen (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'ESWCA¹²⁰ 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

¹²⁰ 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.

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.

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 oeuvre 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 oeuvre du nouveau PART 2014-2020.

Annexe 2 : Orientations prioritaires pour le plan d'action régional de transport pour la région méditerranéenne (PART 2014-2020)

(Conférence des ministres responsables dans transports de l'Union pour la Méditerranée – Bruxelles le 14 novembre 2013)

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/VTMIS¹²¹;
- 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.

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 oeuvre 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 oeuvre 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 ;

¹²¹ VTS : *Vessel Traffic Services*. VTMIS : *Vessel Traffic Monitoring and Information System*.

- 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 : Note explicative sur le processus de validation des cartes/plans du Réseau Trans-Méditerranéen de Transport (RTM-T) - Novembre 2019

1. Mandat pour la mise en place de RTM-T

Lors de la Conférence Ministérielle de l'Union pour la Méditerranée (UpM) sur le Transport de 2013, tous les participants « **ont approuvé le principe de développer le Réseau Trans-Méditerranéen de Transport (RTM-T) et sa connexion avec le Réseau Trans-Européen de transport (RTE-T)** ». Ils sont convenus « 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 ». Deux cartes indicatives des futurs Réseaux ferroviaires et routiers Trans-Méditerranéen reposent sur une base de données régionale et un ensemble de localisations géographiques fiables établis en 2016¹²² après plusieurs années de travail technique avec l'expertise des Ministères des pays du voisinage du Sud¹²³.

En prévision du lancement du processus officiel de validation dans le cadre de l'UpM, cette note explicative **rappelle le contexte général et les étapes requises dans le processus de validation du RTM-T -T.**

2. Objectifs généraux des cartes RTM-T et leur connexion au RTE-T

- Assurer la cohérence d'une connectivité multimodale euro-méditerranéenne intégrée entre les réseaux des États membres de l'UE et ceux des pays du voisinage du sud au travers d'une politique harmonisée des infrastructures (routes, chemins de fer, ports et projets aéroportuaires), ainsi que des normes de transport (réformes réglementaires).
- Un meilleur accès au soutien financier de l'UE (par exemple, le plan d'investissement extérieur (PIE), qui inclut la « plateforme d'investissement pour le voisinage » (PIV) pour le financement mixte et l'assistance technique, ainsi que la nouvelle garantie du Fonds européen de développement durable destiné au développement du secteur privé, et ceci conformément à leurs critères d'éligibilité), la BEI et d'autres institutions financières européennes et internationales.
- L'intégration dans la politique de l'UE du RTE-T s'effectue au moyen de cartes indicatives (« extension indicative aux pays du voisinage »).
- Le RTM-T devrait être mis à jour en cas de besoin.
- Le RTM-T ne remplacerait ou ne se substituerait à aucun plan directeur de transport national ; Il viserait plutôt à les renforcer.

¹²² Les versions des cartes indicatives (tant par pays que régionales) sont disponibles sur demande (veuillez contacter la coprésidence : Union-for-mediterranean@eeas.europa.eu).

¹²³ Algérie, Egypte, Israël, Jordanie, Libye (la Libye a le statut d'observateur auprès de l'UpM), Maroc, Palestine, Syrie (La coopération avec la Syrie est suspendue depuis 2011, la Syrie est suspendue de l'UpM depuis 2011) et Tunisie.

3. Méthodologie suivie pour le RTE-T et le RTM-T

Basé sur sa méthodologie, le RTE-T consiste en un réseau à deux niveaux, à savoir le « réseau central » (à construire d'ici 2030) qui se concentre sur les parties plus stratégiques du réseau et le « réseau global » (à terminer d'ici 2050) qui garantit l'accessibilité et l'interopérabilité à toutes les régions.

Le RTM-T a été préparé en tant que réseau global.

