



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



PLAN D'ACTION RÉGIONAL TRANSPORT (PART 2021-2027)

Examen à mi-parcours



Contenu

1.	Contexte.....	3
2.	Mise en œuvre des actions horizontales du PART	4
3.	Mise en œuvre des actions du PART en matière de logistique et de transport intermodal.....	6
4.	Mise en œuvre des actions du PART en matière de transport maritime	7
5.	Mise en œuvre des actions du PART en matière de transport terrestre	10
6.	Mise en œuvre des actions PART sur le transport aérien et le GNSS.....	14
7.	Mise en œuvre des actions du PART sur le réseau de transport transméditerranéen (RTM-T)	16
8.	Conclusions et recommandations	17

1. Contexte

Lors de la Conférence ministérielle de l'**UpM sur les transports** qui s'est tenue en ligne le 9 février 2023, les États membres de l'UpM ont réitéré leur engagement en faveur d'une coopération continue dans le domaine des transports au sein de la région méditerranéenne. Au cours de la conférence, une déclaration ministérielle et le nouveau **Plan d'Action Régional Transport (PART 2021-2027)** ont été approuvés. Le PART définit les actions prioritaires dans tous les modes de transport et aborde les questions de politique horizontale dans le domaine des transports.

L'action 28 du PART sur « Mise en œuvre du PART, suivi et évaluation » établit que 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 du PART, procédera à un **examen à mi-parcours du PART d'ici la fin de 2024**. Par conséquent, des discussions sur les progrès du PART ont eu lieu lors de la Plateforme régionale de l'UpM et de ses groupes de travail thématiques les 27 et 28 novembre 2024 à Barcelone. En outre, les États membres de l'UpM ont été invités à partager leurs contributions par écrit sur l'état d'avancement dans la mise en œuvre du PART.

Ce document résume les progrès accomplis tels que rapportés par les pays dans le cadre de cet examen à mi-parcours et les défis rencontrés. Outre la synthèse des progrès déjà réalisés, le document prépare également en particulier le terrain pour les dernières années de mise en œuvre du PART jusqu'en 2027. Pour ce faire, il formule des **recommandations sur les domaines prioritaires** de travail et de coopération dans les années à venir. Ces recommandations sont basées sur les priorités énoncées par les États membres de l'UpM et sur les progrès déjà réalisés.

Ce rapport concerne les pays du **voisinage méridional de l'UE¹ et la Mauritanie**. Il convient de noter que des contributions précieuses ont également été reçues de la part des États membres de l'UE et d'autres pays méditerranéens non-membres de l'UE. Bien que le présent rapport n'en fasse pas spécifiquement mention, celles-ci ont été inestimables pour servir de point de repère pour évaluer les progrès accomplis.

¹ L'Algérie, l'Égypte, Israël, la Jordanie, le Liban, la Libye, le Maroc, la Palestine et la Tunisie.

2. Mise en œuvre des actions horizontales du PART

Le renforcement et l'intégration de la coopération régionale et internationale dans les stratégies et politiques nationales de transport (Action 1)

Les pays ont fait quelques progrès dans l'alignement de leurs stratégies nationales de transport sur les cadres de coopération régionaux et internationaux. Cela se manifeste notamment dans les stratégies nationales de plusieurs pays visant à **se positionner comme des pôles (hubs) au sein du réseau de transport régional et international** en mettant en œuvre des réformes et en améliorant les infrastructures de transport. Par exemple, l'Égypte et le Maroc sont en train de mettre en œuvre des stratégies ambitieuses pour se positionner comme des *hubs* stratégiques en matière d'aviation et de transport maritime, ce qui inclut également des liaisons entre les ports et les aéroports et les zones urbaines par le biais du chemin de fer et de la route. En outre, la stratégie nationale de transport 2024-2028 de la Jordanie met l'accent sur la dimension régionale de son réseau de transport comme clé du développement économique du pays. Dans le même temps, presque tous les pays du voisinage méridional de l'UE ont connu une **augmentation du trafic aérien**, tant vers l'UE que vers le reste du monde. Néanmoins, les liens entre les pays de la région continuent de faire défaut.

En ce qui concerne l'ambition de **convergence avec les normes européennes et internationales** (y compris l'OACI, l'OMI et d'autres), bien que de nombreux pays aient exprimé cet objectif, il est clair qu'il y a encore place à des progrès plus importants. Bien que les contraintes en matière de capacités institutionnelles et la nécessité d'une assistance technique soient souvent citées comme des obstacles à la poursuite de l'alignement, il est important de noter que tous les pays n'ont pas pleinement exploité les possibilités d'appui offertes par les projets régionaux.

L'amélioration des stratégies et des politiques nationales de transport afin de renforcer le transport durable et d'atteindre les objectifs de développement durable (ODD) des Nations Unies (Action 2)

Il existe un potentiel important pour faire progresser le **transport durable dans la région**, notamment en tirant parti de ses abondantes ressources en énergie renouvelable pour alimenter les véhicules électriques et produire des carburants durables pour l'aviation et le transport maritime. Cependant, à l'heure actuelle, la région reste fortement dépendante du transport routier, qui continue de représenter la majorité des émissions liées aux transports (ce qui est amplifié par l'utilisation de flottes de camions relativement anciennes en circulation). Plusieurs pays mettent toutefois en œuvre des réformes conformes aux ODD et ont adopté des stratégies nationales qui reconnaissent la nécessité d'une transition verte dans le secteur des transports. Il s'agit notamment d'investissements importants dans les chemins de fer (à grande vitesse) et les transports publics (lignes de métro et BHNS), d'investissements dans la mobilité urbaine durable et l'adoption de politiques visant à promouvoir les véhicules zéro émission. Toutefois, cette répartition est inégale au sein de la région.

Le 1er mai 2025, la **zone de contrôle des émissions de soufre en Méditerranée (SECA-MED)** est entrée en vigueur. Pour faciliter la mise en œuvre et l'application de l'Annexe VI de MARPOL, les pays qui ne l'ont pas encore fait doivent ratifier l'Annexe. D'autres devraient se concentrer sur la transposition de ses articles dans la législation nationale et se concentrer sur la mise en œuvre – ce qui est soutenu par le projet SAFEMED V.

Dans la région, la résilience climatique des infrastructures de transport n'**accorde toujours pas suffisamment d'attention**. Selon le premier rapport d'évaluation en Méditerranée², rédigé par MedECC et soutenu par l'UpM, la région méditerranéenne se réchauffe 20 % plus vite que la moyenne mondiale, et les zones côtières sont confrontées à des risques accrus de catastrophes, notamment d'inondations et d'érosion et d'événements météorologiques extrêmes (tels que les tempêtes de vent, les ondes de tempête, les inondations, les chaleurs extrêmes et les sécheresses). Les pays sont invités à prendre en considération les orientations techniques de la Commission européenne sur la prise en compte des enjeux climatiques dans les infrastructures au cours de la période 2021-2027³. En outre, les pays sont invités à inclure davantage la promotion de l'autonomisation des femmes dans le secteur des transports dans leurs stratégies et politiques nationales.

