

**Sommet  
de PARIS**

pour la  
**MEDITERRANEE**

**13 juillet 2008**

**DOSSIER DE PRESSE**

## Déroulé

- 14 h 15 - 15 h 15 :** accueil au Grand Palais des chefs de délégation par M. Nicolas SARKOZY, Président de la République française.
- 15 h 30 - 18 h 30 :** séance plénière à huis clos
- 18 h 45 - 19 h 30 :** conférence de presse de presse conjointe de M. Nicolas SARKOZY, Président de la République française et co-Président du Sommet, M. Hosni MOUBARAK, Président de la République arabe d'Egypte et co-Président du Sommet, en présence de M. José Manuel BARROSO, Président de la Commission européenne, et de M. BAN Ki-Moon, Secrétaire général des Nations Unies.
- 20 h 30 :** dîner en l'honneur des chefs de délégation et des ministres (Petit Palais)

**Contact presse : +33 1 42 92 87 29**

# **Processus de Barcelone : Union pour la Méditerranée**

## **Objectifs politiques**

*Document illustratif français n'ayant aucun statut officiel*

L'Union pour la Méditerranée vise à rapprocher les deux rives de la Méditerranée en développant de grands projets de dimension régionale répondant aux besoins des populations

Les peuples des deux rives ont non seulement des intérêts partagés mais avant tout une destinée commune. Il est urgent de se donner les moyens nécessaires pour relever, ensemble, les défis communs. Telle est l'ambition du projet d'Union pour la Méditerranée.

Entre les deux rives de la Méditerranée existe l'écart de richesse le plus fort au monde entre deux régions contigües, puisque le PIB par habitant et par an est dans un rapport d'au moins 1 à 10. Cet écart de développement continue de s'aggraver depuis les 15 dernières années et porte en lui de graves risques pour la stabilité des deux rives de la Méditerranée. Selon l'OCDE, il faudrait créer 40 millions d'emplois dans les quinze prochaines années pour seulement maintenir le chômage à son niveau actuel au sud de la Méditerranée. Le flux d'investissements européens dans la zone est anormalement faible : l'Europe ne réalise que 2 % de ses investissements en Méditerranée, alors que les États-Unis et le Japon investissent respectivement 20 % et 25 % de leurs investissements dans "leur" sud. La Méditerranée sera l'une des régions du monde les plus touchées, à court terme, par les conséquences du changement climatique, dont la désertification.

Initié durant la campagne présidentielle de 2007 par le candidat Nicolas Sarkozy, repris lors du discours de Tanger du 23 octobre 2007, et précisé dans «l'Appel de Rome», lancé conjointement le 20 décembre 2007 par la France, l'Italie et l'Espagne, le projet d'Union pour la Méditerranée vise principalement à créer des solidarités de fait entre les deux rives, sur une base paritaire, à travers une gouvernance partagée et la réalisation de projets concrets d'intérêt commun. L'accord franco-allemand du 3 mars 2008 a ouvert la voie à un accord européen sur l'Union pour la Méditerranée.

Le Conseil européen des 13 et 14 mars 2008 a approuvé le principe de ce qui pourrait désormais porter le nom de : "Processus de Barcelone : Union pour la Méditerranée".

Le projet a, en effet, vocation à refonder le processus de Barcelone pour qu'il devienne un véritable partenariat entre le Nord et le Sud.

## **Du Processus de Barcelone à l'Union pour la Méditerranée**

*Document illustratif français n'ayant aucun statut officiel*

L'ensemble des partenaires méditerranéens et européens s'accordent pour dire qu'il faut faire plus et mieux pour la Méditerranée, considérant que seule une faible part des objectifs fixés à Barcelone a été remplie.

L'Union pour la Méditerranée a donc pour objectif d'ouvrir une nouvelle étape de la coopération en Méditerranée, en donnant une nouvelle forme au processus inauguré à Barcelone en 1995.

Elle vise, au-delà de la coopération déjà existante, à instaurer une gouvernance partagée et à créer des solidarités de plus en plus étroites à travers des projets concrets de dimension régionale.

Cette impulsion politique renouvelée en faveur de la Méditerranée, devra se traduire par la mise en œuvre d'un véritable partenariat égalitaire entre les deux rives.

Les 3 principales valeurs ajoutées du projet d'Union pour la Méditerranée au regard de l'actuel Processus de Barcelone consistent donc en :

- une forte impulsion politique au plus haut niveau, avec le principe de Sommets de chefs d'Etat et de gouvernement tous les deux ans dont le premier se tient le 13 juillet 2008 à Paris ;
- une gouvernance partagée pour un partenariat égalitaire et dans un esprit de co-décision entre ses membres, via une co-présidence, assurée conjointement par un pays membre et un pays non-membre de l'Union européenne, et un secrétariat permanent également paritaire. Cette structure de direction, légère et opérationnelle, composée de personnes issues paritairement des pays du nord et du sud de la Méditerranée, donnera corps à ce partenariat ;
- le lancement de grands projets concrets et fédérateurs de dimension régionale. Ces projets seront ouverts à tous les partenaires qui le souhaiteront et seront mis en œuvre selon le principe de la géométrie variable. Ils impliqueront le secteur privé qui, depuis le début manifeste dans tous les pays méditerranéens son intérêt pour cette initiative. La réalisation de ces projets associera des financements publics et privés, et ne se limitera pas aux financements communautaires.

Le Conseil européen des 19 et 20 juin 2008 a engagé des négociations avec tous les pays appelés à être membres de l'Union pour la Méditerranée afin de définir les règles de fonctionnement et de compétence des nouvelles institutions.

## Les projets

*Document illustratif français n'ayant aucun statut officiel*

Il s'agit d'une nouvelle dynamique, partant de projets concrets, de solidarités de fait, qui doivent contribuer au rapprochement entre pays méditerranéens et pays européens.

Ces projets seront à géométrie variable avec les Etats qui souhaiteront y participer en fonction de leur intérêt propre.

Ils ont vocation à être élaborés et mis en œuvre avec le concours de l'ensemble des acteurs intéressés, en particulier les collectivités locales et régionales, les entreprises privées, les associations et ONG, les universités, les centres de recherche et de formation, les fondations, etc.

