



COMMISSION EUROPÉENNE

Bruxelles, le 7.7.2011
COM(2011) 415 final

**COMMUNICATION DE LA COMMISSION AU CONSEIL ET AU PARLEMENT
EUROPÉEN**

**L'UE et ses régions voisines: une approche renouvelée en matière de coopération dans le
domaine des transports**

1. INTRODUCTION

Objectif

Les transports contribuent de manière significative à la prospérité en Europe. Grâce à eux, les biens sont distribués de manière efficace et les citoyens peuvent voyager librement. L'UE est un partenaire politique et économique de premier plan pour les pays des régions limitrophes. Une coopération renforcée dans le secteur des transports peut jouer un rôle décisif en aidant nos voisins à devenir économiquement plus forts et politiquement plus stables. Les particuliers et les entreprises de l'UE et des régions voisines tirent un bénéfice direct d'une meilleure coopération en matière de transport visant à réduire le temps et les ressources consacrés au transport de marchandises et de voyageurs. Une intégration plus poussée des marchés permet également d'ouvrir de nouveaux débouchés commerciaux pour les entreprises tant dans l'UE que dans les régions voisines.

La présente communication définit une coopération renouvelée en matière de politique des transports avec les régions voisines de l'UE en s'appuyant sur la communication de 2007 de la Commission¹, qui mettait l'accent sur les aspects relatifs aux infrastructures. Elle porte à la fois sur la politique européenne de voisinage (PEV)² et sur les pays concernés par l'élargissement³, en accordant une place prépondérante aux pays concernés de la PEV. Le degré élevé de coopération déjà atteint dans le domaine des transports avec les pays concernés par l'élargissement peut servir d'exemple pour l'amélioration des liaisons de transport avec les autres régions voisines⁴.

La Commission a récemment procédé à une révision de la PEV, qui constitue le cadre politique unique des relations de l'UE avec les pays partenaires voisins⁵, et a proposé «**une stratégie nouvelle à l'égard d'un voisinage en mutation**». Dans le cadre de cette stratégie, la coopération dans le domaine des transports sera adaptée aux besoins de chaque sous-région. L'UE appliquera un niveau de différenciation plus élevé dans le secteur des transports en fonction des ambitions de chaque pays et de sa volonté d'approfondir son intégration avec l'UE. L'aide de l'UE, qu'elle consiste à financer l'interconnexion des infrastructures ou à étendre l'accès au marché, sera subordonnée aux progrès réalisés dans les pays voisins.

Contexte politique

Avec l'entrée en vigueur du **traité de Lisbonne**, l'UE s'est engagée à développer avec les pays de son voisinage des relations privilégiées (article 8 du TUE). Le traité prévoit également que l'Union peut décider de coopérer avec les pays tiers pour promouvoir des projets d'intérêt commun et assurer l'interopérabilité des réseaux (article 171, paragraphe 3, du TFUE).

¹ Extension des grands axes transeuropéens de transport aux pays voisins, COM(2007) 32 du 31.1.2007.

² Région orientale de la PEV: Arménie, Azerbaïdjan, Biélorussie, Géorgie, Moldavie et Ukraine; région méridionale de la PEV: Algérie, Égypte, Israël, Jordanie, Liban, Libye, Maroc, territoire palestinien occupé, Syrie et Tunisie.

³ Pays candidats: Croatie, ancienne République yougoslave de Macédoine, Monténégro et Turquie. Pays candidats potentiels: Albanie, Bosnie-Herzégovine, Monténégro, Serbie et Kosovo (tel que défini par la résolution 1244 du Conseil de sécurité des Nations unies).

⁴ L'Islande, la Norvège, la Russie et la Suisse ne sont pas couvertes par la présente communication.

⁵ COM(2011) 303 du 25.5.2011.

La **stratégie «Europe 2020»** attache de l'importance à approfondir les aspects externes de nos politiques intérieures en vue de favoriser la croissance économique de l'UE. C'est particulièrement vrai dans le cas de la politique des transports, puisque l'efficacité des passages de frontières efficaces, la mise en place de connexions plus courtes et plus rapides et la libéralisation des marchés facilitent la circulation des marchandises et des personnes de part et d'autre des frontières de l'UE.

En mars 2011, la Commission a adopté un document intitulé **«Feuille de route pour un espace européen unique des transports – Vers un système de transport compétitif et économe en ressources»⁶**, qui vise à accroître la mobilité et à alimenter la croissance et la création d'emplois. Dans cette feuille de route, la Commission propose d'étendre à nos voisins immédiats notre politique en matière de transport et d'infrastructures et d'ouvrir les marchés de pays tiers en ce qui concerne les services de transport.

La Commission est actuellement en train de **réviser la politique du réseau transeuropéen de transport (RTE-T)**. Cette politique vise également à mieux relier le RTE-T aux réseaux d'infrastructures des pays voisins.

En outre, l'UE a mis en place des **stratégies macrorégionales**, telles que la stratégie de l'UE pour la région du Danube⁷, qui cherchent à améliorer la mobilité entre les régions et à inclure certains des pays des régions voisines.

2. UNE INTEGRATION PLUS POUSSEE DES MARCHES POUR DES CONNEXIONS PLUS RAPIDES ET MOINS COUTEUSES

Une intégration accrue entre les marchés des transports de l'UE et ceux des pays de l'élargissement et de la PEV peut **rendre les liaisons de transport plus rapides, plus efficaces et meilleur marché**, au bénéfice des particuliers et des entreprises. Les perspectives d'intégration accrue des marchés reposeront sur la capacité et l'engagement des pays voisins à adopter des normes équivalentes à celles appliquées dans l'UE dans des domaines tels que la sécurité, la sûreté, la protection de l'environnement, la santé et la sécurité des travailleurs. La présente communication met en évidence les mesures susceptibles d'être prises à court et à long terme dans tous les modes de transport – routier, ferroviaire, aérien, maritime et fluvial – pour relier les systèmes de transport de l'UE et ceux de ses voisins.

Les travaux visant à renforcer l'intégration du marché des transports ont commencé dans le cadre des actuelles négociations sur les accords d'association avec les pays du partenariat oriental⁸. Ces accords visent à établir une zone de libre-échange avec l'UE. Dans le voisinage méridional de l'UE, l'objectif à long terme est d'achever la zone euro-méditerranéenne de libre-échange. Dans le cadre de la stratégie d'élargissement et dans le contexte des négociations d'adhésion, l'UE aide les pays concernés par l'élargissement à s'aligner sur l'acquis de l'UE pour créer les conditions nécessaires à l'intégration du marché des transports. Par exemple, le projet de traité instituant la Communauté de transport avec la région des

⁶ Feuille de route pour un espace européen unique des transports, COM(2011) 144 du 28.3.2011.

⁷ Parmi les objectifs de la stratégie figure l'amélioration des interconnexions entre huit États membres et six pays voisins (Bosnie-Herzégovine, Croatie, Moldavie, Monténégro, Serbie et Ukraine), COM(2010) 715 du 8.12.2010.

