



COMMISSION DES COMMUNAUTÉS EUROPÉENNES

Bruxelles, le 5.3.2008
COM(2008) 125 final

**COMMUNICATION DE LA COMMISSION AU PARLEMENT EUROPÉEN, AU
CONSEIL, AU COMITÉ ÉCONOMIQUE ET SOCIAL EUROPÉEN ET AU COMITÉ
DES RÉGIONS**

concernant

**l'état d'avancement des entretiens exploratoires relatifs à la coopération dans le domaine
des transports avec les pays voisins**

**COMMUNICATION DE LA COMMISSION AU PARLEMENT EUROPÉEN, AU
CONSEIL, AU COMITÉ ÉCONOMIQUE ET SOCIAL EUROPÉEN ET AU COMITÉ
DES RÉGIONS**

concernant

**l'état d'avancement des entretiens exploratoires relatifs à la coopération dans le domaine
des transports avec les pays voisins**

(Texte présentant de l'intérêt pour l'EEE)

TABLE DES MATIÈRES

1.	Introduction.....	3
2.	Organisation des entretiens exploratoires	4
3.	Conclusions préliminaires du premier cycle d'entretiens.....	5
3.1.	Un soutien appuyé à la stratégie de la Commission.....	5
3.2.	Ajustements apportés à la stratégie de la Commission	6
4.	État d'avancement, réalisations et prochaines étapes	7
4.1.	Corridors et zones paneuropéens	7
4.2.	Autoroutes de la mer	7
4.3.	Axe du nord.....	8
4.4.	Axe central	8
4.5.	Axe du sud-est.....	9
4.5.1.	Réseau de transport régional de base dans les Balkans occidentaux	9
4.5.2.	Ramifications vers le Moyen-Orient, le Caucase et l'Asie centrale.....	10
4.6.	Corridor Traceca	10
4.7.	Axes méditerranéens et plan d'action régional pour les transports	10
5.	Conclusion.....	11

1. INTRODUCTION

La communication de la Commission relative au *renforcement de la politique européenne de voisinage*¹ (PEV) a mis l'accent sur les aspects essentiels de la dimension thématique/sectorielle de la PEV et sur la nécessité d'améliorer le dialogue multilatéral avec les pays partenaires sur des thèmes comme l'énergie, les transports, l'environnement ou la gestion des frontières. Elle a également lancé l'idée de conclure des accords multilatéraux dans les domaines de l'énergie et des transports et a évoqué la nécessité de rationaliser les différentes actions en cours. En particulier, elle a insisté sur l'importance d'une meilleure coordination entre le dialogue politique et la création proprement dite des axes de transports. Ce message a été explicité davantage dans la communication récente de la Commission sur *une politique européenne de voisinage forte*² dans laquelle la Commission presse les États membres et les pays partenaires de la PEV de coopérer étroitement afin d'achever l'extension des grands axes transeuropéens de transport aux pays voisins.

Comme le souligne la communication de la Commission sur *les Balkans occidentaux*³, la perspective européenne joue un rôle moteur dans les réformes menées dans la région et, de ce fait, elle apporte une contribution majeure à la stabilité et au progrès. Depuis le dernier élargissement de l'UE, le territoire des Balkans occidentaux est entièrement contigu à celui des États membres, ce qui fait du développement coordonné du secteur des transports une question essentielle.

En outre, à travers l'accord de partenariat et de coopération et les feuilles de route relatives aux quatre espaces communs adoptées lors du sommet de Moscou de mai 2005, le partenariat stratégique UE-Russie prévoit de promouvoir la complémentarité des modes de transport et l'intégration progressive des réseaux de transport en levant les blocages techniques et administratifs, et en garantissant les infrastructures de transport et leur interopérabilité grâce à une harmonisation des législations.