² MedECC (2020), Changement climatique et environnemental dans le bassin méditerranéen : situation actuelle et risques pour l'avenir. [Premier rapport d'évaluation sur la Méditerranée](#)

³ [Communication de la Commission](#) Orientations techniques sur la prise en compte du changement climatique dans les infrastructures au cours de la période 2021-2027 - C(2021) 5430 final

3. Mise en œuvre des actions du PART en matière de logistique et de transport intermodal

Le développement de la logistique par le renforcement des stratégies nationales qui prennent en compte la dimension régionale du secteur (Action 5)

Plusieurs pays montrent des progrès en matière de développement logistique dans une perspective internationale. Par exemple, l'Algérie fait état de la mise en œuvre d'une stratégie visant à réduire les coûts de transport et de stockage, à améliorer l'accès au marché et à promouvoir une logistique urbaine verte. L'Égypte est en train de mettre en œuvre un plan complet de développement et de modernisation de son système de transport, notamment en reliant les ports maritimes aux routes, aux chemins de fer et aux zones logistiques, dans le but déclaré de devenir un pôle mondial du commerce et de la logistique. Le Liban a approuvé une stratégie maritime intégrée en mai 2024, portant sur la logistique. Le Maroc a défini un programme national prioritaire pour le développement des zones logistiques à l'horizon 2028. La Mauritanie déclare intégrer activement la dimension régionale dans sa stratégie logistique nationale. La Tunisie a finalisé en mai 2024 une étude sur une vision logistique 2040. Enfin, la Palestine fait état de l'élaboration d'un plan directeur de transport routier décrivant les installations logistiques au niveau des districts et au niveau national.

L'indicateur de cette action – l'**indice de performance logistique de la Banque mondiale**⁴ – reflète ces efforts. Bien que l'indice ne soit pas disponible pour tous les pays, ceux pour lesquels il est calculé, à savoir l'Algérie, l'Égypte, la Turquie et Israël, montrent une amélioration. Pour ces pays, le score moyen est passé de 2,93 en 2018 à 3,15 en 2023.

Malgré ces progrès et les stratégies visant à renforcer la connectivité entre les pays et l'UE et le reste du monde, la **dimension régionale fait souvent défaut** dans la mise en œuvre des politiques nationales. Le contexte politique difficile, par exemple en mer Rouge, a également gravement affecté les performances logistiques de la région ces dernières années. Pour les années à venir, les pays sont invités à élaborer et à mettre en œuvre des stratégies logistiques qui tiennent davantage compte de la dimension régionale. En outre, il est recommandé de considérer la logistique verte et urbaine comme un élément essentiel, qui tient également compte du rôle des villes en tant que nœuds urbains dans le réseau logistique, tout en favorisant la numérisation de l'échange d'informations tout au long de la chaîne logistique.

Le renforcement des stratégies de développement du transport multimodal dans le but d'optimiser les opérations et les coûts de transport et d'améliorer la durabilité et la compétitivité. (Action 6)

Des efforts sont en cours dans plusieurs pays pour renforcer le **transport multimodal**. Par exemple, l'Égypte fait état de la mise en œuvre d'un plan visant à établir de nombreux ports secs et centres logistiques à travers le pays, le premier port sec étant opérationnel et connecté au réseau ferroviaire. Le Liban fait état de ses projets de réactivation des axes de transport côtiers et intérieurs, et des études ont été menées pour réactiver des segments de l'ancien réseau ferroviaire. Ces efforts devraient notamment renforcer les interconnexions entre les différents modes de transport. Le Maroc rend compte des efforts qu'il déploie pour renforcer le transport multimodal par le développement des infrastructures (ports, extensions ferroviaires, liaisons autoroutières), la numérisation (par exemple PortNet), les initiatives de durabilité (modes verts, carburants alternatifs), la coopération

⁴ [Indice de performance logistique – Banque mondiale](#)

internationale, une stratégie logistique nationale et la formation/réformes. Afin de progresser encore dans ce domaine dans les années à venir, les pays sont invités à poursuivre l'élaboration et la mise en œuvre de stratégies de transport multimodal intégrées qui optimisent l'utilisation des différents modes de transport. Il est essentiel d'investir dans des infrastructures qui soutiennent la connectivité intermodale, par exemple en reliant les ports et les centres logistiques aux réseaux ferroviaires et routiers, et de promouvoir l'utilisation de modes de transport durables.

4. Mise en œuvre des actions du PART en matière de transport maritime

La ratification et l'application des conventions et accords internationaux dans le domaine maritime (Action 8)

Plusieurs pays ont progressé dans la ratification et l'application des conventions maritimes pertinentes. **La plupart des pays ont maintenant ratifié l'annexe VI de MARPOL** – les développements les plus récents à cet égard sont Israël (date de dépôt 5 décembre 2024 – entrée en vigueur 5 mars 2025) et l'Égypte (a obtenu l'approbation présidentielle pour ratifier l'annexe). L'Algérie et le Liban sont invités à poursuivre leur collaboration avec l'EMSA en vue de la ratification de l'annexe. La plupart des pays ont également veillé à la ratification des conventions SAR, SOLAS et STCW. Cependant, des progrès supplémentaires sont nécessaires, notamment sur les conventions d'Athènes et de la WRC. En outre, l'Égypte et Israël sont invités à ratifier la convention SAR. L'accent devrait également être mis sur la transposition des conventions dans les législations nationales, ainsi que sur leur **mise en œuvre et leur application**, qui font encore défaut dans de nombreux pays.

Les défis notables signalés par les pays à cet égard comprennent un manque de ressources qui entrave la ratification, la transposition et la mise en œuvre en temps opportun. Pour progresser davantage, les pays sont invités à tirer pleinement parti des possibilités d'**assistance technique**. Dans le cadre du projet SAFEMED V, l'EMSA a déjà apporté son soutien à l'élaboration de lois nationales visant à transposer la convention MARPOL au Liban, à l'Algérie et au Maroc. Les bénéficiaires de SAFEMED V devraient continuer à rechercher un soutien technique pour faire avancer la ratification et la transposition des conventions internationales dans la législation nationale, notamment en assurant la coordination entre les autorités nationales et en fournissant à l'EMSA et à son contractant la coopération nécessaire.

