



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
2021-2027**

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

Table des matières

1.	Introduction	3
2.	Principaux cadres de référence mondiaux et régionaux pour le PART.....	6
2.1.	Objectifs de développement durable (ODD) liés aux transports (ODD) du programme des Nations unies à l’horizon 2030: Améliorer la sécurité routière, améliorer l’efficacité énergétique dans le secteur des transports, construire des infrastructures de transport résilientes et durables, fournir des transports urbains durables pour tous, garantir des carburants propres de substitution, réduire la pollution atmosphérique, prendre des mesures urgentes pour garantir la contribution du secteur des transports à la lutte contre le changement climatique et ses incidences	6
2.2.	L’accord de Paris : Décarbonisation du secteur des transports.....	6
2.3.	Le pacte vert pour l’Europe et la nouvelle stratégie de l’UE en matière de transports: accélérer la transition vers une mobilité durable et intelligente.....	7
2.4.	La politique européenne de voisinage : élargir le marché et créer une zone de libre-échange	8
2.5.	La feuille de route pour l’action de l’UpM (2017) : renforcement de l’ intégration régionale grâce à une meilleure connectivité des infrastructures de transport.....	10
3.	Objectifs opérationnels du PART	11
4.	Actions proposées	12
4.1.	Stratégies et politiques nationales de transport.....	12
	Action 1 : Dimensions régionales et internationales des stratégies et politiques nationales en matière de transports, et engagement à adhérer aux principaux accords internationaux	12
	Action 2 : Stratégies et politiques pour des systèmes de transport durables	12
4.2.	Réseau transméditerranéen de transport, financement, logistique et transport multimodal	14
	Action 3 : Réseau transméditerranéen de transport (RTM-T)	14
	Action 4 : Financement	15
	Action 5 : Développement de la logistique et du transport multimodal	16
	Action 6 : Coordination et mise à niveau des prestataires de services logistiques	17
	Action 7 : Extension du réseau RTM-T	18
4.3.	Transports maritimes et ports maritimes commerciaux	19
	Action 8 : Réformes réglementaires et adhésion aux accords internationaux dans les domaines maritimes et portuaire.....	19
	Action 9 : Amélioration de l’efficacité portuaire	19
	Action 10 : Développement du transport maritime	21

Action 11 : Sécurité maritime	23
Action 12 : Sûreté maritime	24
Action 13 : Protection du milieu marin	25
Action 14 : Formation et certification des gens de mer.....	26
4.4. Transports terrestres (transport routier, mobilité urbaine et transport ferroviaire)	28
Action 15 : Réformes réglementaires et adhésion aux accords internationaux dans le domaine du transport routier	28
Action 16 : Facilitation du transport international routier	29
Action 17 : Sécurité routière	31
Action 18 : Mobilité urbaine	32
Action 19 : Réformes structurelles et réglementaires, adhésion aux organisations internationales et aux accords dans le domaine du transport ferroviaire	34
Action 20 : Développement des transports transfrontaliers, de la sécurité ferroviaire et de l'interopérabilité.....	35
4.5. L'aviation civile.....	37
Action 21 : Réformes et promotion de l'EACEM	37
Action 22 : Sécurité, sûreté et protection de l'environnement	38
Action 23 : Gestion du trafic aérien	40
Action 24 : Système mondial de navigation par satellite — GNSS.....	41
4.6. Mise en œuvre et évaluation du PART	42
Action 25 : Contrôle du fonctionnement des systèmes de transport.....	42
Action 26 : Renforcement des capacités.....	42
Action 27 : Recherche et innovation.....	42
Action 28 : Mise en œuvre du PART, suivi et évaluation	43
5. Indicateurs de performance	44
Annexe 1. Orientations prioritaires pour le PART.....	50
Annexe 2. Liste des acronymes et abréviations.....	54
Annexe 3. Liste des principaux cadres de référence mondiaux et régionaux pour le transfert des politiques et la convergence réglementaire pour le PART	58
Annexe 4. Liste des conventions internationales dans le secteur des transports	59

1. INTRODUCTION

L'objectif ultime de l'Union pour la Méditerranée dans le domaine des transports est de réaliser des progrès graduels, mais solides vers le développement d'un réseau d'infrastructures de transport intégré, multimodal, efficace, interopérable, durable et résilient, ainsi que plus propre et plus inclusif, dans la région euro-méditerranéenne, en vue de parvenir à une intégration régionale plus approfondie.

La première conférence ministérielle de l'UpM sur les transports, qui s'est tenue en 2013, a déclaré les objectifs de la coopération euro-méditerranéenne dans ce secteur, en s'appuyant sur les progrès significatifs réalisés dans le cadre du processus euro-méditerranéen.

Ces objectifs ont été intégrés dans la feuille de route pour l'action de l'UpM 2017, qui demeure le cadre stratégique global pour les travaux de l'UpM.

Une approche commune a ensuite été élaborée par le secrétariat de l'UpM, sous la direction de la coprésidence de l'UpM, pour mettre en œuvre le mandat de la feuille de route de l'UpM en ce qui concerne la connectivité des transports. En octobre 2018, l'UpM a repris l'organisation du Forum euro-méditerranéen des transports et de ses groupes de travail thématiques sur les différents sous-secteurs des transports, à savoir le transport maritime, le transport terrestre (y compris le transport routier, ferroviaire et urbain), le transport aérien, ainsi que la logistique.

Sur la base des évaluations du Plan d'Action précédent, les groupes de travail de l'UpM ont lancé un processus consultatif multipartite sur un nouveau plan d'action régional transport (*ci-après dénommé PART*), qui couvre tous les sous-secteurs des transports, en tant que l'un des principaux éléments livrables à approuver lors de la prochaine conférence ministérielle de l'UpM sur les transports.

* * * * *

Les changements en cours dans les tendances mondiales, la géopolitique et la géoéconomie, le climat, les technologies numériques et les infrastructures ont un impact profond sur le commerce, les chaînes d'approvisionnement et de valeur mondiales et régionales, ainsi que sur le transport de passagers, le tourisme, les villes et, in fine, la vie des peuples. Ces tendances importantes créent des incertitudes et ont déjà eu une incidence sur la demande de transport.

Ces transitions offrent de grandes opportunités pour une meilleure qualité de vie, ainsi que pour l'industrie, à travers les chaînes de valeur tant dans les rives nord et sud de la Méditerranée. Ils se modernisent, créent des emplois de qualité, développent de nouveaux produits et services et renforcent la compétitivité. L'UE et d'autres régions s'orientent rapidement vers une mobilité à émissions nulles, qui ne sera réalisée qu'en introduisant des politiques plus ambitieuses, en synergie avec les efforts visant une pollution zéro, afin de réduire sans délai la dépendance des transports à l'égard des combustibles fossiles.

La pandémie de COVID-19 a permis de rappeler le rôle essentiel des transports, ainsi que les coûts sociaux, sanitaires et économiques, lorsque la circulation des personnes, des biens et des services est fortement entravée ou totalement réduite. La préservation des chaînes d'approvisionnement et une approche intégrée de la connectivité globale et des activités de transport sont essentielles pour surmonter les crises et renforcer la résilience de la région. Assurer la résilience du système de transport de la région face aux crises futures est donc un objectif clé du nouveau PART. L'amélioration de la connectivité et de l'accès pour tous les pays de la région continue d'être d'une importance stratégique pour l'amélioration de l'intégration régionale.

La numérisation deviendra un moteur indispensable pour la modernisation de l'ensemble du système, ce qui le rendra plus fluide et plus efficace. Les pays de la région doivent également utiliser la numérisation et l'automatisation pour renforcer la sûreté, la sécurité, la fiabilité et le confort, améliorant ainsi leur compétitivité mondiale grâce à des chaînes logistiques efficaces et résilientes.

Cette évolution ne devrait laisser personne de côté : il est essentiel de développer une offre de mobilité accessible et durables pour tous, y compris pour les personnes à mobilité réduite et aux personnes handicapées, que les régions rurales et reculées soient mieux connectées, et que le secteur offre de bonnes conditions sociales et offre des emplois attrayants.

Dans l'ensemble, il faut passer du paradigme actuel de changement progressif à une transformation fondamentale.¹

Dans ce contexte, le présent PART vise à aider les pays de l'UpM à atténuer les risques et à envisager des options d'adaptation pour renforcer la résilience, des politiques nationales de transport à l'épreuve du temps, ainsi que pour renforcer la culture de la région en matière de préparation et d'élaboration de politiques anticipatives fondées sur des données factuelles², avec une prospective stratégique au niveau régional.

Il établit une feuille de route pour mettre les transports transméditerranéens sur la voie d'un avenir durable, intelligent, résilient et inclusif, et définit les priorités à court et à moyen terme pour atteindre l'objectif global à long terme d'intégration régionale dans le secteur du transport et de la mobilité.

Pour faire de cette vision une réalité, le nouveau PART s'appuie et complète les cadres, initiatives, programmes et plans d'action de coopération régionale, sous-régionale et bilatérale antérieurs et actuels dans le secteur des transports dans la région méditerranéenne, en particulier la déclaration ministérielle de 2013 de l'UpM sur les transports et les recommandations et suggestions figurant dans le rapport d'évaluation du précédent plan d'action régional transport (PART 2014-2020).

Le présent PART fournit des orientations complètes pour l'action et une coopération renforcée pour le secteur de la connectivité des transports dans l'ensemble du domaine d'action de l'UpM, en:

- i) Continuant à promouvoir les réformes, l'harmonisation et le rapprochement des réglementations avec les normes européennes et internationales dans tous les secteurs des transports (maritime, aviation civile, transport routier, ferroviaire et urbain) en ce qui concerne l'efficacité, la sûreté, la sécurité et la protection de l'environnement, qui devraient alimenter toutes les stratégies nationales de transport,
- ii) Encourageant le partage des meilleures pratiques et la coopération transfrontalière entre tous les États membres de l'UpM,
- iii) Pilotant les transitions actuelles contemporaines liées aux transports (transition énergétique, numérisation, résilience au changement climatique, protection de l'environnement, inclusion sociale, etc.),

¹ Dans le secteur maritime, cette vision est pleinement alignée sur la déclaration ministérielle de l'UpM sur l'économie bleue durable, publiée en février 2021, visant un transport maritime et des ports durables, climatiquement neutres et sans pollution.

² Deux rapports, appuyés par le Secrétariat de l'UpM et d'autres partenaires internationaux et régionaux, ont été pris en compte dans le nouveau Plan d'action régional des transports : I) OCDE (2021), Intégration régionale dans l'Union pour la Méditerranée: Rapport d'étape, Éditions de l'OCDE, Paris. (<https://doi.org/10.1787/325884b3-en>); II) MedECC (2020), Changements climatiques et environnementaux dans le bassin méditerranéen: Situation actuelle et risques pour l'avenir. (<https://www.medecc.org/first-mediterranean-assessment-report-mar1/>).

- iv) Mettant en place un réseau de transport euro-méditerranéen intégré et multimodal en vue de faciliter le commerce et les déplacements des personnes, en tant que condition de la croissance économique et de l'intégration dans la région, et
- v) Indiquant comment mobiliser des fonds pour les États membres de l'UpM et stimuler les investissements dans les infrastructures régionales prioritaires,

Tout en

- vi) Tenant compte des spécificités et des priorités nationales et précisant la portée géographique des actions proposées (régionale, sous-régionale ou nationale) ainsi que leurs calendriers respectifs,
- vii) Permettant la géométrie variable dans la mise en œuvre,
- viii) Mettant l'accent sur les actions susceptibles d'être mises en œuvre à moyen terme ou prioritaires, ainsi que sur les actions susceptibles d'encourager de nouvelles réformes et actions à entreprendre ultérieurement, et
- ix) Fournissant une base pour le suivi et l'évaluation des actions proposées.

Enfin, le présent PART tient compte de l'évolution récente des principaux programmes mondiaux et régionaux et des cadres d'action à la fois pour l'adaptation des politiques et la convergence des réglementations, *notamment* le programme des Nations unies à l'horizon 2030 et ses objectifs et cibles de développement durable (ODD) liés aux transports, l'accord de³Paris, les dernières dispositions et stratégies adoptées par les organisations internationales (par exemple, l'OMI, l'OACI, l'OTIF, la CEE-ITC); le pacte vert pour l'Europe, dont les objectifs pour le secteur des transports sont définis dans la stratégie de l'UE pour une mobilité durable et intelligente adoptée en décembre 2020; et le «partenariat renouvelé avec le voisinage méridional» de l'UE⁴ et le «plan économique et d'investissement pour les voisins du Sud» du 9 février 2021, et la communication « Global Gateway » de décembre 2021.

Sur le plan opérationnel, le PART comporte 28 actions qui guideront le travail aux niveaux national et régional des États membres de l'UpM dans le secteur des transports dans les années à venir et établiront des indicateurs de performance, à travers lesquels divers objectifs et jalons sont fixés pour indiquer la voie à suivre pour le système de transport régional vers la réalisation de l'objectif d'une mobilité durable, intelligente, résiliente, plus propre et plus inclusive, conformément à la vision de l'intégration transméditerranéenne dans le secteur des infrastructures.

³ Visant à améliorer la sécurité routière, à améliorer l'efficacité énergétique dans le secteur des transports, à construire des infrastructures de transport résilientes et durables, à fournir des transports urbains durables pour tous, à garantir des carburants propres de substitution, à réduire la pollution atmosphérique, à prendre d'urgence des mesures pour lutter contre la contribution du secteur des transports au changement climatique et à ses incidences.

⁴ Les pays du voisinage méridional de l'UE sont l'Algérie, l'Égypte, Israël, la Jordanie, le Liban, la Libye, le Maroc, la Palestine, la Syrie et la Tunisie.

2. PRINCIPAUX CADRES DE REFERENCE MONDIAUX ET REGIONAUX POUR LE PART

L'élaboration du nouveau PART, a été basée sur plusieurs cadres politiques de référence mondiaux et régionaux clés pour le transfert des politiques et la convergence réglementaire ont été pris en compte.

2.1. Objectifs de développement durable (ODD) liés aux transports (~~ODD~~) du programme des Nations unies à l'horizon 2030: Améliorer la sécurité routière, améliorer l'efficacité énergétique dans le secteur des transports, construire des infrastructures de transport résilientes et durables, fournir des transports urbains durables pour tous, garantir des carburants propres de substitution, réduire la pollution atmosphérique, prendre des mesures urgentes pour garantir la contribution du secteur des transports à la lutte contre le changement climatique et ses incidences

Le fait que les objectifs liés aux transports soient inclus dans huit des dix-sept ODD (objectifs 2, 3, 6, 7, 9, 11, 12, 13, 14) illustre le rôle transversal des transports dans le développement durable.

La pertinence du transport par rapport aux ODD et à leurs cibles peut être directe ou indirecte. Les transports stimulent le développement économique et social et garantissent l'accessibilité aux possibilités. Elle est également associée à un certain nombre d'externalités directes et indirectes telles que la congestion du trafic, la pollution atmosphérique et les accidents de la route.

Au-delà du lien du transport avec les ODD et ses cibles spécifiques, les transports jouent un rôle essentiel en contribuant à l'ensemble des ODD.

Les systèmes des transports ne sont pas une fin en soi, mais plutôt des moyens pour faciliter les déplacements des personnes et des biens et favoriser le développement économique et social et ce, à travers des services sûrs, accessibles et viable et à travers une infrastructure de qualité, durable, résiliente et avec des infrastructures régionales et transfrontalières.

De nombreux ODD dépendent du transport durable en tant que « facilitateur » essentiel et vital d'atteindre leurs objectifs. Les transports peuvent ne pas jouer un rôle évident ou majeur dans un objectif précis, mais ils peuvent tout à fait faciliter ou entraver la réalisation de cet objectif et de ses objectifs.⁵

2.2. L'accord de Paris : Décarbonisation du secteur des transports

Cinq ans se sont écoulés depuis que les dirigeants de 196 pays ont signé l'Accord de Paris⁶ et se sont engagés à limiter le réchauffement climatique bien en dessous à 2 °C et, si possible, en dessous de 1,5 °C.

La décarbonation et la transformation du secteur des transports restent essentielles pour atteindre les objectifs de Paris, car les transports représentent encore 24 % des émissions mondiales de CO₂ provenant de la combustion du carburant.

⁵ Voir l'annexe 3 du présent document, ou consulter le rapport de l'ONU intitulé «Analyse de la pertinence de chacun des 17 ODD en matière de transport» (septembre 2015) à l'adresse suivante:
<https://sustainabledevelopment.un.org/content/documents/8656Analysis%20of%20transport%20relevance%20of%20SDGs.pdf>

⁶L'Union européenne a ratifié l'accord de Paris le 11 octobre 2021.

2.3. Le pacte vert pour l'Europe et la nouvelle stratégie de l'UE en matière de transports: accélérer la transition vers une mobilité durable et intelligente

Les transports représentent un quart des émissions de gaz à effet de serre dans le monde, et ces émissions sont toujours à la hausse. Pour parvenir à la neutralité climatique, les émissions des transports devraient être considérablement réduites, en particulier par les pays les plus émetteurs (jusqu'à 90 % d'ici 2050). Les transports routiers, ferroviaires, aériens et fluvial devront dans l'ensemble contribuer à la réduction.

Selon le pacte vert pour l'Europe,⁷ « pour parvenir à des transports durables, il faut donner la priorité aux utilisateurs et leur offrir des alternatives plus abordables, plus accessibles, plus salubres et plus propres à leurs habitudes de mobilité actuelles ». Dans le cadre du pacte vert pour l'Europe, la Commission européenne a adopté en décembre 2020 une stratégie de mobilité durable et intelligente⁸ qui répond à ce défi et s'attaque à toutes les sources d'émissions.