⁸ Les négociations avec la Biélorussie n'ont pas commencé. Le partenariat oriental a été lancé en 2009 pour renforcer les relations de l'UE avec l'Arménie, l'Azerbaïdjan, la Biélorussie, la Géorgie, la Moldavie et l'Ukraine.

Balkans occidentaux envisage une intégration progressive du marché sur la base de l'acquis de l'UE dans les domaines de la sécurité, de la sûreté, de l'environnement et des questions sociales.

2.1. Transport aérien

Dans le secteur du transport aérien, l'intégration plus poussée avec les voisins de l'UE est motivée par l'objectif de créer un **espace aérien commun européen** (EACE) plus vaste regroupant un milliard de personnes dans l'UE et tous les pays voisins situés à ses frontières orientales et méridionales.⁹ Étant donné que la plupart des pays de la PEV sont séparés de l'UE par la mer ou se trouvent à une distance considérable des capitales européennes, le transport aérien joue un rôle clé dans le transport de passagers. Le nombre de passagers aériens a enregistré une croissance annuelle moyenne de 6,7 % entre l'UE et ses voisins du Sud et de 11,6 % entre l'UE et ses voisins de l'Est sur la période 2004-2009. Au Sud, le Maroc, qui fait déjà partie de l'espace aérien commun européen, a enregistré une croissance annuelle moyenne de 14,6 % de son transport aérien de passagers à destination et en provenance de l'UE. À l'Est, les transports de personnes ont principalement eu lieu entre l'Ukraine et l'UE (2,7 millions sur les 3,5 millions de passagers en 2009)¹⁰.

La politique de l'EACE a été conçue pour permettre une ouverture progressive des marchés entre l'UE et ses voisins, avec une convergence au niveau réglementaire grâce à l'application progressive des réglementations de l'UE afin d'offrir de nouveaux débouchés aux opérateurs et un choix élargi aux consommateurs. Les processus d'ouverture des marchés et de convergence réglementaire ont lieu en parallèle de façon à favoriser une concurrence loyale et à promouvoir les normes de l'UE en matière de sécurité, de sûreté, d'environnement et autres. L'EACE est mis en œuvre grâce à des **accords globaux relatifs aux services aériens** qui encouragent les relations économiques, commerciales et touristiques.

Des négociations relatives à un accord global en matière de transport aérien peuvent commencer dès que le pays voisin concerné apporte la preuve qu'il en comprend les conditions et qu'il s'engage clairement à s'acquitter des obligations liées à l'adhésion à l'EACE.

L'UE a conclu des accords de ce type avec les Balkans occidentaux, la Géorgie, la Jordanie et le Maroc. Des accords semblables sont en cours de négociations avec Israël, le Liban et l'Ukraine; des négociations devraient bientôt débiter avec la Tunisie. La Commission dispose également d'un mandat lui permettant de négocier un accord similaire avec l'Algérie. Elle a proposé un mandat pour négocier avec la Moldavie, prévoit de faire de même avec l'Azerbaïdjan et proposera la négociation d'accords similaires avec le reste des pays voisins en fonction de l'intérêt qu'ils manifesteront et de leur degré de préparation.

Les accords conclus avec les pays de la PEV sont bilatéraux, tandis que celui conclu avec les Balkans occidentaux est multilatéral. Cet accord multilatéral va plus loin que les accords bilatéraux, prévoyant par exemple que les arrêts rendus par la Cour de justice de l'Union européenne en rapport avec le transport aérien sont directement applicables dans ces pays .

Pour renforcer l'intégration régionale, la prochaine étape consistera à mettre au point un accord multilatéral unique pour la région méridionale de la PEV et un autre pour la région

⁹ Feuille de route pour un espace européen unique des transports.

¹⁰ Eurostat.

orientale de la PEV. Enfin, l'objectif à long terme est d'intégrer l'ensemble des régions et l'UE en un EACE unique.

Le **ciel unique européen**, actuellement en cours de réalisation, sera également étendu pour inclure les voisins de l'UE. Pour ce faire, la reconnaissance de la législation de l'UE et le principe de la désignation communautaire sont des conditions préalables minimales. Le ciel unique européen renforcera la sécurité et réduira les délais d'attente, les coûts et émissions polluantes. Dans le cadre de l'approche progressive adoptée pour mettre en place le ciel unique européen, les pays voisins de l'UE cherchent à former avec les États membres de l'UE des blocs d'espace aérien fonctionnels ou à y participer. D'ici décembre 2012, les États membres de l'UE devraient avoir établi neuf blocs d'espace aérien fonctionnels leur permettant de concevoir collectivement et de rationaliser leur espace aérien et leurs liaisons aériennes afin de mieux répondre aux besoins du trafic aérien.

Dans les Balkans occidentaux, la Bosnie-Herzégovine et la Croatie font partie de l'initiative relative aux blocs d'espace aérien fonctionnels pour l'Europe centrale. Comme les autres pays concernés, l'Albanie, l'Égypte et la Tunisie ont le statut de partenaire associé, et la Jordanie et le Liban celui d'observateurs dans le cadre de l'initiative BLUE MED FAB. D'autres pays voisins devraient devenir membres de blocs similaires d'espace aérien fonctionnels pour parachever le ciel unique européen.

Plusieurs pays voisins sont déjà parties contractantes à l'**Organisation européenne pour la sécurité de la navigation aérienne** (Eurocontrol)¹¹. Ils participent aux travaux d'Eurocontrol et à ce titre bénéficient de ses services. Les pays qui ne sont pas membres peuvent bénéficier d'un certain nombre de services d'Eurocontrol sur la base de demandes et d'accords passés avec cette organisation¹². La coopération avec les voisins de l'UE vise à adopter, au sein d'Eurocontrol, des positions qui soient conformes à celles élaborées par l'UE.

Plusieurs pays de la PEV sont déjà bénéficiaires du programme de recherche sur la **gestion du trafic aérien dans le ciel unique européen** (SESAR), qui vise à moderniser l'infrastructure de contrôle aérien en Europe. L'UE peut également aider d'autres pays de la PEV qui cherchent à moderniser leurs systèmes de gestion du trafic aérien.

Il est crucial pour l'UE d'améliorer le degré d'efficacité de la **sûreté des transports aériens** dans les régions voisines. Les normes internationales en matière de sûreté aérienne définies par l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI) devraient être pleinement mises en œuvre¹³. L'Union européenne s'emploie déjà à accroître la capacité des pays voisins à s'acquitter de ces obligations internationales. L'UE peut les aider à se mettre en conformité par l'échange d'informations sur l'élaboration de programmes nationaux de sûreté de l'aviation civile et par le partage des meilleures pratiques dans la mise en œuvre et le contrôle de la qualité des mesures en matière de sûreté aérienne. Il est possible de faciliter la convergence des réglementations dans la région, bien au-delà des normes internationales, en améliorant la connaissance et l'application des dispositions relatives à la sûreté aérienne de la Conférence

¹¹ L'Albanie, l'Arménie, la Bosnie-Herzégovine, la Croatie, l'ancienne République yougoslave de Macédoine, la Moldavie, le Monténégro, la Turquie, la Serbie et l'Ukraine.