L'amélioration de l'efficacité portuaire (réformes réglementaires, modernisation des infrastructures, construction d'autres ports ou terminaux, de zones de stockage, de liaisons avec l'arrière-pays et des liaisons ferroviaires) (Action 9)

Des efforts sont en cours dans plusieurs pays pour moderniser les infrastructures portuaires et mettre en œuvre des réformes réglementaires. C'est le cas, par exemple, de l'Égypte et du Maroc, qui ont élaboré des stratégies nationales globales pour améliorer la capacité et l'efficacité des ports et assurer la connectivité au sein de l'ensemble du réseau de transport du pays. En conséquence, plusieurs pays ont connu des **améliorations significatives de l'indice de connectivité du transport maritime de ligne (Liner Shipping Connectivity Index)**⁵, notamment la Turquie, l'Égypte, le Maroc et la Jordanie. Cela indique que l'intégration de ces pays dans les réseaux mondiaux de transport maritime de ligne

⁵ <https://unctadstat.unctad.org/datacentre/dataviewer/US.LSCI>

s'est améliorée depuis le début de la mise en œuvre du PART actuel. La situation politique en Méditerranée orientale, qui a eu un impact sur le transport maritime dans plusieurs pays, constitue un défi notable à cet égard. Afin d'améliorer encore l'efficacité des ports dans les années à venir, l'accent devrait notamment être mis **sur l'exploitation de la numérisation dans le secteur**, notamment par la mise en place de guichets uniques maritimes nationaux.

Le développement du transport maritime par l'ouverture de nouvelles lignes maritimes, y compris sa connexion avec d'autres modes de transport, et la mise en place d'infrastructures et de conditions pour la production et le stockage de carburants renouvelables et à faible teneur en carbone dans les principaux ports situés le long des routes maritimes internationales (Action 10)

Le transport maritime reste l'épine dorsale du commerce et de l'intégration entre les rives nord et sud de la Méditerranée. Pour promouvoir davantage cet objectif, il est essentiel d'étendre les lignes **de transport maritime à courte distance** entre les deux côtes, y compris pour les services de passagers et les services RORO. Des lignes clés sont en place depuis longtemps entre les principaux ports du sud de l'Europe (notamment en Espagne, en France, en Italie et au Portugal) et les ports du voisinage méridional de l'UE, notamment Tanger Med (Maroc), Tunis (Tunisie), Alexandrie (Égypte) et Istanbul (Turquie). Les investissements dans les infrastructures de ces ports ont déjà permis d'accroître la capacité à cet égard, ce qui a permis de créer des liaisons nouvelles et modernisées.

Plusieurs pays ont pris des mesures pour **renforcer la durabilité du transport maritime**. Les initiatives comprennent des projets de production et de stockage de carburants alternatifs pour le transport maritime et l'expansion de l'approvisionnement en électricité à terre dans les principaux ports. Afin d'améliorer encore la durabilité du transport maritime en Méditerranée et de tirer parti des conditions favorables dans la région pour le développement de carburants alternatifs, ces initiatives devraient être développées. Pour débloquer l'engagement du secteur privé, ces initiatives devraient être soutenues par des stratégies nationales à long terme, comme on l'a déjà vu par exemple en Égypte et au Maroc.

Le renforcement de la sécurité maritime (Action 11)

Les pays ont fait quelques progrès pour assurer la sécurité maritime, même s'il reste encore beaucoup à faire. La Jordanie, le Maroc et la Tunisie couvrent leur littoral avec un réseau AIS et ont signé un accord de niveau de service avec l'EMSA et les gestionnaires de MARES pour partager des informations AIS via le serveur régional SafeSeaNet pour la Méditerranée et la mer Noire. Néanmoins, les réseaux AIS doivent être maintenus et il est clairement nécessaire d'améliorer le partage des données AIS au niveau régional. Israël a récemment montré un intérêt potentiel à se joindre au partage des données AIS, tandis que le Liban, dans la mesure du possible, pourrait être soutenu par SAFEMED V pour établir son réseau national AIS.

Pour renforcer encore le contrôle par l'État du port (*Port State Control*), les efforts devraient se concentrer sur l'élaboration et la mise en œuvre de critères et de lignes directrices d'inspection alignés sur le protocole d'accord Med (*Med MoU*) et le protocole d'accord de Paris (*Paris MoU*), avec le soutien de THETIS-Med. Les pays devraient également redoubler leurs efforts pour adhérer à la convention SAR et améliorer les opérations de recherche et de sauvetage ainsi que l'assistance aux navires en détresse. Il convient d'accorder la priorité au renforcement des capacités en matière de sécurité maritime, y compris la formation du personnel à la maintenance et à la gestion des données AIS, ainsi qu'au rétablissement ou à l'amélioration éventuelle des capacités VTS.

Un Aperçu dynamique des administrations nationales (maritimes) (DONA - *Dynamic Overview of the National (maritime) Administrations*) est en cours d'élaboration par l'EMSA et sera mis à la disposition des bénéficiaires de SAFEMED V au cours du second semestre 2025. L'outil, qui reproduit celui utilisé par les États membres de l'UE, aidera les pays à identifier et à partager les contacts des autorités nationales responsables de la mise en œuvre des conventions internationales et à extraire des statistiques à l'appui de l'évaluation et de l'examen de la performance en tant qu'État du pavillon, État côtier et État du port. L'absence d'évaluation et d'examen suffisants est l'une des constatations les plus courantes du système d'audit des États membres de l'OMI (IMSAS).

L'assurance de la sûreté maritime (Action 12)

Dans le domaine de la sûreté maritime, l'accent reste mis sur la mise en œuvre des exigences de **sûreté maritime de la SOLAS conformément au Code ISPS** afin d'assurer des mesures de protection robustes pour les navires et les installations portuaires. Plusieurs pays font état de la mise en œuvre de ces normes. Dans le cadre du projet SAFEMED, l'EMSA propose des programmes de formation et des cours sur le code ISPS et la cybersécurité maritime. En ce qui concerne l'indicateur PART pour cette action, le protocole d'accord Med (*Med MoU*) sur le contrôle par l'État du port a enregistré en 2023 parmi tous ses membres 262 défaillances liées aux ISPS, contre 299 en 2022⁶.

La protection du milieu marin, en particulier par la ratification et la mise en œuvre de la convention MARPOL et de ses instruments relatifs à l'environnement, y compris l'annexe VI de MARPOL (Action 13)

Plusieurs pays travaillent sur la protection du milieu marin et ont progressé dans l'**adoption et la mise en œuvre de la Convention MARPOL**. Au cours de la période du PART, Israël avait ratifié l'annexe VI de MARPOL et l'Égypte s'est assurée de l'approbation présidentielle pour le faire. La Mauritanie signale être en cours de ratification. Le Liban a ratifié l'annexe VI de MARPOL en mars 2019 et indique qu'il est actuellement en discussion interne pour assurer l'achèvement du processus de dépôt à l'OMI. Plusieurs autres partenaires ont pris des mesures pour la transposition des normes MARPOL dans les législations nationales, avec le soutien notamment de l'EMSA. Néanmoins, les pays notent que le manque de ressources ainsi que les difficultés de sensibilisation des parties prenantes ont rendu difficile la mise en œuvre complète des dispositions des conventions MARPOL dans la législation nationale. À cet égard, au cours de la période à venir, il conviendrait de mettre davantage l'accent sur la mise en œuvre et l'application de la convention MARPOL, en accordant une attention particulière à la sensibilisation et à la formation des parties prenantes sur les exigences de MARPOL afin d'assurer une mise en œuvre efficace.