Le transport multimodal a besoin d'une forte impulsion pour accroître l'efficacité globale du système de transport. En priorité, une partie importante du fret intérieur, transporté aujourd'hui par route, devrait se déplacer sur le rail et, à terme, vers les voies navigables intérieures. Cela nécessitera des mesures pour mieux gérer et accroître la capacité des chemins de fer et des voies navigables intérieures, ainsi que des outils efficaces pour soutenir les opérations multimodales de fret impliquant le transport ferroviaire et par voie navigable, y compris le transport maritime à courte distance.

Dans le secteur de l'aviation, il faudra reprendre les travaux sur la réalisation d'un véritable « ciel unique » afin de contribuer à réduire sensiblement les émissions de l'aviation.

La mobilité multimodale automatisée et connectée devra également jouer un rôle croissant, ainsi que des systèmes intelligents de gestion du trafic grâce à la numérisation. Les nouveaux services de mobilité durable et les systèmes intelligents de gestion du trafic devraient contribuer à réduire la congestion et la pollution, en particulier dans les zones urbaines.

Pour que les transports deviennent drastiquement moins polluants, en particulier dans les villes, il convient de combiner des mesures de lutte contre les émissions et des mesures de lutte contre la congestion urbaine afin de promouvoir l'amélioration des transports publics.

L'application de normes plus strictes en matière d'émissions de polluants atmosphériques pour les véhicules à moteur à combustion, la réglementation de l'accès des navires les plus polluants aux ports, l'utilisation de l'électricité à terre pour les navires à quai ou la lutte contre les émissions de polluants par les avions et les opérations aéroportuaires, sont entre autres mesures à adopter pour améliorer la qualité de l'air.

Parallèlement, la production et le déploiement de carburants de substitution durables, ainsi que l'installation de points de recharge et de ravitaillement publics pour les véhicules et navires à

⁷ Le pacte vert pour l'Europe: https://eur-lex.europa.eu/resource.html?uri=cellar:b828d165-1c22-11ea-8c1f-01aa75ed71a1.0002.02/DOC_1&format=PDF; https://eur-lex.europa.eu/resource.html?uri=cellar:b828d165-1c22-11ea-8c1f-01aa75ed71a1.0002.02/DOC_2&format=PDF

⁸ Stratégie de l'UE en matière de mobilité durable et intelligente: https://eur-lex.europa.eu/resource.html?uri=cellar:5e601657-3b06-11eb-b27b-01aa75ed71a1.0001.02/DOC_1&format=PDF; https://eur-lex.europa.eu/resource.html?uri=cellar:5e601657-3b06-11eb-b27b-01aa75ed71a1.0001.02/DOC_2&format=PDF

émissions nulles et à faibles émissions, devront être intensifiés et soutenus par une nouvelle législation.

Selon le pacte vert pour l'Europe, cette « transition écologique pour l'Europe ne peut être pleinement efficace que si le voisinage immédiat de l'UE prend également des mesures efficaces ». À cet égard, il convient de garantir « une concurrence internationale non faussée, la réciprocité et des conditions de concurrence équitables » pour tous les modes de transport revêtant une dimension internationale et « l'utilisation de normes européennes techniques, sociales, environnementales et de concurrence » devrait être encouragée « dans les relations avec les différents pays tiers dans l'ensemble des modes de transport ». Cela est considéré comme primordial pour les sous-secteurs qui ont besoin de conditions de concurrence équitables à l'échelle mondiale, tels que l'aviation et le transport maritime.

En ce qui concerne le transport maritime et les ports, la stratégie de mobilité durable et intelligente de la Commission européenne⁹ ainsi que la communication de la CE sur une nouvelle approche pour une économie bleue durable dans l'UE¹⁰ fournissent un cadre pour mettre en œuvre le Pacte Vert européen dans les secteurs maritimes, soulignant le rôle du transport maritime dans la décarbonation et le rôle des ports comme pôles d'efficacité énergétique. La communication souligne l'avantage de relever les défis communs et de protéger les biens communs grâce à la coopération régionale avec les pays voisins au niveau du bassin maritime.

Enfin, en ce qui concerne la réduction des émissions des transports dans le cadre de l'accord de Paris, l'UE promeut largement, en mettant dûment l'accent sur la cohérence des politiques, des actions mondiales en faveur d'une mobilité durable et intelligente, conformément aux ODD. En conséquence, pour traduire les bonnes pratiques, les solutions de qualité et les normes en matière de mobilité durable et intelligente, l'UE élabore actuellement divers volets d'action en vue de son intégration dans sa coopération au développement, y compris avec les pays de son voisinage et, en particulier, l'Afrique au sens large.

2.4. La politique européenne de voisinage : élargir le marché et créer une zone de libre-échange

La politique européenne de voisinage (PEV) complète et s'appuie sur le partenariat euro-méditerranéen. La PEV vise à rapprocher les pays voisins de l'UE, en particulier ses voisins du Sud, de l'UE, en facilitant leur participation au marché intérieur de l'UE et en construisant une zone de libre-échange.

L'UE et les pays de l'UpM du voisinage du Sud de l'UE s'accordent mutuellement sur des plans d'action qui fixent des objectifs fondés sur l'appropriation conjointe, des intérêts communs et des engagements réciproques. Les plans d'action bilatéraux de la PEV soutiennent la mise en œuvre des plans nationaux et des programmes de réforme dans les domaines politique, économique, social et institutionnel.

Dans le secteur des transports, les plans d'action bilatéraux de la PEV se concentrent sur des mesures visant à améliorer la sûreté, la sécurité et l'efficacité des opérations de transport ainsi que le développement d'un réseau de transport efficace.

⁹ https://transport.ec.europa.eu/transport-themes/mobility-strategy_en

¹⁰ [Sustainable blue economy \(europa.eu\)](https://ec.europa.eu/economy_finance/strategy_en)

Les plans d'action bilatéraux soulignent également la nécessité de mettre en œuvre ces mesures au niveau régional. Les plans d'actions régionaux transport (PARTs) renforcent ce processus.

La Commission européenne fournit une assistance par le biais de ses instruments de voisinage pour soutenir la mise en œuvre des programmes de réformes internes dans les pays voisins de l'UE. L'instrument européen de voisinage et de partenariat (IEVP) initial a été remplacé par l'instrument européen de voisinage (IEV) et, plus récemment, par l'instrument de voisinage, de coopération au développement et de coopération internationale (IVCDCI). Ces instruments apportent un soutien financier à la coopération bilatérale et régionale, ainsi qu'à la coopération transfrontalière et transnationale.

La communication conjointe de l'UE du 9 février 2021 intitulée « Partenariat renouvelé avec le voisinage du Sud » et le plan d'investissement et d'économie pour les voisins du Sud qui s'y rapporte visent à renforcer la résilience, à renforcer la prospérité et à saisir la transition numérique grâce, *entre autres*, à des économies mieux connectées.

Dans ce contexte, la communication conjointe reconnaît que "les transports sont une composante essentielle des politiques et des instruments soutenant le développement du sud de la Méditerranée, comme le souligne la stratégie pour une mobilité durable et intelligente¹¹. Il indique que "nous devrions saisir l'occasion de relier les infrastructures de transport par l'interopérabilité des règles et des normes. La priorité sera donnée au développement rapide du réseau transméditerranéen de transport et aux objectifs des réformes de la politique des transports, définis conjointement dans le cadre du plan d'action régional transport (PART) et soutenus par la coopération technique en cours. La logistique, qui couvre à la fois les infrastructures régionales et les liens avec la coopération douanière, figurera dans nos initiatives d'aide au commerce. La coopération spatiale continuera de jouer un rôle de soutien, notamment par des actions conjointes pour l'adoption des services libres et ouverts Galileo et par l'extension du service européen de navigation par recouvrement géostationnaire (EGNOS) ».

Les points d'action proposés pour soutenir des économies inclusives, résilientes, durables et connectées sont i) "renforcer les efforts visant à adopter les cartes indicatives du futur réseau transeuropéen de transport (RTM-T) qui constituera la dimension extérieure du réseau transeuropéen de transport (RTE-T), tout en donnant déjà la priorité aux projets sur ce réseau, et contribuer à relier l'Afrique subsaharienne, l'Afrique du Nord et l'Europe", et ii) "soutenir la convergence réglementaire dans tous les domaines des transports, en cohérence avec le présent PART 2021-2027 au moyen de projets d'assistance technique. Ces points d'actions ont été confirmés par la Communication Conjointe sur la stratégie « Global Gateway », qui fait référence à l'extension du réseau transeuropéen de transport (RTE-T) à la Méditerranée pour promouvoir le développement durable dans la région et renforcer les connexions avec les corridors stratégiques adjacents en Afrique Subsaharienne. Le «Global Gateway» souligne également l'importance de faire progresser le cadre réglementaire en favorisant la convergence avec les normes techniques, sociales, environnementales et de concurrence européennes ou internationales.¹²

Parmi les différentes actions de coopération proposées pour promouvoir la transition (résilience au changement climatique, énergie et environnement), la communication conjointe propose la mise en

¹¹ Stratégie pour une mobilité durable et intelligente" (COM(2020) 789).

¹² [Communication conjointe "La stratégie "Global Gateway" \(JOIN\(2021\) 30\)](#)

œuvre de plans de mobilité urbaine durable dans les villes de la région, en développant des solutions de transport multimodal vert.

2.5. La feuille de route pour l'action de l'UpM (2017) : renforcement de l'intégration régionale grâce à une meilleure connectivité des infrastructures de transport

Tous les pays de l'UpM devraient tirer profit d'un espace commun d'intégration économique, approfondi par la coopération dans divers domaines d'action, en premier lieu dans le secteur de la connectivité des transports.

L'intégration régionale ne réalisera son plein potentiel qu'avec un système de transport qui fonctionne bien. Un système de transport intermodal/multimodal bien intégré est une condition préalable importante : les pays dont les secteurs des transports peuvent faire face à des flux de transport logistiquement complexes pourront tirer le meilleur parti des possibilités offertes par la mondialisation et les accords de libre-échange.

L'amélioration des infrastructures de transport régionales peut aider les économies de la région à jouer un rôle plus important dans les chaînes de valeur et l'économie régionales et mondiales. Des niveaux plus élevés de connectivité des transports peuvent également améliorer l'accès à l'emploi, à l'éducation, à la santé et à d'autres services publics, ainsi qu'à des activités touristiques, augmentant ainsi la productivité et favorisant le développement économique et social. Par exemple, avec l'extension des liaisons de transport, un plus grand nombre de personnes dans la région de l'UpM pourraient bénéficier de possibilités de développement personnel et professionnel, contribuant au développement de connaissances, ainsi qu'à la stabilité et à la paix dans la région.

La connectivité des infrastructures figure au premier rang des priorités politiques de l'UpM, qui reconnaît depuis longtemps l'effet multiplicateur de la connectivité des infrastructures sur l'intégration régionale et le développement durable. La feuille de route pour l'action 2017 de l'UpM a réaffirmé l'engagement de l'UpM en faveur de la connectivité des infrastructures transméditerranéennes.

Depuis l'adoption du premier plan d'action régional de transport (PART 2007-2013), des cadres réglementaires cohérents qui favorisent, *entre autres*, la compétitivité des services portuaires et du trafic aérien, le développement du transport routier professionnel et le transit efficace des marchandises, ainsi que la réussite des réformes ferroviaires sont considérés comme une condition préalable au succès de l'intégration des transports. Ces réformes structurelles doivent être menées avant tout au niveau national, dans le cadre du processus d'intégration au niveau régional afin d'encourager et de faciliter la circulation sans entrave des biens et des personnes dans la région méditerranéenne.

3. OBJECTIFS OPERATIONNELS DU PART

Au niveau opérationnel, le PART vise à :

- Renforcer la dimension régionale et internationale des stratégies et politiques nationales en matière de transports, *notamment* par la convergence des réglementations, des projets régionaux de transport et la participation aux forums internationaux pertinents.
- Améliorer, à travers les stratégies et politiques nationales, l'efficacité des systèmes de transport et de mobilité, notamment en établissant des cadres réglementaires qui facilitent les transports, en renforçant l'autonomie financière ou en créant des cadres de financement sectoriels durables.
- Poursuivre les efforts visant à ratifier les accords et conventions internationaux, ainsi qu'à assurer la convergence avec les accords et règlements de l'UE, pour tous les modes de transport, et assurer leur mise en œuvre.
- Inclure des objectifs de réduction des émissions dans les stratégies nationales intégrées de transport pour l'ensemble du secteur des transports et envisager des projets pilotes au niveau régional en vue d'assurer une transition progressive vers une mobilité plus durable.
- Encourager l'utilisation de véhicules moins polluants, de carburants alternatifs et de transports électriques.
- Aborder, au niveau des futures politiques et stratégies de transport et de mobilité des différents modes de transport, l'harmonisation avec les politiques et stratégies environnementales de l'U.E, la résilience des transports aux changements climatiques et aux pandémies possibles en tirant les leçons de la pandémie de COVID-19 et de ses impacts.
- Améliorer la santé et la sécurité pour tous les modes de transport, compte tenu des répercussions de cette pandémie.
- Assurer un suivi efficace du fonctionnement et du développement des systèmes de transport aux niveaux national, méditerranéen et mondial (au moyen de systèmes de collecte de données).
- Poursuivre la mise à jour des 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.
- Donner la priorité à l'introduction de règlements sur les droits des passagers et de mesures spécifiques pour les passagers à mobilité réduite dans tous les modes de transport.
- Élaborer des stratégies nationales consolidées pour les GNSS axées sur tous les modes de transport et les activités connexes.
- Promouvoir l'autonomisation des femmes dans le secteur des transports, veiller à ce que les femmes aient accès aux professions des transports et à ce qu'elles puissent participer efficacement à la planification et à la mise en œuvre des stratégies et des politiques ainsi qu'à la gestion et au fonctionnement des réseaux.
- Assurer la coordination entre les activités menées au titre des différents instruments de coopération bilatérale, sous-régionale, régionale et internationale.

4. ACTIONS PROPOSEES

4.1. Stratégies et politiques nationales de transport

Action 1 : Dimensions régionales et internationales des stratégies et politiques nationales en matière de transports, et engagement à adhérer aux principaux accords internationaux

Les pays poursuivront le renforcement et l'intégration de la coopération régionale et internationale dans les stratégies et politiques nationales de transport. Ils devront également assurer la cohérence entre les réformes et les projets nationaux et ceux ayant une dimension internationale et régionale, notamment les projets d'infrastructure régionaux localisés sur le RTM-T.

Les pays poursuivront également la ratification et de la mise en œuvre des accords et conventions internationales ainsi que le rapprochement et la convergence réglementaire, qui constituent, avec le réseau prioritaire du RTM-T, les deux piliers nécessaires pour aboutir à un système de transport intégré dans la région Euro-méditerranéenne. Ce système contribuera à l'amélioration de la connectivité des infrastructures, la facilitation des déplacements des personnes et des biens dans la région et favorisera un espace commun d'intégration économique.

Les stratégies et politiques en matière de transports devraient garantir la cohérence et la complémentarité entre les programmes de coopération bilatérale, sous-régionale, régionale et internationale.

Les pays de la région Euro-méditerranéenne renforceront la coopération et la coordination, dans tous les domaines de transport et de la logistique et notamment dans les enceintes internationales, régionales et sous-régionales pertinentes.

Action 2 : Stratégies et politiques pour des systèmes de transport durables .

La priorité doit être donnée à la réduction de l'impact environnemental des transports conformément aux Objectifs de développement durable (ODD) figurant dans la Résolution n° 70/1 des Nations Unies du 25 septembre 2015 et en harmonie avec les objectifs du Pacte vert de l'Union Européenne.

Les pays poursuivront les efforts pour plus d'efficacité des systèmes de transport, plus de résilience des infrastructures et services de transports, un déploiement accéléré des STI et des nouvelles formes de mobilité. Ils veilleront également à l'introduction de réglementations sur les droits des passagers et de mesures spécifiques pour les passagers à mobilité réduite dans tous les modes de transport, ainsi qu'au développement de stratégies en matière de navigation par satellite GNSS nationales consolidées axées sur tous les modes de transport et les activités connexes. Les stratégies et les politiques doivent inclure la promotion de l'autonomisation des femmes dans le secteur des transports.

Les stratégies et politiques en matière de transport doivent refléter la souscription aux objectifs de développement durable (ODD), notamment pour les objectifs et cibles en lien avec le secteur du transport et ce, par des actions concrètes pour les différents modes de transport. Dans ce contexte, il convient de tenir dûment compte de la sécurité (ODD 3), de la formation sectorielle (ODD 4), de l'autonomisation des femmes (ODD 5), de la rationalisation de la consommation d'énergie et de l'utilisation de véhicules moins polluants et de l'électrification (ODD 7), de la résilience des

infrastructures (ODD 9), de la mobilité urbaine durable et de la résilience des villes (ODD 11), de la protection de l'environnement, de l'utilisation de carburants alternatifs et de l'établissement de normes en matière de bruit et de pollution atmosphérique (ODD 12), ainsi que de la lutte contre le changement climatique et de la conservation durable des océans et des mers (ODD 13 et 14). Les mesures prises par les organisations internationales sur les différents modes de transport devraient servir de base pour cet engagement national et également régional. En outre, la coopération régionale au titre de l'ODD 17 devrait être encouragée. Il convient également de rechercher et de garantir une harmonisation avec les politiques et stratégies environnementales de l'UE, et en particulier avec les axes et le plan d'action du pacte vert pour l'Europe. L'engagement dans les ODD comprend la promotion de l'autonomisation des femmes dans le secteur des transports, leur accès aux professions de transport, leur participation effective dans la planification et dans la prise de décisions, ainsi qu'à la gestion et l'exploitation des réseaux.

L'amélioration de l'efficacité des systèmes de transport et de mobilité, à travers des stratégies et de politiques nationales, consiste, en particulier, à renforcer la gouvernance nationale et régionale avec des cadres réglementaires appropriés. Il faut aussi renforcer les capacités institutionnelles par des ressources humaines spécialisées au sein des administrations nationales, régionales et locales. L'amélioration de l'efficacité des systèmes de transport doit porter également sur la poursuite de réformes au niveau de la gestion et de la libéralisation des services ainsi que la promotion de la participation du secteur privé et le développement du transport multimodal notamment par les connexions des ports par les chemins de fer et le transfert du fret de la route vers le rail. Les pays prendront les mesures adéquates, y compris des mesures réglementaires et fiscales pour l'amélioration de la durabilité des systèmes de transport.