La communication de la Commission sur *les lignes directrices concernant les transports en Europe et dans les pays voisins*⁴ a esquissé l'ébauche d'une politique globale d'intégration plus étroite du réseau de transport de l'UE avec celui des pays voisins. Cette politique met l'accent sur cinq axes de transport principaux utilisés pour le commerce international ainsi que sur les normes et la législation applicables dans ce domaine («mesures horizontales») qui ont une incidence sur l'utilisation de ces voies de communication par tous les modes de transport⁵. Cette stratégie pourrait permettre, à terme, de parvenir à une harmonisation des réglementations s'appliquant à l'ensemble du secteur des transports et ainsi créer un marché effectif des transports auquel participeraient l'UE et ses voisins. L'impact pourrait s'avérer particulièrement significatif dans les pays où, pour des raisons politiques, il y a eu relativement peu de coopération dans le secteur des transports.

¹ COM(2006) 726 du 4.12.2006.

² COM(2007) 774 du 5.12.2007.

³ Adoptée le 5 mars 2008

⁴ COM(2007) 32 du 31.1.2007.

⁵ Les fondements de cette politique ont été élaborés par le groupe à haut niveau présidé par l'ancienne vice-présidente de la Commission Loyola de Palacio. Cf. le rapport *des réseaux pour la paix et le développement* sur le site web de la Commission:

http://ec.europa.eu/ten/transport/external_dimension/index_fr.htm

Dans sa communication, la Commission a présenté une stratégie en deux temps pour mettre en œuvre cette politique. Dans la première phase, des entretiens exploratoires seraient menés avec les pays voisins afin d'évaluer leur engagement et leur intérêt à renforcer les cadres de coordination existants. Ces entretiens devraient avoir pour finalité de s'assurer que la forme et le contenu de la structure de coopération correspondent, le plus efficacement possible, aux besoins et aux attentes des parties concernées. Dans un second temps, en fonction de l'issue des discussions exploratoires, la Commission formulerait des recommandations et/ou une proposition concrètes pour mettre en œuvre la politique et le(s) cadre(s) de coordination.

En juin 2007, le Conseil des ministres des transports de l'UE s'est félicité tant du nouvel élan donné au concept d'axe de transport que de l'accent mis sur les mesures horizontales. Il a demandé à la Commission de présenter des propositions pour la mise en œuvre pratique de ce concept, ainsi que pour renforcer la structure organisationnelle et le cadre de coordination des axes de transport.

Les entretiens exploratoires ont été lancés au printemps 2007 et le premier cycle de discussions englobe tous les pays voisins et toutes les régions voisines. Ces entretiens progressent de façon satisfaisante. La présente communication en rend compte et en présente les conclusions préliminaires. En ce qui concerne la région des Balkans occidentaux, ces entretiens ont déjà abouti. La Commission saisit donc l'occasion de la présente communication pour proposer au Conseil des directives de négociation en vue d'un traité établissant une communauté des transports en Europe du sud-est.

2. ORGANISATION DES ENTRETIENS EXPLORATOIRES

Les entretiens exploratoires ont été entamés au printemps 2007, et un premier cycle de rencontres a eu lieu avec tous les pays voisins, avec les corridors et zones paneuropéens ainsi qu'avec d'autres parties prenantes. Outre plusieurs réunions de travail, les rencontres essentielles suivantes ont eu lieu:

