

**Conférence ministérielle euro-
méditerranéenne sur les Transports**

**Présentation des recommandations du
Livre Bleu**

Marrakech, 15 décembre 2005

Mesdames et Messieurs les Ministres,

Mesdames et Messieurs,

A ce stade de nos travaux, et après ces présentations relatives à trois des grandes priorités de notre coopération euro-méditerranéenne en matière de transports, je voudrais reprendre la parole pour vous présenter les recommandations du Livre Bleu sur les Transports en Méditerranée.

Ces recommandations, approuvées par le Forum euro-méditerranéen des Transports, offrent un cadre pour une politique des transports régionale, axée sur le développement d'un système de transport intégré et performant en Méditerranée. Elles sont également reflétées dans les Conclusions ministérielles qu'il nous reviendra d'approuver à la fin de cette journée.

Mais avant d'entrer dans le détail des recommandations contenues dans le Livre Bleu, permettez moi trois remarques préliminaires.

Tout d'abord, je voudrais insister sur le fait que **le Livre Bleu est une suite directe et naturelle du processus de réforme du transport dans lequel se sont engagés tous les pays de la région.** Et je tiens à cet égard à saluer les réformes amorcées ces dernières années dans la plupart des Partenaires méditerranéens en termes d'ouverture des marchés, de renforcement des capacités administratives et de renforcement du cadre législatif et réglementaire, notamment en matière de sécurité et de sûreté des modes de transport. Parallèlement à ces réformes, des efforts importants ont été consentis en matière d'infrastructures. Cependant, malgré ces avancées, il reste encore beaucoup à faire pour atteindre l'objectif d'un réseau euro-méditerranéen de transport pleinement intégré, sûr et efficace, et les réformes doivent être poursuivies en ce sens. Le Livre Bleu s'inscrit dans ce cadre et vise à jouer un rôle de catalyseur pour la poursuite et l'approfondissement du processus de réformes du transport.

En deuxième lieu, je voudrais rappeler que les recommandations contenues dans le Livre Bleu sont directement liées au diagnostic de la situation des transports dans la région, diagnostic qui nous a été présenté par son Excellence M. Saoud Nsairat, et **qu'elles reflètent la nature spécifique du réseau euro-méditerranéen de transport, à savoir un système de transport organisé autour d'une mer fermée.** En d'autres termes, les recommandations du Livre Bleu couvrent tous les modes de transport, mais en mettant l'accent sur les modes de transport maritime et aérien, ainsi que sur leurs connexions terrestres,

qui sont fondamentales dans une optique de multimodalité et de développement des échanges Sud-Sud.

Enfin, il me semble important de souligner que les recommandations du Livre Bleu ne relèvent pas d'une approche généraliste consistant à préconiser les mêmes solutions et à appliquer les mêmes recettes dans tous les pays de la région. Au contraire, ces recommandations relèvent d'une approche différenciée, qui prend pleinement en compte les situations spécifiques et le stade d'avancement de la réforme dans chacun des pays concernés. C'est là toute la prouesse que constitue le Livre Bleu, qui offre à la fois un cadre politique commun et des solutions différenciées.

J'en viens maintenant aux recommandations elles-mêmes, qui s'organisent autour de six grands axes, complémentaires les uns des autres, et visant à faire évoluer le système de transport régional d'une situation de fragmentation à une situation d'intégration.

J'aborderai, si vous me le permettez, ces six axes les uns après les autres, en mettant l'accent sur les points essentiels reflétés dans les Conclusions ministérielles.

- **Premier axe de politique des Transports : renforcer et moderniser le cadre institutionnel du transport**

Cet axe a été introduit à la demande des Partenaires méditerranéens. Il porte sur le renforcement des ressources humaines et des capacités des administrations du transport, mais également sur la restructuration institutionnelle, **en particulier le recentrage des administrations centrales sur leur missions régaliennes de base, à savoir l'établissement des politiques et des réglementations.** Dans une optique d'ouverture du secteur, de bonne gestion et d'efficacité, il est crucial que les administrations centrales se retirent des tâches de gestion et d'exploitation du secteur des transports, qui doivent revenir à des autorités administratives indépendantes et aux opérateurs commerciaux. Cette séparation des responsabilités et des rôles est le point de départ de toute réforme en profondeur du secteur des transports.