Le Sommet du 13 juillet donnera la priorité à 6 grands projets :

- l'environnement et le développement durable, axés sur les actions de dépollution en Méditerranée. Le projet "Horizon 2020" déjà identifié va pouvoir être lancé grâce à l'implication de l'Union pour la Méditerranée et les nouveaux financements qu'elle va permettre. Ces actions viseront également à la protection du littoral et des zones marines ;
- les transports avec notamment le plan de développement des autoroutes maritimes reliant Méditerranée orientale et occidentale, notamment par une meilleure connexion des ports et par des actions particulières en faveur de la sécurité maritime;
- un réseau méditerranéen de protection civile qui permettrait de mieux mutualiser les moyens de lutte contre les risques naturels (incendie, tremblement de terre, tsunami), notamment en matière de prévention des risques ;
- les énergies alternatives, en particulier solaire. Les partenaires de l'Union pour la Méditerranée œuvrent également à l'élaboration d'un plan solaire méditerranéen, afin de limiter les émissions de gaz à effet de serre, de réduire la vulnérabilité du système énergétique et de renforcer l'accès à l'énergie des populations isolées ;
- l'éducation supérieure et la recherche. Des projets portent, par exemple, sur la création d'un espace universitaire et de recherche méditerranéen grâce à la mise en réseau des universités, des centres de recherche et des académies des sciences ;
- une initiative dédiée au développement des micros, petites et moyennes entreprises, qui proposerait des programmes d'assistance technique et l'appui d'instruments financiers.

Par ailleurs, de nombreux autres secteurs d'intervention pourront faire l'objet de propositions d'action dans le cadre de l'Union pour la Méditerranée, dans les prochaines années :

- l'accès et la gestion de l'eau, qu'il s'agisse d'eau potable, d'irrigation ou d'eaux industrielles. 70 % de l'eau consommée en Méditerranée est utilisée pour l'irrigation. La désertification progresse non seulement au sud de la Méditerranée, mais maintenant au nord. Il s'agirait de mettre en place une stratégie de l'eau en Méditerranée avec une gestion efficiente et durable des réserves en eau et une coordination des bailleurs de fonds et des pays concernés ;
- la formation professionnelle valorisant les parcours qualifiants, en trouvant des lieux de stage intégrant les mutations technologiques, en étendant les expériences réussies et en créant des outils de mutualisation et de diffusion interactive des modules les plus demandés ;
- les échanges de jeunes. Le volume actuel des échanges de jeunes dans la région méditerranéenne est extrêmement faible. Il s'agirait de développer des synergies entre les différentes structures existantes, et disposant d'un budget significatif permettant de démultiplier le volume actuel des échanges ;
- dans le domaine de la santé, et plus particulièrement la modernisation des services publics de santé en Méditerranée, en développant notamment la télé-assistance médicale ;
- sont aussi concernés l'agriculture, le développement urbain et l'aménagement du territoire, les TIC, la coopération audiovisuelle et cinématographique, les échanges culturels, le tourisme, les questions relatives à la justice et au droit, etc.

Chaque projet devra trouver son propre financement. Les fonds communautaires (Instrument européen de voisinage et de partenariat en particulier) pourront être sollicités dès lors que les projets répondent aux objectifs et conditions de ces dispositifs. Bien d'autres sources de financement, déjà présentes sur la zone, seront également et largement recherchées : bailleurs de fonds internationaux (Banque Européenne d'Investissement, Banque Mondiale, Banque Africaine de Développement, etc.) et agences de développement (Agence Française de Développement, KfW allemande, agence de coopération espagnole, etc.), secteur privé, coopérations bilatérales, etc.

# **Projet : Dépollution de la mer Méditerranée**

*Document illustratif français n'ayant aucun statut officiel*

## **1. Mettre en œuvre et poursuivre l'initiative "Horizon 2020"**

La dépollution de la Méditerranée constitue le principal objet de la Convention de Barcelone de 1975 régissant l'approche collective des riverains dans les domaines de l'environnement et du développement durable, sous l'égide des Nations-Unies.

L'ensemble des populations des pays riverains doit disposer d'un environnement sain. Les coûts annuels moyens des dommages liés à la dégradation de l'environnement correspondent de 2,5 à 5,5 % du PIB suivant les pays (Banque Mondiale, 2004).

La mise en œuvre de l'initiative « Horizon 2020 », lancée lors du 10<sup>ème</sup> sommet euro-méditerranéen en 2005, a pour but ambitieux de dépolluer la Méditerranée d'ici 2020. Une étude financée par la Banque européenne d'investissement (BEI), mandatée par la Commission européenne a identifié 43 projets dits "hot spots", pour un coût total évalué à hauteur de 2 milliards d'euros. Horizon 2020 est une initiative incitative. Il n'y a pas de fonds adossés à Horizon 2020 qui est pourtant l'une des principales initiatives européennes en matière d'environnement pour l'ensemble de la région méditerranéenne. L'impulsion de l'Union pour la Méditerranée pourrait donner à cette initiative une forte visibilité politique et permettre d'orienter divers types de fonds vers ces projets ou des projets complémentaires (fonds communautaires, fonds bancaires, secteur privé, etc.).

Une liste des priorités a été établie de manière paritaire le 16 juin 2008, lors de la réunion des points de contact Horizon 2020 à Tunis, où les pays européens et méditerranéens ont participé sur un pied d'égalité.

### **« Points chauds » de pollution sur le littoral méditerranéen**



Source : PAM/MedPol, Plan Bleu

Au-delà, en liaison avec le Plan d'Action pour la Méditerranée (PAM), une mise en cohérence de ces projets sera recherchée avec la nouvelle Stratégie de l'Eau en Méditerranée qui sera lancée lors de la conférence ministérielle Euromed sur l'eau de novembre 2008, en Jordanie.

## **2. Protéger le littoral méditerranéen et développer les réserves et les aires protégées marines**

Avec le risque important d'une conurbation complète de la Méditerranée, le littoral, interface entre les milieux terrestre et marin, est un espace convoité du développement, un lieu d'implantation obligatoire ou privilégié pour de nombreuses activités, en même temps qu'un espace fragile et de grande valeur écologique, sociale et culturelle. Il représente dans ses paysages et traditions façonnés par l'homme depuis des millénaires une identité culturelle unique. Le littoral méditerranéen est aussi un capital de biodiversité d'importance mondiale. Particulièrement fragile il subira, parmi les premiers, les conséquences des changements climatiques et les coûts sociaux et économiques qui en découleront.