- Une série de rencontres avec les corridors et zones paneuropéens ont eu lieu dans le courant de l'année, y compris deux rencontres des présidents et secrétaires des corridors (la première en janvier et la deuxième en octobre 2007).
- Le groupe de travail sur les stratégies de transport, les infrastructures et les partenariats public-privé relevant du dialogue UE-Russie sur les transports s'est réuni deux fois, à Moscou en octobre et à Bruxelles en janvier 2008. Un groupe de travail *ad hoc* chargé des problèmes logistiques a été mis en place pour étudier la situation à la frontière entre l'Union européenne et la Russie et pour formuler des recommandations sur la façon d'y faciliter les flux. Ce groupe a achevé ses travaux en juin 2007 sous la présidence allemande de l'UE et a remis son rapport à la Commission et au ministère russe des transports. Ces recommandations doivent maintenant être mises en œuvre par les groupes de travail permanents du dialogue UE-Russie. À cet égard, la modernisation des infrastructures et les mesures procédurales recommandées serviront au développement de l'axe du nord et aux aspects horizontaux.
- Quelques cycles de négociation fructueux ont été organisés à Bruxelles et à Kiev depuis mars 2007 en vue de la conclusion d'un nouvel accord renforcé avec l'Ukraine devant succéder à l'accord de partenariat et de coopération.

- Le forum euro-méditerranéen des transports s'est réuni en mai 2007 et a adopté un plan d'action régional pour les transports pour la période 2007-2013. À la suite de cette rencontre, le groupe de travail sur les infrastructures s'est réuni en novembre 2007 pour vérifier les axes et mettre à jour la liste des projets d'infrastructure. Ces réunions ont débouché sur l'organisation par la Commission, avec le soutien de la présidence portugaise de l'Union européenne, d'une conférence à haut niveau sur le système de transport méditerranéen à Lisbonne le 3 décembre 2007. Au cours de cette conférence, le vice-président Barrot et les ministres des États membres de l'UE et des pays de la Méditerranée ont reconnu le rôle essentiel du plan d'action dans l'extension à l'ensemble de la région des axes principaux des réseaux transeuropéens de transport et de l'acquis communautaire.
- Plusieurs rencontres ont été organisées au titre du cadre de coopération régionale établie par l'accord multilatéral Traceca, allant de réunions de groupes de travail à la réunion de la commission intergouvernementale des 13 et 14 décembre 2007 à Astana. Les entretiens exploratoires y ont officiellement été ouverts, avec pour mission de présenter des propositions au sommet de 2008 sur l'opportunité et la façon d'établir à l'avenir un cadre légal et institutionnel pour cet axe en se basant sur les structures du Traceca, de manière à renouveler pour une longue durée notre base de coopération.

3. CONCLUSIONS PRELIMINAIRES DU PREMIER CYCLE D'ENTRETIENS

3.1. Un soutien appuyé à la stratégie de la Commission

Bien que de nouvelles discussions avec tous les pays voisins soient nécessaires avant que la Commission puisse faire des propositions concrètes sur les moyens de renforcer les cadres de coordination, quelques conclusions préliminaires s'imposent d'ores et déjà. De façon générale, les pourparlers ont confirmé le soutien apporté à la stratégie de la Commission présentée dans la communication. En particulier, un consensus large s'est établi sur:

- l'utilité du concept d'axe de transport comme base de coopération entre l'Union européenne et les pays voisins;
- la nécessité d'aller au-delà des mesures liées aux infrastructures et de lier davantage la mise en place de corridors de transport aux discussions de politique générale;
- l'importance d'un cadre de coordination solide et contraignant qui pourrait prendre la forme d'un protocole d'accord plus contraignant ou d'un traité;
- la nécessité d'organiser le pilotage des axes en accord avec la proposition de la Commission (cf. encadré) en s'appuyant sur les structures régionales et les secrétariats techniques existants.

Des réunions ministérielles au niveau de l'axe de transport/de la région pour prendre des décisions stratégiques relatives aux modifications de l'axe de transport, aux changements dans la liste des pays et entités qui y participent et au financement de la structure de coordination.

Un groupe de pilotage régional pour superviser la mise en œuvre de l'axe de transport, composé d'un haut représentant de chaque pays concerné, avec pour tâche d'élaborer des plans directeurs pour l'axe de transport, comprenant notamment un

recensement des blocages, la formulation de propositions et une hiérarchisation des priorités.