Les stratégies et politiques de transport et de mobilité doivent confirmer ou annoncer l'importance à accorder à la résilience du transport face aux changements climatiques et aux éventuelles pandémies en tirant les enseignements de la crise sanitaire mondiale COVID-19 et de ses répercussions.

4.2. Réseau transméditerranéen de transport, financement, logistique et transport multimodal

Action 3 : Réseau transméditerranéen de transport (RTM-T)

L'identification technique et la validation politique d'un Réseau Transméditerranéen de Transport contribueront à l'expansion, à la consolidation et à l'approfondissement de l'intégration régionale. Le RTM-T sera donc un outil essentiel de programmation et priorisation des investissements.

La carte indicative du RTM-T, élaborée au niveau technique, établit un réseau de transport régional global (comprehensive). La priorité sera donnée à l'identification des axes et des corridors centraux (core) - conformément à la méthodologie RTE-T¹³, ainsi qu'à l'établissement d'une liste de projets prioritaires d'intérêt régional sur ce réseau.

La multimodalité, la durabilité et la complémentarité entre les différents modes de transport constitueront des principes directeurs pour cette liste. En outre, la poursuite du développement des autoroutes de la mer renforcera également les services multimodaux intégrés et permettra de réaliser des progrès concrets dans l'interconnexion entre le RTE-T et le RTM-T.

Le processus de validation de la carte indicative du RTM-T sera accéléré et finalisé grâce à un dialogue actif avec les pays concernés. La Commission européenne proposera ensuite l'inclusion de la carte indicative du RTM-T dans le règlement (UE)

Les résultats de ce processus de validation des cartes du RTM-T seront présentés lors de la prochaine conférence ministérielle de l'UpM.

La planification stratégique et le développement d'un réseau efficace d'infrastructures de transport sont essentiels pour promouvoir le commerce, l'intégration économique et la cohésion dans la région, de même que son interconnexion et son interopérabilité avec les réseaux européens.

Le réseau transeuropéen de transport (RTE-T) montre comment la connectivité intégrée peut faciliter l'intégration régionale et le commerce.

L'élaboration au niveau technique de la carte indicative du RTM-T a suivi une logique similaire, en vue de faire du réseau à la fois l'épine dorsale et le moteur potentiel de la future convergence euro-méditerranéenne et de l'intégration dans le secteur des transports.

Par ailleurs, la convergence avec les politiques et stratégies de l'UE en matière d'environnement, qui sont notamment associées aux ambitions du Pacte Vert, sera prise en compte en vue du développement de ses principaux axes et corridors.

Le réseau contribuera à accélérer et à faciliter les transitions interconnectées en cours dans les secteurs des transports, de l'énergie et du numérique, tout en soutenant la reprise après la COVID et en renforçant la résilience des chaînes d'approvisionnement dans la région.

L'accord sur la carte indicative du RTM-T au niveau politique ouvrira la voie à l'inclusion du réseau dans les orientations de l'Union européenne pour le développement du réseau transeuropéen. Cela est essentiel pour mobiliser l'assistance technique, les projets et les financements internationaux pour la mise en œuvre à grande échelle du réseau transméditerranéen.

¹³ Document de travail des services de la Commission (SWD(2021)471 sur la méthodologie de planification du réseau transeuropéen de transport (RTE-T)

Un consensus sur le réseau central facilitera l'épreuve du climat des principaux corridors du réseau.

La finalisation de la carte indicative peut renforcer l'attractivité globale des investissements et des échanges de la région.

La carte indicative peut également ouvrir la voie à l'intégration et à la consolidation des normes techniques, sociales, environnementales et de concurrence les plus élevées dans tous les modes de transport de la région.

Action 4 : Financement

La validation politique de la carte indicative RTM-T donnera un élan et une crédibilité aux efforts de collecte de fonds pour les investissements dans des projets prioritaires sur le RTM-T. La carte indicative validée constituera une base de programmation commune pour mobiliser de manière coordonnée les instruments financiers de tous les partenaires et développer une réserve de projets situés sur le RTM-T pour la connectivité régionale, l'interopérabilité et l'intégration.

La carte indicative validée ouvrira la voie à la mobilisation potentielle de programmes de financement aux niveaux européen et mondial, en particulier ceux de l'UE, ainsi que de la Banque européenne d'investissement (BEI) et d'autres institutions financières internationales (IFI), tout en promouvant les partenariats public-privé.

Le comité des projets de transport de l'UpM-IFI continuera de donner une vue d'ensemble et d'indiquer les stratégies de financement appropriées pour la mise en œuvre des principaux projets d'infrastructures de transport régionaux, en particulier ceux qui sont situés sur et priorités par le RTM-T, labellisés par l'Union pour la Méditerranée et qui sont considérés comme susceptibles d'être financés. Les efforts de financement s'inscrivent dans le cadre de la continuité des efforts déjà entrepris et notamment la conférence de haut niveau de l'Union pour la Méditerranée sur le financement du futur réseau transméditerranéen organisée par l'Italie, à Civitavecchia (port de Rome), le 10 décembre 2014.

Les autres projets de transport pertinents identifiés dans le cadre d'initiatives stratégiques méditerranéennes, et visant à soutenir la coopération dans la région, tels que le groupe technique WestMED sur le transport maritime vert, seront examinés en vue d'une analyse plus approfondie et pour plus de synergie dans ce contexte.

Les investissements dans les infrastructures de transport devraient donner la priorité aux projets présentant le plus grand potentiel de création de valeur ajoutée dans le cadre de l'intégration sociale, environnementale, économique et régionale, et ayant une incidence directe sur l'emploi, la croissance et la résilience.

La mobilisation d'un soutien consultatif *ad hoc* et d'une assistance technique pour les pouvoirs publics et les promoteurs de projets, au titre des instruments disponibles, tels que ceux de l'UE et de la BEI, peut faciliter et accélérer les investissements dans des projets prioritaires d'infrastructures de transport et ouvrir la voie à la constitution d'une réserve crédible de projets viables et viables.

Les investissements dans les infrastructures de transport dans toute la région sont essentiels pour garantir la connectivité, le fonctionnement durable de l'économie et l'amélioration de l'intégration régionale. La priorité devrait être accordée aux projets d'infrastructure inclus dans une planification stratégique à l'échelle de la région, comme le RTM-T.

Les infrastructures doivent être à l'épreuve du climat et de l'avenir, et résilientes aux crises et aux catastrophes.

Les investissements pourraient inclure la modernisation des flottes dans tous les modes de transport afin de garantir le déploiement d'options technologiques à faibles émissions et à émissions nulles, y compris par la modernisation et des programmes de renouvellement appropriés dans tous les modes de transport, et ce, en conformité avec global and EU les objectifs de décarbonisation.

Action 5 : Développement de la logistique, coordination et mise à niveau des prestataires de services logistique

Les pays veilleront à la mise en place ou le renforcement des stratégies nationales de développement de la logistique qui prennent en compte la dimension régionale et méditerranéenne du secteur.

Les programmes de développement de la logistique se poursuivront, notamment à travers la mise en œuvre des plateformes logistiques prioritaires du réseau transméditerranéen de transport, afin de contribuer à améliorer les performances logistiques, la durabilité et la coordination au niveau régional. Dans ce cadre, il y a lieu de soutenir et de promouvoir le développement de la logistique verte, d'accorder la priorité à la rationalisation de la logistique urbaine, et d'assurer la résilience de la chaîne logistique. Pour atteindre ces objectifs, il convient de mobiliser le potentiel de numérisation du processus d'échange d'informations tout au long de la chaîne logistique, y compris l'utilisation de systèmes mondiaux de navigation par satellite (GNSS) tels que Galileo et EGNOS.

Afin d'améliorer la performance logistique et d'assurer une coordination efficace au niveau régional, les activités de formation et de renforcement des capacités devraient être maintenues et adaptées aux besoins spécifiques des pays. Les pays sont invités à poursuivre leurs efforts en matière de promotion de la logistique, de sensibilisation de l'Administration, de certification des formations selon les normes internationales et de développement des associations professionnelles du secteur.

Il convient également d'encourager et d'assurer le renforcement des capacités dans le cadre de la numérisation des chaînes d'approvisionnement et la création de prestataires de services logistiques 3PL et 4PL.

La collecte et l'échange de données, en s'appuyant sur les normes et les solutions de l'UE, ainsi que la mise en place d'un observatoire logistique régional sont des questions essentielles à examiner et à approfondir, y compris des mesures pour l'échange de données sur le transport multimodal favorisant des flux de fret plus efficaces tout au long de l'extension physique du réseau RTE-T.)

La logistique verte vise à optimiser le transport de marchandises par le recours aux véhicules et aux navires moins polluants, la mise en place de plateformes logistiques intelligentes et multimodales pour accompagner le développement d'un transport multimodal efficace et le déploiement de technologies numériques.

Des études de diagnostic ou de faisabilité peuvent s'avérer nécessaires, notamment pour les plateformes logistiques s'inscrivant dans le cadre du réseau de transport euro-méditerranéen. Des stratégies et des plans d'action devraient être élaborés ou révisés en fonction des besoins respectifs des pays. La simplification et la numérisation des procédures administratives (et en particulier des

procédures douanières) peuvent avoir un impact positif sur les processus logistiques, comme la réduction du temps des opérations de transport.

Les stratégies et les plans d'action pour la rationalisation de la logistique urbaine doivent s'inscrire dans le cadre des plans de mobilité urbaine durable dans l'objectif d'optimiser la circulation des biens dans les agglomérations et ce, conformément aux ODD, en tenant compte de ses dimensions économiques, sociales et environnementales. Le GNSS peut jouer un rôle essentiel dans ces stratégies et plans.

Des mesures spécifiques doivent être établies pour la résilience des plateformes logistiques et leur fonctionnement face aux changements climatiques et aux éventuelles pandémies en tirant les enseignements de la situation de la COVID-19 et de ses répercussions et ce pour garantir la continuité des prestations des plateformes logistiques.

La disponibilité des infrastructures énergétiques durables, au niveau des plateformes logistiques, devrait également être renforcée, pour favoriser les transports vert et durable dans la région méditerranéenne.

Action 6 : Développement du transport multimodal

Les pays veilleront à la mise en place ou le renforcement des stratégies de développement du transport multimodal dans le but d'optimiser les opérations de transport, minimiser les coûts de transport et assurer des gains en termes de durabilité et de compétitivité.

Le développement de corridors de transport multimodal dans le cadre du futur RTM-T et sa connexion avec le RTE-T devraient constituer une priorité et être soutenus au niveau, des stratégie nationales, afin de contribuer à améliorer la connectivité.

Dans le cadre du développement du transport multimodal, les pays sont encouragés à améliorer et renforcer la connectivité des ports, par la voie terrestre et notamment ferroviaire, avec l'arrière-pays. Cette connectivité doit être considérée comme un élément stratégique du développement portuaire et du transport multimodal et ce, compte tenu de ses avantages économiques et concurrentiels et pour réduire les externalités négatives sur les personnes et l'environnement. Avec la poursuite du développement des autoroutes de la mer, cette connectivité permettra d'assurer la complémentarité entre les différents modes et favorise le report modal vers les transports durables ce qui, renforcera l'intégration des services multimodaux et permettra des progrès concrets dans l'interconnexion entre les réseaux d'infrastructures et entre les deux rives de la Méditerranée.

En outre, les pays sont encouragés à concrétiser des projets d'extension des réseaux ferrés de dimension locale et régionale

L'efficacité des systèmes de transport modernes dépend fondamentalement de leur capacité à s'interfacer de manière appropriée avec des services multimodaux intégrés. Pour que la multimodalité se concrétise et soit couronnée de succès, les niveaux de qualité des différents modes de transport doivent être améliorés.

La mise en place de corridors de transport multimodal dans le cadre du futur RTM-T et sa connexion au RTE-T devraient constituer une priorité et être soutenu au niveau national, par la modernisation des infrastructures routières et ferroviaires d'importance internationale, des investissements dans les infrastructures portuaires et dans les liaisons d'infrastructures terrestres avec l'arrière-pays portuaire, ainsi que le développement des autoroutes de la mer afin de renforcer les services multimodaux intégrés et de réaliser des progrès concrets dans l'interconnexion entre les réseaux d'infrastructures et entre les deux rives de la Méditerranée.

Action 7 : Extension du réseau RTM-T

Une fois le RTM-T adopté, son extension potentielle à l'Afrique intérieure et à l'Asie sera étudiée avec les parties prenantes de la plateforme régionale de l'UpM sur la connectivité des transports et au-delà.

Les politiques et stratégies à adopter et les corridors de transport à développer à cet égard doivent représenter la première étape vers la réalisation de cette connectivité plus large.

Les résultats de l'initiative « Alliance Europe-Afrique » pour l'investissement et l'emploi durable engagée en 2019, et en particulier les travaux du groupe de travail sur le secteur des transports, avec ses trois groupes de travail (Task Forces), à savoir « Connectivité », « Sécurité routière » et « Aviation civile », devraient être mis en évidence dans ce cadre. Les résultats des discussions et les recommandations sur la « connectivité » pourraient servir de base à l'extension future du réseau RTM-T.

4.3. Transports maritimes et ports maritimes commerciaux

Action 8 : Réformes réglementaires et adhésion aux accords internationaux dans les domaines maritimes et portuaire

Les pays poursuivront leurs efforts de ratification et de mise en œuvre des accords et conventions internationales relatives au commerce maritime, à la facilitation du trafic maritime, à la sûreté et à la sécurité, à la protection de l'environnement, à la formation, au travail maritime, etc. En soulignant l'importance des réformes réglementaires au niveau national, les pays poursuivront les efforts en matière de convergence de ces réglementations avec les conventions et accords et avec les règlements de l'Union européenne.

Les pays sont invités à ratifier les instruments relatifs à l'environnement, tels que l'annexe VI de la convention MARPOL, et à transposer ces instruments dans leur législation nationale aux fins d'application et de mise en œuvre. Une attention particulière devrait être accordée aux conventions BWM, AFS et WRC.

Les pays accordent 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 domaines portuaires et maritime.

Action 9 : Amélioration de l'efficacité portuaire

Les pays poursuivront leurs efforts visant l'amélioration de l'efficacité portuaire, notamment par la consécration de la priorité à accorder à l'efficacité portuaire au niveau des stratégies nationales, des réformes réglementaires, l'adaptation des infrastructures et des équipements aux besoins spécifiques, la connexion des ports avec les autres modes de transport, notamment le transport ferroviaire, ainsi que la simplification et l'automatisation des procédures. L'amélioration de l'efficacité portuaire devra être suivie par des indicateurs se rapportant notamment à l'amélioration de la productivité des opérations de manutention et la réduction des temps de séjour.

Des mesures spécifiques doivent être mises en place pour réduire les émissions de CO₂ dans les ports, rendre les infrastructures et les services portuaires plus résilients, et renforcer l'autonomisation des femmes dans le secteur maritime, notamment en fournissant des installations adéquates, y compris des installations sanitaires.

Une attention particulière doit être accordée à l'adaptation des infrastructures et des équipements portuaires aux besoins, y compris, le cas échéant, la construction d'autres ports ou terminaux, aux zones de stockage, et aux liaisons avec l'arrière-pays, notamment les connexions ferroviaires.

Les procédures doivent être transparentes et encore plus simplifiées par :

- La clarification et facilitation de conditions d'accès au marché des services portuaires, notamment le remorquage, le pilotage, l'amarrage, la gestion des déchets et l'avitaillement, la facilitation de l'accès aux ports et aux zones logistiques, ainsi que la séparation des fonctions de régulation de celles d'exploitation et de gestion en tirant profit notamment de l'expérience de l'UE dans ces domaines.
- La mise en place d'un cadre clair en matière de transparence financière des ports

- La poursuite de la numérisation et la facilitation des formalités par la mise en place de l'échange électronique de données (EDI), la mise en œuvre des systèmes de « guichet unique » maritimes nationaux (MNSW) et le déploiement des systèmes communautaires portuaires (PCS).
- La poursuite de la simplification des contrôles douaniers et des autres procédures et formalités de déclaration et de passage aux frontières, notamment sur la base des dispositions de la convention FAL. Approximation of the EU Customs Code will also facilitate the movement of goods in the Mediterranean.
- Le renforcement de la coopération et l'échange d'information sur le trafic maritime dans la région, encouragé à travers une coordination étroite afin de garantir l'interopérabilité des systèmes d'information sur le trafic maritime des différents ports.

Dans le cadre de la mise en œuvre des ODD, les pays introduiront des objectifs de réduction des émissions au niveau des ports et poursuivront les initiatives et projets pilotes engagés ou à engager entre les ports de la région euro-méditerranéenne. Les pays veilleront à l'expérimentation des ports dans la transition vers les communautés énergétiques, considérée comme une voie vers la transformation des ports en « pôles énergétiques durables » pour l'approvisionnement maritime et intérieur en énergie durable et propre, et veilleront également à la création d'écosystèmes commerciaux innovants localement. Dans ce cadre, l'action pilote dédiée par l'Initiative WestMED pourrait être mise à profit.

Les pays veilleront à la promotion de EGNOS et GALILEO pour le développement de la navigation maritime dans tous ses aspects.

Il y a lieu de renforcer la coopération et l'échange d'informations sur le trafic maritime dans la région en encourageant la mise en place de l'Organisation des ports méditerranéens en parallèle avec l'Organisation des ports de la Baltique, ce qui peut faciliter et unifier les efforts et les efforts de travail et de formation.