Face à ces défis, à la complexité induite par ces usages multiples, il faut imaginer de nouvelles réponses et réformer les modalités de gouvernance, sous la forme d'un apport d'appui institutionnel et d'expertise à la création d'organismes dédiés à la protection du littoral ou de conservatoires du littoral par leur mise en réseau. Le Centre d'activité régional du Programme d'Actions Prioritaires (CAR/PAP) situé à Split se configure en Conservatoire du Littoral Méditerranéen pour assurer l'animation d'un réseau des organismes nationaux, puis, à terme, pourrait prendre en charge la gouvernance de la politique méditerranéenne de la protection du littoral. Son Programme d'aménagement côtier (PAC) sera renforcé. Un nouveau protocole « Gestion intégrée des zones côtières (GIZC) » de la Convention de Barcelone pour la protection du milieu marin et du littoral de la Méditerranée a été signé en janvier 2008, par 14 pays du pourtour. Un colloque sous présidence française de l'Union Européenne se tiendra à Nice les 18 et 19 décembre 2008 sur ce sujet et devrait permettre aux pays du bassin méditerranéen de partager un premier retour d'expérience et d'élaborer des recommandations pour la mise en œuvre de ce protocole.

Il est également important de développer les réserves marines et les sanctuaires, en un réseau cohérent et réparti sur l'ensemble de l'espace concerné. Une attention particulière sera portée aux grands mammifères marins qui peuplent la Méditerranée et sont très menacés. C'est le cas avec le sanctuaire marin pour les cétacés PELAGOS créé par la France, la Principauté de Monaco et l'Italie. Le projet REPCET (réseau de REPort des Positions des grands CETacés entre les navires de commerce) construit un Système d'Information Géographique sur la zone avec l'ambition d'être étendue à l'ensemble de l'aire ACCOBAMS (Accord sur la conservation des cétacés de la mer noire, de la Méditerranée et de la zone atlantique adjacente) à moyen terme. Les aires marines protégées constituent un laboratoire de connaissance pour les espèces et les effets du réchauffement climatique, ainsi que pour l'impact des diverses activités humaines en mer. Elles sont associées et consultées dans le cadre de la mise en place et de l'exercice partagé des activités économiques en Méditerranée afin que celles-ci soient



porteuses de développement durable, préservant la biodiversité marine. Enfin une vigilance particulière devra être portée aux fonds marins et aux espèces invasives. Le renforcement du réseau MedPAN, des gestionnaires d'aires marines protégées en Méditerranée, est également souhaitable.

Les fonds marins de la mer Méditerranée pourraient être classés en zone protégée.

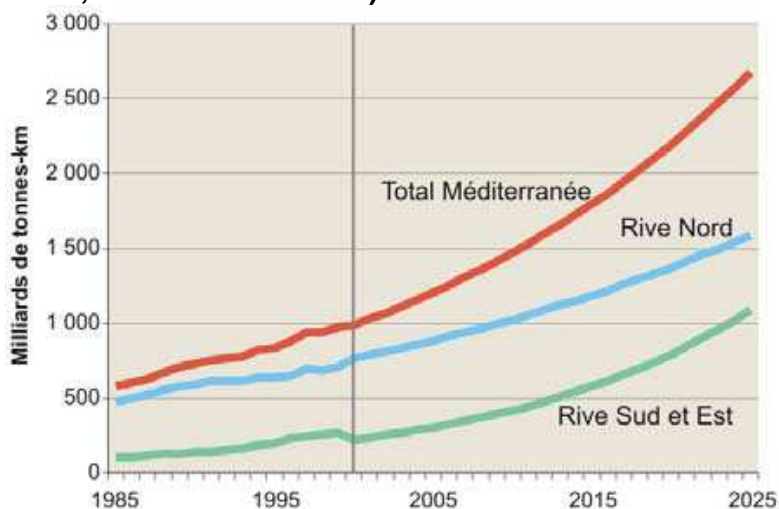
## Projet : Autoroutes maritimes et terrestres en Méditerranée

*Document illustratif français n'ayant aucun statut officiel*

### 1. Une croissance des trafics très supérieure à la croissance démographique

En Méditerranée, la croissance des trafics a été très supérieure à la croissance démographique et économique entre 1970 et 2000: 4,9 % par an pour les passagers et 3,8 % pour les marchandises (hors maritime). L'accroissement des trafics a été essentiellement celui des déplacements routiers, qui, en 1999, représentaient 88 % des déplacements terrestres de voyageurs et 82 % des transports de marchandises. Le rail (9 % du trafic interne voyageurs) joue un rôle notable en Égypte (47 % du total) et dans les pays de l'Est Adriatique (23 %). La forte croissance du transport aérien (7,3 % par an) est à relier au développement du tourisme. Le trafic fret maritime a aussi connu une forte croissance (4 % par an) bien que l'on note une sous compétitivité des chaînes de transports euro-méditerranéennes Nord/Sud. La flotte méditerranéenne est majoritairement soumise à un contrôle réduit et transporte des matières dangereuses. Les flux maritimes de transit représentent près de 40 % du trafic méditerranéen.

#### **Trafic fret (routier, aérien et ferroviaire) : évolution et scénario tendanciel à 2025**



Source : CEMT (Conférence européenne des Ministres des Transports), Ministères des transports, instituts statistiques nationaux, prospective Plan Bleu

A l'horizon 2025, une très forte croissance des pressions est à prévoir: multiplication par 2,6 des trafics de fret terrestres, par 3,7 des trafics fret maritimes, quasi doublement du trafic voyageurs. La motorisation de masse (automobiles) devrait se généraliser au Sud avant 2025. Cette évolution exponentielle aura de lourds impacts en termes de congestion, de nuisances sonores, d'émissions de gaz à effet de serre, de pollutions locales. Avec la forte croissance des trafics, la mer Méditerranée n'est pas non plus à l'abri d'une

catastrophe écologique dont les coûts pourraient être beaucoup plus élevés que ceux enregistrés en Atlantique.