Tous les groupes de pilotage régionaux devraient se réunir régulièrement afin d'assurer une mise en œuvre cohérente des mesures convenues et de se mettre d'accord, notamment sur des mesures communes pour l'évaluation et la surveillance au niveau stratégique et à l'échelon des projets.

Outre la préparation des réunions ministérielles, chaque groupe de pilotage régional devrait rendre compte de ses activités au sous-comité relevant de la politique européenne de voisinage et de partenariat qui le concerne, afin d'inclure les propositions éventuelles aux plans d'action bilatéraux et régionaux.

Les groupes de pilotage régionaux peuvent décider de mettre sur pied des groupes de travail ou des tasks forces auxquels participeraient l'ensemble ou une partie de leurs membres pour examiner plus en détail des aspects techniques. Ils organiseraient également des conférences de donateurs et feraient appel à des partenaires sociaux et à d'autres parties prenantes.

Un secrétariat permanent pour assurer l'appui administratif et technique. Le secrétariat suivrait les études présentant de l'intérêt pour les axes de transport, préparerait les réunions de groupes de pilotage et les réunions ministérielles, et il assurerait la logistique de ces réunions.

Les groupes de pilotage et le secrétariat devraient travailler en collaboration avec les coordonnateurs européens, et notamment avec ceux désignés pour les voies navigables et pour les autoroutes de la mer ou pour les réseaux transeuropéens de transport (RTE).

3.2. Ajustements apportés à la stratégie de la Commission

Les entretiens exploratoires ont mis en évidence que la stratégie préconisée au départ par la Commission ne demande que des ajustements mineurs. Ces ajustements concernent, pour l'essentiel, la couverture géographique et la couverture sectorielle de l'exercice global:

- La coopération avec la **Suisse** devrait être poursuivie en gardant les structures actuelles car, en ce qui concerne le secteur des transports, elles sont déjà bien établies. Cette coopération se fonde sur des relations bilatérales et sur des accords entre l'Union européenne et la Suisse. En l'occurrence, les corridors de transport qui relient l'Italie, l'Allemagne, la France et l'Autriche en passant par la Suisse font déjà partie intégrante de la politique des réseaux transeuropéens de transport.
- À la suite des conclusions du Conseil des ministres des transports de juin 2007, la Commission reconnaît l'utilité d'impliquer les **États d'Asie centrale** à la stratégie des axes de transport par le biais de leur participation au Traceca, car en raison de la mondialisation, les échanges commerciaux – et donc les réseaux de transport – doivent se concevoir dans une perspective mondiale.
- L'extension de l'**initiative «Ciel unique européen»** aux régions voisines progresse rapidement et la Commission sollicite des directives de négociation de la part du Conseil afin d'élargir l'espace aérien commun d'ici à 2010 au moyen de nouveaux accords aériens globaux avec les pays voisins. Pour cette raison, il est proposé de ne pas inclure le secteur

de l'aviation dans la stratégie. Pour autant, les investissements dans les infrastructures aéroportuaires pourraient être considérés comme une source potentielle d'engorgements le long des axes.

- Des progrès similaires ont été notés dans la mise en place de **Galileo, le système de navigation par satellite** de l'Union européenne. La Commission propose donc de poursuivre la coopération dans le cadre spécifique de Galileo et de ne pas l'inclure dans les structures de coordination envisagées pour les axes de transport.

En ce qui concerne la demande du Conseil d'associer l'extension des axes transeuropéens principaux vers les pays voisins avec les **réseaux africains**, la Commission souligne qu'elle soutient déjà le développement, dans le domaine des transports, de réseaux et de services intégrés transafricains. Ce processus a pris un nouvel élan en 2007 avec le lancement du partenariat UE-Afrique pour les infrastructures.