La méthodologie du RTE-T, enrichie par les expériences du GTMO, de l'ESCWA, de l'UMA¹²⁴ et du Secrétariat de l'UpM, a donné un cadre technique régional aux pays du voisinage du sud afin d'élaborer leur réseau régional de transport (RTM-T). La première étape a consisté à identifier les nœuds (nœuds urbains, ports maritimes, aéroports, terminaux rail-route/plateformes logistiques). La seconde étape a visé à établir les liens entre les nœuds identifiés.

Le « groupe EuroMed¹²⁵ » a travaillé sur des cartes établies à partir des données et de statistiques fournies principalement par les pays du voisinage du sud (**par conséquent alignés sur la méthodologie de l'UE**). Une approche neutre et purement technique représentant le réseau régional Sud-Sud a été suivie à savoir sans lignes de séparation ni frontières, ainsi que sans les noms des pays et des capitales.

4. Inclusion des régions du voisinage de l'UE dans le RTE-T

- Espace Economique Européen : cartes de la Norvège, de l'Islande & Liechtenstein et de la Suisse (réseau central et global) intégrées dans le Règlement sur les orientations de l'Union pour le développement du RTE-T en 2013.
- Turquie : cartes du réseau global intégrées dans le Règlement sur les orientations de l'Union pour le développement du RTE-T en 2013.¹²⁶
- Balkans occidentaux : cartes du réseau global intégrées dans le Règlement sur les orientations de l'Union pour le développement du RTE-T en 2013 - les cartes du réseau central intégré par acte délégué en 2016.
- Partenariat oriental : cartes du réseau global intégrées dans le Règlement sur les orientations de l'Union pour le développement du RTE-T par acte délégué en 2014- les cartes du réseau central intégrées par acte délégué en 2018.
- Région méditerranéenne (Voisinage du sud): processus de validation du RTM-T en cours dans le cadre de l'UpM.

5. Processus de validation des cartes indicatives du RTM-T — Possible approche « Opt-in » *

¹²⁴ GTMO : Groupe des Ministres des Transports de la Méditerranée occidentale, ESCWA : Commission économique et sociale des Nations unies pour l'Asie occidentale, UMA : Union du Maghreb arabe.

¹²⁵ Ce groupe a inclus les pays du voisinage du sud, l'UE et ses États membres, ainsi que le Secrétariat de l'UpM.

¹²⁶ Les cartes complètes du réseau de la Turquie dans ce document sont les versions précédentes, établies avant les échanges tenus lors de la réunion ministérielle de Rotterdam en 2016, qui devraient conduire à la modification du règlement de l'UE pertinent.

Les cartes RTM-T seront validées selon les étapes suivantes :

5.1 Processus de validation dans le cadre de l'UpM

- Étape 1 : Briefing des hauts fonctionnaires sur les cartes indicatives RTM-T et leurs connexions avec le RTE-T.
- Étape 2 : Approbation des cartes indicatives de RTM-T et de leurs connexions avec le RTE-T **lors d'une éventuelle Conférence Ministérielle de l'UpM sur le transport.**

5.2 Processus dans le cadre de l'UE — Raccordement au RTE-T

Les cartes seront proposées en vue de leur intégration dans le règlement (EU) N°1315/2013 sur les orientations de l'Union pour le développement du RTE-T en tant qu'extension indicative du RTE-T aux pays du voisinage du sud.

L'inclusion des cartes RTM-T en tant qu'extensions indicatives du RTE-T officialisera, du côté de l'UE, la vision de la connexion entre les deux réseaux, réaffirmée par la Conférence Ministérielle de l'UpM sur les transports de 2013. Cette inclusion confirmera également la cohérence de l'approche du développement et de l'interopérabilité des liaisons de transport non seulement au sein de l'UE, mais aussi entre l'UE et ses voisins.

- Étapes 3 : Conclusion d'un accord de haut niveau avec l'Union européenne.
- Étape 4 : Inclusion des cartes figurant à l'annexe III du règlement de 2013 sur les orientations de l'Union pour le développement du RTE-T par l'adoption d'un « acte délégué » par la Commission européenne sur la base de l'accord de haut niveau.

* Possibilité de suivre une approche « Opt-in »

Une approche progressive et pragmatique sera proposée pour permettre l'intégration d'une carte indicative **unique** pour la région méditerranéenne dans le règlement RTE-T.