Des mesures spécifiques en matière de résilience des infrastructures et des services au niveau des ports doivent être identifiées en même temps qu'un plan d'action qui doit prendre en considération à la fois les changements climatiques et les éventuelles pandémies, en tirant les enseignements de la crise de la COVID-19 et de ses impacts.

Conformément aux ODD, les pays encourageront l'autonomisation des femmes dans le secteur portuaire, leur accès aux professions et leur participation effective dans la planification et la mise en œuvre des stratégies et des politiques, ainsi que dans la gestion et l'exploitation des réseaux et des services.

Action 10 : Développement du transport maritime

Le transport maritime, en tant que principal canal d'échanges à travers la région méditerranéenne, doit rester une priorité lorsqu'il s'agit de son développement, et de son intégration dans la chaîne logistique et avec les différents modes de transport. Les pays soutiendront le développement de lignes maritimes selon le concept d'autoroutes de la mer afin de renforcer les services intégrés multimodaux et d'avancer concrètement dans l'interconnexion entre les ports méditerranéens et à terme entre le RTE-T et le RTM-T. Les efforts porteront également sur l'harmonisation des politiques environnementales, la résilience du transport maritime face aux changements climatiques et aux éventuelles pandémies, ainsi que sur la promotion de l'autonomisation des femmes dans les métiers de transport maritime, notamment en fournissant des installations adéquates, y compris des installations sanitaires.

Les pays encourageront des investissements qui permettront l'utilisation de l'énergie renouvelable dans le secteur afin de minimiser l'impact des combustibles fossiles sur le climat, la santé et la biodiversité. Dans ce cadre, les pays sont incités à renouveler leurs flottes par des programmes d'investissement au niveau national avec le recours aux institutions financières nationales et internationales et tous les instruments de financement et de soutien disponibles.

Les pays continueront à travailler ensemble dans la région Méditerranéenne pour tirer pleinement parti de la capacité existante des terminaux GNL et les optimiser davantage à l'avenir en fonction de la demande du marché.

En ce qui concerne le développement de solutions durables de transport maritime, il faut adresser la diversification des options énergétiques, y compris les différents carburants alternatifs, en tant que pertinentes et applicables au transport maritime non seulement pour les voyages internationaux mais, plus important encore, dans le transport maritime à courte distance.

Le développement du transport dans la région, et notamment entre les deux rives de la méditerranée portera sur la mise en exploitation de nouvelles lignes maritimes, l'amélioration des services des lignes actuelles pour plus d'efficacité et la poursuite de l'exploitation de nouvelles lignes selon le concept d'autoroutes de la mer. Les pays faciliteront le développement du transport maritime à courte distance avec l'UE notamment pour les services de transport de passagers et RORO, en s'inspirant et bénéficiant de l'expérience de l'UE dans ce domaine.

Le développement de lignes maritimes, conformément au concept des autoroutes de la mer, devrait être par des initiatives privées facilitées par des plans d'actions ou de protocoles d'accord. Dans ce cadre, il y a lieu de promouvoir une approche intégrée axée sur la durabilité environnementale du transport maritime y compris des ports, 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. En outre, il y a lieu d'assurer la coordination avec d'autres projets et initiatives. Les obstacles qui entravent l'efficacité et la durabilité économiques et environnementale des autoroutes de la mer, notamment le manque de communication et de sensibilisation des parties prenantes, ainsi que les problèmes de financement doivent être traités en tenant compte des réglementations applicables en la matière. Les pays sont encouragés à promouvoir la concurrence entre les secteurs public et privé, à accroître l'innovation et à réduire les coûts des services.

La coopération dans la région Méditerranéenne sera essentielle en vue de la pleine utilisation de la capacité existante des terminaux GNL en fonction de la demande du marché.

Un élément fondamental pour la durabilité énergétique dans le transport maritime est la disponibilité d'énergie propre et carburants alternatifs.

À cette fin, l'approvisionnement en GNL, en hydrogène vert ou en carburants renouvelables à faible teneur en carbone, d'origine biologique ou synthétique, devrait être encouragé de manière cohérente et compatible avec la disponibilité des matières premières et des énergies renouvelables autour du bassin méditerranéen. À cette fin, les pays sont invités à examiner la nécessité d'installations de stockage de GNL distribuées, de petite à grande échelle, capables d'assurer l'augmentation attendue de la demande de GNL comme carburant pour le transport maritime et, en même temps, de garantir la capacité d'importation et de regazéification adéquate et nécessaire. En outre, En tant que matière première pour les carburants synthétiques ou en tant que carburant pour les futures applications du transport maritime, la production d'hydrogène vert devrait être considérée comme un élément important de la promotion et de l'adoption de futurs carburants marins alternatifs. La disponibilité d'une production d'électricité renouvelable autour de la Méditerranée et, en particulier, d'autres pays partenaires méditerranéens non membres de l'UE, devrait contribuer à la construction d'un réseau de production de carburants maritimes résilient et diversifié, capable de soutenir l'adoption de la demande du transport maritime durable.

Les pays sont invités à recenser les défis à relever et à mettre en place des plans d'actions pour la résilience du transport maritime, qui devraient englober à la fois les changements climatiques et les éventuelles pandémies, en tirant les enseignements de la situation de la COVID-19 et de ses répercussions. Ce faisant, ils sont également encouragés à s'appuyer sur les priorités et les idées de projets identifiées dans ce domaine par d'autres initiatives pertinentes - y compris l'Initiative WestMED et le groupe technique « Green Shipping » actuellement actif.

Les actions visant à promouvoir l'autonomisation des femmes, leur accès aux différents métiers des gens de mer et leur participation effective à la gestion et à l'exploitation des réseaux devraient être poursuivies et renforcées.

Les pays doivent tirer pleinement parti des solutions numériques intelligentes et des systèmes de transport intelligents (STI). Les systèmes connectés et automatisés ont un énorme potentiel pour améliorer fondamentalement le fonctionnement de l'ensemble du système de transport et contribuer à la réalisation des objectifs de durabilité et de sécurité. Les actions seront axées sur le soutien à l'intégration des modes de transport dans un système multimodal opérationnel.

Action 11 : Sécurité maritime

Les pays sont invités à poursuivre leurs efforts en matière de sécurité maritime par la mise en œuvre des conventions internationales en vigueur, la mise en œuvre complète par les administrations maritimes, des obligations et responsabilités de l'État du pavillon et de l'État du port, la mise en œuvre ou l'amélioration des systèmes de surveillance et le renforcement de ces systèmes de surveillance régionaux et nationaux par l'installation d'équipements de sécurité modernes, et le développement de systèmes de communication et de coordination régionaux. Cela garantira l'interopérabilité.

À cette fin, la priorité devrait être accordée aux efforts régionaux visant à améliorer les capacités de réception, de partage et d'analyse des informations relatives à la surveillance du trafic des navires, afin de faciliter la coopération entre les autorités nationales compétentes, ainsi que la coopération sous-régionale en matière de sécurité maritime, y compris la recherche et le sauvetage (SAR) et l'assistance à un navire ayant besoin d'une assistance à la recherche d'un lieu d'opérations de refuge.

Les pays veilleront à l'élaboration de plans d'urgence et des procédures de recherche et de sauvetage et faciliter la coopération entre les différentes institutions nationales compétentes pour faire face aux catastrophes maritimes de manière moderne et avancée.

Une attention particulière doit être accordée à la mise en œuvre complète par les administrations maritimes des obligations et responsabilités de l'État du pavillon et de l'État du port, y compris la mise en place de programmes de formation appropriés pour garantir la mise en œuvre des procédures nationales en conformité avec le cadre juridique maritime international, ainsi que l'harmonisation des exigences techniques, en ce qui concerne le contrôle par l'État du port, l'élaboration et la mise en œuvre de critères et de lignes directrices d'inspection des normes du protocole d'accord (MED MoU) et du protocole d'accord de Paris.

Dans le cadre du projet SAFEMED IV financé par l'UE, l'EMSA a développé un nouveau système d'information pour le protocole d'accord méditerranéen sur le contrôle par l'État du port (Med MoU).

Ce nouveau système, THETIS-Med, est un clone du système actuel utilisé par les États membres de l'UE et les parties non membres du protocole d'accord de Paris, communément appelé THETIS, qui est déjà hébergé et géré par l'EMSA. Cependant, THETIS-Med est entièrement personnalisé pour le Med MoU. THETIS-Med soutiendra les États membres du Med MoU (Algérie, Chypre, Égypte, Israël, Jordanie, Liban, Malte, Maroc, Tunisie, Turquie) dans l'exécution de leurs obligations en matière d'inspections de contrôle par l'État du port (PSC).

Sous réserve d'une évaluation positive de l'expérience opérationnelle en matière d'échange et de partage de T-AIS dans le cadre du programme actuel, continuer, après approbation des États membres de l'UE au sein de l'organe de gouvernance officiel, à bénéficier d'une assistance technique facilitant, pendant toute la durée du projet, l'échange d'informations T-AIS entre les États du sud de la Méditerranée en utilisant le serveur régional AIS pour la Méditerranée.

Dans le cadre du projet EuroMed Transport Maritime (SAFEMED IV), l'Agence européenne pour la sécurité maritime (AESM) collabore avec les parties prenantes nationales, européennes et internationales afin d'améliorer des normes concernant la sécurité, la sûreté et la protection du milieu marin en mer Méditerranée. Un soutien continu devrait être accordé aux pays bénéficiaires, en tant qu'États du pavillon, pour transposer dans leur législation nationale et à mettre en œuvre les versions

les plus récentes des instruments internationaux. Un appui devrait également être apporté à la mise en place d'outils de suivi visant à améliorer les performances des flottes des pays bénéficiaires.

Action 12 : Sûreté maritime

Les pays veilleront à la mise en œuvre efficace des dispositions obligatoires de la convention SOLAS en matière de sûreté maritime conformément au code ISPS, et soutenir le renforcement des capacités du personnel participant à la mise en œuvre du Code ISPS. Dans ce cadre, il y a lieu de tenir compte des directives internationales, principalement celles établies dans le cadre de l'OMI en matière de prévention et de lutte contre la piraterie et les vols à main armée. Les pays veilleront au renforcement de la planification conjointe des mesures d'urgence, la gestion des risques, la prévention des conflits, la réaction aux crises et la gestion des crises, notamment entre les pays du voisinage du Sud et avec les pays de l'UE. Les pays veilleront également à la programmation d'actions de sensibilisation sur la sûreté maritime et en particulier le cyber sûreté maritime et fournir une assistance technique dans le domaine de l'audit de sûreté des ports.

Les pays continueront à donner pleinement effet aux dispositions des législations et directives européennes pertinentes en matière de sûreté maritime, régulièrement diffusées par l'Agence européenne de la sécurité maritime (EMSA) et soutenir le renforcement des capacités du personnel impliqué dans la mise en œuvre. Ils mettront en œuvre les lignes directrices régionales pour lutter contre la piraterie et les vols à main armée élaborées par l'OMI.

Les pays envisageront l'utilisation de nouvelles technologies telles que les véhicules télécommandés (Remotely Operated Vehicles - ROVs) et les drones pour améliorer l'efficacité des services de recherche et de sauvetage à distance.

À cet égard, les pays devraient continuer à assurer la pleine mise en œuvre de la législation et des lignes directrices 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 participant à la mise en œuvre, ainsi que la mise en œuvre des lignes directrices régionales pour la lutte contre la piraterie et les vols à main armée élaborées par l'OMI.

Action 13 : Protection du milieu marin

Les pays devraient mettre en œuvre efficacement la convention MARPOL et les instruments relatifs à l'environnement, y compris l'annexe VI de la convention MARPOL.

Ils devraient également, lorsqu'ils sont disponibles, utiliser les services de détection de la Terre des systèmes de surveillance par satellite en ce qui concerne la détection de la pollution suspecte causée par les navires.

Les actions à entreprendre comprennent également la promotion de la transition vers des énergies moins polluantes dans les ports, l'appui aux processus en cours au sein de l'OMI pour la création d'une zone de contrôle des émissions en Méditerranée (MedECA) et la mise en place de plans de gestion des déchets portuaires.

Les pays envisageront l'utilisation de nouvelles technologies telles que les véhicules télécommandés (Remotely Operated Vehicles - ROVs) et les drones pour améliorer les services de surveillance de la pollution.

Les pays assureront la formation de toutes les parties prenantes dans les ports et les navires impliqués dans les marchandises dangereuses, conformément aux dispositions nationales et internationales en vigueur. De plus, ils fourniront des instructions détaillées sur les interventions d'urgence et les premiers soins médicaux liés aux accidents mettant en cause des marchandises dangereuses.

Les pays veilleront à l'élévation du niveau de sensibilisation à l'environnement en renforçant le dialogue avec les associations de protection de l'environnement.

Les pays, qui n'ont pas encore ratifié l'annexe VI de la convention MARPOL sont invités à accélérer sa ratification et la mettre en œuvre d'une manière effective. En outre, les pays sont invités à intégrer les dispositions de ladite convention dans leur législation nationale. Cette démarche est aussi nécessaire pour la convention internationale sur le contrôle et la gestion des eaux de ballast et sédiments de navires (BWM) et la convention internationale sur le contrôle des systèmes antisalissure nuisibles sur les navires (AFS).

La poursuite des activités de lutte contre la pollution par les hydrocarbures devrait comporter des exercices internationaux avec des navires de récupération d'hydrocarbures et des équipements spécialisés d'intervention en cas de déversement.

Dans le cadre de la mise en œuvre de la convention MARPOL, des investissements pour la mise en place des installations de réception portuaire pour la gestion de déchets de navires avec des plans d'intervention d'urgence sont nécessaires. Les possibilités de bénéficier de soutien et d'assistances techniques, par les instruments disponibles au niveau régional et international, pour mener une étude de faisabilité technique pour la mise en place d'installations de réception portuaire conformément aux dispositions de la convention MARPOL et pour l'acquisition et l'exploitation d'équipements connexes sont à explorer.

La protection de l'environnement méditerranéen devrait être encouragée par la mise en œuvre de solutions innovantes et l'exploration des solutions au niveau des États et de la région. Les solutions à envisager sont, à titre indicatif, la mise en place des programmes d'incitation pour des transports maritimes plus respectueux de l'environnement, la taxation des pollueurs, l'élaboration et la mise en œuvre d'un plan de gestion environnementale pour les ports en adhérant au programme ESPO Eco

Port, ainsi que la certification selon la norme ISO 14001 pour la gestion de l'environnement et la norme ISO 50001 pour la gestion de l'énergie.

Les ports sont essentiels pour la connectivité internationale et l'économie de la région. Dans leur transition vers des nœuds à zéro émission, les meilleures pratiques suivies par les ports les plus durables et les plus résilients doivent devenir la nouvelle norme et permettre des formes de connectivité plus durables. Les ports devraient devenir des pôles de mobilité et de transport multimodaux, en reliant tous les modes pertinents. Cela améliorera la qualité de l'air au niveau local et contribuera ainsi à améliorer la santé des résidents voisins. Les ports intérieurs et les ports maritimes ont un grand potentiel pour devenir de nouveaux pôles d'énergie propre pour les systèmes électriques intégrés, l'hydrogène et d'autres combustibles à faible intensité de carbone, ainsi que des bancs d'essai pour la réutilisation des déchets et l'économie circulaire.

L'accélération de la phase pilote de l'action « Ports dans la transition vers les Communautés Énergétiques » devrait être prise en considération en tant que parcours pour la transformation des Ports en « centres d'énergie durable » pour l'approvisionnement d'énergie propre et durable pour le secteur maritime et intérieure, ainsi que la création des écosystèmes de business innovants locaux. Ces aspects font l'objet d'une Action Pilote de l'Initiative WestMED.

Parallèlement aux mesures d'efficacité portuaire, les ports méditerranéens doivent être rendus plus propres, en encourageant le déploiement de combustibles renouvelables et à faible intensité de carbone et en alimentant les navires stationnés avec de l'énergie renouvelable au lieu de d'énergie fossile, le développement et l'utilisation de navires neufs, plus propres et plus silencieux, la révision des services et des opérations portuaires, l'optimisation des appels portuaires et une utilisation plus large de la gestion intelligente du trafic.

En synergie avec le déploiement de combustibles marins de substitution, des efforts doivent être déployés pour parvenir à zéro pollution afin de réduire drastiquement l'empreinte environnementale la plus large du secteur. La stratégie méditerranéenne pour la prévention, la préparation et la réaction à la pollution marine par les navires (2022-2031) et son plan d'action, ainsi que la feuille de route pour une proposition de désignation globale de la mer Méditerranée en tant que zone de contrôle des émissions d'oxydes de soufre conformément à l'annexe VI de MARPOL, dans le cadre de la convention de Barcelone, indiquent la voie à suivre pour atteindre l'objectif ultime de zéro pollution de l'air et de l'eau provenant du transport maritime, dans l'intérêt du bassin maritime, des zones côtières et des ports.

Action 14 : Formation et certification des gens de mer

Les pays devraient poursuivre et étendre leurs efforts en matière de formation et de certification, y compris, entre autres, la création d'instituts de formation maritime, la poursuite de la ratification et de la mise en œuvre correcte et effective des normes STCW de l'OMI et de la convention du travail maritime (MLC) de l'OIT, le renforcement de la coopération et de la coordination avec les pays de l'UE, l'échange d'expertise et de bonnes pratiques entre les instituts maritimes, ainsi que la promotion de l'attractivité des professions du transport maritime.

Les pays poursuivront leurs efforts en matière de formation et de certification des gens de mer, par le développement continu des instituts de formation maritime, ainsi que par la création de nouveaux instituts, ce qui favoriserait le développement du secteur maritime et soutiendrait la création des opportunités d'emploi. Les possibilités de formation maritime pratique sur les navires des pays euro-méditerranéens devraient être explorées et encouragées, y compris pour les nouveaux diplômés.

Les pays prendront des mesures pour promouvoir et faciliter l'accès des femmes aux professions maritimes, ainsi que leur large participation aux formations des métiers maritimes aussi bien au niveau de la formation initiale qu'au niveau des formations continues et de recyclage.