4. ÉTAT D'AVANCEMENT, REALISATIONS ET PROCHAINES ETAPES

4.1. Corridors et zones paneuropéens

Les rencontres avec les corridors et zones paneuropéens ont permis d'examiner les différences entre corridors à l'intérieur et à l'extérieur de l'Union européenne, la couverture géographique optimale d'un axe de transport, les attributions nécessaires à un groupe de pilotage efficace et le rôle des mesures horizontales. L'expérience de terrain des présidences et des secrétariats des corridors en ce qui concerne les forces et les faiblesses du fonctionnement des corridors a permis de réaliser des progrès considérables dans la compréhension de la situation.

Bien que le concept de corridor paneuropéen ait manifestement des mérites, il est également manifeste qu'il a besoin d'être réexaminé. En particulier, la Commission considère qu'il est indispensable d'établir une distinction claire entre les corridors qui, depuis l'élargissement, font partie des priorités des réseaux transeuropéens de transport⁶ et ceux qui relient l'Union européenne aux pays voisins. Dans le même temps, il est essentiel d'intégrer à bon escient les fonctions et l'expérience appréciable des corridors dans les structures régionales existantes ou à venir.

4.2. Autoroutes de la mer

Le groupe à haut niveau a désigné les autoroutes de la mer comme l'un des axes de transport à traiter sur un pied d'égalité avec les quatre corridors terrestres. Bien que toutes les autoroutes de la mer présentent des points communs, l'existence de certaines différences nettes entre elles plaide pour une approche différenciée. Ces différences résident tant dans le type de blocages qu'elles connaissent, la fréquence et la qualité de leur service, que dans le droit international qui y est applicable et dans l'application effective de ce droit. Par conséquent, la Commission propose que les autoroutes de la mer relèvent des structures régionales qui seront compétentes pour les axes terrestres qui leur correspondent. Dans tous les cas, une coopération étroite devrait être assurée avec le coordonnateur européen pour les autoroutes de la mer.

⁶ Les corridors paneuropéens I, IV, V, VI et VII se situent maintenant essentiellement sur le territoire de l'Union européenne.

4.3. Axe du nord

L'axe du nord relève largement de la politique concernant la dimension septentrionale (DS) de l'Union européenne qui couvre les États membres du nord de l'UE ainsi que la Russie, la Norvège et l'Islande. La DS a pour objectif de relever les défis particuliers que présente le développement régional de l'Europe septentrionale, y compris notamment les insuffisances des équipements de transport et des installations au passage des frontières. Les principales organisations régionales actives dans cette région sont le Conseil des États de la mer Baltique (CEMB), le Conseil euro-arctique de la mer de Barents (CEAB), le Conseil de l'Arctique (AC) et le Conseil nordique des ministres.

La déclaration politique adoptée par le sommet sur la dimension septentrionale en novembre 2006, émet le souhait que soit examinée l'opportunité, dans le cadre de la DS, d'un partenariat sur les transports et la logistique auquel participeraient tous les pays concernés par l'axe du nord. Le rôle qu'il est proposé de confier à ce partenariat serait de coordonner les financements provenant des institutions financières internationales, des gouvernements et du secteur privé à destination des grands projets d'infrastructures de transport de dimension régionale plutôt que locale. À la suite de la réunion de hauts fonctionnaires de la DS à Saint-Pétersbourg le 21 novembre 2007, un groupe de travail a été mis en place pour étudier la faisabilité d'un nouveau partenariat et pour débattre de l'étendue et du rôle de ce partenariat, tout en prenant également en considération le contrôle et la mise en œuvre de l'axe du nord et des autoroutes de la mer dans la région. Ce groupe rendra son rapport en juin 2008 en prévision de la réunion ministérielle de la DS en automne 2008.