Afin de tenir compte du souhait des différents pays d'aller de l'avant dans le processus de validation, l'approche pragmatique suivante sera suivie.

En effet, dans les pays qui ne sont pas prêts à intégrer **un réseau indicatif individuel** dans les projets de cartes indicatives, il sera possible d'identifier **à la place des corridors stratégiques pour l'adoption des projets de cartes indicatives**. Cette solution pourrait constituer une base pour une éventuelle extension ultérieure, compte tenu de l'évolution de la situation dans ces pays. Cette solution contribuerait également à la cohérence et à la continuité du développement des infrastructures de transport dans l'ensemble du voisinage du Sud.

6. Le RTM-T, les projets d'investissement prioritaires et l'accès au financement

- L'adoption des cartes indicatives RTM-T, ainsi que la liste des projets d'investissement prioritaires permettront une programmation commune avec tous les promoteurs potentiellement intéressés et une mobilisation coordonnée de tous les fonds disponibles y

compris des instruments de l'UE tels que le Plan d'Investissement Extérieur (PIE) et la Plateforme d'investissement dans le cadre de la politique de voisinage (PIN).

- La finalisation des cartes du réseau méditerranéen donnera un signal positif aux partenaires financiers pour tout investissement dans le domaine du transport dans le voisinage du Sud.

7. Poursuite du développement du Réseau de transport Trans-Méditerranéen (TMN-T) vers l'Afrique et l'Asie

La perspective de l'extension de la politique du Réseau de transport Trans-Méditerranéen à l'Afrique (en tant que lien vers l'Europe) et vers l'Asie pourrait être présentée lors de la prochaine Conférence Ministérielle de l'UpM sur les transports (date à déterminer).

Annexe 4 : Projets EuroMed Transport et autres projets d'assistance technique (soutien de l'UE pour le secteur)

Assistance technique régionale pour la mise en œuvre des actions du PART.

Projet	Exécuté par	Contribution de l'UE	Priorités	Période
Projet EuroMed de soutien aux transports — ETSP	Suez consulting, Idom et GIZ	6 Millions	Réglementation du transport routier Des transports urbains efficaces	2017 — Décembre 2022
Projet EuroMed Transport Maritime Safety — SafeMed IV	AESM	4 Millions	Sécurité maritime	2017- Décembre 2021
Projet de transport ferroviaire EuroMed — EUMedRail	EER	2 Millions	Sécurité et interopérabilité ferroviaires	2017 — décembre 2021
Projet EuroMed Transport Aviation — ETAP	AESA	3 millions	Aérien	2020-2024
EuroMed EGNOS	SOUS-ZONE	9 millions	Navigation par satellite, installation de stations RIM	À partir du 2016
«Activités de formation LOGISMED»	BEI/CETMO	3 Millions	Formations dans le domaine de la logistique	2014-2019
GNSS II — Contrat principal	Telespazio	2 Millions	Assistance technique pour l'utilisation d'EGNOS	2012-2015
Assistance du voisinage méridional à des projets dans le domaine des transports — SNAP-T	BEI	7,2 Millions	Soutien aux infrastructures régionales prioritaires	2013 - 2016
SAFEMED III	AESM	3 Millions	Sécurité maritime	2013-2016
Route, Rail & Transport urbain — RRU	SAFEGE en consortium avec d'autres	6 Millions	Transport routier, ferroviaire & transports urbains	2012-2016

Projet	Exécuté par	Contribution de l'UE	Priorités	Période
EuroMed Sécurité routière des transports	FISCR	1 Millions	Contribuer à la réduction des accidents de la route et des blessures dans les régions/pays/communautés pilotes ciblés.	2011-2014
EuroMed Transports — Autoroutes de la mer II	ARUP	6 Millions	Des liaisons de transport maritime efficaces et régulières — en Méditerranée reliant l'UE aux ports du pays partenaire	2010-2014
EuroMed Transports — Aviation II	Bureau Veritas	2 Millions	Sécurité aérienne	2011-2014

