

La politique des transports en Méditerranée

Le Forum euro-méditerranéen des transports

Le domaine du transport est la pierre angulaire des relations commerciales et de la circulation des personnes. Par conséquent, l'adoption d'une politique des transports cohérente et inscrite dans une perspective de développement durable en Méditerranée, apparaît comme un outil essentiel d'accomplissement des objectifs du Partenariat euro-méditerranéen et, plus particulièrement, de la mise en place de sa future zone de libre-échange.

Le 16 janvier 1998, la Commission européenne adoptait une Communication* définissant une stratégie destinée à assurer le développement des services de transport, tenant compte tant des besoins des Partenaires méditerranéens que des contraintes de développement et d'intégration d'un système de transport en croissance accélérée. Il s'agissait également d'explorer les moyens de mise en œuvre de cette stratégie et de lancer un plan d'action. Il était prévu en outre que la structure opérationnelle nécessaire pour définir ce plan d'action engagerait tous « les acteurs économiques concernés » et, par conséquent, garantirait que « l'action entreprise rencontre les nécessités pratiques et les impératifs des sociétés civiles et des économies impliquées. » C'est donc dans ce cadre qu'a été proposée la constitution du Forum euro-méditerranéen des transports, dont la première réunion s'est tenue à Malte en mars 1999.

En accord avec le programme de travail annexé à la Déclaration de Barcelone, l'objectif avoué est de développer la coopération dans le secteur des transports par l'adoption d'un « système multi-modal de transport air/mer dans la région méditerranéenne à travers l'amélioration et la modernisation des ports et des aéroports, la suppression des barrières injustifiées, la simplification des procédures, le renforcement de la sécurité maritime et aérienne, l'harmonisation à haut niveau de la réglementation environnementale, y compris un contrôle plus efficace de la pollution due au transport maritime et l'adoption de systèmes harmonisés pour gérer le trafic aérien et maritime. »

La deuxième rencontre du Forum des transports se tiendra à Bruxelles dans le courant de l'automne prochain. Nous avons rencontré Leonidas ANTONAKOPOULOS, responsable jusqu'à récemment de la préparation de ce deuxième Forum à la Direction générale Transport et Energie de la Commission européenne.

*Communication de la Commission au Conseil et au Parlement concernant le Partenariat euro-méditerranéen dans le secteur des transports – COM (1998) 7 final.

DOSSIER SPECIAL EUROMED

Edition no 16

1 septembre 2000

La logique et les objectifs

Monsieur Antonakopoulos, quelle est la philosophie générale qui sous-tend l'organisation de ces Forums des transports dans le cadre du Programme MEDA, et quels sont les buts assignés ?

« L'idée principale consiste à constituer et à développer un cadre politique de coopération et de dialogue continu avec les Partenaires méditerranéens sur l'ensemble de la politique des transports », nous répond d'emblée notre interlocuteur. « La Méditerranée est en effet très concernée par le domaine des transports, maritime, aérien et terrestre et il est dès lors très important que nous aidions nos Partenaires à comprendre la politique de l'Union européenne en matière de transport. C'est un secteur très réglementé au niveau européen et international, avec une législation et un champ d'innovation considérables. »

« Quant aux objectifs, il s'agit en premier lieu d'aider les Partenaires méditerranéens à moderniser le cadre institutionnel, juridique et réglementaire dans leur propre secteur des transports pour qu'ils puissent se rapprocher de ce qu'on appelle la "best practice" au niveau international. Les Partenaires devraient bénéficier

pour ce faire de l'expérience que l'UE a acquise dans le contexte des transports internationaux. »

« La première étape consiste aussi à adopter un projet régional qui devra être financé par le Programme MEDA. Après acceptation des orientations de ce projet par les 27 partenaires, celui-ci serait décomposé en projets sectoriels et en actions ponctuelles dans différents secteurs d'application des transports, notamment grâce à une analyse extensive de la situation des transports dans les Partenaires méditerranéens. Le projet régional permettra ainsi de développer à terme les aspects d'assistance technique et de formation professionnelle qui devront aider les Partenaires à mener les réformes indispensables dans le secteur afin de mieux s'intégrer dans le système des transports internationaux. »

« Cette initiative, comme la précédente réunion de Malte », ajoute le fonctionnaire de la Commission, « fait suite à la Communication de la Commission européenne de janvier 1998, qui se réfère évidemment au cadre politique et institutionnel de la Conférence de Barcelone de novembre 1995, Communication qui est, en fait, la première action concrète de la Commission pour promouvoir l'approche de coopération régionale au niveau des transports avec les Partenaires méditerranéens ».

DOSSIER SPECIAL EUROMED

Edition no 16

1 septembre 2000

MEDA précurseur

S'agissant d'actions ponctuelles, de projets sectoriels plus spécifiques, à quoi peut-on penser dans le cadre du Programme MEDA?