Le trafic maritime en Méditerranée est également vulnérable. Le flux croissant de navires multiplie les risques d'accidents, de piraterie, de terrorisme ou encore d'utilisation frauduleuse, voire de pratiques criminelles, comme le trafic de stupéfiants ou d'être humains, susceptibles de porter atteinte à des intérêts majeurs et de rendre inopérantes certaines infrastructures portuaires.

Aussi, pourraient être retenus des projets contribuant à l'intégration de l'espace méditerranéen, facilitant les échanges tout en préservant l'environnement, et permettant de sécuriser les échanges, tout en répondant aux besoins immédiats de sécurité des populations, ayant les caractéristiques suivantes :

- caractère transnational du projet, nécessitant la coopération de plusieurs pays pour les mener à bien,
- nombre important d'utilisateurs directement touchés et concernés dans leur quotidien ;
- estimation des retombées économiques et sociales,
- logiques de mobilité et de développement durable.

Plusieurs projets ont été répertoriés et présentés en 2005 par le Groupe de Haut niveau (GHN), ou listés dans le Plan d'action régional de transport pour la région Méditerranée (PART, 2007 – 2013), réalisé au sein du Forum Euromed<sup>1</sup>. Parmi ceux-ci :

## **2. Le développement des autoroutes de la mer**

Le concept d'autoroutes de la mer a émergé au début des années 2000 comme une combinaison de services intégrés de transport de marchandises sur des grands axes de transport comprenant un parcours maritime. Cet ensemble de services modernisés se matérialise tout au long de la chaîne des transports, à la fois sur le parcours terrestre, durant les transits portuaires, aux passages frontières et sur le segment maritime; il vise à assurer une plus grande fluidité du commerce transméditerranéen.

L'Espagne et la France ont relancé courant 2007 un projet de liaisons entre leurs 2 pays, susceptible d'aboutir très prochainement. Au sein de l'Union européenne, des réflexions sont aussi engagées entre l'Italie, la France et l'Espagne, entre la France et le Portugal, pour proposer des initiatives sur le corridor ouest Méditerranée.

Ces autoroutes de la mer répondent à plusieurs objectifs, notamment la réduction des congestions routières engendrées par la croissance très rapide du trafic du fret routier et le renforcement de l'efficacité du système d'exportation. Les intérêts des opérateurs convergent de part et d'autre de la Méditerranée pour fluidifier les acheminements maritimes combinés et accroître la part maritime des échanges commerciaux. Pour les deux grandes solutions de transport de marchandises

---

<sup>1</sup> Ce Plan comprend une série d'actions, tous modes de transport confondus, et vise la réforme de la réglementation et la planification du réseau d'infrastructures, contribuant à l'émergence d'un système de transport multimodal.

générales, en containers ou en remorques, les autoroutes de la mer en Méditerranée doivent pouvoir s'appuyer sur des services maritimes existants, combinés avec des avancées dans les domaines du transit portuaire, du passage frontalier et du transport terrestre. Elles nécessitent de revoir les infrastructures portuaires et de renforcer et d'améliorer la qualité des services existants et l'intégration du parcours maritime dans des schémas de transport combinant mieux le mode maritime et les modes terrestres. Ce projet se place ainsi dans un double objectif de développement durable et de viabilité économique.

Du point de vue opérationnel, les autoroutes maritimes doivent bénéficier de soutiens publics afin de parvenir à :

- opérer dans les ports sur des terminaux spécialisés "autoroutes maritimes" ;
- assurer les interfaces des conteneurs et des remorques routières entre le mode maritime et tous les modes terrestres disponibles (rail, route, voie navigable selon le cas) ;
- mettre en place des structures de partenariats réunissant les transporteurs, les ports et les autres intervenants de la chaîne de transport, afin d'offrir aux marchés des services "autoroutes maritimes" intégrés ;
- disposer de procédures de passage aux ports et aux frontières privilégiées, afin de faire bénéficier les marchandises des meilleures conditions de passages entre la mer, les ports et la terre ;
- engager pour cela les administrations douanières et autres institutions responsables de formalités et de contrôle dans une démarche d'adoption de standards "autoroutes maritimes" ;
- toujours en matière de standards, retenir les normes de sécurité, de sûreté et de protection de l'environnement les plus avancées afin d'aboutir à un label autoroutes maritimes méditerranéennes.

L'idée est de dresser, dans le cadre d'un très large partenariat, la liste des ports intéressés, d'identifier les flux potentiels et d'établir à la fois les bons modes de gouvernance et de partage des tâches pour finir par la réalisation de plans d'affaires. A terme, une conférence des bailleurs pourra être convoquée.

Le PART 2007 – 2013 retient aussi les autoroutes et routes de la mer. Un appel à projets est en cours dans le but de faire émerger des projets pilotes dont les résultats seront connus dans le courant du mois de juillet. L'objectif est de renforcer les dynamiques d'identification de projets réalisables concernant la Méditerranée du sud et de l'est et de favoriser leur mise en place. Les procédures adoptées seront compatibles avec celles définies au plan communautaire en cas de segment maritime européen. L'objectif est désormais d'accélérer le processus initié à Barcelone, en encourageant la multiplication des initiatives dans les différentes parties du bassin méditerranéen et en facilitant la mobilisation des acteurs et des financements afin de consolider les réalisations déjà en cours sur des axes pertinents du point de vue commercial et logistique et de lancer le développement d'autres axes/liaisons/ports/marchés.

Ces nouveaux projets concrets sur les corridors est et ouest méditerranéen nécessiteront de lourds investissements dans les composantes terrestres, portuaires, maritimes et de modernisation administrative aux niveaux nationaux et

transfrontaliers. Au-delà du financement par les acteurs économiques et de la mobilisation de l'ensemble des agences d'aide au développement et, le cas échéant, des fonds communautaires pertinents, notamment en cas de segment maritime européen, il pourra être nécessaire de construire des logiques nouvelles dans lesquelles les apporteurs de capitaux sont associés à l'ensemble de la chaîne de la valeur.