Avec l'entrée en vigueur de la **Zone de contrôle des émissions de soufre en Méditerranée (SECA-MED)** le 1er mai 2025, afin de faciliter la mise en œuvre et l'application de l'Annexe VI de MARPOL, le don d'appareils portables pour mesurer la teneur en soufre des combustibles marins est envisagé dans le cadre du projet SAFEMED V. En outre, les pays sont invités à élaborer des stratégies et des plans d'action nationaux pour la gestion des eaux de ballast et l'encrassement biologique (*biofouling*), avec le soutien technique d'organisations telles que le REMPEC. Par exemple, en 2021, le Maroc a élaboré une stratégie nationale de gestion des eaux de ballast avec l'appui technique du REMPEC. Par ailleurs, le REMPEC a apporté son soutien au Maroc en octobre 2023 sur le *biofouling*, notamment pour la

⁶ [Rapports annuels du Med MoU](#)

préparation d'un rapport national d'évaluation et pour la fourniture d'une formation nationale sur la gestion du *biofouling*. Dans le cadre du projet SAFEMED V, un questionnaire a été diffusé par l'EMSA afin d'obtenir des informations sur les moyens de lutte contre la pollution par les hydrocarbures mis à la disposition des bénéficiaires dans le but de combler les lacunes identifiées grâce à des dons d'équipements appropriés.

La formation et la certification des gens de mer. (Action 14)

Plusieurs pays s'efforcent de former et de certifier les gens de mer et de se conformer à la Convention STCW et à d'autres accords pertinents. La plupart des pays ont ratifié la **STCW et la Convention du travail maritime (MLC) de 2006**, notamment l'Égypte qui a récemment assuré la ratification de la MLC en 2024. Les autres pays sont invités à le faire. En ce qui concerne les autres aspects de cette action, des progrès ont été constatés dans plusieurs pays, dont l'Algérie, le Liban et le Maroc, pour garantir la délivrance de certificats de gens de mer conformes aux prescriptions de la STCW. Dans le cadre du projet SAFEMED V, l'EMSA fournit des programmes et des cours sur les conventions STCW aux bénéficiaires de SAFEMED V, et des évaluations des systèmes STCW ont été menées en Algérie et au Liban et sont en cours en Tunisie.

Pour faire avancer cette action dans les années à venir, les pays devraient veiller à ce que leurs systèmes de formation et de certification des gens de mer soient pleinement alignés sur la convention STCW et la convention du travail maritime (MLC). Le renforcement et l'investissement dans les établissements de formation maritime, ainsi que l'établissement de protocoles d'accord pour la reconnaissance mutuelle des brevets, peuvent améliorer considérablement la qualité et la mobilité des gens de mer. En outre, il sera essentiel de promouvoir le développement professionnel continu et la formation sur les nouvelles normes et les technologies émergentes.

5. Mise en œuvre des actions du PART en matière de transport terrestre

L'adhésion à des accords internationaux clés en matière de transport routier, en mettant l'accent sur les réformes et la convergence réglementaire (pour les 10 conventions prioritaires, se référer au PART) (Action 15)

Pour garantir l'intégration régionale, il est essentiel d'assurer l'alignement sur les accords internationaux dans le secteur routier et de promouvoir l'harmonisation réglementaire. Cette action a permis de constater certains progrès à cet égard. Par exemple, l'Égypte a adhéré à la convention TIR en décembre 2020 et à la Convention de Vienne de 1968 sur la circulation routière en 2023. En 2023, la Turquie a également ratifié cette convention. Suite à un projet de jumelage avec l'Espagne qui s'est achevé en 2021, le Maroc indique être en train d'élaborer une législation pour la mise en œuvre de l'accord ADR. Le Maroc indique également qu'il est en train d'engager la procédure constitutionnelle en vue de son adhésion à l'accord AEGR et qu'il examine les réglementations existantes en vue d'une éventuelle adhésion aux accords de l'ONU de 1958 et 1997. Néanmoins, plusieurs pays du voisinage méridional de l'UE n'ont pas encore adhéré aux **principaux accords dans le secteur routier**, notamment l'accord de l'ONU de 1958, les conventions de Vienne sur la circulation routière et la signalisation routière, ainsi que les accords ADR et ATP. Bien que les pays mentionnent un certain degré d'alignement en l'absence d'adhésion à ces accords, ils sont invités à faire de nouveaux progrès à cet égard.

Au cours de la période considérée, le **Projet EuroMed de Soutien aux Transports (ETSP)** a permis de sensibiliser la région à l'importance des Accords des Nations Unies et de la législation de l'UE. Notamment grâce au soutien de l'ETSP, certaines réformes réglementaires ont été introduites. C'est le cas, par exemple, de la Palestine et de l'Égypte, où des réformes ont été élaborées sur l'accès à la profession de transporteur routier, les temps de conduite et de repos et le transport de marchandises dangereuses. Cela étant, il reste encore beaucoup à faire dans ce domaine pour aligner la région sur les normes internationales.

La mise en place, par le biais de réformes réglementaires, de systèmes de transport terrestre efficaces et compétitifs qui favorisent et facilitent le transport routier international, y compris par la mise en œuvre de systèmes de transport intelligents (STI) (Action 16)

Malgré les efforts déployés pour renforcer l'alignement réglementaire, **le transport transfrontalier** dans la région reste à un faible niveau entre la plupart des pays. Dans le même temps, au niveau national, plusieurs pays ont accompli des progrès dans la mise en œuvre de réformes réglementaires dans le secteur du transport routier afin d'en améliorer l'efficacité et la compétitivité. Particulièrement, grâce au soutien de l'ETSP, la **mise en œuvre des systèmes de transport intelligents (STI)** a progressé, plusieurs pays ayant adopté des politiques nationales, notamment la Palestine, la Jordanie, le Liban et l'Algérie. Néanmoins, à cet égard également, les problèmes de ressources et le manque de capacités institutionnelles empêchent un déploiement rapide et complet et, dans de nombreux cas, l'application des STI dans les pays reste fragmentée en l'absence de stratégie nationale globale en place. Pour progresser davantage dans cette action, les pays doivent s'assurer que des stratégies nationales en matière de STI sont en place. En outre, pour progresser en matière de transport routier durable, les pays devraient élaborer des plans pour moderniser leurs flottes et veiller à ce que des incitations soient mises en place pour l'adoption de véhicules électriques, tout en planifiant le déploiement d'infrastructures de recharge conformément aux meilleures pratiques de l'UE. La Jordanie donne un bon exemple dans la région à cet égard⁷. Par ailleurs, le Maroc fait état de ses efforts visant à améliorer la performance environnementale des véhicules en adoptant de nouvelles normes d'émission en 2023, passant des normes Euro IV aux normes Euro VI.