- **Deuxième axe de politique des Transports : l'intégration et la cohésion des réseaux d'infrastructure**

Il s'agit de pouvoir disposer d'un réseau de transport pleinement interconnecté et interopérable entre les Partenaires méditerranéens, ainsi qu'entre ces derniers et l'UE. Pour cela, un exercice de planification du réseau régional d'infrastructures a été nécessaire, afin d'identifier les principaux axes de transport correspondant aux

données actuelles et futures demandes de trafic, et de définir le long de chacun de ces axes les projets prioritaires à réaliser, qu'il s'agisse de projets de réhabilitation d'infrastructures déjà existantes ou de nouveaux projets de construction.

Sur ce point, je ne peux que me féliciter des progrès accomplis au cours des derniers mois. En effet, dans sa dimension Nord-Sud, cet exercice vient d'être clôturé avec succès avec l'adoption du rapport final du Groupe à Haut Niveau sur l'extension du réseau transeuropéen de transport aux pays voisins, qui vous sera présenté tout à l'heure par Mme de Palacio. Quant à la planification du réseau méditerranéen d'infrastructures de transport dans sa dimension Sud-Sud, elle est également bien avancée dans le cadre du programme MEDA, et doit s'achever dans les prochains mois.

Un tel exercice de planification à l'échelle régionale est fondamental, car il doit permettre de concentrer les efforts et les financements sur les axes et projets prioritaires, en particulier les interconnexions manquantes. Je pense notamment à un projet majeur comme celui du lien fixe du détroit de Gibraltar, qui devrait permettre, sur le long terme, de relier physiquement l'Europe au Maghreb et d'offrir un nouveau débouché pour les flux de trafic entre les deux rives de la Méditerranée. Ce lien fixe devra bien entendu disposer des connexions adéquates sur les territoires espagnol et marocain, de manière à assurer un acheminement

optimal des flux de trafic concernés. Je voudrais également insister sur l'importance des interconnexions entre Partenaires méditerranéens, tant au niveau du Maghreb que du Mashrek, pour promouvoir le commerce intra-régional, qui est encore trop peu développé.

- **Troisième axe de politique des Transports : promouvoir un transport maritime performant au cœur d'une chaîne continue de transport de fret**

Le transport maritime est un maillon clé de la chaîne multimodale en Méditerranée. Il doit donc en être un maillon fort, en termes de performance et d'efficacité. Je voudrais à cet égard mettre l'accent sur deux points majeurs : **la réforme portuaire et le développement des Autoroutes de la Mer.**

La réforme portuaire est déjà bien engagée dans de nombreux Partenaires méditerranéens, et je m'en félicite. Il convient de poursuivre dans cette voie afin de générer un véritable changement de la culture de gestion des ports, à travers notamment une décentralisation et une autonomie accrue de la gestion portuaire, et une commercialisation renforcée des services portuaires. Des progrès restent notamment à réaliser en ce qui concerne la durée de l'entreposage des conteneurs dans les ports. Ces durées sont encore égales ou supérieures à 15 jours

dans certains ports, ce qui affecte sérieusement la compétitivité. Ces enjeux ont été largement débattus au mois de septembre à Marseille dans le cadre d'un séminaire de formation sur la réforme portuaire financé par le programme MEDA.