### **3. La modernisation du train "transMaghreb"**

Dans le cadre de la promotion des échanges, mais aussi dans une perspective de réduction des émissions des gaz à effet de serre, le transport de voyageurs et de marchandises par fer entre les pays de la rive Sud pourrait être développé. La plupart des pays de la zone Sud ont, à des stades plus ou moins avancés, des projets ferroviaires en cours d'étude et souvent en attente de financement. De manière ambitieuse, pourrait être affiché comme objectif la réalisation d'une authentique « ceinture ferroviaire » du bassin méditerranéen, avec une liaison allant de Casablanca jusqu'à Istanbul. A plus court terme, une approche plus pragmatique pourrait conduire à retenir des sections transfrontalières jugées comme prioritaires, parmi lesquelles certaines sont bien identifiées dans le cadre du PART comme les liaisons Istanbul-Cerkezköy-Frontière Bulgare, Oujda – Tlemcen ainsi que Port Saïd - Haïfa. Des projets plus précis sont d'ores et déjà à l'étude : ainsi la modernisation du train trans-maghrébin reliant Tunis-Alger-Casablanca et l'amélioration de ses services, ou l'étude de faisabilité du train maghrébin à grande vitesse TGVM, reliant Tripoli à Casablanca via Tunis et Alger.

### **4. La sécurisation de l'espace maritime méditerranéen**

Le développement des autoroutes de la mer est directement lié à la sécurisation de l'ensemble de l'espace maritime. Son amélioration constitue un levier fondamental du développement économique qui ne peut être efficace et durable dans cette zone partagée que si les partenaires ont l'assurance de bénéficier d'une sécurité suffisante, qui soit vécue par tous comme un bien commun et comme un vecteur de coopération prioritaire.

En effet, les risques sont globaux. Ils impliquent donc un devoir de solidarité entre les deux rives de la Méditerranée. Dans un premier temps, trois actions concrètes sont proposées :

#### **La lutte contre le trafic de stupéfiants**

Le bassin méditerranéen constitue le point de rencontre de toutes les filières d'acheminement des stupéfiants et de leurs précurseurs chimiques. L'activité de ces trafiquants est vécue comme une agression caractérisée par les Etats méditerranéens concernés, comme pour l'ensemble des pays de l'Union européenne.

Depuis deux années, le trafic de cocaïne à destination de l'Afrique a pris une nouvelle ampleur, tant au niveau des quantités déplacées (plusieurs tonnes par opération), qu'au niveau des implantations de trafiquants colombiens dans certains pays d'Afrique de l'Ouest. Certaines ripostes ont déjà été mises en place : plateforme Caraïbe de lutte contre les stupéfiants (MAOC-N) à Lisbonne, projet de plateforme en Afrique de l'Ouest. Les actions de certaines marines nationales sont, efficaces mais encore trop dispersées et trop limitées dans le temps pour atteindre de façon déterminante les organisations de trafiquants.

Il paraît urgent de s'unir pour apporter une réponse opérationnelle plus efficace et mieux adaptée, en mutualisant les moyens humains et matériels et les technologies appropriées, dans le cadre d'une structure de coordination, opérationnelle sans négliger celui de l'intervention en mer.

La France propose donc de renforcer très efficacement la coopération opérationnelle en Méditerranée dans ce domaine, par la création d'un centre de coordination de la lutte anti-drogue en Mer Méditerranée (CECLAD-Med). Ce projet pilote, à vocation européenne et méditerranéenne, a d'ores et déjà reçu l'approbation de plusieurs pays du pourtour méditerranéen et un accueil favorable de l'UE.

Afin de renforcer la sécurisation de l'espace maritime méditerranéen, un tel centre, devrait nécessairement être complété par la mise en synergie des principaux capteurs d'information existant en Méditerranée.

### **Le renforcement des capacités de surveillance et le développement de la coopération entre les acteurs maritimes et portuaires méditerranéens**

Les ports constituent, depuis toujours, des lieux stratégiques d'échanges et de transit, tant pour les personnes que pour les marchandises. Ils sont devenus des enceintes sensibles dans un espace internationalisé de plus en plus ouvert à toutes sortes de flux. Les zones portuaires ne sont pas seulement des vecteurs de l'immigration clandestine, mais aussi le théâtre de trafics en tous genres (véhicules volés, stupéfiants, contrefaçons, armes, personnes recherchées...).

L'amélioration de la sécurité et de la sûreté maritimes en Méditerranée requiert de la part de tous les partenaires européens et méditerranéens, une volonté commune de mettre en synergie tous les moyens disponibles pour :

- assurer et coordonner le secours aux personnes en mer;
- sécuriser les routes de transit;
- prévenir les accidents de mer et les atteintes à l'environnement;
- lutter contre les menaces et les trafics illicites (drogue, immigration irrégulière...);
- préserver les ressources halieutiques;
- améliorer la protection des ports d'intérêt majeur.

Cette volonté commune devrait se caractériser par le renforcement des capacités de surveillance et le développement de la coopération entre les acteurs maritimes et portuaires méditerranéens, tant civils que militaires.

Dans ce contexte, il pourrait être suggéré de:

- constituer un réseau de contacts opérationnels nationaux, dans chaque pays partenaire, pour améliorer la synergie entre les systèmes de surveillance;
- créer ou renforcer un réseau de surveillance (*Vessel Traffic System*, radars côtiers, sémaphores...) relié à des centres opérationnels nationaux interconnectés, pour obtenir un meilleur partage d'informations sur les risques susceptibles d'affecter le trafic maritime sur l'ensemble du bassin méditerranéen;
- organiser l'échange d'informations et valoriser les expériences et expertises mutuelles, pour renforcer les capacités d'anticipation, d'identification et de prise en compte des risques;
- favoriser la prise en compte, dans chaque pays, de la norme de sûreté reconnue au plan international et adoptée par l'OMI le 12 décembre 2002 (code ISPS), et rechercher l'élaboration des plans de sûreté portuaire ;
- optimiser l'exploitation des systèmes de détection et d'identification des navires, et promouvoir les procédures et moyens de contrôle techniques, mis en œuvre par les services concourant à la sûreté maritime.