L'amélioration de la sécurité routière dans le but de réduire le nombre de victimes de la route, notamment par la gestion institutionnelle de la sécurité routière, la mise en place d'une agence responsable de la sécurité routière, l'élaboration de stratégies nationales et la mise en œuvre des conventions internationales sur la circulation routière (Action 17)

La sécurité routière doit rester une priorité pour la coopération régionale en Méditerranée. Si l'on considère les données les plus récentes de l'OMS disponibles⁸, entre 2013 et 2021, l'estimation globale de l'OMS du nombre de décès sur les routes dans les pays du voisinage méridional de l'UE a diminué de 8,9 %. Les pays ont fait des efforts pour améliorer la sécurité routière dans la région. En particulier, la plupart des pays ont maintenant mis en place des agences de sécurité routière de premier plan et mis en œuvre des stratégies nationales de sécurité routière - bien que ce ne soit pas le cas pour tous les pays. En outre, la collecte de données reste sous-optimale et les pays signalent des difficultés persistantes en matière de comportement au volant et de financement disponible pour les agences

⁷ En 2023, 19,6 % des voitures en Jordanie étaient des véhicules hybrides ou électriques, les nouvelles immatriculations ayant culminé cette année-là à 70,1 %.

⁸ [Rapport de situation mondial de l'OMS sur la sécurité routière 2023](#)

responsables de la sécurité routière. Pour progresser davantage en matière de sécurité routière vers l'objectif d'une réduction de **50 % du nombre de morts et de blessés dus aux accidents de la route d'ici à 2030**, les pays sont notamment invités à veiller à ce qu'une agence chef de file entièrement financée et une stratégie nationale de sécurité routière soient en place, qui comprennent des objectifs ambitieux de réduction du nombre de décès sur les routes. Par exemple, le Maroc dispose depuis 2018 d'une Agence nationale de la sécurité routière, établissement public doté de la personnalité juridique et de l'autonomie financière, et a adopté une Stratégie nationale de sécurité routière pour la décennie 2017-2026, qui s'est fixé comme objectif de réduire de 50% le nombre de décès sur les routes en 2026, par rapport aux niveaux de 2015. En outre, les pays doivent garantir des infrastructures sûres et se concentrer sur l'adoption d'une législation en matière de sécurité routière conforme aux meilleures pratiques de l'UE et internationales.

Du 18 au 20 février 2025, le Maroc a accueilli à Marrakech la **quatrième Conférence ministérielle mondiale sur la sécurité routière**. Les dirigeants de 100 pays, dont le Maroc, l'Égypte, la Turquie et la Palestine, ont approuvé la Déclaration de Marrakech⁹ qui appelle les gouvernements à faire de la sécurité routière une priorité politique, à assurer un financement durable et à faire progresser les actions visant à atteindre l'objectif de réduire de moitié le nombre de morts sur les routes d'ici 2030.

La mise en œuvre de politiques nationales de mobilité urbaine et de plans de mobilité urbaine durable pour les villes les plus importantes (Action 18)

Dans le cadre de cette action, la **mise en œuvre des Plans de Mobilité Urbaine Durable (PMUD)** dans la région est une priorité, qui sera soutenue par les politiques nationales de mobilité urbaine. Plusieurs pays ont fait des progrès à cet égard, avec des PMUD qui seraient maintenant en place dans les grandes villes de la région, notamment en Israël, au Maroc, en Tunisie, au Liban, en Mauritanie et en Égypte, et plusieurs grands projets d'infrastructure de transport public urbain finalisés et en cours. En outre, plusieurs pays ont adopté des politiques nationales de mobilité urbaine pour aider les villes à renforcer la mobilité urbaine durable.

Néanmoins, des défis subsistent notamment en termes de capacité institutionnelle et de ressources au sein des villes pour progresser davantage sur le sujet. De nouvelles **politiques nationales de mobilité urbaine** à l'intérieur des pays pour soutenir les villes, ainsi que le partage des connaissances au sein de la région (éventuellement avec le soutien de pays plus avancés comme le Maroc et la Tunisie), pourraient garantir de nouveaux progrès. Conformément au nouveau règlement RTE-T de l'UE, les pays sont invités à reconnaître davantage l'importance cruciale des villes en tant que nœuds urbains dans le réseau de transport plus vaste. À cet égard, les pays devraient également se concentrer sur l'amélioration de la connectivité urbaine afin de faciliter les liaisons du premier et du dernier kilomètre, stimulant ainsi la croissance économique et la compétitivité.

La poursuite des réformes structurelles dans le secteur ferroviaire par la mise en œuvre de réformes réglementaires, la ratification d'accords et de conventions internationaux (dont la COTIF) ainsi que la convergence avec les accords et réglementations européens (Action 19)

Dans le secteur ferroviaire, plusieurs pays, dont notamment l'Égypte et le Maroc, sont en train de mettre en œuvre des projets ferroviaires (à grande vitesse) qui ont la capacité d'augmenter considérablement la **capacité ferroviaire**, tandis que des plans sont également en cours en Jordanie pour étendre son

⁹ [Déclaration de Marrakech](#)

réseau ferroviaire. Malgré ces efforts, la part modale des chemins de fer dans la région reste faible, ce qui garantit une dépendance excessive à l'égard du transport routier. Malgré la mise en œuvre d'études sur un éventuel réseau ferroviaire, la situation au Liban et en Palestine n'a pas permis le développement d'un réseau ferroviaire. La Mauritanie ne dispose actuellement que d'une ligne ferroviaire de fret à des fins minières, et l'Algérie a annoncé que sa ligne minière occidentale devrait être achevée d'ici fin 2026, deux autres lignes étant à l'étude.

Pour améliorer la situation, en termes de réformes réglementaires, il reste encore beaucoup à faire pour améliorer la **compétitivité et l'efficacité des secteurs ferroviaires**. Les pays sont invités à examiner plus en détail le rôle du secteur privé en séparant les fonctions de gestion des infrastructures des tâches d'exploitation et en améliorant l'accès au marché des services de transport ferroviaire. En outre, les pays sont invités à exploiter le potentiel de la numérisation et de l'automatisation pour réduire les coûts du rail, augmenter sa capacité et améliorer sa flexibilité et sa fiabilité.