L'efficacité portuaire est également au cœur du développement des Autoroutes de la Mer, pour lesquels le bassin méditerranéen constitue un terrain privilégié. Ces Autoroutes de la Mer, comme l'a souligné M. Lunardi dans son intervention, doivent constituer un élément clé du réseau euro-méditerranéen de transport. Ils impliquent la mise en place de liaisons maritimes fréquentes et fiables entre les ports de la Méditerranée, mais également des mesures pour améliorer la qualité des infrastructures et des services portuaires, ainsi que de bonnes connexions terrestres entre les ports et leur hinterland. En termes de bénéfices économiques, de cohésion régionale et de protection de l'environnement, les Autoroutes de la Mer présentent un potentiel évident. Il est essentiel d'unir nos efforts pour qu'ils deviennent une réalité à l'échelle euro-méditerranéenne.

La priorité accordée aux Autoroutes de la Mer ne doit pas cependant nous détourner des autres améliorations à apporter à la chaîne de transport multimodale. Je pense en particulier à la modernisation du transport routier de fret, qui passe notamment

par l'amélioration des mécanismes d'attribution des licences et le regroupement des petits opérateurs individuels en sociétés, et à la mise en place de systèmes ferroviaires performants. Le rail a un rôle à jouer au sein du réseau euro-méditerranéen de transport, notamment pour le transport de passagers. Ceci suppose des réformes structurelles profondes, notamment la séparation de la gestion de l'infrastructure ferroviaire et de l'exploitation dans les pays ayant un réseau ferroviaire important, et la réalisation de certains investissements clé.

Enfin, je ne saurais évoquer la chaîne de transport multimodale en Méditerranée sans souligner l'importance des plateformes logistiques. Je me félicite à cet égard que la Banque Européenne d'Investissement soit sur le point de lancer une étude sur la mise en réseau de ces plateformes dans la région méditerranéenne.

- **Quatrième axe de politique des transports : exploiter au mieux les potentialités du transport aérien**

Avec le transport aérien, nous touchons plus spécifiquement au transport de passagers et au tourisme, qui est une source de développement économique très importante pour la région. Dans ce domaine, le Livre Bleu met l'accent sur deux points essentiels : **le développement de marchés aériens ouverts et performants dans la région, et la mise en place d'un espace**

aérien euro-méditerranéen commun, y compris l'extension du Ciel Unique européen à la région méditerranéenne, c'est-à-dire l'intégration à terme des systèmes de gestion du trafic aérien.

Il n'y aura pas de développement significatif du transport aérien dans la région méditerranéenne sans ouverture des marchés et sans réorganisation de la gestion des aéroports. L'expérience de l'ouverture du ciel au niveau communautaire s'est révélée extrêmement bénéfique, à la fois pour les compagnies aériennes qui ont gagné en rentabilité et en compétitivité, et pour les consommateurs qui ont pu bénéficier d'une offre accrue et de baisses de prix substantielles. Les mêmes effets sont à prévoir à l'échelle de la région méditerranéenne. Dans cette optique, il est nécessaire d'ouvrir progressivement les marchés, au moins pour les liaisons internationales régulières. Parallèlement, il est également indispensable de rationaliser la gestion des aéroports, en renforçant leur autonomie de gestion et la commercialisation des services.

Cette réforme du transport aérien est le corollaire de la mise en place d'un espace aérien euro-méditerranéen commun, qui est l'objectif à long terme de notre coopération dans le domaine de l'aviation. Un tel espace se construira sur la base de la conclusion d'accords aériens entre l'UE et chacun des

Partenaires méditerranéens, accords horizontaux en premier lieu, visant à introduire la désignation communautaire dans les relations aériennes bilatérales, et accords globaux dans un deuxième temps, prévoyant l'accès réciproque aux marchés mais également une coopération réglementaire et technique dans les domaines de la sécurité, de la sûreté et de la gestion du trafic aérien. Je souhaite à cet égard que l'exemple du Maroc, premier Partenaire méditerranéen à s'être engagé dans la voie d'un accord aérien global avec l'UE, puisse inciter d'autres pays de la région à faire de même.