En outre, les projets de jumelages et les projets bilatéraux suivants complètent et renforcent l'approche régionale au niveau national

Pays	Bénéficiaire	Priorités	Exécuté par	Date de fin	Budget
Algérie	Centre national de prévention et de sécurité routière (CNPSR)	Appui au Centre National de Prévention et de Sécurité Routières (CNPSR) pour un renforcement significatif de la sécurité aérienne.	ESPAGNE	25/09/2017	1 500 000 EUR
Algérie	Organisme national de contrôle technique des Travaux Publics (CTTP)	Accompagnement de l'organisme national de contrôle technique des Travaux Publics (CTTP) dans l'aménagement des techniques d'aménagement et d'homologation à la sécurité routière et aéroport	France	02/01/2018	1 350 000 EUR
Algérie	Organisme national de contrôle technique des Travaux Publics (CTTP)	Accompagnement de l'organisme national de contrôle technique des Travaux Publics (CTTP) dans la mise en place de systèmes d'aide à la décision pour la gestion du réseau routier et des obstacles d'art — DZ/20.	France	02/01/2018	1 600 000 EUR

Pays	Bénéficiaire	Priorités	Exécuté par	Date de fin	Budget
Égypte	Ministère des transports	Soutien au ministère égyptien des transports dans la mise en œuvre du système de gestion de la sécurité ferroviaire	Espagne	14/09/2017	1 300 000 EUR
Égypte	Ministère de l'aviation civile	Renforcement des normes de supervision de l'aviation de l'autorité égyptienne de l'aviation civile	Italie	05/02/2017	1 100 000 EUR
Tunisie	Ministère des transports	Renforcement de l'administration et de l'autorité maritime en Tunisie	France	27/08/2017	1 300 000 EUR
Tunisie	Ministère tunisien des transports	Projet de jumelage au profit du ministère du Transport Tunisien pour le renforcement des institutions de l'aviation civile	France	02/04/2018	1 200 000 EUR
Maroc	Ministère de l'Équipement, du Transport et de la Logistique	« Sécuriser le transport des marchandises dangereuses par route sur la base du cadre réglementaire international « ADR ».	Espagne	(blanc)	1 100 000 EUR

Annexe 5 : Liste des documents ayant servi de référence pour l'évaluation du PART

- République libanaise, ministère des travaux publics & Transport, direction générale des transports terrestres et maritimes : Projet euro-méditerranéen de transport — SAFEMED III, R T A P — Avancées sur les actions de transport maritime, présentation faite à Bruxelles (Belgique) le 20 avril 2016,
- République libanaise, ministère des travaux publics et du Transport, direction générale des transports terrestres et maritimes : Projet de transport euro-méditerranéen,
- Transport maritime de marchandises au Maroc. Evolution et perspectives Mars2016 ; PortNet-PC Maroc par Smart lesson PDF 2017 ; l'investissement reste fort dans le secteur des transports au Maroc en 2016, Oxford Business Group,
- Présentation de la Tunisie du Plan d'Action Régional Transport, PART 2014-2020, Bruxelles, 20 avril 2016,
- Rapport final MEDAMOS II (2013), présentation des pays,
- Rapport final de Logismed TA,
- L'initiative SAFEMED IV, plan d'actions techniques à mettre en œuvre dans le cadre du contrat de subvention ENI/2016/359-725,
- Numéro du bulletin SAFEMED III, 4 octobre 2016,
- Rapport de synthèse du secrétariat de l'Union pour la Méditerranée : Étude sur une stratégie globale sur la connectivité des transports 14 — PRO101TUD, 2017, présentée par IDOM,
- Rapports mondiaux de l'OMS sur la sécurité routière de 2015 et questionnaire EuroMed TSP,
- Fiche d'information (MEMO-18-2762): «2017 statistiques de la sécurité routière: Qu'est-ce qui est à l'origine des chiffres?», Commission européenne, Bruxelles, 10 avril 2018.



Union Européenne

europa.eu



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



Le Royaume
Hachémite de Jordanie