Tout en saluant la mise en place du groupe de travail, les entretiens exploratoires ont mis en évidence l'importance d'intégrer pleinement le partenariat dans les structures de coordination qui doivent être mises en place pour la région de l'axe du nord et d'assurer une approche parfaitement cohérente sans qu'il y ait double-emploi. La deuxième phase des entretiens devrait se concentrer davantage sur les aspects suivants:

- Une portée géographique du partenariat conforme aux objectifs de la politique concernant la dimension septentrionale et le recentrage de l'axe du nord. Il a été suggéré d'inviter le Belarus comme observateur au groupe de travail afin d'assurer la continuité le long de toutes les branches de l'axe de transport.
- Le mandat du partenariat en ce qui concerne le type de projets à prendre en considération, tenant dûment compte des développements et progrès d'autres fora qui traitent des normes et de la législation applicables, y compris en matière de douane (mesures horizontales), ayant des répercussions sur les processus logistiques le long des axes de transport.
- La question de savoir si le partenariat pourrait remplir les fonctions de groupe de pilotage régional et/ou de secrétariat pour la région de l'axe du nord et comment le partenariat pourrait s'intégrer au mieux dans les structures de coordination et de contrôle à mettre en place pour la région de l'axe du nord (cf. encadré au point 3.1).

4.4. Axe central

L'accord renforcé actuellement en cours de négociation avec l'Ukraine vise à approfondir la coopération politique dans les domaines de la démocratie, des droits de l'homme et de l'État de droit, à créer une zone de libre-échange effective et globale, à augmenter l'efficacité et la sécurité énergétiques ainsi que la protection de l'environnement, et à renforcer la coopération

dans des domaines essentiels comme les transports. La création d'une zone de libre-échange, qui fera partie intégrante de l'accord, sera négociée une fois que l'Ukraine aura parachevé son processus d'adhésion à l'OMC.

Dans le domaine des transports, les négociations se concentrent sur la mise en œuvre des recommandations du groupe à haut niveau, telles qu'elles ont été approuvées dans la communication de la Commission, en ce qui concerne l'axe central, le corridor Traceca et une harmonisation plus poussée avec la législation de l'UE. La Commission constate avec satisfaction que les entretiens progressent bien et que des résultats concrets sont attendus en 2008. Dans la deuxième phase des négociations, il conviendra de réfléchir aux détails de la structure institutionnelle, notamment en ce qui concerne le groupe de pilotage multilatéral et le secrétariat. Les entretiens devraient également porter sur les connexions existantes entre l'axe central vers l'axe du nord et l'axe du sud-est, ainsi que sur la façon d'intégrer au mieux la République de Moldavie dans cette approche.

4.5. Axe du sud-est

4.5.1. Réseau de transport régional de base dans les Balkans occidentaux

Dans les Balkans occidentaux, la Croatie et l'ancienne république yougoslave de Macédoine sont des pays candidats⁷, tandis que l'Albanie, la Bosnie-et-Herzégovine, le Monténégro et la Serbie ainsi que le Kosovo⁸, sont des pays candidats potentiels à l'adhésion à l'UE. Pour cette raison, la coopération dans le domaine des transports et l'extension de l'acquis communautaire y sont plus avancées que dans d'autres régions.

Les pays des Balkans occidentaux et la Commission européenne ont signé en 2004 un protocole d'accord sur le développement d'un réseau de transport régional de base qui ferait partie intégrante des réseaux transeuropéens lors de leur adhésion. Lors de la troisième rencontre annuelle des ministres le 4 décembre 2007, un addendum au protocole d'accord a été signé sur l'accès et l'ouverture du marché ferroviaire, ce qui a constitué une étape supplémentaire vers la mise en œuvre de l'acquis communautaire dans le secteur du transport ferroviaire, y compris dans sa dimension sociale.

Par conséquent, pour assurer une exploitation pleinement optimale du cadre d'adhésion, la Commission est d'avis que la coopération dans les Balkans occidentaux devrait se concentrer sur le réseau de transport régional de base et elle encourage les pays à accélérer l'harmonisation de leur législation nationale avec l'acquis communautaire dans le domaine des transports et dans d'autres domaines connexes. Les entretiens exploratoires ayant abouti, la Commission accompagne la présente communication d'une proposition de directives de négociation en vue d'un traité instituant une communauté des transports en Europe du sud-est. L'objectif du traité est de créer un marché intégré des infrastructures, des transports terrestres, des transports par voies navigables et des transports maritimes⁹, et d'harmoniser la législation dans la région des Balkans avec l'acquis communautaire.