Le développement du transport transfrontalier, de la sécurité ferroviaire et de l'interopérabilité, y compris par la mise en œuvre des exigences d'interopérabilité (STI/PCD) et en particulier le passage à l'ERTMS. (Action 20)

Si l'intégration des transports en Méditerranée, y compris dans le secteur ferroviaire, reste une priorité, le transport ferroviaire transfrontalier est inexistant entre la plupart des pays et doit être davantage développé. Pour s'y préparer, les pays doivent continuer à progresser pour garantir la **sécurité ferroviaire et l'interopérabilité conformément aux normes européennes et internationales**. Des progrès ont été accomplis à cet égard. En termes d'alignement sur les normes internationales, Israël est clairement un précurseur et a fait des progrès significatifs ces dernières années. Avec le soutien du projet EUMedRail, plusieurs pays, dont l'Algérie, la Tunisie et l'Égypte, ont mis en place un système de gestion de la sécurité (SMS) dans leur pays. Néanmoins, la plupart des pays ne disposent toujours pas d'une autorité nationale de sécurité (NSA) et d'un organisme national d'enquête (NIB). Afin d'assurer un alignement réglementaire plus poussé dans le secteur ferroviaire, les pays sont invités à progresser davantage dans la mise en œuvre des spécifications techniques d'interopérabilité (STI) et dans la transition vers l'ERTMS.

6. Mise en œuvre des actions PART sur le transport aérien et le GNSS

La ratification et la mise en œuvre des conventions relatives à l'aviation civile internationale (OACI) et la promotion de l'espace aérien commun euro-méditerranéen (Euro-Mediterranean Common Aviation Area - EMCAA) par la convergence réglementaire entre les législations nationales et l'acquis de l'UE. (Action 21)

En ce qui concerne l'aviation, les pays de la région ont connu une **augmentation significative du trafic aérien** depuis le début de la mise en œuvre du PART actuel, presque tous les pays dépassant désormais les chiffres d'avant Covid-19. Afin de promouvoir davantage l'EMCAA, il reste prioritaire d'assurer la convergence réglementaire entre la législation nationale et l'acquis de l'UE et les normes internationales. Avec le soutien du Projet EuroMed Transport Aviation (ETAP), les pays travaillent à la réalisation de cet objectif en mettant en œuvre des réformes réglementaires et en renforçant les capacités de leurs autorités de l'aviation civile – cela a notamment été signalé par l'Algérie, la Jordanie, le Liban et le Maroc.

Cependant, les pays font état de défis en ce qui concerne l'importante capacité administrative nécessaire pour assurer l'alignement réglementaire ainsi que la capacité supplémentaire requise pour répondre à la demande croissante de trafic aérien, notamment dans des pays comme le Maroc, l'Algérie et l'Égypte.

Pour progresser davantage dans ce domaine dans les années à venir, les pays devraient donner la priorité à la ratification et à la mise en œuvre intégrales des conventions et normes de l'OACI. Pour participer à l'EMCAA, il est essentiel de promouvoir activement la convergence réglementaire avec l'acquis de l'UE dans des domaines tels que la sûreté, la sécurité et la protection de l'environnement. Pour renforcer les capacités administratives, il est recommandé de poursuivre la collaboration avec l'OACI et l'EASA en matière d'assistance technique et d'orientation.

La promotion de la sûreté et de la sécurité aériennes et de la protection de l'environnement en donnant la priorité à la mise en œuvre et à l'application des normes internationales (OACI) et en faisant converger la législation nationale en matière de sûreté et de sécurité avec l'acquis de l'UE. (Action 22)

Les pays ont fait des progrès dans l'amélioration de la sûreté et de la sécurité aériennes et de la protection de l'environnement en donnant la priorité aux **normes de l'OACI et à la convergence de l'acquis de l'UE**. Le projet ETAP a continué à soutenir les pays ces dernières années, notamment le Maroc et la Jordanie s'engageant fortement dans le projet, ce qui s'est traduit par de meilleurs résultats pour les deux pays en ce qui concerne les normes de l'OACI. Néanmoins, étant donné que l'industrie et la technologie évoluent rapidement et que les pays font état de contraintes importantes en matière de capacité institutionnelle, les pays sont invités à prendre en compte autant que possible les normes de l'UE lors de l'élaboration de la législation nationale et à collaborer avec l'EASA pour obtenir des conseils et un soutien.

En ce qui concerne l'indicateur de cette action (« % de mise en œuvre effective (EI) de l'USOAP de l'OACI »), deux pays ont fait l'objet d'un **audit complet de la sécurité de l'USOAP** au cours de la mise en œuvre

de ce PART¹⁰. En 2024, le Maroc (IE global de 87,71 %) et la Turquie (EI globale de 50,34 %) ont fait l'objet d'un audit.

En ce qui concerne la durabilité de l'aviation, les efforts devraient se concentrer sur les progrès vers l'objectif mondial ambitieux à long terme (LTAG) de l'OACI pour l'aviation internationale, à savoir des émissions nettes de carbone nulles d'ici 2050. À cet égard, les pays sont invités à participer au CORSIA, seuls Israël et la Mauritanie le faisant actuellement. Le Maroc, la Mauritanie et l'Égypte participent déjà au **projet ACT-SAF**, mis en œuvre par l'OACI et l'EASA, avec l'objectif de réaliser des études de faisabilité sur la production de SAF. La Jordanie finalise actuellement une étude de faisabilité sur la production de SAF. D'autres pays font état d'initiatives visant à améliorer la durabilité de l'aviation, notamment la Jordanie et le Liban, particulièrement en promouvant des carburants d'aviation durables, des technologies économies en carburant et la réduction du bruit. Les pays sont invités à examiner les possibilités d'initiatives en matière de SAF et à s'efforcer de s'aligner sur le règlement ReFuel EU sur l'aviation.

Le projet ETAP a soutenu la Jordanie en 2024 avec la modification de la réglementation nationale afin d'intégrer les modifications de la deuxième édition de l'annexe 16 des SARP de l'OACI, volume IV sur CORSIA. Le règlement égyptien ECAR 40 a également été rédigé par le projet. En 2025 et 2026, l'ETAP continuera d'apporter son soutien sur les sujets environnementaux à la Jordanie, à l'Égypte et, s'ils confirment leur intérêt, au Maroc et à l'Algérie.

Les améliorations apportées à la gestion du trafic aérien, y compris la convergence vers la réglementation du ciel unique européen et la conformité des prestataires de services de navigation aérienne (PSNA) avec la réglementation relative à la gestion du trafic aérien, en particulier dans le cadre de la certification des PSNA. (Mesure 23)

Les pays ont accompli des progrès dans l'amélioration de la gestion du trafic aérien, notamment en s'efforçant de converger vers **les réglementations du ciel unique européen et d'assurer la conformité avec les PSNA**. Plusieurs pays, dont l'Algérie, la Jordanie, le Liban et le Maroc, font état d'efforts visant à réformer le cadre réglementaire et à s'aligner sur la réglementation de l'UE en matière de gestion du trafic aérien, à renforcer l'infrastructure technique pour améliorer la gestion du trafic aérien et à souligner que leur PSAN coopère étroitement avec Eurocontrol. Le Maroc et Israël ont des partenariats globaux avec Eurocontrol.