Les efforts de ratification et de mise en œuvre et d'application effective de la convention STCW de l'OMI et la convention du travail maritime de l'OIT (MLC, 2006), y compris les dernières modifications apportées à ces deux conventions, devraient se poursuivre et, à cet *égard (c'est-à-dire la mise en œuvre et l'application)* devraient s'accompagner d'une formation, d'une sensibilisation et d'un échange de bonnes pratiques.

La coopération et l'échange d'expériences entre les instituts de formation maritime dans la région méditerranéenne devraient être poursuivis et renforcés et ce, pour renforcer les opportunités de formation des gens de mer. Il y a lieu également de veiller à l'amélioration de la coordination des initiatives régionales pour des systèmes nationaux uniformes de formation universitaire, la définition des qualifications pour le secteur maritime et le développement d'un réseau universitaire régional.

La nouvelle Alliance des clusters maritimes, dans le cadre de l'Initiative WestMED, avec son réseau d'instituts de formation maritime (dont certains sont déjà reconnus par l'OMI), représentant les excellences nationales dans ce domaine, pourrait être utile pour atteindre un tel objectif.

Des actions sont à engager pour augmenter l'attractivité du secteur maritime au moyen de campagnes nationales et régionales de promotion et de sensibilisation dans le but d'équilibrer l'offre et la demande.

4.4. Transports terrestres (transport routier, mobilité urbaine et transport ferroviaire)

Action 15 : Réformes réglementaires et adhésion aux accords internationaux dans le domaine du transport routier

Les pays poursuivront les efforts en matière d'adhésion aux principaux accords internationaux et en matière de réformes et de rapprochement réglementaire, ainsi que le développement et l'adaptation des systèmes de transport nationaux sur la base de ces accords et des meilleures pratiques européennes ce qui facilitera le transport international en général et dans la région euro-méditerranéenne en particulier.

Les accords et réformes se rapportent au transport routier, à la circulation et la sécurité routière, aux temps de conduite et de repos des conducteurs professionnels, y compris l'adoption des tachygraphes numériques, à l'homologation des véhicules et de leurs inspections techniques périodiques, à la facilitation du passage aux frontières et au transport des marchandises dangereuses et des denrées périssables.

Les accords et conventions considérés comme prioritaires en matière d'adhésion et de mise en œuvre sont : La Convention sur la circulation routière de 1968, la Convention sur la signalisation routière de 1968, l'Accord européen relatif au travail des équipages des véhicules effectuant des transports internationaux par route (AETR) de 1970, la Convention relative au contrat de transport international de marchandises par route (CMR) de 1956, le Protocole à la convention sur le contrat de transport international de marchandises par route de 1978, la Convention douanière relative au transport international de marchandises sous couvert de carnets TIR (Convention TIR) de 1975, la Convention internationale sur l'harmonisation des contrôles des marchandises aux frontières (convention d'harmonisation) de 1982, l'Accord relatif au transport international de marchandises dangereuses par route (ADR) de 1957, le Protocole d'amendement de l'article 1(a), l'article 14 (1) et l'article 14 (3) de l'ADR de 1993, l'Accord relatif aux transports internationaux de denrées périssables et aux engins spéciaux à utiliser pour ces transports (ATP) de 1970, l'Accord 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 de 1958, l'Accord concernant l'adoption de conditions uniformes applicables au contrôle technique périodique des véhicules à roues et la reconnaissance réciproque des contrôles de 1997, la convention relative au contrat de transport international de marchandises par route (CMR) de 1956, son protocole de 1978 et son protocole additionnel de 2011 concernant la lettre de voiture électronique (e-CMR) ainsi que le passage à l'utilisation du carnet électronique e-TIR.

Il est recommandé de mettre en place des structures administratives pluridisciplinaires nationales appropriées pour jouer un rôle de premier plan de coordination dans la préparation et la promotion de l'adhésion et de la mise en œuvre de ces accords et les réformes nationales nécessaires, en assurant un plus grand engagement et une plus grande appropriation des actions respectives.

Il est également recommandé de solliciter le Conseil économique et social des Nations unies (ECOSOC) à assurer la traduction officielle en arabe de l'accord ADR et de ses mises à jour périodiques, en tenant compte du cycle d'amendement (2 ans).

La participation d'experts de pays partenaires aux travaux de la CEE-ONU devrait se poursuivre et continuer d'être encouragée et facilitée. Une telle participation offre de multiples avantages aux experts notamment en termes de renforcement de capacités, d'amélioration des connaissances sur

les exigences et avantages liés à l'adhésion et la mise en œuvre des accords des Nations-Unies, d'intégration du réseau européen et international d'experts et de participation au processus de négociations.

Action 16 : Facilitation du transport international routier

Les pays poursuivront leurs efforts de réforme ou de mise en place de systèmes de transport terrestre efficace qui favorise et facilite le transport transfrontalier et le transport international. Ces efforts s'articulent autour de la réforme de la réglementation et le rapprochement de la législation sur les transports, l'adoption des règles et normes de transport harmonisées en s'inspirant des meilleures pratiques européennes et internationales, le professionnalisme et les capacités techniques des opérateurs et des conducteurs, ainsi qu'un meilleur état technique du parc de véhicules.

Les efforts porteront également sur le déploiement des systèmes de transport intelligents (STI) et d'un système de collecte de données et de suivi de gestion et du fonctionnement des systèmes de transports.

Des mesures spécifiques relatives à la réduction des émissions des véhicules, à la résilience des infrastructures et des services de transport routier et des mesures pour la promotion de l'autonomisation des femmes dans le secteur du transport routier doivent également être arrêtées et mises en œuvre, notamment en fournissant des installations adéquates, y compris des installations sanitaires.

En outre, le renforcement des capacités institutionnelles en matière de gouvernance et la mise à la disposition des administrations de ressources humaines qualifiées sont indispensables pour garantir la mise en place de systèmes efficaces de transport.

La facilitation du transport transfrontalier repose principalement sur l'adhésion et la mise en vigueur des accords et conventions internationales, le rapprochement réglementaire et les 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, tel que modifié par le règlement (UE) 2020/1055 du Parlement européen et du Conseil du 15 juillet 2020, 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.

L'utilisation de véhicules moins polluants, de carburants de alternatifs et l'électrification doit être encouragée. La promotion de la mobilité électrique, en particulier en milieu urbain, avec des infrastructures de recharge doit faire partie de cette approche. Il y a lieu également d'élaborer des normes en matière de bruit et de pollution atmosphérique et de se préparer à l'emploi des nouvelles formes de mobilité émergentes et en particulier l'introduction de véhicules automatisés pour la mobilité urbaine.

Les efforts de déploiement de systèmes de transport intelligents (STI) harmonisés et interopérables, se feront sur la base des acquis réalisés dans le cadre du PART 2014-2020, 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.

Les pays doivent tirer pleinement parti des solutions numériques intelligentes et des systèmes de transport intelligents (STI). Les systèmes connectés et automatisés ont un énorme potentiel pour améliorer fondamentalement le fonctionnement de l'ensemble du système de transport et contribuer à la réalisation des objectifs de durabilité et de sécurité. Les actions devraient se concentrer sur le soutien à l'intégration des modes de transport dans un système multimodal opérationnel.

Les pays examineront la révision de l'imposition de redevances de transit aux opérateurs de transport routier, par une suppression ou une réduction substantielle, afin de faciliter le transport transfrontalier et le transport international de marchandises dans la région.

Un soutien particulier au partage des expériences et des meilleures pratiques de manière coordonnée entre les pays du voisinage du Sud de l'UE, est à envisager avec l'engagement de tous les partenaires potentiels, tels que la CEE-ONU, l'ESCWA, UNECA, 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'agrément. Le soutien et l'accompagnement porteront sur les actions prioritaires et les projets pilotes aux niveaux national et régional, s'inscrivant dans le cadre du développement durable, de la transition énergétique et l'utilisation des énergies propres.

La résilience des transports terrestres doit être prise en considération à l'avenir, englobant à la fois les changements climatiques et les éventuelles pandémies, en tirant les enseignements de la situation de la COVID-19 et de ses répercussions. En effet, les répercussions de cette pandémie doivent être prises en considération dans l'organisation des systèmes de transport terrestre et dans les investissements futurs d'infrastructures et d'espaces d'accueil pour garantir la santé et la sécurité des personnes.

La promotion de l'autonomisation des femmes dans le secteur du transport routier et leur accès aux professions du transport routier doivent être encouragés, ainsi que la promotion de leur participation effective dans la planification et la mise en œuvre des stratégies et des politiques, ainsi que la gestion et l'exploitation des réseaux.

Action 17 : Sécurité routière

La sécurité routière doit être une priorité pour les gouvernements des États. Les pays mettront en œuvre ou réviseront la gestion institutionnelle de la sécurité routière sur la base des meilleures pratiques et lignes directrices recommandées sur le plan international. Dans ce cadre, les pays poursuivront la mise en place de structures chefs de file chargées de la sécurité routière et l'élaboration ou la révision des stratégies nationales en la matière.

Les pays veilleront également à la poursuite de la mise en œuvre des dispositions des conventions internationales relatives à la circulation routière, de la révision de la réglementation de la circulation routière, de la mise en place des systèmes de collecte de données fiables, harmonisés et comparables en matière de sécurité routière. L'adhésion et la mise en œuvre des accords et conventions en matière de sécurité, la poursuite de la révision des règles de circulation routière, la poursuite de la mise en place de systèmes fiables de données, l'adoption de mesures relatives à la sécurité des véhicules, à la sécurité des routes et les soins post-accidents doivent constituer des composantes du plan d'action en matière de sécurité routière.

Il est recommandé d'harmoniser ces stratégies avec la déclaration de Stockholm de la 3ème Conférence ministérielle mondiale sur la sécurité routière (en 2020), en s'inscrivant dans les objectifs internationaux de 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 dans ceux du Plan mondial pour la Décennie d'action pour la sécurité routière 2021-2030. Ceci inclut l'adoption de l'approche de système sûr.

La poursuite de la mise en place de structures chefs de file chargées de la sécurité routière et l'élaboration ou la révision des stratégies nationales, la définition d'objectifs nationaux et régionaux pour tous les pays constituera une priorité. Les 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. La mise en place des structures chefs de file en matière de sécurité doit se baser sur un mandat clair et fixé par un texte réglementaire pour lui conférer les missions de leadership à assurer notamment des prérogatives et une mission horizontale de coordination et les fonctions de gestion institutionnelle. Ces fonctions sont, en plus de la coordination, la législation, le financement, la promotion, le suivi et l'évaluation et les recherches et développement et le transfert de connaissances.

Les efforts de révision de la réglementation devraient se poursuivre et se rapporter notamment à la signalisation routière, aux règles de la circulation routière (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), 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. L'application des règles de la circulation routière devrait être renforcée, associée au renforcement des capacités de tous ceux qui y sont engagés.

Les pays doivent 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 entretien. En outre, ils veilleront à poursuivre l'intégration des 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 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 doivent se poursuivre. Dans ce cadre, Les pays 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.

Il est recommandé d'envisager le développement, dans le cadre de partenariat avec l'UE, d'activités de soutien et d'accompagnement en matière de sécurité routière dans la région, ou même le développement d'un projet d'assistance technique dédié à la sécurité routière.

Les pays partenaires africains devraient veiller à ce que les mesures prises soient conformes aux recommandations du groupe de travail sur la sécurité routière de la Task force « Afrique-UE » sur les transports, adoptées en 2020.

Action 18 : Mobilité urbaine

Les pays poursuivront la mise en œuvre de politiques nationales de mobilité urbaine et de plans de mobilité urbaine durable pour leurs villes les plus importantes dans le cadre d'une approche globale et intégrée. Dans ce cadre et pour relever tous les défis communs de la mobilité urbaine au niveau de chaque agglomération, les pays du voisinage du Sud peuvent s'inspirer des lignes directrices de l'Union Européenne relatives au développement et implémentation des plans de mobilité urbaine durable, publiées pour encourager l'adoption généralisée des plans de mobilité urbaine durables (PMUD) en tant que pierre angulaire des politiques de mobilité urbaine.

Les politiques publiques doivent s'articuler autour de la gouvernance, le renforcement des capacités, le financement, la promotion du transport collectif, notamment les véhicules électriques, et des modes de transport actifs et doux ainsi que l'amélioration de la sécurité routière et de l'accessibilité, principalement pour les usagers vulnérables et à mobilité réduite. Elles doivent se baser sur la coordination avec l'aménagement du territoire, la complémentarité entre les moyens de transport, l'intégration des services et l'utilisation des STI.

Dans ce cadre, des 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 en tant que service- MaaS) pour une mobilité urbaine intelligente et durable.

Les plans de mobilité urbaine durable (PMUD) doivent prendre en considération les aspects de la résilience des infrastructures, des espaces d'accueil et des systèmes de transport face aux changements climatiques et aux éventuelles pandémies, en tirant les enseignements des répercussions de la pandémie « COVID 19 ».

En outre, l'amélioration de la collecte de données en appliquant les meilleures pratiques sur le plan international est un élément fondamental dans le suivi de la mise en œuvre des PMUD.

La rationalisation de la logistique urbaine doit constituer une composante des PMUD et ce, dans une optique de développement durable compte tenu de ses enjeux économiques, sociaux et environnementaux.

Les pays veilleront à assurer la coordination entre les plans de transport et les plans d'aménagement du territoire et inclure cette coordination dans la politique de mobilité urbaine, 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.

La complémentarité entre les différents modes de transport doit être assurée. 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.

La mise en œuvre efficace des plans de mobilité urbaine durable est subordonnée à la mise en place de 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.

L'axe relatif au déploiement de systèmes de transport intelligent doit être favorisé dans les PMUD. La mobilité urbaine peut être considérablement améliorée grâce à des applications de navigation GNSS (Galileo), à la mobilité en tant que service, aux plateformes de stationnement, ainsi qu'à l'utilisation de caméras et au contrôle par les forces de l'ordre.

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 devrait être promu ce qui garantit une évolution décisive dans les émissions de gaz à effet de serre et la pollution sonore. Cette orientation stratégique nécessitera la programmation et 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.

Les aspects relatifs à la rationalisation de la logistique urbaine sont indiqués au niveau de l'action n°5 ci-dessus.

Les pays doivent poursuivre leurs 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.

Il est également recommandé d'assurer un suivi efficace de la mise en œuvre des plans de mobilité urbaine durable et d'introduire au fur et à mesure les adaptations et améliorations. Chaque plan doit

évoluer pour s'adapter à l'évolution des besoins de la ville, garantir le suivi des mesures et ajuster les actions au besoin.

Des efforts visant à réunir les pouvoirs publics concernés devront se poursuivre dans l'objectif 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. En outre, il est recommandé d'associer les villes et les pouvoirs publics locaux dans la mise en œuvre de la présente action du PART relative au transport urbain afin d'obtenir un plus grand engagement des parties concernées directement par les plans de mobilité urbaine durable.

Des activités d'assistance technique liées au transport urbain dans la région, fournies par les instruments de l'UE et d'autres partenaires dans la mise en œuvre des ODD, doivent être encouragés. Cela contribuerait à la réussite des démarches engagées par les pays et à l'obtention de résultats et de changements durables et efficaces dans les villes, en particulier dans les pays du voisinage du Sud de l'UE.

Action 19 : Réformes structurelles et réglementaires, adhésion aux organisations internationales et aux accords dans le domaine du transport ferroviaire

Les pays poursuivront leurs efforts pour mettre en œuvre efficacement de réformes réglementaires, ratifier des accords et conventions internationales, notamment à travers l'adhésion à l'OTIF pour les pays qui ne sont pas encore membres de cette organisation et la ratification de la convention COTIF, ainsi que la convergence avec les accords et règlements européens.

Les pays poursuivront les réformes structurelles du secteur ferroviaire. En fonction des besoins des pays, ces réformes devront être basées sur des programmes d'investissements volontaristes ambitieux et porteront 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, l'engagement d'actions favorisant le transfert du fret vers le rail et la promotion des bonnes pratiques dans ce domaine. La priorité doit également être accordée au renforcement de la fonction de régulation, la séparation des fonctions de gestion des infrastructures et de l'exploitation, l'intermodalité, et l'accès au marché des services des transports ferroviaires.

Il est recommandé de favoriser l'échange d'expériences, en particulier entre l'UE et les pays du voisinage méridional, ainsi que la coopération Nord-Sud et Sud-Sud.

Les réformes structurelles doivent, en particulier, comprendre la restructuration des opérateurs pour améliorer leurs compétitivités et leurs résultats financières, et ce, notamment moyennant un cadre contractuel définissant clairement leur relation avec l'Etat et leurs obligations réciproques, notamment en ce qui concerne les exigences imposées par l'Etat, pour des obligations de service public par exemple et en contrepartie l'engagement de l'Etat en matière de soutien et de compensation en vertu de ces obligations. Les restructurations doivent également comprendre des programmes d'investissement pour le renouvellement des infrastructures et la modernisation du réseau existant, ainsi que pour la rénovation et l'acquisition de matériel roulant. Des efforts devraient

être consentis aux niveaux national et régional ainsi que le recours aux instruments financiers dans la région et sur le plan international pour réussir ces réformes et restructurations.

La coopération avec l'OTIF devrait être renforcée. L'adhésion à cette organisation associée à l'adhésion aux accords internationaux et à la convergence avec les règlements européens peut contribuer à l'adoption des standards internationaux et à l'établissement de régimes juridiques uniformes pour le transport ferroviaire de voyageurs et de marchandises dans le trafic international (y compris le transport de marchandises dangereuses), l'utilisation d'infrastructures et de wagons dans le trafic international, ainsi que l'interopérabilité et l'harmonisation technique dans le secteur ferroviaire. La coopération concerne en particulier la convention COTIF, les contrats de transport, le transport de marchandises dangereuses et l'interopérabilité. En outre, l'échange d'expérience entre l'UE et les pays du voisinage du Sud, ainsi que la coopération Nord-Sud et Sud-Sud, devraient être encouragés.