⁷ Les négociations d'adhésion avec la Croatie ont commencé en 2005. En décembre 2005, le Conseil européen a accordé le statut de pays candidat à l'ancienne république yougoslave de Macédoine; les négociations d'adhésion n'ont pas encore commencé.

⁸ En vertu de la résolution du Conseil de sécurité des Nations unies 1244 du 10 juin 1999.

⁹ Le secteur aérien est déjà couvert par l'accord sur la création d'un espace aérien commun européen.

4.5.2. *Ramifications vers le Moyen-Orient, le Caucase et l'Asie centrale*

La Turquie est également un pays candidat et les négociations d'adhésion ont commencé en 2005. Une évaluation des besoins en infrastructures de transport («TINA») est en cours de finalisation et constituera la première étape dans la définition du futur réseau transeuropéen de transport pour la Turquie. Ces négociations doivent bien sûr suivre leur cours selon le calendrier établi pour les négociations d'adhésion. Néanmoins, considérant la situation géostratégique de la Turquie au carrefour entre l'UE, le Caucase et l'Asie centrale d'une part, et le Proche-Orient d'autre part, la Commission invite la Turquie à jouer un rôle de premier plan dans le concept d'axe de transport. Sans changer la définition de l'axe de transport, la Commission a donc proposé de subdiviser l'axe du sud-est en deux branches qui passeraient toutes deux par la Turquie: la liaison entre la Turquie et le Caucase serait du ressort du cadre Traceca, tandis que la branche vers l'Égypte serait du ressort des structures euro-méditerranéennes et reliée à l'axe du sud-ouest dans le cadre des axes méditerranéens (cf. respectivement ci-après points 4.6 et 4.7).

4.6. Corridor Traceca

Parmi les cinq axes, le corridor Traceca est le seul pour lequel la coopération est organisée au moyen d'un accord multilatéral signé par les pays concernés¹⁰. Les organes mis en place dans l'accord comprennent une commission intergouvernementale - composée d'autorités gouvernementales de haut niveau ou de leurs représentants habilités, généralement des vice-premiers ministres chargés des transports, des ministres des transports et/ou des affaires étrangères – et un secrétariat permanent. Plusieurs groupes de travail ont été mis en place. La commission intergouvernementale a approuvé en 2006 une stratégie à long terme à l'horizon 2015 et en 2007, elle a adopté un plan d'action à court terme devant être mis en œuvre pour 2010.

Le cadre Traceca semble offrir une base de travail adéquate compte tenu de la solidité de ses fondements juridiques, de l'ensemble des organismes qui y participent et de l'attention portée par la stratégie à la mise en œuvre du corridor. La Commission européenne est cependant d'avis que les aspects institutionnels et politiques du Traceca doivent être renforcés et modernisés, notamment pour assurer de manière efficace à la fois l'avancement du corridor et les débats sur l'orientation générale qui sont désormais du ressort du processus de Bakou.

Comme l'a confirmé la commission intergouvernementale en décembre 2007, les entretiens exploratoires auront pour tâche spécifique dans leur deuxième phase de voir si/comment un futur cadre légal et institutionnel peut être construit à partir des structures du Traceca afin de renouveler durablement notre base de coopération. Une façon optimale d'aborder le processus de Bakou doit également être trouvée, le dispositif documentaire et structurel renouvelé devant être à même de servir à la fois les mesures ayant trait au corridor (infrastructure) et les mesures (horizontales) d'harmonisation au niveau régional.