« En principe, le Programme MEDA n'intervient pas vraiment au niveau des infrastructures, mais c'est l'instrument d'intervention de l'Union pour développer la coopération régionale euro-méditerranéenne. Nous procéderons à l'identification des projets prioritaires qui pourraient être développés dans un futur proche. Nous pourrions ainsi développer des études, identifier les problèmes qui se posent aux Partenaires méditerranéens dans le domaine des transports et consolider un cadre de coopération. »

« D'une certaine manière, on peut considérer que le Programme MEDA a vocation à jouer un rôle précurseur dans le développement des relations de ces Partenaires au sein du système international des transports qui se modernise et se libéralise, » ajoute M. Antonakopoulos.

« La Méditerranée, en effet, est un espace vital pour l'ensemble des pays riverains et les transports y prennent à l'évidence une place centrale qui est directement liée à la vitalité des économies. Pour utiliser une image », nous dit-il, « il ne s'agit pas seulement de pétroliers qui quittent un port pour en rejoindre un autre et qui, entre temps traversent très souvent l'espace méditerranéen où ils posent aussi des

problèmes de sécurité maritime, il s'agit également des transports terrestres qui sont très importants pour le développement économique des 12 Partenaires méditerranéens. La volonté politique des 27 partenaires dans ce secteur est forte, et MEDA, par ses initiatives, mène dans ce cadre une action de précurseur. »

La dérégulation et la coopération

Peut-on situer cette action dans le cadre de la future zone euro-méditerranéenne de libre-échange prévue par le Processus de Barcelone?

« Si la politique des transports est l'un des outils pour parvenir à la libéralisation des échanges, le secteur, sous ses angles terrestre, maritime et aérien, est lui-même sujet à un processus de libéralisation dans la perspective plus large du système international du transport et dans une économie globalisée, » nous répond notre interlocuteur. « C'est évidemment la conséquence d'une réglementation excessive des transports qui a prévalu pendant de longues années. Et c'est précisément la raison pour laquelle, suite à la Déclaration de Barcelone, il est si important de procéder à l'échange des meilleures pratiques, en référence au contexte européen et international, et de constituer un cadre de coopération et de dialogue avec les Partenaires méditerranéens. La mise en place de cette zone euro-méditerranéenne de libre-échange va fatalement entraîner

DOSSIER SPECIAL EUROMED

Edition no 16

1 septembre 2000

une dérégulation dans le cadre d'une coopération très ouverte. »

Le système multi-modal

Quels sont les instruments prévus dans la perspective de cette politique de coopération?

« Au sein de la Commission européenne, les spécialistes du secteur transport ont élaboré une proposition valable au niveau général de la politique des transports, mais qui est tout à fait applicable en Méditerranée. Comme ailleurs dans le monde ou en Europe, le diagnostic pour la Méditerranée est évident: », nous fait remarquer Monsieur Antonakopoulos « au cours de la prochaine décennie, la région risque de voir augmenter le volume total de transport de manière dramatique et le système existant des transports sera soumis à de très fortes tensions. »

« Donc, pour anticiper le problème, la Commission propose de développer le système de "efficient and compatible multi-modal transport chain", c'est-à-dire d'adopter des systèmes multi-modaux de transport air/mer qui permettent, par des systèmes modernes de transports combinés, d'apporter des réponses flexibles, d'augmenter l'efficacité du secteur, d'attirer les investissements et, en présentant un éventail plus large d'options, d'inciter l'ensemble des utilisateurs des transports à faire jouer

la concurrence. » Et notre interlocuteur de compléter, « la multi-modalité implique l'utilisation intelligente des technologies nouvelles dans une application appropriée pour faire face à des problèmes connus comme l'encombrement terrestre, aérien et, du point de vue maritime, à ceux que posent notamment les politiques portuaires. La Commission pense », précise-t-il, « que dans la perspective de la zone euro-méditerranéenne de libre-échange, il existe une réelle possibilité de valeur ajoutée en termes d'amélioration du système des transports, mais aussi en termes d'emplois et d'investissements dans le secteur et, donc, de développement de l'économie globale des Partenaires méditerranéens ».

L'esprit de Malte

Puisque nous évoquons l'action de la Commission, comment se profile cette stratégie depuis la Communication de janvier 1998, à travers la rencontre de Malte de mars 1999 et jusqu'à la préparation du Forum de l'automne prochain?