Ces mesures offriraient une réponse aux besoins des populations riveraines et valoriseraient la dimension économique et environnementale pour chacun des partenaires. En outre, elles accentuent la dynamique de coopération entre les acteurs du monde maritime. Ce projet devrait reposer sur des systèmes d'information et des procédures compatibles avec les engagements internationaux de chacun.

Les coopérations existantes dans ce domaine, en Méditerranée occidentale, ont d'ores et déjà ouvert la voie d'une meilleure connaissance et d'une plus grande confiance mutuelles, permettant d'initier des échanges d'informations. Ces échanges permettraient de déboucher sur une harmonisation progressive des dispositifs maritimes et portuaires, et favoriseront l'adoption de technologies modernes, pour contribuer à élever les standards de sécurité et de sûreté maritimes, en particulier dans les zones de compétence des ports.

### **La création d'un fonds méditerranéen pour un financement public-privé de la sécurité de l'espace maritime**

Le transport et les activités économiques maritimes génèrent en Méditerranée une richesse considérable. 40 % du volume mondial de marchandises et 30% du trafic pétrolier empruntent les routes maritimes du bassin méditerranéen, classé 3ème zone maritime mondiale après l'Asie et l'Europe du Nord. 13 000 navires de haute mer y effectuent annuellement 250 000 escales commerciales dans 500 ports de commerce, alors que 10 000 navires transitent sans s'arrêter à travers la Méditerranée. Par ailleurs, 250 millions de tonnes de produits dangereux transportés par la mer sont traités chaque année par les industries portuaires, alors que 200 millions supplémentaires transitent le long des côtes.

La mer Méditerranée est donc exposée à la totalité des risques et ne bénéficie pas, notamment faute de moyens financiers, d'un dispositif coordonné de surveillance et de prévention à la hauteur des besoins du trafic.

Il est donc proposé la création d'une contribution financière, nouvelle pour Gibraltar, le Bosphore et additionnelle pour Suez, dédiée à la sécurité de l'espace maritime méditerranéen. Elle serait perçue en fonction du poids de marchandises transportées sur l'espace maritime délimité par les détroits. Ces derniers matérialisent les accès de cette mer fermée et facilitent le recensement des activités maritimes, ainsi que l'évaluation statistique des volumes d'échange et de transit.

Ainsi, à titre d'exemple, un prélèvement de l'ordre de 1 euro par tonne de marchandise transitant par Suez génèrerait une contribution de 1 million € par jour. Compte tenu de la valeur de la marchandise transportée et du coût induit par le détour de la Méditerranée, ce prélèvement est considéré comme indolore par les transporteurs. Ce projet ouvre ainsi une perspective pionnière, équitable et durable de financement de l'effort partagé de sécurisation de l'espace maritime, impliquant l'ensemble des pays riverains de la Méditerranée.



# Projet : Protection civile en Méditerranée

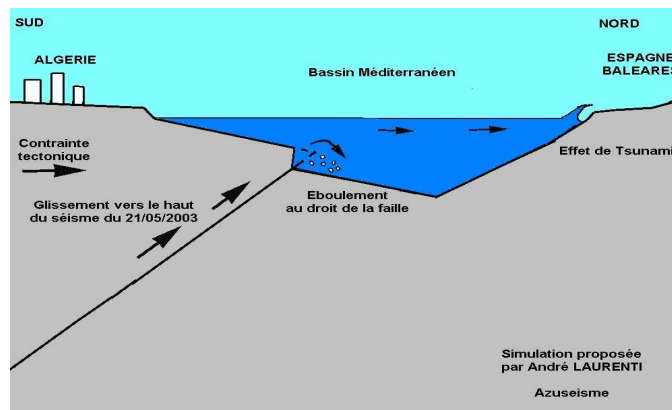
*Document illustratif français n'ayant aucun statut officiel*

## 1. Etat des lieux des risques naturels et technologiques

Les pays méditerranéens sont confrontés à des risques de même nature en termes de protection civile. Depuis quelques années, on assiste dans la région, à une forte croissance des sinistres liés à des risques naturels et technologiques. L'augmentation du risque de catastrophes naturelles ou d'origine humaine nécessite de renforcer les actions en Méditerranée en permettant d'augmenter la capacité des Etats à répondre rapidement à toute catastrophe d'envergure.

### Les risques naturels

Les risques sismiques sont très importants en Méditerranée et présents dans l'ensemble de la zone. La zone sismique la plus sensible va de l'Italie à la Grèce, et du Maghreb au Proche-Orient. L'Algérie et le Maroc sont les deux pays les plus touchés ces dernières années par les tremblements de terre. En Algérie, le tremblement de terre de Boumerdès, le 21 Mai 2003 a provoqué la mort de 2278 personnes et fait 10147 blessés. Au Maroc, le tremblement de terre d'El-Hoceima, le 24 février 2004 a fait 628 victimes.



Les inondations, caractéristiques des pays méditerranéens, sont liées aux averses exceptionnelles. On distingue deux types d'inondations. L'inondation de plaine, due à une pluie lente et continue ou à la fonte des neiges, peut être anticipée. La seconde, torrentielle, due à de fortes pluies, est soudaine et peut parfois s'accompagner d'autres sinistres: coulées de boue, ruptures de barrages, etc. L'Algérie a été touchée par ce type de risque naturel (10 novembre 2001: inondation de Bab El-Oued, faisant 771 morts), ainsi que la Tunisie, en 2003 et en 2007, avec des pertes en vies humaines et des dégâts matériels importants.

La sécheresse est le troisième type de risque naturel, la Méditerranée étant l'une des régions les plus chaudes du monde. C'est un phénomène bien identifié dont les

conséquences peuvent être graves : destructions de récoltes et de plantations, risque important de feux de forêt.

Les feux de forêt : il s'agit d'un phénomène majeur, fréquent dans l'ensemble de la zone méditerranéenne. Ses conséquences peuvent être dévastatrices. Avec près d'une centaine de morts et des centaines de milliers d'hectares de végétation anéantis, les incendies de l'été 2007 ont été particulièrement meurtriers dans plusieurs pays du pourtour méditerranéen, principalement en Grèce et en Italie, mais aussi en Turquie, au Liban, en Algérie et au Maroc. En Grèce, le bilan humain a atteint 63 morts, en Italie 13.