¹² Le Service central des redevances de route (SCRR), l'Organisme central de gestion des courants de trafic aérien (CFMU) et les initiatives relatives à la base de données européenne de gestion du trafic aérien (EAD).

¹³ Annexe 17 de la Convention de Chicago sur la sûreté.

européenne de l'aviation civile (CEAC) et des principes de base définis dans le droit primaire de l'UE.

L'une des premières priorités de la politique des transports de l'UE consiste à assurer un degré élevé de **sécurité aérienne**. Les pays voisins qui ont signé des accords globaux relatifs aux services aériens avec l'UE peuvent également participer aux travaux de l'Agence européenne de la sécurité aérienne (AESA). En outre, tout État européen signataire de l'OACI peut participer aux travaux de AESA sur la base d'un accord spécifique en vertu duquel il adopte et applique les règles de l'UE en matière de sécurité aérienne¹⁴.

La Commission et l'AESA ont récemment proposé la création d'une cellule au sein de l'AESA aux fins d'établir une coopération avec certains pays du voisinage méridional (Israël, Jordanie, Liban, Maroc et Tunisie.). Elle vise à harmoniser les normes et les procédures en matière de sécurité aérienne entre l'UE et ces pays. Des dispositions seront prises pour mettre en place une coopération similaire afin de renforcer la sécurité de l'aviation dans les pays orientaux de la PEV.

Actions proposées

Court terme (jusqu'à 2013)

- Achever les négociations en cours sur les accords globaux relatifs aux services aériens et étendre les négociations sur ces accords à d'autres pays voisins intéressés, une fois qu'ils seront prêts
- Continuer à fournir une aide aux pays voisins pour la modernisation de leurs systèmes de gestion du trafic aérien (SESAR) et la mettre à disposition d'autres pays intéressés
- Fournir des informations, des conseils et une assistance technique aux pays voisins pour qu'ils participent à l'un des blocs d'espace aérien fonctionnels européens
- Apporter une aide aux pays voisins pour qu'ils se mettent en conformité avec les normes internationales et européennes en matière de sûreté aérienne
- Coopérer avec les voisins de l'UE dans le but d'adopter au sein d'Eurocontrol des positions qui soient conformes à celles élaborées par l'UE
- Aider les pays voisins à atteindre les niveaux communautaire et international en ce qui concerne le degré de sécurité aérienne

À plus long terme

- Consolider les accords conclus dans le domaine de l'aviation avec les pays orientaux et méridionaux de la PEV en vue d'achever l'espace aérien commun européen (EACE)
- Étendre la coopération dans le domaine de la sécurité aérienne dans le cadre de l'AESA aux pays orientaux de la PEV et au reste des pays méridionaux de la PEV
- Intégrer pleinement les pays voisins au ciel unique européen

¹⁴ Règlement (CE) n° 216/2008, article 66.

2.2. Navigation maritime et intérieure

En termes de tonnage, 90 % du fret circulant entre l'UE et le reste du monde est transporté par voie maritime. La vision du transport maritime de l'avenir envisage des transports maritimes de qualité qui seraient compétitifs, respectueux de l'environnement et performants sur le plan de la sécurité et de la sûreté, dans l'intérêt commun de l'UE et de ses pays voisins, qui ont des mers régionales en commun.

Dans les Balkans occidentaux, le projet de traité instituant une Communauté des transports prévoit une coopération pour garantir la convergence avec les normes et les politiques maritimes de l'UE. L'Union continuera à promouvoir la **libéralisation** des services de transport maritime afin d'instaurer des conditions équitables avec les pays voisins. Cela s'applique en particulier aux efforts actuels visant à créer une zone de libre-échange dans la Méditerranée incluant la libre prestation des services de transport maritimes.

L'UE encourage le respect de ses propres prescriptions et des prescriptions internationales dans le domaine de la **sécurité et de la sûreté maritimes** et de la **protection de l'environnement**. Pour assurer des conditions équitables dans les mers bordant l'UE, il est important que les pays voisins de l'UE ratifient et mettent en œuvre convenablement les conventions internationales portant sur la sécurité et la sûreté maritimes, ainsi que sur les conditions sociales et environnementales, et s'alignent sur les normes de l'UE. La Commission apporte une assistance technique à cet effet. L'UE s'efforce également de coopérer activement avec les pays voisins sous les auspices de l'Organisation maritime internationale (OMI).

Des niveaux moindres de sécurité et de sûreté, des règles environnementales et sociales moins contraignantes, du dumping fiscal et le recours à des pratiques de tarification discriminatoires pour l'utilisation des liaisons avec l'arrière-pays sont autant d'éléments, dans les pays voisins de l'UE, qui peuvent nuire à une concurrence loyale. L'objectif de la coopération avec les pays voisins est d'éviter de tels risques de distorsion de concurrence en établissant des règles similaires. Les entreprises de l'UE bénéficient directement de cette démarche.

Afin de renforcer la **sécurité et la sûreté maritimes**, ainsi que la protection de l'environnement, l'UE continuera d'apporter une assistance technique à ses voisins dans le cadre des projets régionaux SAFEMED, dans le Sud, et SASEPOL, dans l'Est. En outre, l'UE examine actuellement les propositions de la Commission visant à étendre le mandat de l'Agence européenne pour la sécurité maritime (AESM) pour qu'elle apporte une assistance technique aux pays de la PEV.

Afin de renforcer davantage la sécurité et la sûreté maritimes et de réagir plus efficacement aux incidents survenus en mer, la Commission encouragera les pays voisins à participer au système SafeSeaNet de suivi du trafic des navires géré par l'AESM et à acquérir l'infrastructure de surveillance maritime nécessaire à leur participation. En outre, pour mieux faire face aux rejets illicites effectués par les navires et identifier les pollueurs en mer, la Commission encouragera les pays voisins à participer au service satellite CleanSeaNet géré par l'AESM. CleanSeaNet fournit déjà à tous les États membres de l'UE et aux pays candidats, ainsi qu'à l'Islande et à la Norvège, un service en temps quasi-réel de détection des déversements d'hydrocarbures en mer grâce à une analyse d'images satellites.

D'une manière générale, les pays voisins de l'UE présentent des insuffisances dans leur rôle d'**États du pavillon**. Aux termes du Mémoire d'entente de Paris sur le contrôle des navires par l'État du port, qui offre l'indice le plus important du niveau de performance des États du pavillon, l'Azerbaïdjan, l'Algérie, la Tunisie et le Maroc sont sur la liste grise, tandis que l'Ukraine, la Géorgie, la Moldavie, l'Albanie, le Liban, la Libye, la Syrie et l'Égypte figurent sur la liste noire.

Afin d'améliorer leur mise en œuvre des responsabilités incombant à l'État du pavillon, les pays voisins figurant sur la liste noire sont encouragés à examiner les avantages qu'ils tireraient à demander à participer au système d'audit des États membres de l'OMI. Le système d'audit de l'OMI est actuellement un système à caractère volontaire, mais il deviendra obligatoire à partir de 2014. L'UE continuera à apporter une aide à ses voisins pour améliorer leurs performances en tant qu'États du pavillon.