Néanmoins, en raison de problèmes liés à la capacité institutionnelle et à la lumière de la complexité de la réglementation du ciel unique européen et de la conformité des prestataires de services de navigation aérienne (PSNA) à ces réglementations, les pays sont souvent encore loin d'une conformité totale. Les défis concernent notamment la complexité de la certification PSNA, la mise en place de mécanismes de contrôle/audit et la formation suffisante du personnel. Pour progresser davantage dans cette action dans les années à venir, les pays devraient donner la priorité à la certification de leur PSNA conformément aux réglementations internationales et européennes. Il est essentiel d'investir dans les ressources techniques et la formation nécessaires pour les autorités de réglementation et le personnel du PSNA pour assurer une certification et une surveillance efficaces. Ouvrir en faveur d'une plus grande interopérabilité avec le réseau ATM européen et éventuellement solliciter le soutien technique d'Eurocontrol peut encore améliorer l'efficacité de la gestion du trafic aérien.

¹⁰ [Résultats de l'audit de sécurité USOAP](#)

L'élaboration d'une stratégie nationale GNSS consolidée axée sur l'industrie des transports et ses activités connexes. (Action 24)

Certains pays mentionnent des progrès dans ce domaine. L'Algérie fait état d'un projet de coopération entre EGNOS et l'Algérie pour l'installation d'une station RIMS. Le Maroc a conclu des accords avec l'UE concernant la station RIMS de l'aéroport d'Agadir afin d'assurer la continuité du service EGNOS. Les priorités pour le Maroc comprennent l'achèvement de la couverture EGNOS et l'élaboration d'une stratégie nationale GNSS. Le Liban élabore actuellement une stratégie nationale GNSS. Les défis rencontrés par les pays comprennent le manque de ressources suffisantes et les problèmes de sécurité liés au brouillage GNSS.

Pour progresser davantage dans ce domaine dans les années à venir, les pays devraient élaborer des stratégies nationales GNSS consolidées qui soutiennent l'industrie des transports. Il s'agit notamment d'investir dans l'infrastructure et la technologie GNSS, telles que les stations RIMS, et d'assurer une formation et une expertise adéquates dans les applications GNSS. Le renforcement de la coordination nationale entre les parties prenantes concernées est essentiel pour une mise en œuvre efficace de la stratégie GNSS. Il est également important de répondre aux problèmes de sécurité liés aux interférences GNSS et au brouillage. Le projet ETAP prévoit de mettre en place un atelier sur la « Gestion des problèmes de disponibilité et d'intégrité du GNSS (brouillage, usurpation d'identité) » en 2025.

7. Mise en œuvre des actions du PART sur le réseau de transport transméditerranéen (RTM-T)

L'identification technique et la validation politique d'un réseau de transport transméditerranéen (Action 3) ainsi que la mobilisation de financements pour sa mise en œuvre (Action 4)

L'objectif de l'identification et de la validation politique du réseau de transport transméditerranéen en tant qu'extension du RTE-T est d'assurer la création d'un réseau interopérable et multimodal entre les pays partenaires et de concentrer l'engagement public et privé (y compris le soutien financier) sur des objectifs communs. Cet objectif a été réaffirmé lors de la réunion ministérielle des transports de l'UpM de février 2023. Les discussions sur l'identification du réseau se sont poursuivies mais n'ont pas abouti. La période restante du PART 2021-2027 devrait donc être mise à profit pour finaliser les discussions et assurer la validation politique du réseau.

8. Conclusions et recommandations

L'évaluation à mi-parcours indique une trajectoire globalement positive dans la mise en œuvre du PART dans les pays partenaires. Bien que tous les pays s'engagent activement dans les actions décrites, il existe d'importantes disparités dans le rythme et l'ampleur des progrès, souvent influencées par les circonstances nationales, la situation politique et la disponibilité des financements et de l'expertise technique. Il sera essentiel de relever les défis recensés pour atteindre les objectifs du PART d'ici 2027.

Sur la base de l'examen à mi-parcours présenté dans ce document, le présent chapitre présente des recommandations pour les différents domaines d'intervention pour la seconde moitié de la période de mise en œuvre du PART. Ces recommandations sont pleinement conformes aux engagements pris lors de la réunion ministérielle des transports de l'UpM de 2023, tout en s'appuyant sur les résultats de l'examen à mi-parcours et en servant à fournir des objectifs communs et ciblés pour les années à venir.

Priorités pour la dernière période de mise en œuvre du PART 2021-2027

Priorités et orientations horizontales

1. L'objectif principal de cette coopération devrait rester **d'assurer une coopération régionale renforcée en Méditerranée**. Les pays sont encouragés à intégrer davantage les perspectives régionales et internationales dans leurs stratégies et politiques nationales de transport afin d'améliorer l'efficacité, la compétitivité, la sûreté et la sécurité de leurs réseaux de transport.
2. Les pays sont encouragés à tirer pleinement parti des possibilités d'**assistance technique** offertes par l'UE, les projets de coopération régionale et le Secrétariat de l'UpM. En outre, les partenaires sont invités à collaborer activement avec les agences de transport de l'UE dans la mesure du possible.
3. Dans le prolongement de la Déclaration ministérielle des transports de l'UpM de 2023, des efforts continus devraient être déployés en vue de la mise en place du futur **réseau transméditerranéen de transport (RTM-T)**, qui sera relié au réseau transeuropéen de transport (RTE-T).
4. L'accent devrait rester mis sur le renforcement **des aspects sociaux dans les transports** et les droits des passagers. À cet égard, il est essentiel de promouvoir l'autonomisation des femmes dans le secteur des transports.
5. Afin d'assurer la mise en œuvre ciblée et fondée sur des données factuelles de ces actions, il reste essentiel d'assurer des niveaux élevés de **surveillance et de collecte de données**.

Transport maritime

6. L'examen à mi-parcours met en évidence certains progrès accomplis dans **les réformes réglementaires et l'adhésion aux accords internationaux** dans le secteur maritime. Toutefois, l'objectif commun demeure de faire progresser l'adhésion, l'intégration dans la législation nationale et la mise en œuvre effective des conventions maritimes internationales, en particulier celles relatives à la sécurité maritime, à la sûreté et à la protection de l'environnement, telles que la Convention MARPOL.
7. La garantie de **la sécurité et de la sûreté maritimes** doit rester une priorité absolue, grâce au renforcement de la coopération régionale, à l'adhésion au cadre de l'OMI sur la sécurité maritime et à une collaboration étroite avec l'EMSA. En priorité, les pays sont invités à élaborer des stratégies maritimes conformément au Code III, y compris des priorités définies pour les années à venir. Dans

le domaine du contrôle par l'État du port, les efforts devraient se concentrer sur l'élaboration et la mise en œuvre de critères et de lignes directrices d'inspection alignés sur le protocole d'accord Med (*Med MoU*) et le protocole d'accord de Paris (*Paris MoU*), avec le soutien de THETIS-Med. La coopération régionale devrait être encore renforcée par l'amélioration de la capacité de recevoir, de partager et d'analyser les données de surveillance du trafic maritime, ainsi que par le renforcement des opérations de recherche et de sauvetage et de l'assistance aux navires en détresse. Enfin, en ce qui concerne la sûreté maritime, l'accent devrait être mis sur la mise en œuvre des exigences de sûreté maritime de la SOLAS conformément au Code ISPS afin de garantir des mesures de protection robustes pour les navires et les installations portuaires.