Pour M. Antonakopoulos, « les conclusions de la réunion du premier Forum des transports à Malte étaient ambitieuses et offraient une vision d'ensemble à long terme - c'est à Malte qu'on a parlé pour la première fois d'un plan d'action. Le projet régional que la Commission

DOSSIER SPECIAL EUROMED

Edition no 16

1 septembre 2000

présentera au prochain Forum, sans se substituer au plan d'action, en est en quelque sorte la première action concrète. La Commission a privilégié une approche plus réaliste, plus pragmatique, qui pourra être directement utilisée à des fins d'aide et de coopération avec les 12 Partenaires. Il est évident que ce projet devra être étoffé par des actions à venir dans le cadre d'une évolution qui amènera la Commission à élaborer dans le futur un plan d'action plus global, qui reste à définir », précise-t-il. « Ceci peut d'ailleurs très bien se produire dans le cadre du deuxième Forum de l'automne prochain où les interventions et débats des participants apporteront des idées nouvelles ou complémentaires. Cette rencontre de Bruxelles sera une réunion technique au plus haut niveau, rassemblant les Directeurs et hauts fonctionnaires des 27 partenaires euro-méditerranéens, dans le secteur des transports. En fait, avec ce projet régional, la Commission a voulu commencer à concrétiser l'esprit de Malte », résume M. Antonakopoulos.

La sécurité maritime et la radio navigation par satellite

En dehors de ce projet régional, quels seront les sujets proposés aux participants, lors des travaux de ce Forum?

« La Commission tient beaucoup à ce qu'il y ait discussion et sensibilisation

des Partenaires méditerranéens sur trois thèmes principaux: la sécurité maritime, le projet GALILEO et, pour le transport aérien, le "Single European Sky". Ce sont en réalité les trois domaines pour lesquels la Commission soutient activement les actions ponctuelles et innovatrices. En ce qui concerne la sécurité maritime, » souligne Leonidas Antonakopoulos, « il s'agit évidemment d'un sujet qui se retrouve au centre des débats, y compris au sein du projet régional, notamment pour des raisons politiques et d'actualité. Il n'est que de mentionner l'accident ERIKA pour comprendre pourquoi la Commissaire chargée des transports et de l'énergie, Mme Loyola de Palacio en personne, a mis l'accent sur la nécessité d'interventions concrètes pour faire face à ce problème, qui a beaucoup sensibilisé l'opinion publique. »

Quant au projet GALILEO, notre interlocuteur nous précise « qu'il s'agit d'un système de radionavigation par satellite qui se veut une réponse communautaire européenne au GPS (*Global Position System*), système semblable mis en œuvre par les Etats-Unis dans un premier temps et étendu à l'Europe pour des raisons tant civiles que militaires. Dans un contexte d'essor des nouvelles technologies, la Commission européenne a proposé de soutenir le système Galileo qui se veut plus précis, plus flexible et plus performant que le système GPS existant. Pour certains, » ajoute le

DOSSIER SPECIAL EUROMED

Edition no 16

1 septembre 2000

fonctionnaire, « il concurrence directement le système GPS, pour d'autres, il est plutôt complémentaire. Dans tous les cas, » conclut-il, « l'industrie européenne s'y intéresse de très près et l'espoir est grand que d'ici à quelques années, à court ou moyen terme, le projet soit une réalité tangible dans la radionavigation pour les transports maritimes, aériens et terrestres. »

Un « livre vivant » depuis l'antiquité

Monsieur Antonakopoulos, quel sentiment gardez-vous de la préparation de ce Forum des transports, à la lumière des nombreux contacts que vous avez noués de part et d'autre de cette mer méditerranée? Quelle vision politique avez-vous retenue?

« Pour moi, il y a une évidente volonté politique d'aller de l'avant, qui dépasse largement l'organisation des Forums euro-méditerranéens des transports. Il existe une réelle perspective à travers l'ensemble des initiatives souhaitées et engagées par les 27 partenaires, traduisant la continuité depuis la Déclaration de Barcelone jusqu'à la Conférence euro-méditerranéenne des

Ministres des Affaires étrangères de Stuttgart, l'an passé. L'attente est grande », ajoute notre interlocuteur, « parce que la Déclaration de Barcelone elle-même l'a engendrée! C'est un processus en développement et il est intéressant que l'on continue de s'y référer parce qu'il fournit le cadre approprié pour développer les actions politiques. Il y a beaucoup d'attentes parce que l'Union européenne constitue un pôle d'attraction pour les Partenaires méditerranéens qui nous disent que nous détenons le "savoir-faire", et que nous sommes mieux au courant des "meilleures pratiques internationales" en matière de transport », rappelle Leonidas Antonakopoulos. Et de souligner que « si les pays d'Europe centrale et orientale ont la perspective de l'élargissement, les Partenaires méditerranéens ont eux la perspective d'une coopération privilégiée avec l'Union européenne ». Il conclut enfin que « les Méditerranéens fondent beaucoup d'espoirs parce que la Méditerranée est un livre vivant, et que les transports sont très importants pour la région et les peuples méditerranéens, depuis la plus lointaine antiquité! ».