À plus long terme, l'**espace maritime européen sans barrières** évoluera vers une «**Blue Belt**», une zone ceinturée où le trafic maritime sera libre, en Europe et dans les régions avoisinantes. L'objectif est de simplifier les formalités pour les navires circulant entre des ports de l'UE, notamment par la mise en place de systèmes électroniques d'échanges de données entre les navires et la terre. Dans la perspective du projet «Blue Belt» la coopération avec les pays voisins entend simplifier les procédures administratives pour le **transport maritime à courte distance**, mettre en place un guichet administratif unique pour les formalités portuaires et garantir l'interopérabilité des systèmes d'information.

Les **gens de mer** provenant de pays voisins qui respectent les normes internationales applicables (Convention internationale sur les normes de formation des gens de mer, de délivrance des brevets et de veille) sont autorisés à travailler sur des navires de l'UE. À la demande des États membres de l'UE et avec l'appui de l'AESM, la Commission vérifie les procédures de certification des gens de mer et évalue les organismes de formation dans les pays voisins. L'UE a reconnu la plupart des pays voisins¹⁵. La Commission continuera à apporter une assistance technique aux pays voisins en vue d'améliorer la formation des gens de mer.

À titre de contribution à une approche plus stratégique en matière d'affaires maritimes dans le cadre de la coopération dans l'ensemble des secteurs et notamment le transport en Méditerranée, la Commission a lancé, en collaboration avec l'OMI et la BEI, un projet visant à définir des actions pilotes destinées à améliorer la coopération entre les acteurs maritimes dans les domaines de la sécurité et de la surveillance maritimes, des aspects sociaux, de la formation, et des investissements dans les infrastructures maritimes.

L'objectif de la politique de l'UE en matière de **navigation intérieure** est de mettre en place des transports par voies navigables efficaces et viables. Il est important que les pays voisins de l'UE appliquent les conventions internationales en la matière pour garantir l'équivalence avec les niveaux atteints par l'UE en ce qui concerne la sécurité de la navigation intérieure ainsi que les conditions sociales et environnementales. La Commission aidera les pays voisins à atteindre ces objectifs.

¹⁵ L'UE a déjà reconnu l'Algérie, la Croatie, l'Iran, Israël, la Tunisie, la Turquie et l'Ukraine. Un certain nombre d'autres pays font actuellement l'objet d'une évaluation, notamment l'Azerbaïdjan, l'Égypte, la Jordanie et le Maroc. La reconnaissance de la Géorgie a été retirée en 2010.

Afin de promouvoir la sécurité, l'efficacité et les échanges de données, la Commission coopérera avec les pays voisins concernés dans le cadre des **services d'information fluviale**.

Pour ce qui est de la navigation sur le Danube, la **stratégie de l'UE pour la région du Danube** propose des actions destinées à exploiter pleinement le potentiel commercial de la navigation intérieure dans la région qui regroupe cinq pays voisins: la Bosnie-Herzégovine, la Croatie, la Moldavie, la Serbie et l'Ukraine. La Commission soutient la modernisation de la commission du Danube dans le cadre de la Convention de Belgrade révisée. Le texte de cette convention, à laquelle la Commission a négocié l'adhésion de l'UE, a été adopté mais n'a toutefois pas encore été signé. La Commission encourage les deux États signataires à régler le différend qui les oppose.

Actions proposées

Court terme (jusqu'à 2013)

- Aider les pays voisins à améliorer leurs performances en tant qu'États du pavillon et à respecter les normes en matière de sécurité, de sûreté et dans le domaine social
- Étendre le mandat de l'AESM pour qu'elle apporte une assistance technique aux pays voisins
- Encourager la participation des pays voisins aux systèmes SafeSeaNet et CleanSeaNet
- Coopérer avec les pays voisins en vue de simplifier les procédures administratives du transport maritime à courte distance, dans le droit fil de l'espace européen du transport maritime et du projet «Blue Belt»
- Aider les pays voisins à atteindre les niveaux UE et international dans le domaine de la navigation intérieure
- S'employer activement à relancer le processus de modernisation de la commission du Danube

À plus long terme

- Approfondir l'intégration des pays voisins au projet «Blue Belt» de libre circulation maritime, en Europe et dans les régions avoisinantes.

2.3. Route

Le transport par route joue un rôle essentiel dans les courants d'échanges commerciaux avec les pays voisins partageant une frontière terrestre avec l'UE. Toutefois, la lourdeur des procédures administratives aux **points de passage des frontières** demeure un obstacle à la circulation efficace des marchandises entre l'UE et ses voisins à l'Est. En moyenne, 40 % de la durée totale de transport¹⁶ est perdue aux frontières en raison de discordances dans les procédures administratives. L'allégement des formalités de passage des frontières revêt par conséquent une importance cruciale pour stimuler le commerce grâce à un gain de temps et une réduction des coûts.

La Commission a prévu des cadres stratégiques pour la **coopération douanière** avec la Biélorussie, la Moldavie et l'Ukraine afin de garantir la facilitation des échanges, tout en

¹⁶ Évaluation réalisée par l'Union internationale des transports routiers.

protégeant les citoyens à la frontière orientale de l'UE, au moyen d'un ensemble d'actions prioritaires. Parmi ces actions figurent la mise en place de voies commerciales sûres et sans obstacles, la gestion du risque et la lutte contre la fraude ainsi que le soutien à la modernisation des infrastructures et des procédures douanières.

Le faible niveau de la **sécurité routière** dans les pays voisins est un thème qui préoccupe l'UE au premier chef. L'amélioration de la sécurité routière par la formation, le partage des meilleures pratiques, la sensibilisation et la promotion d'infrastructures routières plus sûres, y compris des aires de stationnement sécurisées, constitue une priorité pour la coopération de l'UE avec les régions voisines. La Commission examinera la possibilité d'étendre aux pays voisins des services communs en matière de systèmes de transport intelligents à l'échelle de l'UE (par exemple eCall¹⁷). La mortalité due aux accidents de la route est considérablement plus élevée dans la plupart des pays du partenariat oriental (21,5 pour 100 000 personnes en Ukraine, 16,8 en Géorgie, 15,1 en Moldavie) que la moyenne européenne (6,1 pour 100 000 personnes)¹⁸. Il en va de même pour les pays relevant du volet méridional de la PEV.

Pour assurer des conditions équitables sur le marché mondial de l'automobile, il est important que les pays voisins ratifient et appliquent les normes UE et internationales en matière de **sécurité des véhicules** et de **performances environnementales**¹⁹. L'UE s'efforce de coopérer activement avec les pays voisins sur cette question au sein de la CEE-ONU.