Les tempêtes : c'est un phénomène qui se déplace à grande vitesse avec, toutefois, une possibilité d'anticipation, grâce à la surveillance par satellite, en mettant en œuvre des mesures de météo-vigilance.

Les éruptions volcaniques. Plus localisé, le risque volcanique se concentre surtout en Italie. La principale zone à risque couvre le Vésuve (Naples), la cuvette tyrrhénienne, le Vulcano et le Stromboli (Iles Lipari), l'Etna (Sicile). Ce dernier a été particulièrement actif au mois de février 2008, sans provoquer de pertes humaines. Le sinistre se produit soudainement et peut rarement être prévu.

### **Les risques technologiques**

Le transport maritime génère des risques d'autant plus élevés que la Méditerranée est un bassin semi-fermé, qui la rendent très vulnérable aux effets de la pollution. On estime à 50% du trafic les marchandises dangereuses à différents degrés. De plus, 28% du trafic pétrolier maritime mondial transite par la Méditerranée. En conséquence, la pollution marine par accident doit être considérée, dans le bassin méditerranéen, comme un facteur essentiel de dangerosité.

Depuis quelques années, on assiste à une recrudescence de la pollution maritime accidentelle. A titre d'exemple, l'Egypte a été touchée en décembre 2004, le sud du Liban (par fait de guerre) en juillet 2006, avec l'écoulement de plus de 15.000 tonnes de brut, et la Syrie (marée noire) en août 2006.

Accidents chimiques et industriels présentent une probabilité importante de survenance et l'amplitude des sinistres qui les concernent est considérable. Les complexes industriels sont souvent localisés près des espaces résidentiels. Il en découle un risque important d'empoisonnement pour les populations et les animaux, notamment en raison de la pollution des eaux et des sols. Par ailleurs, la plupart des grands ports possèdent des plateformes chimiques ou pétrochimiques très vulnérables aux incendies, avec des conséquences dramatiques (comme dernièrement au Maroc, en Algérie et au Liban).

Transport et stockage de produits chimiques. La possibilité d'accident de transport ou de stockage de produits chimiques est également importante. Le fait que le danger soit mobile crée une menace tous azimuts : ports, routes, voies navigables intérieures et extérieures. Le risque pour les populations et les animaux est critique, y compris par la pollution de l'eau et du sol.

Accidents de transport. Une majorité d'accidents implique les trains et les avions. Les conséquences de ces accidents sont souvent dramatiques en termes humains et matériels. Par ailleurs, les règles de conduite sont peu respectées, ce qui aggrave les causes d'accidents industriels.

## **2. Instruments et acteurs existants**

- Dans le cadre de l'Union européenne, les programmes Euromed de protection civile, ont permis de renforcer les actions de coopération dans le domaine de la prévention des désastres et de l'information du public. En 2001, a été décidée la création d'un Mécanisme communautaire visant à favoriser une coopération renforcée dans le cadre des interventions de secours relevant de la protection civile.
- Sur le plan opérationnel, la France, l'Italie, le Portugal et l'Espagne ont décidé, à l'été 2006, de créer une Force d'Intervention Rapide Européenne. Elargie à la Grèce, elle accueillera prochainement la Slovaquie.
- Par ailleurs, dans le domaine des pollutions maritimes, il convient également de prendre en compte l'Agence Européenne de Sécurité Maritime qui affrète un certain nombre de moyens d'intervention, ainsi que le REMPEC : (REgional Marine Pollution Emergency response Centre for the Mediterranean sea). Ce dernier est administré par l'Organisation Maritime Internationale, agence spécialisée des Nations Unies. Dans ce contexte, le REMPEC a fourni son assistance technique à UNEP/OCHA dans la gestion de la pollution maritime causée par le bombardement en 2006 des stockages de la centrale de Jieh au Liban

## **3. Besoins restant à couvrir**

Pour ce qui concerne les actions développées au niveau européen, beaucoup reste encore à faire. Il est nécessaire de prendre de nouvelles initiatives, complémentaires des actions engagées jusqu'à présent. En effet, il est possible de mieux prendre en compte l'activité opérationnelle des pays méditerranéens, en particulier le développement d'actions d'assistance mutuelle et la création d'une structure de coordination et d'assistance en cas de sinistre ou catastrophe dans le Sud de la Méditerranée.

Pour ce qui concerne le financement des actions de protection civile, il convient d'observer d'une part, que les financements Euromed sont liés à des programmes encadrés dans le temps. S'ils peuvent jouer le rôle de "facilitateur" du démarrage du projet, ils ne sont pas prévus pour constituer le support d'un projet destiné à se développer dans la durée. Il est donc indispensable d'élaborer un mode de contribution et de gouvernance qui soit à même d'assumer cet objectif.

Pour ce qui concerne la couverture des risques sur l'ensemble du bassin méditerranéen, seul le champ "pollutions marines" est couvert de façon égalitaire entre États par un seul organisme régional (le REMPEC). Le champ "terrestre" l'est partiellement par le Mécanisme européen de sécurité civile. Quant à l'alerte précoce

pour le risque de tsunami, la couverture de la zone méditerranéenne est en cours d'étude sous l'égide de l'UNESCO.

#### **4 - Le projet « protection civile »**

Il est proposé de renforcer les liens bilatéraux entre le Mécanisme européen de protection civile (MEPC) et les services de protections civiles des pays du sud de la Méditerranée, ainsi que de développer des programmes d'assistance technique dévolus à la formation et dédiés aux pays de la rive sud.

A la réunion du 5+5 Intérieur de Nouakchott, le 22 mai 2008, la France a proposé un dispositif complémentaire axé sur la création d'un collège méditerranéen de protection civile. Celui-ci permettrait la mise en place de formations communes, et pas seulement spécifiques, la mise en réseau de ces formations, la création d'un dispositif de coordination et d'assistance en cas de sinistre ou catastrophe en Méditerranée et la mutualisation, sur une base volontaire, d'informations, de moyens et de capacités de protection civile des pays méditerranéens. A terme, l'objectif serait de conduire des interventions communes pour répondre à tous les types de catastrophes. Ce collège aurait vocation à intéresser l'ensemble des pays riverains de la Méditerranée. Dans un même esprit, en s'inspirant de l'exemple de la FIRE<sup>2</sup>, pourrait être proposée la création d'une force d'intervention rapide méditerranéenne (FIR-Med) aux pays du sud et aux pays de l'Union européenne qui le souhaitent.