Action 20 : Développement des transports transfrontaliers, de la sécurité ferroviaire et de l'interopérabilité

Les pays poursuivront leurs efforts pour aboutir à l'interopérabilité et la promotion du transport transfrontalier par la définition d'un niveau optimal d'harmonisation technique, de réhabilitation du réseau, du renouvellement et remplacement des équipements, de la mise à niveau de la signalisation, ainsi que l'électrification, afin de développer des services de transport ferroviaire au sein d'un corridor du RTM-T, et en particulier le corridor Est-Ouest.

Les priorités porteront sur la réhabilitation des réseaux, la rénovation du matériel et la maintenance, l'électrification, la signalisation, la mise en œuvre des spécifications techniques d'interopérabilité¹⁴ et notamment le passage au système ERTMS. Les pays veilleront également à assurer la résilience des systèmes de transport ferroviaire, le développement des Systèmes de Transport Intelligents (STI), la promotion de l'autonomisation des femmes dans le secteur ferroviaire, notamment en fournissant des installations adéquates, y compris des installations sanitaires, l'amélioration de l'efficacité énergétique, le recours aux énergies moins polluantes et le développement de systèmes de gestion de la qualité pour le transport de voyageurs.

Les pays poursuivront les efforts pour l'amélioration de la sûreté et sécurité ferroviaire, notamment 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 et d'une façon générale l'adoption des normes et règlements internationaux. Une attention particulière devrait être accordée à la sécurité des passages à niveau.

La résilience des systèmes de transport ferroviaire portera sur l'identification et la mise en place de plans d'action pour la résilience qui devraient 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. Dans ce cadre, il est recommandé de favoriser l'échange d'expériences. L'expérience de l'EER via sa plateforme Covid-19 pourrait être mise à profit.

Le développement du déploiement des STI portera sur la promotion des services de transport et leur intégration, la gestion et la sécurité du trafic, ainsi que l'amélioration de l'efficacité énergétique.

¹⁴ Les exigences d'interopérabilité sont définies dans le cadre de la législation de l'UE sous la forme de spécifications techniques d'interopérabilité (STI) et dans le cadre juridique de la COTIF sous la forme de prescriptions techniques uniformes (PTU). Il existe une équivalence entre les PTU et les STI.

Les pays veilleront à la promotion de l'autonomisation des femmes dans le secteur ferroviaire, leurs accès aux professions et leur participation effective dans la planification et la mise en œuvre des stratégies et politiques ainsi que dans la gestion et l'exploitation des réseaux.

Pour la mise en place d'un organe autonome chargé des enquêtes, les pays veilleront à la mise en place d'un cadre légal définissant les procédures opérationnelles de cet organe, le développement d'une base de données des accidents et l'organisation des formations nécessaires pour le bon fonctionnement de l'organe, notamment sur l'analyse des accidents ferroviaires et la manière de mener à bien des enquêtes sur les accidents ferroviaires.

Les pays poursuivront les actions de renforcement des capacités et de formation, au niveau national ou international par le biais des instruments de coopération disponibles au niveau régional et international. Ces actions tiendront compte des besoins des pays et devraient porter en priorité sur la mise en place de SGS, la mise en place des autorités nationales de sécurité (ANS) et d'organes indépendants chargés des enquêtes sur les accidents, la promotion du transport ferroviaire international, le renforcement de l'adoption des STI, l'efficacité énergétique dans le secteur ferroviaire et le recours aux énergies moins polluants.

En particulier, la formation devrait approfondir les connaissances du système européen de contrôle des trains (ETCS) et du système de radiocommunication ferroviaire GSM-R, qui devrait être suivi par le futur système de communication mobile ferroviaire (FRMCS) à partir de 2030, y compris le cadre réglementaire et les composants techniques des deux systèmes.

4.5. L'aviation civile

Action 21 : Réformes et promotion de l'EACEM

Parallèlement aux obligations des pays en matière de ratification et de mise en œuvre des conventions internationales relatifs à l'aviation civile (OACI), les pays poursuivront également des réformes pour assurer la convergence réglementaire entre leur législation et l'acquis de l'UE, en particulier en ce qui concerne les aspects relatifs à l'ouverture du marché, à la sûreté, à la sécurité, à l'environnement et à la gestion du trafic aérien, afin de parvenir à un niveau de rapprochement qui faciliterait la conclusion de nouveaux accords euro-méditerranéens dans le domaine de l'aviation et favoriserait la promotion de l'Espace Aérien Commun Euro-Méditerranéen (EACEM). Les pays poursuivront également la mise en place d'une réglementation relative au droit des consommateurs et des mesures spécifiques pour les passagers à mobilité réduite.

Les pays exploreront les moyens de relance du transport aérien post-COVID et chercheront à stimuler le trafic aérien de passagers en impliquant davantage les opérateurs potentiels, les alliances internationales de compagnies aériennes, les transporteurs à bas coût, etc.

En matière de durabilité du transport aérien, les pays, en particulier ceux du voisinage sud de l'UE, sont invités à arrêter et mettre en œuvre des mesures relatifs à la résilience du secteur de l'aviation civile, tout en garantissant des conditions de concurrence équitables, essentielles au développement d'un transport aérien durable.

En outre, une attention particulière doit être accordée à la poursuite du déploiement des STI dans les différents services relatifs à l'aviation civile ainsi que la promotion de l'autonomisation des femmes dans le secteur de l'aviation civile.

Les pays sont invités à assurer la résilience du secteur de l'aviation civile face aux changements climatiques et les éventuelles pandémies et ce, aussi bien au niveau des aéroports et du transport aérien, en tirant les enseignements des répercussions de la pandémie « COVID 19 » et en s'inspirant des bonnes pratiques à l'instar des activités de la Cellule Européenne de coordination des crises de l'Aviation (EACCC)

En conformité avec les objectifs de développement durable (ODD), les pays veilleront à la promotion de l'autonomisation des femmes dans le secteur de l'aviation civile, leurs accès aux professions et leur participation effective dans la planification et la mise en œuvre des stratégies et politiques, ainsi que dans la gestion et l'exploitation des différents services aériens. Les pays souligneront la nécessité de mettre en place des installations adéquates, y compris des installations sanitaires, pour attirer davantage de femmes dans la profession.

Il est recommandé de partager les meilleures pratiques en termes de libéralisation du marché aérien en organisant des événements virtuels (conférences, séminaires, etc.) pour discuter des avantages et des inconvénients du processus de libéralisation. La mise en place d'un groupe de travail virtuel 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, est recommandée.

Action 22 : Sécurité, sûreté et protection de l'environnement

Les pays poursuivront leurs efforts en matière de sécurité, sûreté et protection de l'environnement en accordant une priorité à la mise en œuvre et au respect des normes internationales (OACI) et à la poursuite de l'harmonisation de la législation nationale en matière de sécurité et de sûreté avec les règlements de l'UE, et engageant des actions concrètes en matière de protection de l'environnement. Les autorités chargées de la supervision de la sécurité et sûreté aérienne doivent être dotés des ressources humaines et financières nécessaires pour assurer leurs missions en conformité avec les exigences internationales.

Dans le domaine de la sécurité aérienne, il s'agit de se conformer aux normes et recommandations SARPs de l'OACI, du renforcement des capacités de supervision de la sécurité aérienne et de la mise en œuvre des plans nationaux de gestion de la sécurité, ainsi que de le rapprochement des dispositions réglementaires de sécurité avec les acquis de l'UE. Dans ce cadre, il y a lieu de poursuivre et renforcer la coopération avec l'EASA et de participer au programme d'inspection « Ramp Inspection Programme » et devenir membre de ce programme, ainsi que l'amélioration des bases de données sur la sécurité des aéronefs grâce à l'utilisation du système de notification des accidents et incidents du Centre européen de coordination (ECCAIRS). Il y a lieu également de prendre des dispositions pour renforcer la sécurité du fret et du courrier aérien, y compris l'application des dispositions internationales en la matière. Dans la mesure du possible, le soutien de l'EASA sur la mise en œuvre du programme national de sécurité et la gestion des questions sur le protocole USOAP devrait être encouragé.

En matière de sûreté, la priorité devrait également être accordée à le rapprochement des dispositions réglementaires et des mécanismes de surveillance en matière de sûreté sur l'acquis de l'UE, à la poursuite du renforcement des procédures de sûreté, 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, et veiller à ce que la chaîne d'approvisionnement sûre du fret aérien à destination de l'UE soit maintenue en respectant les exigences de l'ACC3 de l'UE.

En matière de protection de l'environnement, les pays sont incités à engager des activités de mise en place d'une réglementation relative à la surveillance des émissions et du niveau sonore dans les aéroports et préparer des plans environnementaux sur la base de l'initiative du plan d'action de l'OACI et les meilleures pratiques européennes. La coopération régionale en matière de protection de l'environnement est à renforcer notamment en ce qui concerne la mise en œuvre du système de compensation et de réduction de carbone pour l'aviation civile internationale (CORSIA) Dans ce cadre, la coopération avec le groupe de travail CEAC/CE sur l'aviation et l'environnement et le Centre d'excellence pour la durabilité de l'aviation d'EUROCONTROL est recommandée afin de répondre efficacement aux défis de la durabilité de l'aviation.

Il est recommandé de s'engager à garantir le respect de la législation de l'UE et des plans nationaux en ce qui concerne la mise en œuvre du règlement sur la protection de l'environnement des aéroports nationaux, en coordination avec les sociétés de gestion des aéroports et les institutions nationales.

Il est également recommandé de s'engager pleinement par la participation au Comité pour la protection environnementale de l'aviation au niveau du Conseil de l'OACI - CAEP - pour mettre en œuvre concrètement les SARPs de l'OACI sur CORSIA et l'exécution du mécanisme mondial, en participant activement à tous les processus consacrés à la simplification des procédures nécessaires et en engageant un dialogue constructif avec l'OACI, les autorités de l'aviation des États membres et les parties prenantes.

Les aéroports sont essentiels à la connectivité internationale de la région et à son économie. Dans leur transition vers des nœuds à émissions nulles, les meilleures pratiques suivies par les aéroports les plus durables doivent devenir la nouvelle norme et permettre des formes de connectivité plus durables. Les aéroports devraient devenir des pôles de mobilité multimodale et de transport, reliant tous les modes pertinents. Cela améliorera la qualité de l'air à l'échelle locale, ce qui contribuera à améliorer la santé des résidents voisins.

Il est recommandé un plein engagement dans l'approche de la politique « Green Airports », en favorisant et en surveillant les aéroports nationaux pour assurer une exécution ponctuelle des actions principales nécessaires à réduire l'impact environnementale des infrastructures et toutes les activités de transport. Dans cette optique, toutes les actions sous la surveillance des Administrations Nationales de l'Aviation concernant la certification environnementale nationale conforme aux exigences internationales comme celles émises dans le cadre de l'ACI Europe devraient être prises en compte. Ces initiatives représentent un résultat important nécessitant d'une amélioration continue afin d'obtenir une réduction constante de l'impact des activités de transport aérien sur les plafonds d'émissions locales de qualité de l'air et de bruit.

À cette fin, il est aussi recommandé de poursuivre des initiatives sur les SAF (carburant durable pour l'aviation) visent à faciliter le dialogue entre les administrations, les parties prenantes, l'industrie productrice des SAF au niveau nationale et internationale, les centres de recherche nationaux et les institutions universitaires.

Les pays doivent prendre des mesures pour rendre les aéroports méditerranéens plus propres, en encourageant le déploiement de carburants renouvelables et à faibles émissions de carbone et en alimentant les avions stationnés avec de l'énergie renouvelable au lieu de l'énergie fossile, ainsi que le développement et l'utilisation d'avions neufs, plus propres et plus silencieux, en révisant les redevances aéroportuaires et en écologisant les mouvements au sol dans les aéroports (en collaboration avec l'AESA). Les pays sont invités à prendre les mesures nécessaires pour respecter les exigences de l'OACI, aligner la législation sur celle de l'UE, participer aux différentes initiatives et groupes de travail dédiés à la protection de l'environnement et ce, aux niveaux de l'OACI et au niveau Européen.

Action 23 : Gestion du trafic aérien

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 sur les améliorations de la gestion de l'espace aérien (grâce à la collaboration avec le gestionnaire de réseau de l'UE), devraient être poursuivies.

Les pays du voisinage du Sud poursuivront la convergence vers le rapprochement avec les règlements du ciel unique européen et la conformité des Prestataires de Services de Navigation Aérienne (ANSP) avec ladite réglementation en matière de gestion du trafic aérien, notamment dans le cadre de la certification des ANSP ». À cette fin, il est recommandé de poursuivre et de renforcer la coopération avec le gestionnaire de réseau et les initiatives sous-régionales (à l'instar de BLUE MED FAB).

Les plans nationaux des pays du voisinage du Sud devraient être harmonisés avec le système européen de gestion du trafic aérien qui s'est implémenté dans le contexte du Ciel Unique Européen (CUE). Il y aurait lieu également d'améliorer la capacité du réseau aérien méditerranéen par une mise en place harmonisée des plans PBN nationaux sous l'égide du plan régional de la navigation aérienne et les coopérations multinationales en la matière.

Dans ce contexte, un accord de coopération en matière de navigation aérienne entre les pays et EUROCONTROL est à prendre en considération.

La participation des pays du voisinage du Sud au projet SESAR, ainsi qu'aux initiatives sous-régionales dans le domaine de la gestion du trafic aérien, y compris les initiatives d'optimisation de l'espace aérien fondées sur les frontières régionales et non sur des frontières nationales telles que l'AEFMP, devrait être poursuivie et encouragée. *La participation au projet SESAR et le déploiement des projets communs et la mise en œuvre harmonisée sur les plans PBN peuvent être facilités en exploitant davantage la coordination dans le cadre des FAB.*

Les pays du voisinage du Sud sont invités à doter les autorités concernées par la gestion du trafic aérien par les ressources humaines et financières nécessaires pour avancer, à un rythme acceptable, dans les activités d'harmonisation des normes et règlements dans le domaine de l'aviation civile.

D'un autre côté, les modifications législatives du ciel unique européen devrait faire l'objet d'une vulgarisation large auprès des autorités des pays du voisinage du Sud

Les pays poursuivront la mise en place des mécanismes spécifiques pour assurer la supervision de la sécurité des fournisseurs de services de navigation aérienne. Dans ce cadre, un renforcement des capacités des autorités nationales compétentes pourrait être envisagé et ce, moyennant une coopération avec les ANS de l'UE afin d'assurer la conformité de leurs prestataires de services de navigation aérienne (ANSP) respectifs avec les performances et autres règles équivalentes aux règlements du ciel unique européen en matière de gestion du trafic aérien. La coopération bilatérale et multilatérale visant à améliorer l'échange d'expertise et améliorer les interfaces entre les réseaux ATM nationaux et européen devrait être renforcée ».

Un soutien pour l'élaboration d'une législation et d'une documentation pertinentes adaptées aux besoins du personnel (manuel de l'autorité nationale de la sécurité), pour aider les fournisseurs de services de navigation aérienne à se préparer à la certification est recommandé. Il est également recommandé de participer, le cas échéant, au projet SESAR de l'UE (à condition que les accords CATA et Horizon Europe soient en place), à la fois dans la phase de développement gérée par l'entreprise

commune SESAR 3 et lors du déploiement des projets communs conformément aux règlements d'exécution correspondants.

Il est fortement recommandé que les plans nationaux des pays du voisinage sud soient rapidement alignés sur les efforts actuellement entrepris aux niveaux réglementaire et technologique pour faciliter l'intégration des nouveaux utilisateurs (par exemple, les véhicules sans pilote, les vols supersoniques etc.) dans leur gestion de l'espace aérien.

En outre, les pays du voisinage sud sont encouragés à renforcer leur coopération avec le gestionnaire de réseau de l'UE, nommé par la Commission européenne, afin de garantir une interface plus efficace et plus transparente avec le réseau européen de gestion du trafic aérien, dans l'intérêt de toutes les parties prenantes opérationnelles et des citoyens. Dans ce cadre, il est important, de participer et de devenir membre des programmes de gestionnaire de réseau afin de renforcer une approche centrée sur le réseau régional dans la gestion des flux de trafic, en améliorant la prévisibilité, la minimisation de la congestion et les performances environnementales.

Action 24 : Système mondial de navigation par satellite — GNSS

Les activités réalisées dans le cadre du PART précédant devront se poursuivre et être renforcées par le développement d'une stratégie nationale consolidée en matière de GNSS axée sur l'industrie des transports et ses activités connexes. Outre l'utilisation des services ouverts Galileo existants, les stratégies nationales peuvent envisager de bénéficier du déploiement progressif des services EGNOS de l'UE et, pour le service EGNOS Safety-of-Life, la signature des accords nécessaires.

Dans ce contexte, le renforcement des capacités de l'UE devrait permettre l'adoption nationale et régionale des services du système mondial de navigation par satellite (GNSS) en soutenant la prise de décision nationale et le développement d'applications et de procédures aéroportuaires adaptées localement. Une attention particulière devrait également être accordée aux besoins des pays en EGNOS RIMS, à la poursuite de l'installation de ces stations et ce, pour étendre l'application et l'utilisation de ces services.

Le développement d'une stratégie nationale consolidée en matière de GNSS axée sur tous les modes de transport et ses activités connexes et l'introduction des services mondiaux de navigation par satellite (EGNOS et Galileo) dans la région méditerranéenne est un instrument clé pour le développement d'un réseau de transport efficace, sûr et sûr dans la région.

Il est recommandé de 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 nationale d'experts chargés de l'introduction d'EGNOS dans différents secteurs et, dans le cas des pays hébergeant des stations EGNOS RIMS, les autorités en charge des infrastructures pertinentes du pays.