4.7. Axes méditerranéens et plan d'action régional pour les transports

Depuis le lancement du processus de Barcelone en 1995, la Commission soutient activement le développement d'un système de transports intégré dans la région méditerranéenne. Cela a

¹⁰ Pays signataires: Afghanistan, Arménie, Azerbaïdjan, Géorgie, Kazakhstan, Kirghizstan, République de Moldavie, Ouzbékistan, Tadjikistan, Turquie, Ukraine, ainsi que la Roumanie et la Bulgarie, toutes deux États membres de l'UE. Le Pakistan et l'Iran ont demandé à participer à l'accord.

pour conséquence que cette région est probablement la plus avancée dans les préparatifs d'extension des réseaux de transport transeuropéens.

Les organismes compétents sont déjà en place et comprennent notamment des conférences ministérielles pour l'adoption des décisions stratégiques, le forum euro-méditerranéen des transports pour la coordination des approches communes et l'élaboration d'un système régional intégré pour les transports, ainsi que plusieurs groupes de travail chargés des infrastructures et des mesures horizontales. Le plan d'action régional pour les transports adopté par le forum en mai 2007 constitue une étape importante pour la mise en œuvre des axes principaux dans la région à travers des réformes réglementaires et tout un ensemble de mesures horizontales. En outre un secrétariat technique, le centre d'études des transports pour la Méditerranée Occidentale (CETMO), a été mis en place pour couvrir les pays de la Méditerranée occidentale. En revanche, aucune structure similaire n'existe pour la Méditerranée orientale.

Lors de la conférence de Lisbonne du 3 décembre 2007, le vice-président Barrot a félicité les ministres pour leur participation active à l'élaboration et à la mise en œuvre des axes méditerranéens. Le forum et les groupes de travail ont été invités à poursuivre ce travail fructueux et à aborder les quelques aspects restant à traiter dans la deuxième phase des entretiens exploratoires. Parmi ces aspects figurent le contrôle effectif de la mise en œuvre des axes dans la région, la création d'un secrétariat technique pour la Méditerranée orientale et le renforcement de la coordination au moyen d'un protocole d'accord ou d'un accord international.

5. CONCLUSION

Le premier cycle des entretiens exploratoires a mis en évidence l'intérêt particulier que portent les pays voisins et d'autres parties prenantes à créer davantage de liens entre le concept d'axe de transport et un dialogue politique élargi. Ces entretiens ont amené à modifier légèrement les recommandations formulées dans la communication «Lignes directrices concernant les transports en Europe et dans les pays voisins» afin de mieux tenir compte des progrès réalisés récemment en ce qui concerne notamment l'initiative «Ciel unique européen», l'initiative Galileo et la réalisation des futurs réseaux de transport transeuropéens dans les Balkans occidentaux et en Turquie.

La structure institutionnelle proposée par la Commission a également reçu le soutien des pays voisins et des autres parties prenantes. Tous les pays voisins et toutes les autres parties prenantes soulignent l'importance d'une coopération régionale le long d'un axe tout en s'appuyant sur des cadres existants.

Outre les aspects spécifiques du concept d'axe soulevés dans les points précédents, les entretiens exploratoires devraient, dans leur deuxième phase, aborder les aspects suivants:

- Il faudra chercher à obtenir un engagement ferme de la part des pays voisins quant à la forme de la coopération renforcée.
- Il conviendra de parvenir à un accord avec les instances régionales existantes sur les nouvelles tâches à accomplir en vue d'assurer un contrôle efficace de l'avancement des axes.

- Là où ces instances régionales n'existent pas encore, il conviendra de s'accorder sur leur création, leur achèvement.

La Commission a déjà inscrit une série de réunions au calendrier pour le printemps 2008. Un deuxième rapport sur l'état d'avancement des entretiens exploratoires sera présenté en septembre 2008. Le cas échéant, il comprendra une recommandation au Conseil visant à ouvrir des négociations ainsi qu'une évaluation des besoins financiers sans préjudice du cadre financier multi annuel pour les politiques concernées.