Les **services de transports routiers** demeurent essentiels pour garantir l'efficacité de la chaîne d'approvisionnement transfrontalière en produits manufacturiers, notamment sur les distances plus courtes. Contrairement au secteur du transport aérien, dans lequel l'UE et ses pays voisins ont pris des mesures en vue de l'ouverture du marché, seules quelques modestes mesures ont été prises pour libéraliser l'accès réciproque au marché du transport routier. La plupart des États membres de l'UE ont conclu avec des pays tiers voisins des accords bilatéraux de transport routier, qui garantissent un accès réciproque au marché sur la base de contingents. Au niveau multilatéral, des contingents sont également alloués par le Forum international des transports (l'ancienne Conférence européenne des ministres des transports, CEMT), mais ils ne représentent que 5 % du total des opérations.

Plusieurs pays voisins ont exprimé le désir de bénéficier d'un accès accru au **marché du transport routier** de l'UE. L'Union devrait exercer sa compétence externe dans ce domaine en vue d'approfondir l'intégration des marchés avec ces pays en tenant compte également des questions pertinentes relatives à la sécurité, à la sûreté, à l'environnement et aux aspects sociaux. L'objectif principal d'une telle initiative serait d'éliminer progressivement les restrictions quantitatives en échange de l'application de normes qui garantiraient la qualité des services de transports routiers entre l'Union et ses pays voisins, une notion qui ne figure pas dans les régimes bilatéraux actuels. Le projet de traité instituant la Communauté de transport avec la région des Balkans occidentaux prévoit un certain nombre d'autorisations communautaires accordant aux camions un accès au marché du transport routier.

¹⁷ Le système d'appel d'urgence eCall à nouveau sur le calendrier: plan d'actions (Troisième communication eSafety), COM(2006)0723.

¹⁸ Données relatives aux pays de la PEV tirées du rapport de la Banque mondiale intitulé «*Confronting "Death on Wheels" Making Roads Safe in Europe and Central Asia*» (No. 51667-ECA, novembre 2009), données sur les États membres tirées de la banque de données européenne CARE sur les accidents de la route faisant des victimes ou des blessés.

¹⁹ Définies par le Forum mondial de l'harmonisation des règlements concernant les véhicules de la Commission économique des Nations unies pour l'Europe (CEE-ONU).

Pour garantir le respect de normes relatives au transport routier similaires dans l'UE et les pays voisins, il est important que l'utilisation du tachygraphe numérique dans les pays voisins s'effectue conformément aux exigences de l'accord de l'ONU sur les règles sur la durée de conduite et les temps de repos dans le transport routier international (AETR²⁰). L'ensemble des parties contractantes à l'AETR qui ne sont pas membres de l'UE (tous les pays du partenariat oriental à l'exception de la Géorgie) étaient légalement tenues d'introduire le tachygraphe numérique dans les véhicules nouvellement immatriculés à partir de 2010. L'UE a aidé les pays orientaux de la PEV à généraliser les tachygraphes numériques. Pour que les dispositions de l'AETR soient parfaitement conformes à la réglementation sociale de l'UE dans le secteur du transport routier, la Commission envisage de demander un mandat pour que l'UE devienne partie contractante à l'accord.

Les **services de transport de voyageurs** par route contribuent à la mobilité des citoyens européens et à la circulation des touristes. La coopération avec les voisins dans le secteur du transport routier peut faciliter le transport de voyageurs par autobus et par autocar en simplifiant la délivrance d'autorisations aux lignes d'autobus et d'autocars et en harmonisant le niveau de qualité et de sécurité des services.

À cet égard, la portée de l'accord Interbus²¹ devrait être élargie pour couvrir non seulement le transport international occasionnel de voyageurs par autocar ou par autobus mais également leur transport régulier et étendu aux pays voisins qui sont intéressés et disposés à adhérer.

Actions proposées

Court terme (jusqu'à 2013)

- Aider les parties contractantes à l'AETR à généraliser les tachygraphes numériques
- Aider les pays voisins à concevoir et mettre en œuvre des actions visant à renforcer la sécurité routière
- Étudier l'incidence d'une ouverture progressive du marché du transport routier à certains pays voisins
- Renforcer la coopération douanière avec la Biélorussie, la Moldavie et l'Ukraine pour faciliter les passages aux frontières
- Demander un mandat pour que l'UE devienne partie contractante à l'AETR

À plus long terme

- Élargir la portée de l'accord Interbus pour couvrir le transport international régulier de passagers par autocar ou par autobus et l'étendre aux pays de la PEV

2.4. Transport ferroviaire

Les flux de fret ferroviaire les plus importants entre l'UE et ses pays voisins ont lieu entre l'Est et l'Ouest. Au cours de la dernière décennie, le volume du fret ferroviaire entre l'UE et

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

²¹ Accord relatif au transport international occasionnel de voyageurs par autocar ou par autobus.

ses voisins immédiats à l'Est (la Biélorussie, Moldavie, Ukraine) a augmenté de 7 %. On prévoit, d'ici à 2020²², que la demande de transport de fret ferroviaire avec les voisins de l'UE à l'Est pourrait connaître une croissance allant jusqu'à 40 %.

Dans l'UE, le marché est complètement ouvert depuis 2007 pour le transport ferroviaire de marchandises et, depuis janvier 2010, pour les services internationaux de transport de voyageurs. L'ouverture du marché du fret ferroviaire a permis à de nouvelles sociétés de pénétrer sur le marché, a entraîné une baisse des prix et une augmentation initiale des volumes malgré les effets de la crise économique. Un élan supplémentaire pourrait être imprimé au secteur ferroviaire par le renforcement de la coopération avec les pays voisins de l'UE dans le domaine du transport ferroviaire.

Le **fret ferroviaire** pourrait bénéficier d'un avantage concurrentiel par rapport aux autres modes de transport dans les longs corridors euro-asiatiques, mais il est handicapé par des obstacles tant physiques que non physiques. Même si les flux de marchandises entre l'UE et la Biélorussie, l'Ukraine et la Moldavie ont augmenté ces dernières années, il demeurera important d'axer la future coopération sur des questions clés telles que l'amélioration des infrastructures et des formalités de passage des frontières, qui, si elles ne progressent pas, pourraient compromettre la croissance à venir des volumes de marchandises. Pour exploiter pleinement le potentiel du transport de fret ferroviaire, il faut des systèmes de tarification équitables, non discriminatoires, transparents et efficaces pour l'utilisation de l'infrastructure ferroviaire le long des corridors reliant l'UE, ses voisins de l'Est et l'Asie. La Commission encourage la coopération régionale sur cette question. Parmi les obstacles physiques aux échanges et à la croissance du fret figurent notamment le manque d'interopérabilité des systèmes ferroviaires, les carences technologiques et le mauvais état du matériel roulant. L'efficacité du **transport de voyageurs par chemin de fer** peut être accrue grâce à une meilleure coopération aux points de passage des frontières, sans que des investissements colossaux dans les infrastructures soient nécessaires.