- **Cinquième axe de politique des transports : promouvoir la sécurité et la sûreté du système de transport en Méditerranée**

Ceci vaut pour tous les modes de transport, en particulier le transport maritime et aérien. **Cet objectif sera atteint grâce au respect et à la mise en œuvre effective des conventions internationales applicables, notamment celles de l'OMI et de l'OACI, et à un rapprochement avec les normes communautaires.** Dans le domaine du transport maritime par exemple, des mesures concrètes doivent être prises pour renforcer les capacités administratives en matière de mise en œuvre par l'Etat du pavillon et de contrôle par l'Etat du port, pour améliorer la performance du Mémorandum de la Méditerranée en matière de contrôle par l'Etat du port et pour

mettre en place un système régional de suivi et de contrôle du trafic des navires qui soit compatible avec le système européen Safeseanet. De même, dans le domaine de la sûreté maritime, des mesures s'imposent pour assurer la mise en oeuvre effective du code ISPS dans tout le bassin méditerranéen et mettre en place les contrôles nécessaires à cette fin.

Le Livre Bleu insiste également sur la priorité qui s'attache au **renforcement de la sécurité routière**, point faible du système de transport en Méditerranée. La mise en place de plans d'actions nationaux sur la sécurité routière, englobant tous les aspects de la sécurité, à savoir la réglementation, les contrôles, les infrastructures et le progrès technologique, doit permettre de diminuer de manière significative le nombre de blessés et de tués sur les routes dans la région.

Enfin, il n'est pas possible d'évoquer la sécurité et la sûreté des modes de transport sans faire référence à **Galileo**. Galileo a une vocation mondiale et doit pouvoir bénéficier en priorité à la région méditerranéenne. A cette fin, le Livre Bleu préconise une implication accrue des Partenaires méditerranéens dans le programme Galileo, notamment à travers la possibilité de conclure avec l'UE des accords de coopération Galileo et grâce à l'Office de coopération euromed Galileo, inauguré en septembre 2004 et basé au Caire.

- **Sixième axe de politique des transports : surmonter le casse-tête du financement**

La problématique du financement n'est pas spécifique au réseau euro-méditerranéen de transport. Elle est également au cœur de la réalisation du réseau transeuropéen de transport. Les recommandations du Livre Bleu sont claires à cet égard : outre l'établissement de plans nationaux de financement et d'investissement, il est primordial de mobiliser toutes les sources de financement disponibles, qu'elles soient nationales, régionales ou internationales, sur les projets identifiés comme prioritaires dans le cadre de la planification du réseau euro-méditerranéen de transport mentionnée précédemment.

Coordination des fonds disponibles et concentration de ces fonds sur les projets prioritaires, tels sont les deux principes clé qui doivent permettre de surmonter le casse-tête du financement. A cela, il faut bien sûr ajouter, au cas par cas, la recherche de solutions financières innovantes, notamment dans le cadre de partenariats public-privé. Mais je ne veux pas m'avancer plus avant sur le terrain de nos discussions de cet après-midi et je m'arrêterai donc là.

* *

*

Mesdames et Messieurs les Ministres, j'en ai terminé avec la présentation synthétique des recommandations du Livre Bleu sur les Transports en Méditerranée. Ces recommandations se reflètent dans les Conclusions ministérielles qu'il nous reviendra d'approuver pour clôturer nos travaux. Elles forment le cadre de notre coopération future et pourront bénéficier d'un soutien adéquat de la part de l'UE dans le cadre du futur Instrument de Voisinage et de Partenariat. Ce qui ne signifie pas pour autant que l'UE soit le seul bailleur de fonds engagé dans la mise en œuvre de ces recommandations. Celles-ci s'adressent aux Partenaires méditerranéens en premier lieu, et à l'ensemble des bailleurs de fonds internationaux. Et j'en profite pour en appeler à une mobilisation des institutions financières internationales et des banques régionales de développement autour de la mise en œuvre de ces recommandations.

Mais sans plus attendre, je voudrais ouvrir la discussion sur les priorités de notre coopération et le cadre que je viens de vous exposer.