4.6. Mise en œuvre et évaluation du PART

Action 25 : Contrôle du fonctionnement des systèmes de transport

Les pays veilleront au suivi efficace du fonctionnement des systèmes de transport aux niveaux national. Ils assureront également les coordinations nécessaires pour le suivi aux niveaux méditerranéen et mondial. À cette fin, les pays du voisinage du Sud devraient 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.

L'UpM envisagera la création d'un centre de connaissances permanent pour soutenir les activités de la plateforme régionale de l'UpM sur la connectivité des transports et de ses groupes de travail thématiques par la collecte et l'analyse systématiques de données pertinentes pour suivre le fonctionnement des systèmes de transport dans la région méditerranéenne.

Action 26 : Renforcement des capacités

Les programmes et projets visant à améliorer les capacités institutionnelles des pays de l'UpM dans le secteur des transports doivent être poursuivis et étendus.

Action 27 : Recherche et innovation

La recherche et l'innovation doivent être considérées comme priorités nationales et régionale aux niveaux des stratégies et des politiques publiques, en particulier les politiques de transport et de mobilité et les politiques en matière de protection de l'environnement et de déploiement des NTICs.

La recherche et l'innovation devraient s'articuler en priorité autour des enjeux stratégiques et défis des années à venir et en particulier l'efficacité des systèmes de transport et la multimodalité, le respect de l'environnement et les changements climatiques, la numérisation et l'automatisation et la résilience des systèmes de transport.

Les pays veilleront à l'allocation des budgets adéquats à la recherche et l'innovation, à l'encouragement de la contribution des privés ainsi que la mise en place des équipes de recherche pour couvrir tous les aspects de recherche et innovation dans les domaines. La coopération régionale dans les domaines de la recherche et de l'innovation doit être encouragée. Elle pourrait être renforcées, également par le biais du programme Horizon Europe de la CE dans des domaines d'intérêt spécifiques, pour renforcer les compétences locales, développer des connaissances et permettre le partage des meilleures pratiques et un partage efficace des expériences liées aux transports et à la mobilité.

La participation des institutions scientifiques et techniques régionales aux activités de recherche et développement et la facilitation du transfert de technologie entre les pays devraient être encouragées.

Action 28 : Mise en œuvre du PART, suivi et évaluation

La plateforme régionale de l'UpM sur la connectivité des transports, en tant que principale plateforme de discussion, de suivi et de mise à jour régulière du PART, réalisera un examen à mi-parcours du PART avant la fin de 2024 et un rapport d'évaluation final avant la mi-2027.

Afin de s'acquitter de sa mission de suivi en ce qui concerne la mise en œuvre des corridors transnationaux au sein du RTM-T, la plateforme régionale mettra en place un groupe de travail thématique supplémentaire en 2022 pour traiter des infrastructures pour tous les modes de transport. Le groupe de travail examinera la multimodalité, en se concentrant sur les principaux axes de transport méditerranéens, tout en tenant compte du réseau de transport plus large. En outre, il devrait coordonner ses travaux avec les autres groupes de travail thématiques de l'UpM.

5. INDICATEURS DE PERFORMANCE

A noter :

Une liste initiale d'indicateurs de performance est établie ci-après, qui sert de base au suivi et à l'évaluation des actions proposées. Ce tableau suggère également à titre indicatif, à travers diverses objectifs et jalons, le parcours nécessaire au système de transport régional pour atteindre l'objectif d'une mobilité durable, intelligente, résiliente, plus propre et plus inclusive, conforme à la vision de l'intégration transméditerranéenne du secteur des transports. Le tableau peut servir de référence à l'exécution de l'Action 28, concernant la surveillance et la mise à jour du PART, que sera exécutée dans le cadre de la Plateforme Régionale sur le Transport et la Connectivité de l'UpM.

PART 2021-2027: Résultats et indicateurs de rendement clés (Intégration régionale globale) ¹⁵				
Résultats	Indicateurs	Niveau de référence 2021	Cible 2027	Sources de vérification
ACTION 1 : DIMENSIONS RÉGIONALES ET INTERNATIONALES DES STRATÉGIES ET POLITIQUES NATIONALES EN MATIÈRE DE TRANSPORTS ET ENGAGEMENT À ADHÉRER AUX PRINCIPAUX ACCORDS INTERNATIONAUX				
ACTION 2 : STRATÉGIES ET POLITIQUES POUR DES SYSTÈMES DE TRANSPORT DURABLES				
Les pays reflètent l'engagement en faveur de la réalisation des ODD dans leurs stratégies nationales de transport	Nombre de pays reflétant l'engagement en faveur de la réalisation des ODD dans leurs stratégies nationales de transport			Les pays (ministères chargés des transports)
ACTION 3 : RÉSEAU DE TRANSPORT TRANSMÉDITERRANÉEN (RTM-T)				
ACTION 7 : EXTENSION DU RÉSEAU RTM-T				
Les pays disposent d'un plan régional commun pour coordonner les investissements dans les transports	Une carte de transport transméditerranéenne a été approuvée			Le Secrétariat de l'UpM /La Co-présidence
	Le RTM-T a été intégré dans le RTE-T			Le Secrétariat de l'UpM /La Co-présidence
ACTION 4 : FINANCEMENT				
L'identification et l'appui aux projets régionaux ont été améliorés	Un cadre est mis en place pour soutenir les projets régionaux de transport			Le Secrétariat de l'UpM /La Co-présidence

¹⁵ La plupart des valeurs de référence pourraient initialement être complétées en s'appuyant sur les informations incluses dans le rapport d'évaluation du PART 2014-2020.

PART 2021-2027: Résultats et indicateurs de rendement clés (Intégration régionale globale)¹⁵

Résultats	Indicateurs	Niveau de référence 2021	Cible 2027	Sources de vérification
ACTION 5 : DÉVELOPPEMENT DE LA LOGISTIQUE ET DU TRANSPORT MULTIMODAL				
ACTION 6 : COORDINATION ET MISE À NIVEAU DES PRESTATAIRES DE SERVICES LOGISTIQUES				
Les pays ont amélioré leurs performances logistiques	Indice de performance logistique (Banque mondiale)			Banque mondiale
ACTION 8 : RÉFORMES RÉGLEMENTAIRES ET ADHÉSION AUX ACCORDS INTERNATIONAUX DANS LES SECTEURS MARITIME ET PORTUAIRE				
Les pays utilisent les normes internationales dans le secteur du transport maritime	Le nombre total des adhésions des pays du voisinage du Sud aux principaux accords et conventions relatifs au secteur du transport maritime.			Les pays (ministères chargés du transport maritime),
ACTION 9 : AMÉLIORATION DE L'EFFICACITÉ PORTUAIRE				
Les pays sont en mesure de mieux faciliter le commerce international des biens	Améliorations en matière			Indice de la Banque mondiale sur la facilité de faire des affaires
	• Gain de temps			
	• Économies de coûts			
	• Procédures bureaucratiques			
	Indice de connectivité d'expédition de ligne			CNUCEDStat16
ACTION 10 : DÉVELOPPEMENT DU TRANSPORT MARITIME				
Les pays du voisinage du Sud sont mieux connectés entre eux et l'Europe	Nombre de lignes exploitées selon le concept d'autoroutes de la mer (AdM)			Les pays (ministères chargés du transport maritime),
ACTION 11 : SÉCURITÉ MARITIME				
Les pays sont en mesure de mieux assurer la sécurité maritime	Pays en mesure de couvrir la (entière) côte avec un réseau AIS			Les pays (ministères chargés du transport maritime),
Les pays sont en mesure de mieux assurer la sécurité maritime	Pays ayant conclu des accords de partage de données AIS			

¹⁶ <https://unctadstat.unctad.org/wds/TableViewer/tableView.aspx?ReportId=92>

PART 2021-2027: Résultats et indicateurs de rendement clés (Intégration régionale globale)¹⁵

Résultats	Indicateurs	Niveau de référence 2021	Cible 2027	Sources de vérification
ACTION 12 : SURETE MARITIME				
Les pays sont en mesure de mieux assurer la sécurité maritime	Moyenne du nombre de déficiences (liés à l'ISPS) détectés par rapport des navires contrôlés			
	Pourcentage des navires contrôlés par rapport au trafic total			
ACTION 13 : PROTECTION DU MILIEU MARIN				
Les pays disposent de meilleurs outils pour protéger le milieu marin	Nombre de pays ayant ratifié l'annexe VI de la convention MARPOL			Les pays (ministères chargés du transport maritime)
ACTION 14 : FORMATION, CERTIFICATION 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 (MLC)			NORMLEX (Organisation internationale du travail) ¹⁷
ACTENO 15 : RÉFORMES RÉGLEMENTAIRES ET ADHÉSION AUX ACCORDS INTERNATIONAUX DE TRANSPORT ROUTIER				
ACTION 16 : FACILITATION DU TRANSPORT ROUTIER TRANSFRONTALIER ET INTERNATIONAL				
Les pays appliquent des normes internationales dans le secteur des transports terrestres	Le nombre total des adhésions des pays du voisinage du Sud aux principaux accords et conventions relatifs au secteur du transport routier.			CEE/ONU, Pays (ministères chargés des transports)
ACTION 17 : SÉCURITÉ ROUTIÈRE				
La situation de la sécurité routière dans les pays est améliorée	Nombre de décès sur les routes par an (agrégat régional)			OMS/Pays (ministères chargés des transports)
ACTION 18 : MOBILITÉ URBAINE				

¹⁷ Système d'information sur les normes internationales du travail.

PART 2021-2027: Résultats et indicateurs de rendement clés (Intégration régionale globale)¹⁵

Résultats	Indicateurs	Niveau de référence 2021	Cible 2027	Sources de vérification
Les pays/villes sont mieux à même d'offrir de meilleures conditions de mobilité urbaine à leurs citoyens	Nombre de pays ayant une politique nationale de mobilité urbaine/Législation pour la planification de la mobilité urbaine durable.			Pays (Ministères chargés des transports/ministères de l'intérieur)
	Nombre de villes ayant développé/en développement SUMP			Pays (Ministères chargés des transports/ministères de l'intérieur)
ACTION 19 : RÉFORMES RÉGLEMENTAIRES, ADHÉSION À DES ORGANISATIONS INTERNATIONALES ET ACCORDS DANS LE DOMAINE DU TRANSPORT FERROVIAIRE ET RÉFORMES STRUCTURELLES ACTION 20 : DÉVELOPPEMENT DES TRANSPORTS TRANSFRONTALIERS, DE LA SÉCURITÉ FERROVIAIRE ET DE L'INTEROPÉRABILITÉ				
Le trafic ferroviaire transfrontalier est facilité entre les pays	Pays membres de la COTIF			OTIF/ Pays (ministères chargés des transports)
Les pays sont en mesure d'assurer efficacement la gestion de la sécurité ferroviaire	Nombre de pays ayant mis en place un système de gestion de la sécurité (SGS ferroviaire)			Pays (Ministères chargés des transports)
	Nombre de pays dotés d'un organisme indépendant d'enquête sur les accidents			
ACTION 21 : AVIATION CIVILE : RÉFORMES ET PROMOTION DE L'EMCAA				
Les pays progressent sur la voie de la convergence réglementaire et d'un marché plus ouvert				La Commission Européenne Les pays (ministères chargés de l'aviation civile)
ACTION 22 : SÛRETÉ, SÉCURITÉ ET PROTECTION DE L'ENVIRONNEMENT				
Progrès réalisés par les pays vers des pratiques plus sûres dans le domaine de l'aviation	% de mise en œuvre effective du Programme universel d'audit de la surveillance de la sécurité de l'OACI (USOAP)			Base de données CMA iSTARS de l'OACI
	Pays qui atteignent l'objectif mondial de 60 %			

PART 2021-2027: Résultats et indicateurs de rendement clés (Intégration régionale globale)¹⁵

Résultats	Indicateurs	Niveau de référence 2021	Cible 2027	Sources de vérification
	de mise en œuvre effective du système de surveillance de la sécurité de l'État			
ACTION 23 : GESTION DU TRAFIC AÉRIEN				
Les pays sont mieux à même d'assurer une gestion efficace du trafic aérien	<p>Nombre d'États qui atteignent l'objectif de l'OACI de mettre en œuvre 100 % du PBN</p> <p>Accords/dispositions techniques/opérationnelles entre les États membres de l'UpM et Eurocontrol/Gestionnaire de réseau</p>			OACI/ Les pays (ministères chargés de l'aviation civile),
ACTION 24 : SYSTÈME MONDIAL DE NAVIGATION PAR SATELLITE — GNSS				
Les pays progressent vers une meilleure collaboration en ce qui concerne les GNSS	Nombre de pays du voisinage du Sud ayant négocié/ conclu un leur accord avec l'UE sur la mise en œuvre du GNSS			Commission Européenne/Pays (ministères chargés de l'aviation civile)
ACTION 25 : CONTRÔLE DU FONCTIONNEMENT DES SYSTÈMES DE TRANSPORT O F				
L'UpM a mis en place un centre de connaissances permanent soutenir les activités de la plateforme régionale de l'UpM sur la connectivité des transports et de ses groupes de travail thématiques pour surveiller le fonctionnement des systèmes de transport dans la région méditerranéenne.	Lancement d'un centre de connaissances permanent pour soutenir les activités de la plateforme régionale de l'UpM sur la connectivité des transports et de ses groupes de travail thématiques			Secrétariat de l'UpM
ACTION 26 : RENFORCEMENT DES CAPACITÉS				
Les pays disposent des capacités institutionnelles nécessaires pour assurer une gestion et un suivi efficace des systèmes des transports,	Nombre de programmes et de projets mis en œuvre pour améliorer la capacité institutionnelle des pays de l'UpM dans le secteur des transports			La Commission Européenne/ Le Secrétariat de l'UpM

PART 2021-2027: Résultats et indicateurs de rendement clés (Intégration régionale globale)¹⁵

Résultats	Indicateurs	Niveau de référence 2021	Cible 2027	Sources de vérification
ACTION 27 : RECHERCHE ET INNOVATION				
La coopération régionale dans le domaine de la recherche et de l'innovation a été encouragée	Nombre d'initiatives et programmes de recherche, auxquels des pays ont participé ou ont initié.			Commission Européenne Les pays (ministères chargés des transports)
ACTION 28 : MISE EN ŒUVRE DU PART, SUIVI ET ÉVALUATION				
Des progrès sont accomplis dans le suivi et l'évaluation de la mise en œuvre du PART				Secrétariat de l'UpM

ANNEXE 1. ORIENTATIONS PRIORITAIRES POUR LE PART

Les lignes directrices suivantes sont recommandées, dans le rapport d'évaluation du PART précédent, aux pays du voisinage méridional comme base pour définir des actions concrètes du PART 2021-2027, afin de soutenir leurs réformes réglementaires et infrastructurelles.

I. Orientations stratégiques

1. Renforcer la dimension régionale et internationale des stratégies et politiques nationales de transport, notamment par la convergence réglementaire, les projets régionaux de transport de l'UpM situés sur le RTM-T et la participation aux forums internationaux pertinents.

Poursuivre, par le biais des stratégies et politiques nationales, l'efficacité des systèmes de transport et de mobilité, en particulier en renforçant la gouvernance nationale et régionale grâce à des cadres réglementaires qui facilitent le transport à longue distance et renforcent la décentralisation et l'autonomie financière. Cela permet aux autorités locales de mettre en place des cadres de financement sectoriels durables.

2. Inclure des objectifs de réduction des émissions dans les stratégies nationales intégrées de transport pour l'ensemble du secteur des transports et envisager des projets pilotes de l'UpM au niveau régional en vue d'une transition progressive vers une mobilité plus durable.
3. Tenir compte des 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 future résilience des transports devrait tenir compte du changement climatique et des épidémies possibles en tirant les enseignements de la situation liée à la COVID-19 et de ses conséquences.
4. Encourager l'utilisation de véhicules moins polluants, de carburants alternatifs et de transports électriques. La promotion de la mobilité électrique, en particulier en milieu urbain, avec des infrastructures de recharge devrait faire partie de cette approche. Des normes relatives au bruit et à la pollution atmosphérique devraient également être élaborées et préparées pour l'utilisation de formes nouvelles et émergentes de mobilité, en particulier pour 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 méridional doivent renforcer ou mettre en place une base de données et un système de collecte de données afin de suivre le fonctionnement de leur système de transport et d'analyser son développement. Étudier les moyens d'harmoniser et de partager au niveau régional la collecte et la production de données afin de promouvoir leur réflexion sur la région et ses priorités.
6. Améliorer la santé et la sécurité pour tous les modes de transport en tirant les leçons de l'impact de la pandémie de COVID-19. L'impact de cette pandémie doit être pris en compte lors de l'organisation des différents modes de transport et lors de l'examen des investissements futurs dans les infrastructures et les espaces liés aux transports afin de garantir la santé et la sécurité des personnes.

II. Réseau transméditerranéen de transport et logistique

7. Poursuivre le dialogue en vue de finaliser le processus de validation de la carte indicative RTM-T avec l'accord des pays du voisinage méridional et d'inclure la carte RTM-T indicative dans le

règlement (UE) no 1315/2013. La poursuite du développement des autoroutes de la mer renforcera les services multimodaux intégrés et constituera des progrès concrets dans l'interconnexion entre le RTE-T et le RTM-T.

8. Promouvoir le RTM-T comme base d'une programmation commune visant à mobiliser de manière coordonnée les instruments financiers de tous les partenaires. Développer une réserve de projets situés sur le RTM-T pour la connectivité régionale, l'interopérabilité et l'intégration. Au sein du comité des projets de transport de l'UpM-IFI, continuer à faire le point sur les progrès réalisés dans la mise en œuvre des principaux projets régionaux d'infrastructures de transport, situés sur le RTM-T et étiquetés par l'Union pour la Méditerranée.
9. Poursuivre les activités de développement logistique à travers la mise en œuvre des plateformes logistiques prioritaires du réseau transméditerranéen de transport, afin de contribuer à améliorer les performances et la coordination logistiques au niveau régional et le renforcement des capacités. Une attention particulière devrait 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 accordée au transport ferroviaire, en tant qu'épine dorsale du transport de voyageurs et de marchandises. Afin d'améliorer la connectivité, le développement de corridors de transport multimodal 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 au moyen de solutions de 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 devraient être considérées comme une priorité.
11. Accorder la priorité à l'interconnexion du RTM-T avec le reste de l'Afrique et le reste de l'Asie, en tant qu'extension de la connexion du RTM-T au RTE-T, assurant ainsi un lien avec l'Europe, ce qui faciliterait la circulation des personnes et des marchandises et augmenterait les échanges et la croissance en général.