Il convient de prendre des mesures pour minimiser les effets d'un important **obstacle technique** aux échanges: la différence entre l'écartement de voie utilisé en Biélorussie, en Moldavie et en Ukraine (1520 mm) et l'écartement standard utilisé dans la majeure partie de l'UE (1435 mm). Cette différence consomme un temps considérable et ralentit la circulation des marchandises et le transport de voyageurs. Dans un premier temps, le système d'écartement des voies 1520/1524 mm devrait être précisé dans les normes élaborées par l'Agence ferroviaire européenne (AFE). Cela constituerait une base appropriée pour que l'ensemble du secteur puisse fournir des systèmes et des produits conformes à ces normes. Pour ce faire, l'UE poursuivra la coopération technique avec les pays membres de l'Organisation pour la coopération des chemins de fer (OSJD)²³ par l'entremise de l'AFE. Pour renforcer la coopération avec les pays du voisinage méridional, l'AFE invite des experts indépendants d'Algérie, du Maroc et de Tunisie à travailler avec elle sur les questions d'interopérabilité.

Dans un deuxième temps, il conviendrait d'étudier les pratiques en matière de **transbordement** (pour passer d'un écartement de 1520 mm à un écartement de 1435 mm et

²² Rapport sur la situation et les perspectives du marché des transports ferroviaires (*Situation and perspectives of the rail market*) établi pour la Commission en 2010.

²³ Parmi les pays de la PEV, l'Azerbaïdjan, la Biélorussie, la Géorgie, la Moldavie et l'Ukraine sont membres de l'OSJD. Parmi les pays membres de l'UE, la République tchèque, l'Estonie, la Hongrie, la Lettonie, la Lituanie, la Pologne, la Slovaquie et la Roumanie sont membres de l'OSJD.

vice versa) et d'essayer de les améliorer, notamment grâce à la recherche. À cet effet, différentes formes de coopération pourraient être utilisées pour aider les pays voisins à respecter les normes de l'UE. Une coopération plus étroite contribuera à accroître l'interopérabilité, à assurer l'égalité des conditions en termes de sécurité, et ouvrira la voie à une éventuelle ouverture du marché dans l'avenir. Le projet de traité instituant la Communauté de transport négocié avec la région des Balkans occidentaux prévoit l'ouverture du marché des services ferroviaires pour le transport de voyageurs ou du fret aussi bien pour les opérateurs de l'UE que pour ceux de l'Europe du Sud-Est.

Pour garantir l'interopérabilité et la sécurité des réseaux de chemin de fer au sein de l'UE et dans les pays voisins, l'UE encourage également le déploiement du **système européen de gestion du trafic ferroviaire** (ERTMS) chez ses voisins. En plus de proposer à moindre coût un système garantissant le bon fonctionnement du trafic ferroviaire, un autre avantage de l'ERTMS est qu'il permet de disposer d'une vaste gamme de fournisseurs, offrant ainsi un choix plus large aux gouvernements, aux entreprises ferroviaires et aux gestionnaires d'infrastructures.

Les réformes visant à rapprocher le secteur du transport ferroviaire des pays voisins des **normes** de l'UE (en matière de sécurité et de sûreté, d'environnement, d'aspects sociaux et d'interopérabilité) devraient se poursuivre dans les pays voisins de l'UE. Non seulement cela bénéficierait au transport de voyageurs et de marchandises, mais cela attirerait également davantage d'investissements vers le secteur ferroviaire. Pour les entreprises de l'UE, la forte demande de modernisation du matériel roulant dans les pays voisins crée de nouveaux débouchés commerciaux. Les réformes sont également une condition préalable à toute ouverture du marché à l'avenir.

En dépit de la part de marché relativement importante qu'occupe le rail en Ukraine, en Biélorussie et en Moldavie, le **marché du fret** n'a pas encore été libéralisé. L'ensemble des pays des Balkans occidentaux et la Turquie ont déjà entamé le processus de réforme. La Commission encourage les pays relevant du volet méridional de la PEV à poursuivre leurs réformes dans le domaine ferroviaire.

Actions proposées

Court terme (jusqu'à 2013)

- Préciser le système d'écartement des voies 1520/1524 mm dans les normes (spécifications techniques d'interopérabilité) établies par l'AFE
- Encourager le déploiement du système européen de gestion du trafic ferroviaire (ERTMS) dans les pays voisins
- Promouvoir la participation des pays concernés par l'élargissement et des pays voisins aux activités de l'AFE

À plus long terme

- Étudier les pratiques en matière de transbordement (de 1520 mm à 1435 mm et vice versa) aux points de correspondances et essayer de les améliorer, notamment grâce à des activités de recherche
- Étudier la possibilité d'une ouverture du marché ferroviaire aux pays de la PEV

3. INTERCONNEXION DES INFRASTRUCTURES

Pour améliorer et encourager l'interconnexion des infrastructures, la Commission se concentrera sur trois points clés: définir les réseaux, fixer un ordre de priorité pour les projets et mobiliser des financements.

Réseaux

Pour encourager l'interconnexion des infrastructures, les **réseaux** de transport stratégique des régions voisines doivent dans un premier temps être définis. Ces réseaux régionaux constitueront la base de la coopération renouvelée de l'UE avec les pays voisins dans le domaine des infrastructures de transport. Ils serviront d'extension du réseau transeuropéen de transport (RTE-T) révisé au-delà des frontières européennes et relieront les pays de la région. Ces réseaux devraient favoriser l'intégration régionale entre les pays et refléter les futurs flux de trafic.

Les travaux menés dans les Balkans occidentaux, en Turquie et dans le voisinage méridional de l'UE sont à un stade avancé. La Commission a coopéré avec ces pays voisins pour recenser les réseaux d'infrastructures de transport couverts par les axes transnationaux. La coopération dans la région des Balkans occidentaux a conduit à l'élaboration du réseau principal de transport régional pour l'Europe du Sud-Est. Le projet de traité instituant la Communauté de transport prévoit de poursuivre le développement de ce réseau. La Turquie est actuellement en train de mettre en place un réseau de transport en coopération avec la Commission. Dans le voisinage méridional, la coopération euro-méditerranéenne dans le domaine des transports a conduit à la définition du réseau transméditerranéen de transport.

La Commission collaborera avec les pays voisins de l'Est pour définir un réseau de transport régional, en s'appuyant sur la communication de 2007 de la Commission²⁴, les couloirs TRACECA²⁵ de transport Europe-Caucase-Asie et les négociations sur les accords d'association comprenant un chapitre consacré aux transports. Les réseaux de transports régionaux dans l'Est qui sont reliés au RTE-T et aux réseaux des voisins d'Asie centrale sont particulièrement importants pour faciliter les connexions de remplacement entre l'Europe et l'Asie.

Afin de garantir une planification et une surveillance efficaces du RTE-T, la Commission a mis au point le système d'information TENtec qui fournit notamment un suivi des informations relatives au trafic en provenance des États membres, de la Croatie et de la Turquie, ainsi que des prévisions en la matière. La Commission élargit actuellement la portée du système TENtec pour qu'y figurent les données relatives aux infrastructures de transport dans les pays de la PEV et dans les autres pays des Balkans occidentaux. Cela permettra à TENtec d'être utilisé comme instrument de planification de l'extension du RTE-T au-delà des frontières de l'UE.

²⁴ COM(2007) 32 du 31.1.2007.