8. L'accent devrait être mis sur l'amélioration de la **durabilité du transport maritime**. Cet objectif devrait être atteint par l'harmonisation avec la législation européenne pertinente en matière de décarbonation maritime et en envisageant des initiatives concernant la production et l'exportation de carburants maritimes alternatifs.
9. L'amélioration de la **connectivité maritime** entre les partenaires devrait être une priorité absolue pour assurer la poursuite du développement économique du transport maritime. Cela devrait être garanti par un développement accru du transport maritime à courte distance et l'exploitation de la numérisation, telle que la mise en place de guichets uniques maritimes. En outre, l'amélioration des conditions de vie et de travail des gens de mer et l'accroissement de l'attractivité de la profession maritime devraient être une priorité, notamment par la mise en œuvre et l'application de la Conventions STCW et du travail maritime.

Transport terrestre

10. L'examen à mi-parcours montre que des efforts supplémentaires doivent être consentis pour faciliter le **transport routier international** par l'adhésion à un accord international et l'harmonisation réglementaire. Dans les années à venir, les pays devraient notamment progresser vers l'adhésion à l'ADR et à l'AETR. Cela devrait inclure l'adoption et l'application de règles sociales pour le transport routier, telles que les temps de conduite et de repos et l'adoption du tachygraphe numérique, ainsi que des règles relatives à l'accès à la profession de transporteur routier. Afin d'améliorer la sécurité et l'efficacité de leur réseau routier, les pays sont invités à élaborer des stratégies nationales en matière de STI conformes aux meilleures pratiques de l'UE.
11. Assurer la **sécurité routière** reste une priorité absolue pour progresser vers l'objectif commun d'éviter au moins 50 % des décès et des blessés dus aux accidents de la route d'ici à 2030. Dans les années à venir, les pays devraient veiller à la mise en place d'un organisme chef de file chargé de mettre en œuvre une stratégie nationale de sécurité routière efficace comprenant des objectifs clairs et ambitieux. Dans ce cadre, les pays doivent progresser dans la collecte de données, veiller à ce qu'une législation appropriée soit en place, conformément aux meilleures pratiques européennes et internationales, garantir des infrastructures sûres et protéger les usagers de la route vulnérables.
12. En ce qui concerne le **transport ferroviaire**, il convient de mettre l'accent sur la garantie de l'interopérabilité et la promotion du transport transfrontalier, l'amélioration de la sécurité ferroviaire et le renforcement de la compétitivité et de l'efficacité. À cet égard, les pays sont invités à progresser davantage dans la mise en œuvre des spécifications techniques d'interopérabilité (STI) et dans la transition vers l'ERTMS. La sécurité ferroviaire devrait être encore améliorée par la création d'un organe distinct pour les enquêtes sur les incidents, d'une autorité nationale de

sécurité et de la mise en place d'un système de gestion de la sécurité. Enfin, pour stimuler la compétitivité du transport ferroviaire, les pays doivent tirer parti de la numérisation et de l'automatisation pour réduire les coûts, augmenter la capacité et améliorer la flexibilité et la fiabilité. Il convient de compléter cette politique par la séparation entre la gestion de l'infrastructure et les fonctions opérationnelles et par l'amélioration de l'accès au marché des services de transport ferroviaire.

13. Compte tenu des tendances d'urbanisation en Méditerranée, il est essentiel pour les années à venir de donner la priorité à la transition vers une **mobilité urbaine sûre, intelligente et durable**. Bien que l'examen à mi-parcours indique que certains pays ont déjà mis en œuvre des plans de mobilité urbaine durable (PMUD), de nouveaux progrès sont encouragés pour garantir que les zones urbaines sont vivables, propres et sûres. À cet égard, l'adoption de politiques nationales de mobilité urbaine pour soutenir les villes est encouragée afin de renforcer ces efforts. Tout en reconnaissant l'importance cruciale des villes en tant que nœuds urbains dans le réseau de transport plus vaste, les pays devraient également s'efforcer d'améliorer la connectivité urbaine pour faciliter les liaisons du premier et du dernier kilomètre, stimulant ainsi la croissance économique et la compétitivité.

Aviation civile

14. Des efforts supplémentaires devraient être consentis pour promouvoir l'**espace aérien commun euro-méditerranéen (EMCAA)**, notamment en assurant une plus grande convergence avec l'acquis de l'UE en matière de sécurité et de sûreté aériennes et de gestion du trafic aérien. À cet égard, des progrès devraient également être réalisés sur les aspects du marché de l'aviation en libéralisant davantage les services aériens et en facilitant l'attribution de créneaux horaires pour développer le trafic intra et transméditerranéen.
15. Bien que l'examen à mi-parcours montre que des progrès ont été réalisés, les pays devraient déployer des efforts supplémentaires dans le domaine de la **sécurité aérienne**, notamment dans le but de se conformer aux normes et recommandations de l'OACI. Les efforts devraient notamment porter sur la mise en place de capacités administratives adéquates. Les pays sont encouragés à aligner leur législation nationale aussi étroitement que possible sur les normes de l'UE et à collaborer activement avec l'EASA pour obtenir des conseils et un soutien.
16. Pour progresser vers l'objectif ambitieux à long terme (LTAG) de l'OACI visant à atteindre des émissions nettes de carbone nulles pour l'aviation internationale d'ici 2050, il est nécessaire de continuer à mettre l'accent sur la promotion d'une **aviation durable et de la protection de l'environnement**.
17. Alors que la plupart des États membres de l'OACI participent volontairement au Programme de compensation et de réduction des émissions de carbone pour l'aviation internationale (CORSIA), la participation des pays du voisinage méridional de l'UE reste limitée – les pays sont donc encouragés à rejoindre le système. En outre, tous les pays sont invités à explorer les possibilités de production et d'utilisation de carburants d'aviation durables (SAF) et à œuvrer à l'alignement sur le règlement ReFuelEU sur l'aviation.



ufmsecretariat.org



Palau de Pedralbes | Pere Duran Farell, 11
Barcelona, Spain - 08034
Phone: 00 34 93 521 4100 | Fax: 00 34 93 521 4102