III. Transport maritime

12. Renforcer les activités visant à améliorer l'efficacité des ports en mettant l'accent sur l'adaptation des infrastructures et des équipements aux besoins. Faciliter, simplifier et automatiser les procédures et le SCP, en s'appuyant sur l'expérience de l'UE dans ces domaines, notamment en ce qui concerne les réformes au niveau des autorités portuaires.
13. Poursuivre les efforts visant à adhérer et à appliquer les dispositions des conventions internationales, en particulier celles relatives à la sécurité, à la sûreté et à la protection du milieu marin. Une attention particulière devrait être accordée à la cybersécurité maritime.
14. Renforcer les systèmes de surveillance régionaux et nationaux et l'installation d'équipements de sécurité modernes, le développement de systèmes régionaux de communication et de coordination, 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 méridional et l'utilisation exclusive du THETIS-MED pour le contrôle par l'État du port par tous les pays devraient être poursuivis.

15. Poursuivre les efforts en vue de l'adhésion et de la mise en œuvre de l'annexe VI de la convention MARPOL, en particulier en ce qui concerne la création éventuelle 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 au moyen de gaz naturel liquéfié, d'énergie solaire et d'énergie renouvelable, et de faciliter le transport maritime plus respectueux de l'environnement grâce à des infrastructures d'approvisionnement en gaz naturel liquéfié et à terre.
16. Réaffirmer la nécessité de développer davantage les liaisons maritimes, conformément au concept des autoroutes de la mer, afin de renforcer les services multimodaux intégrés et de progresser concrètement dans l'interconnexion entre le RTE-T et le RTM-T.

IV. Transports terrestres (transports routiers, ferroviaires et urbains)

17. Poursuivre les efforts visant à adhérer aux principaux accords internationaux ainsi qu'à promouvoir la réforme de la réglementation et de la convergence afin de faciliter le transport transfrontalier et le transport international sur la base de ces accords et des meilleures pratiques européennes.
18. Achever la mise en place de structures de pointe pour la sécurité routière et élaborer ou réviser des stratégies nationales. Il est recommandé que ces stratégies soient alignées sur la déclaration de Stockholm de la troisième conférence ministérielle mondiale sur la sécurité routière (2020) d'ici 2030 et sur la résolution de l'Assemblée générale des Nations unies sur la sécurité routière proclamant la période 2021-2030 comme la deuxième décennie d'action en matière de sécurité routière. 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 des politiques nationales de mobilité urbaine et des plans de mobilité urbaine durable pour les villes les plus importantes dans le cadre d'une approche globale et intégrée. Les politiques publiques doivent reposer sur la gouvernance, le renforcement des capacités, le financement, la promotion des transports publics et la mobilité active et douce. Utiliser des systèmes de transport de masse électriques rapides, électrifier d'autres véhicules de transport de masse et utiliser des sources d'énergie renouvelables. Réduire les déplacements motorisés en encourageant des trajets plus courts et un développement plus intensif grâce à des mesures de maîtrise de l'étalement urbain. Dans ce cadre, il convient de poursuivre les efforts en matière de déploiement des STI pour le développement du transport multimodal et l'intégration des services, notamment par la mise en œuvre de solutions de mobilité innovantes (*Mobility as a Service*-MaaS) pour une mobilité urbaine intelligente et durable.
20. Poursuivre les réformes structurelles dans le secteur ferroviaire et améliorer la sécurité. Les priorités devraient porter sur le renforcement de la fonction réglementaire, la séparation des fonctions de gestion et d'exploitation de l'infrastructure, l'intermodalité, l'accès aux services de transport du marché ferroviaire ainsi que la poursuite d'activités liées à l'amélioration de la sécurité ferroviaire par la création 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 organisme indépendant chargé des enquêtes. Les pays devraient accorder une attention particulière à la sécurité des passages à niveau.
21. Poursuivre les efforts en matière d'interopérabilité et de promotion des transports transfrontaliers en définissant un niveau optimal d'harmonisation technique pour développer

les services de transport ferroviaire dans un corridor RTM-T et sa connexion future avec le RTE-T. Les priorités porteront sur la réhabilitation des réseaux, la rénovation des équipements et de l'entretien, l'électrification, la signalisation et, en particulier, la transition vers le système ERTMS.

V. Transport aérien

22. Accélérer les réformes de la législation nationale, notamment en ouvrant le marché à la concurrence et en assurant la convergence réglementaire avec la législation de l'UE afin de faciliter la conclusion d'accords bilatéraux avec l'UE.
23. Donner la priorité à la poursuite de l'harmonisation de la législation nationale en matière de sécurité et de sûreté avec les règlements de l'UE et prendre des mesures pour protéger l'environnement.
24. Poursuivre les activités entreprises dans le domaine de la gestion du trafic aérien, en particulier le renforcement des mécanismes de surveillance de la sécurité, l'introduction et l'exploitation progressives du GNSS et les efforts en cours pour inclure les pays du voisinage méridional dans le cadre de coopération entre les blocs d'espace aérien fonctionnels.

VI. Lignes directrices 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 du trafic et la sécurité, l'amélioration de l'efficacité énergétique, etc., et tirer parti des réalisations du PART 2014-2020.
26. Donner la priorité à l'introduction de règlements sur les droits des passagers et de mesures spécifiques pour les passagers à mobilité réduite dans tous les modes de transport.
27. Élaborer une stratégie nationale consolidée des GNSS axée sur tous les modes de transport et les activités connexes.
28. Promouvoir l'autonomisation des femmes dans le secteur des transports, veiller à ce qu'elles aient accès aux professions des transports et à ce qu'elles puissent participer efficacement à la planification et à la mise en œuvre des stratégies et des politiques ainsi qu'à la gestion et au fonctionnement des réseaux.
29. Renforcer la participation au sein de la structure du dialogue de l'UpM consacrée aux transports ainsi que la coopération avec les programmes d'assistance, qui comprennent des activités de formation et de renforcement des capacités. Assurer la coordination entre les activités menées dans le cadre des différents instruments de coopération bilatérale, sous-régionale, régionale et internationale.
30. Poursuivre les efforts visant à ratifier les accords et conventions internationaux ainsi qu'à assurer la convergence avec les accords et réglementations européens pour tous les modes de transport et assurer leur mise en œuvre. Renforcer la coopération euro-méditerranéenne dans les enceintes internationales compétentes.

ANNEXE 2. LISTE DES ACRONYMES ET ABREVIATIONS.

Accord des Nations unies de 1958	Accord du 20 mars 1958 concernant l'adoption de règlements techniques harmonisés de l'ONU pour les véhicules à roues, les équipements et les pièces pouvant être montés et/ou utilisés sur les véhicules à roues et les conditions de reconnaissance réciproque des homologations délivrées sur la base de ces règlements
Accord des Nations unies de 1997	Accord du 13 novembre 1997 concernant l'adoption de conditions uniformes pour les contrôles techniques périodiques des véhicules à roues et la reconnaissance réciproque de ces contrôles
ADR	Accord relatif au transport international des marchandises dangereuses par route
AESA	Agence de l'Union européenne pour la sécurité aérienne
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 et aux engins spéciaux à utiliser pour ces transports
Audit IMSAS	Système d'audit des États membres de l'OMI
BEI	Banque européenne d'investissement
BERD	Banque européenne pour la reconstruction et le développement
BM	Banque mondiale
CEE-ONU	Commission économique des Nations Unies pour l'Europe
CESAO	Commission économique et sociale des Nations Unies pour l'Asie occidentale
CETMO	Le Centre d'études des transports pour la Méditerranée occidentale
CIM	Règles uniformes concernant le contrat de transport international de marchandises par chemin de fer (appendice B de la convention COTIF)
CIT	Comité des transports internationaux par chemin de fer
CleanSeaNet	Le service européen de détection par satellite pour les hydrocarbures et les navires
CNUCED	Conférence des Nations Unies sur le commerce et le développement
Code IMDG	Code pour le transport de marchandises dangereuses par mer
Code ISPS	Code international de sûreté des navires et des installations portuaires

Convention AFS	Convention internationale sur le contrôle des systèmes antisalissure nuisibles sur les navires
Convention BWM	la conventions internationale sur le contrôle et la gestion des eaux de ballast et sédiments de navires (Ballast Water Management)
Convention CLC	Convention internationale sur la responsabilité civile pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures
Convention COTIF	Convention relative aux transports internationaux ferroviaires
Convention FAL	Convention visant à faciliter le trafic maritime international
Convention du fonds de l'OIPC	Fonds international d'indemnisation en cas de pollution par les hydrocarbures
Convention d'harmonisation	Convention internationale sur l'harmonisation des contrôles aux frontières des marchandises
Convention MARPOL	Convention internationale pour la prévention de la pollution par les navires
Convention MLC	Convention sur le travail maritime
Convention SAR	Convention internationale sur la recherche et le sauvetage maritimes
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 des brevets et de veille
Convention TIR	La convention douanière de 1975 relative au transport international de marchandises sous le couvert de carnets TIR
Conventions de Vienne de 1968	Convention de Vienne du 8 novembre 1968 sur la circulation routière, Convention de Vienne du 8 novembre 1968 sur la signalisation routière
Convention WRC	Convention internationale de Nairobi sur l'enlèvement des épaves
DG INTPA (ancienne DG DEVCO)	Direction générale des 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 sur la sécurité aérienne
ECOSOC	Conseil économique et social des Nations Unies
EDI	Échange électronique de données
EGNOS	Service européen de navigation par recouvrement géostationnaire
EMSA	Agence européenne pour la sécurité maritime
ERA	Agence de l'Union européenne pour les chemins de fer

ETF	Forum euro-méditerranéen des transports
EUMedRail	Projet Euromed de transport ferroviaire, soutenu par l'EER
Euromed RRU	Projet Euromed (transports ferroviaires, routiers, urbains)
Euromed TSP	Projet de soutien aux transports Euromed
FEMIP	La Facilité euro-méditerranéenne d'investissement et de partenariat
GIZ	Agence allemande de coopération internationale
GNSS	Système mondial de navigation par satellite
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
NIF	Facilité d'investissement pour le voisinage
NKE	Expert non essentiel
OACI	Organisation de l'aviation civile internationale
OIT	Organisation internationale du Travail
OMD	Organisation mondiale des douanes
OMI	Organisation maritime internationale
OMS	Organisation mondiale de la santé
OTIF	Organisation intergouvernementale pour les transports internationaux ferroviaires
Pays du voisinage du Sud	Algérie, Égypte, Israël, Jordanie, Liban, Libye ¹⁸ , Maroc, Palestine, Syrie ¹⁹ et Tunisie.
RET-T	Réseau transeuropéen de transport
RID	Règlement international relatif au transport ferroviaire des marchandises dangereuses
RTM-T	Réseau-transméditerranéen de transport
STI	Systèmes de transport intelligents
TIC	Technologies de l'information et de la communication
UE	Union européenne
UIC	Union internationale des chemins de fer
UMA	Union du Maghreb arabe
UpM	L'Union pour la Méditerranée

¹⁸ La Libye a le statut d'observateur auprès de l'UpM.

¹⁹ La coopération avec la Syrie est suspendue depuis 2011. La Syrie est suspendue de l'UpM depuis 2011.

ANNEXE 3. LISTE DES PRINCIPAUX CADRES DE REFERENCE MONDIAUX ET REGIONAUX POUR LE TRANSFERT DES POLITIQUES ET LA CONVERGENCE REGLEMENTAIRE POUR LE PART

- [Paris du PART — CCNUCC](#) (12 décembre 2015)
- [A/RES/70/1 — Transformer notre monde: le programme de développement durable à l’horizon 2030](#) (25 septembre 2015)
- La [convention de Barcelone et ses sept protocoles](#) (16 février 1976)
- Intégration régionale dans l’Union pour la Méditerranée: Rapport d’avancement 2021 ([Lancement](#) le 27 mai 2021)
- La [Feuille de route pour l’action de l’UpM](#) (23 janvier 2017)
- [Conférence ministérielle 2013 sur les transports \(Bruxelles, 14 novembre 2013\) — Déclaration ministérielle](#)
- [Plan d’action régional des transports pour la région méditerranéenne \(2014-2020\)](#)
- Rapport d’évaluation du plan d’action régional en matière de transports 2014-2020
- [Le processus de Barcelone: Union pour la Méditerranée — Conférence ministérielle — «Déclaration finale»](#) (Marseille, 3-4 novembre 2008)
- [Déclaration conjointe du sommet de Paris pour la Méditerranée](#) (13 juillet 2008)
- [Conférence ministérielle de 2005 sur les transports \(Marrakech, 15 décembre 2005\)](#)
[Plan d’action régional des transports pour la région méditerranéenne \(2007-2013\)](#)
[Rapport d’évaluation du plan d’action régional des transports pour la région méditerranéenne \(2007-2013\)](#)
- [Déclaration de Barcelone](#) (27-28 novembre 1995)

- Un nouvel agenda pour la Méditerranée (9 février 2021)
[Communication conjointe : Partenariat renouvelé avec le voisinage méridional — Un nouvel agenda pour la Méditerranée](#)
[Document de travail conjoint des services de la Commission : Partenariat renouvelé avec le plan économique et d’investissement du voisinage méridional pour les voisins du Sud](#)
- Proposition de RÈGLEMENT DU PARLEMENT EUROPÉEN ET DU CONSEIL établissant l’instrument de voisinage, de coopération au développement et de coopération internationale (COM/2018/460 final).
<https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/PDF/?uri=CELEX:52018PC0460&from=EN>
- Stratégie européenne pour une mobilité intelligente et durable (9 décembre 2020)
[Stratégie pour une mobilité durable et intelligente](#) [COM(2020) 789 final] (CE 9.12.2020)
[Document de travail des services de la Commission](#) (SWD(2020) 331 final) (CE 9.12.2020)
- Le pacte vert pour l’Europe (11 décembre 2019)
https://eur-lex.europa.eu/resource.html?uri=cellar:b828d165-1c22-11ea-8c1f-01aa75ed71a1.0002.02/DOC_1&format=PDF;
https://eur-lex.europa.eu/resource.html?uri=cellar:b828d165-1c22-11ea-8c1f-01aa75ed71a1.0002.02/DOC_2&format=PDF
- [Conclusions du Conseil européen des 1er et 2 mars 2012](#)
- [Document de stratégie de la politique européenne de voisinage](#) (12 mai 2004)

ANNEXE 4. LISTE DES CONVENTIONS INTERNATIONALES DANS LE SECTEUR DES TRANSPORTS

Route	
Accord des Nations unies de 1958	Accord du 20 mars 1958 concernant l'adoption de règlements techniques harmonisés de l'ONU pour les véhicules à roues, les équipements et les pièces pouvant être montés et/ou utilisés sur les véhicules à roues et les conditions de reconnaissance réciproque des homologations délivrées sur la base de ces règlements
Conventions de Vienne de 1968	Convention de Vienne du 8 novembre 1968 sur la circulation routière, Convention de Vienne du 8/11/1968 sur la signalisation routière
Accord des Nations unies de 1997	Accord du 13 novembre 1997 concernant l'adoption de conditions uniformes pour les contrôles techniques périodiques des véhicules à roues et la reconnaissance réciproque de ces contrôles
ADR	Accord relatif au transport international des marchandises dangereuses par route, de 1957
AETR	Accord européen relatif au travail des équipages des véhicules effectuant des transports internationaux par route, de 1970
ATP	Accord sur le transport international des denrées périssables et sur les équipements spéciaux à utiliser pour ce transport, de 1970
Convention d'harmonisation	Convention internationale sur l'harmonisation des contrôles aux frontières des marchandises, de 1982
La Convention TIR	La convention douanière de 1975 relative au transport international de marchandises sous le couvert de carnets TIR
La convention CMR	La convention relative au contrat de transport international de marchandises par route (CMR) de 1956, son protocole de 1978 et son protocole additionnel de 2011 concernant la lettre de voiture électronique (e-CMR)
Maritime	
Convention AFS	Convention internationale sur le contrôle des systèmes antidéflagrants nocifs à bord des navires
Convention d'Athènes	Convention d'Athènes relative au transport de passagers et de leurs bagages par mer/1974.
Accord BWM	Convention internationale pour le contrôle et la gestion des eaux de ballast et des sédiments des navires (gestion des eaux de ballast)
Convention CLC	Convention internationale sur la responsabilité civile pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures
Convention FAL	Convention visant à faciliter le trafic maritime international
Code IMDG	Code pour le transport de marchandises dangereuses par mer
Audit IMSAS	Système d'audit des États membres de l'OMI

Accord de fonds de l'OIPC	Fonds international d'indemnisation en cas de pollution par les hydrocarbures
Code des FSI	Code international de sûreté des navires et des installations portuaires
Convention MARPOL	Convention internationale pour la prévention de la pollution par les navires
Convention MLC	Convention sur le travail maritime
Convention SAR	Convention internationale sur la recherche et le sauvetage maritimes
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 des brevets et de veille
Convention WRC	Convention internationale de Nairobi sur l'enlèvement des épaves
Rails	
CIM	Règles uniformes concernant le contrat de transport international de marchandises par chemin de fer (appendice B de la convention COTIF)
Convention COTIF	Convention relative aux transports internationaux ferroviaires
RID	Règlement international relatif au transport ferroviaire des marchandises dangereuses
Aviation	
Convention de l'OACI	
SARP de l'OACI	