²⁵ Il s'agissait à l'origine d'un programme communautaire, mais il est régi depuis 1998 par un accord multilatéral et est doté de structures intergouvernementales. Il a joué un rôle clé dans le développement des couloirs de transport entre l'Europe et l'Asie, et compte parmi ses membres l'Arménie, l'Azerbaïdjan, la Bulgarie, la Géorgie, l'Iran, le Kazakhstan, le Kirghizstan, la Moldavie, la Roumanie, le Tadjikistan, la Turquie, l'Ukraine et l'Ouzbékistan. L'Iran ne bénéficie pas du financement de l'UE.

Le concept des autoroutes de la mer représente la dimension maritime du réseau transeuropéen de transport. L'UE l'utilise pour mettre en place des liaisons maritimes intermodales de transport de fret avec les pays voisins. Le projet des autoroutes de la mer encourage également l'intégration régionale, établissant ainsi de meilleures connexions entre les pays voisins eux-mêmes.

Plusieurs projets d'assistance technique ont été expérimentés à cet effet dans les régions de la Méditerranée, de la mer Noire et de la mer Caspienne. Des liaisons pilotes dans la Méditerranée ont déjà contribué à apporter les avantages qu'offrent des transports maritimes à courte distance efficaces entre les États membres méridionaux de l'UE et les pays partenaires méditerranéens, sous la forme d'une réduction des temps et des coûts de transport. Ces liaisons, dont l'objectif principal est de faciliter les échanges, seront développées à la fois dans le voisinage méridional et dans le voisinage oriental, et l'UE continuera à apporter une assistance technique.

Projets

Dans un deuxième temps, des **projets prioritaires** présentant un intérêt régional et pour l'UE devront être définis dans le domaine des réseaux de transports régionaux. Des projets prioritaires doivent être recensés dans la région des Balkans occidentaux et dans celle du voisinage méridional, à l'aide d'un certain nombre de critères de sélection.

Dans le voisinage oriental, un processus semblable de hiérarchisation des projets a été lancé dans le cadre du programme TRACECA et des consultations organisées avec les pays du voisinage lors de l'élaboration de la présente communication. Les critères de sélection utilisés étaient les mêmes que pour les projets de la région des Balkans occidentaux et du voisinage méridional.

Dans le cadre de l'approche renouvelée, les projets devraient présenter à la fois un intérêt régional et un intérêt pour l'UE, être situés sur un réseau régional, bénéficier d'un engagement ferme des pays voisins, viser à soulager les goulets d'étranglement du trafic international tels que ceux qui affectent le passage des frontières, et améliorer les liaisons entre le RTE-T révisé et le réseau régional. Ces projets devraient également contribuer à renforcer l'intégration et l'interopérabilité entre les systèmes de transport de l'UE et ceux de ses voisins, conduire à des coûts et des durées de transport réduits, faciliter les flux internationaux de marchandises et accroître la sécurité, la sûreté et la protection de l'environnement.

La Commission se servira de ces critères pour examiner les projets présentés par les pays voisins, en collaboration avec les institutions financières internationales. Ces travaux aboutiront à l'élaboration progressive d'une réserve de projets prioritaires susceptibles d'être mis en œuvre par la Commission et les institutions financières internationales.

Financement

Dans un troisième et dernier temps, pour que les interconnexions puissent être mises en place concrètement, un **financement** doit être mis à la disposition **des projets prioritaires suffisamment aboutis**.

Les besoins de financement des infrastructures de transport dans les régions voisines de l'UE dépassent les fonds que peuvent apporter à eux seuls l'UE, les autres donateurs, les pays voisins ou les institutions financières internationales. Pour combler ce déficit de financement,

la coopération entre l'ensemble de ces partenaires doit être renforcée, y compris par une meilleure utilisation des instruments de financement innovants déjà existants que l'UE a mis en place pour ses régions voisines. Une utilisation accrue des programmes de l'UE devrait être envisagée pour améliorer les liaisons de transport avec les pays voisins.

La récente communication de la Commission²⁶ intitulée «Un budget pour la stratégie Europe 2020» suggère que les projets d'infrastructures d'intérêt européen qui traversent des pays voisins et en phase de préadhésion pourraient être liés et financés au moyen du nouveau mécanisme pour l'interconnexion en Europe, permettant un financement au titre de différentes rubriques du budget de l'UE dans le cadre d'un seul ensemble intégré de règles. Dans la région des Balkans occidentaux, le cadre d'investissement en faveur des Balkans occidentaux combine des subventions de diverses sources avec des prêts destinés à cofinancer des projets dans les domaines de l'environnement, de l'énergie et des infrastructures de transport. La Commission envisagera de donner la priorité au financement de projets contribuant au développement du réseau principal de transport régional pour l'Europe du Sud-Est. Le cadre d'investissement en faveur des Balkans occidentaux a déjà approuvé 22 projets dans le domaine des transports pour lesquels les 37 millions d'EUR de subventions alloués pourraient potentiellement mobiliser une somme d'investissements considérable. En outre, l'instrument d'aide de préadhésion (IAP) prévoit de financer des projets qui aident à relier le réseau de transport régional dans les Balkans occidentaux et le RTE-T.

Dans les régions du voisinage méridional et du voisinage oriental, la Facilité d'investissement en faveur de la politique de voisinage (FIV) combine des subventions provenant du budget de l'UE et des prêts accordés par des institutions financières internationales pour financer des projets d'infrastructures clefs dans le secteur du transport, de l'énergie, le secteur social et le secteur de l'environnement, ainsi que pour le développement du secteur privé. À ce jour, près de 25 % des 745 millions d'EUR disponibles au titre de la FIV dans le cadre des perspectives financières actuelles ont été alloués à des projets d'infrastructures de transport. Jusqu'à 2013, 465 millions d'EUR restent encore à engager au titre de la FIV. La Commission collaborera avec les institutions financières internationales et les pays voisins pour encourager le dépôt de demandes de financement par la FIV de projets dans le domaine des transports.

Les projets d'infrastructures prioritaires que la Commission et les institutions financières internationales jugent suffisamment aboutis seront soumis à la FIV. Cela permettra à cette dernière de se concentrer plus étroitement sur les projets d'interconnexions clefs. La Commission s'efforcera également de faire participer plus largement les institutions financières nationales aux travaux de la FIV.

En mars 2011, la Commission, la Banque européenne d'investissement et la Banque européenne pour la reconstruction et le développement ont signé un protocole d'accord en matière de coopération en dehors de l'UE, dont l'une des actions est l'extension du RTE-T. La Commission s'efforcera également d'établir avec la Banque mondiale et les autres institutions financières internationales intéressées une coopération plus étroite sur les questions relatives aux transports en dehors de l'Union. Une coopération plus étroite avec les institutions financières internationales impliquera un partage d'expériences et d'informations sur les ressources financières dans le secteur des transports, l'examen des projets et la préparation des réserves de projets. La Commission et les banques aideront également les pays voisins à mettre au point des stratégies dans le domaine des transports, à définir des projets

²⁶ COM(2011) 500 du 29.6.2011

d'infrastructures prioritaires et à élaborer des propositions de projets. Le poids politique de la Commission dans la région, associé à la capacité financière des banques, peut donner une impulsion au financement de projets dans le domaine des transports dans les pays voisins.

La Commission favorisera également les interconnexions avec ses pays voisins grâce aux autres instruments existants, dans le cadre du soutien bilatéral et régional apporté aux pays voisins par l'Instrument européen de voisinage et de partenariat, parmi lesquels TAIEX, le jumelage et la coopération transfrontalière IEVP.

Actions proposées

Court terme (jusqu'à 2013)

- Définir des réseaux de transport stratégique dans la région du partenariat oriental établissant des liaisons avec le RTE-T révisé
- Adapter la planification du futur réseau transméditerranéen de transport au contexte de la politique RTE-T révisée
- Élaborer une réserve potentielle de projets dans le domaine des transports présentant un intérêt pour l'UE dans les pays du voisinage oriental en donnant la priorité aux projets reliant les pays du voisinage à l'UE
- Renforcer la coopération de la Commission avec les institutions financières internationales dans les pays orientaux et méridionaux de la PEV
- Accélérer l'adoption par la Facilité d'investissement pour le voisinage de projets d'interconnexions dans le domaine des transports et commencer à financer les projets suffisamment aboutis
- Dans les Balkans occidentaux, donner la priorité au financement de projets contribuant au développement du réseau principal de transport régional pour l'Europe du Sud-Est
- Élargir la portée du système d'information TENtec pour l'étendre à l'ensemble des pays dans les régions voisines
- Développer de nouvelles liaisons maritimes dans le cadre des autoroutes de la mer

À plus long terme

- Poursuivre la constitution de la réserve de projets prioritaires, en mettant l'accent sur les projets encourageant l'intégration régionale et de meilleures liaisons avec l'UE

4. CADRE DE MISE EN ŒUVRE DE LA COOPERATION POLITIQUE ET DE LA COOPERATION ENTRE INFRASTRUCTURES

Il est nécessaire de définir, pour l'ensemble des régions concernées, un cadre destiné au suivi de la mise en œuvre de la présente communication avec les pays voisins, tant en ce qui concerne la planification des infrastructures de transport que la coopération politique. Un tel cadre a déjà été mis en place dans la région des Balkans occidentaux et dans celle du voisinage méridional.

Dans les Balkans occidentaux, la coopération régionale dans le domaine des transports est traitée dans le cadre de l'Observatoire des transports de l'Europe du Sud-Est (SEETO). Le SEETO, qui a défini un réseau de transport régional, recense les projets prioritaires d'intérêt régional au sein d'un programme pluriannuel glissant (38 projets prioritaires ont été définis pour 2011-2015) et assure le suivi des mesures relevant de la politique des transports. Le projet de traité instituant la Communauté de transport prévoit également le recensement de projets prioritaires d'intérêt régional. Les travaux du SEETO peuvent contribuer à la mise en œuvre de la stratégie de l'UE pour la région du Danube.

Dans le voisinage méridional, la coopération en matière de transports est guidée par le plan d'action régional pour les transports dans la région méditerranéenne 2007-2013, au sein du cadre Euromed. Les pays participant à Euromed planifient ensemble leur coopération dans le domaine des transports et mettent en place le réseau transméditerranéen de transport avec l'aide de la Commission et des institutions financières internationales. Cela a déjà conduit à la définition de 18 projets prioritaires. Le cadre Euromed assure également le suivi de la coopération sur les mesures de politique des transports. En outre, la coopération nécessaire à la mise en œuvre du partenariat pour la démocratie et une prospérité partagée avec le sud de la Méditerranée récemment proposé par l'UE²⁷ sera renforcée.

Pour ce qui est des pays du partenariat oriental, un certain nombre d'initiatives ont été lancées. Le programme TRACECA couvre notamment l'Arménie, l'Azerbaïdjan, la Géorgie, la Moldavie et l'Ukraine, tandis que la Biélorussie est couverte par le Partenariat pour les transports et la logistique dans le cadre de la dimension septentrionale. Suivant la meilleure pratique des cadres de planification existant dans les régions des Balkans occidentaux et du voisinage méridional, il est nécessaire, pour planifier la coopération dans le domaine des infrastructures de transport, de prévoir un cadre similaire qui soit spécifique aux six pays du partenariat oriental.

Le partenariat oriental, créé en 2009, est doté de quatre plates-formes thématiques destinées à renforcer les relations de l'UE avec ses voisins à l'Est. Jusqu'à présent, la coopération en matière de transports fait partie d'une plate-forme consacrée à la coopération économique. Étant donné qu'il s'avère nécessaire de mettre en place un cadre de planification de la coopération en matière de transport qui soit spécifique aux pays du partenariat oriental, la Commission établira un **comité des transports du partenariat oriental**. Ce comité des transports rassemblera la Commission européenne, les pays voisins, les États membres et les institutions financières internationales pour examiner les réformes nécessaires à une intégration plus poussée des marchés, à la planification des réseaux de transport et à la préparation de la réserve de projets d'infrastructures. Il sera également chargé de coordonner et de rationaliser les groupes de travail techniques des cadres déjà existants concernés.

Les travaux du comité des transports du partenariat oriental mèneront la coopération en matière de transport avec les pays du partenariat oriental et recevront des contributions d'autres initiatives existant dans la région en matière de transport, telles que le programme TRACECA et la stratégie de l'UE pour la région du Danube. Étant donné que la coopération régionale s'est opérée dans le cadre de diverses initiatives fonctionnant jusqu'à présent en parallèle, le comité des transports du partenariat oriental définira une nouvelle approche de la coopération sur toutes les questions de transport liées aux pays du voisinage oriental, qui aura lieu de manière coordonnée .

²⁷ COM(2011) 200 du 8.3.2011.

Actions proposées

Court terme (jusqu'à 2013)

- Instituer un comité des transports dans le cadre du partenariat oriental pour mener à la fois la coopération politique et la planification des infrastructures de transport
- Signer le traité instituant la Communauté de transport avec les Balkans occidentaux.

5. CONCLUSIONS

La présente communication de la Commission met en évidence l'approche renouvelée de la coopération avec les pays de la PEV en matière de transports dans le contexte plus large d'une politique de la PEV renforcée et en prenant pour modèle certains éléments du processus d'élargissement. Elle définit également des actions en vue d'améliorer la coopération avec les pays concernés par l'élargissement.

La Commission suivra attentivement la mise en œuvre des actions définies dans la présente communication avec les pays concernés par l'élargissement et les pays de la PEV dans le cadre de la politique de l'élargissement, du partenariat oriental et du cadre Euromed. Elle le fera en coopération étroite avec les pays de la PEV et les pays concernés par l'élargissement ainsi qu'avec les États membres et les institutions financières internationales. Conformément à la **Feuille de route pour un espace européen unique des transports**, la coopération avec les régions voisines sera axée sur l'élimination des entraves au transport et sur l'exploitation d'un système de transport doté de normes strictes en matière de sécurité, de sûreté, sociales et environnementales, tant ce qui concerne les aspects liés à l'infrastructure que ceux liés à l'intégration des marchés.