---

<sup>2</sup> Force d'Intervention Rapide Européenne. Aujourd'hui élargie à la Grèce, et dénommée FIRE 5, elle doit se transformer prochainement en FIRE 6 avec la participation de la Slovaquie. D'autres pays riverains de la Méditerranée pourraient s'y joindre prochainement.

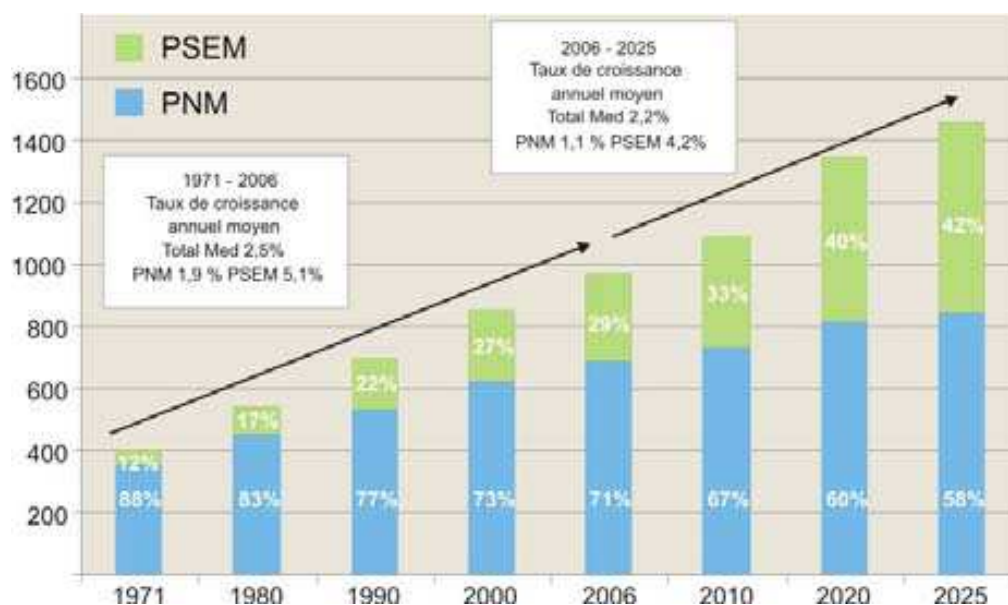
## Projet : Plan Solaire pour la Méditerranée

*Document illustratif français n'ayant aucun statut officiel*

### 1. Une demande d'énergie du Sud et de l'Est de la Méditerranée 4 fois plus élevée qu'au Nord du bassin

A l'horizon 2025, la demande d'énergie primaire pourrait se trouver multipliée par 1,5 en Méditerranée, les pays du Sud et de l'Est de la Méditerranée (PSEM) connaissant des taux de croissance de leur demande énergétique quatre fois plus élevés que les pays du Nord (PNM). Ils représenteraient alors 42% de la demande d'énergie totale du bassin méditerranéen, contre 29% en 2006. La Turquie pourrait devenir le second consommateur du bassin.

#### Demande d'énergie primaire en Méditerranée



Source : Observatoire Méditerranéen de l'Énergie

Les énergies fossiles (pétrole, gaz, charbon) totalisent 80% de l'approvisionnement énergétique des pays (94% pour les PSEM, 75% pour les PNM). Quatre pays, Algérie, Lybie, Égypte et Syrie, sont exportateurs d'hydrocarbures et fournissent 22% des importations de pétrole et 35% des importations de gaz de l'ensemble du bassin méditerranéen. Tous les autres pays sont importateurs nets d'énergie. La part des énergies renouvelables, hors hydraulique et biomasse, resterait limitée, passant de 2,8% de l'énergie primaire à 3% dans les PSEM et de 3 à 4,2% dans les PNM. Dans les PNM, c'est le secteur des transports qui a enregistré la plus forte croissance de consommation depuis 30 ans, pour représenter, avec 32% de la consommation d'énergie en 2005, le premier poste. Dans les PNM, tous les secteurs ont fortement augmenté leur consommation, ceux de l'industrie et du résidentiel étant les plus gros

consommateurs en 2005, avec respectivement 36 et 27% de la consommation d'énergie en 2005.

Un tel scénario tendanciel annonce une croissance des risques et des impacts :

- Les émissions de CO<sub>2</sub> issues de la consommation d'énergie pourraient augmenter, entre 2006 et 2025, de 55% dans les PNM et de 119% dans les PSEM. En 2025, les émissions des PSEM, bien que représentant 1,8 fois moins par tête d'habitant que les émissions des PNM, pourraient représenter 47% des émissions du bassin, contre 33% en 2006.
- La dépendance énergétique pourrait s'accroître sensiblement, tant pour les PSEM importateurs (passant de 77% en 2006 à 88% en 2025) que pour les PNM (passant de 68% à 73% sur la même période).
- Les risques sociaux et économiques liés à la hausse des coûts d'approvisionnement et à ses répercussions sur la facture énergétique des pays, des ménages et des entreprises seraient accrus.

## **2. Le Plan Solaire pour la Méditerranée**

Dans ce cadre de forte hausse de la demande énergétique dans le sud et l'est méditerranéen et de la lutte contre le changement climatique, un élément de réponse important pourra être le Plan Solaire pour la Méditerranée :

- Le Plan Solaire pour la Méditerranée pourra prévoir la construction de capacités additionnelles de production d'électricité bas carbone, et notamment solaire dans les pays du pourtour méditerranéen.
- La participation des investisseurs privés et l'exportation d'une partie de la production vers l'Europe pourront être recherchées pour assurer la rentabilité des projets ;
- La consommation d'une partie importante de l'électricité produite par le marché local et des mesures de maîtrise de la demande et d'efficacité énergétique contribueront à satisfaire les besoins domestiques en forte croissance des pays du sud de la Méditerranée.

## **3. Un très fort potentiel solaire pour satisfaire des besoins et répondre aux défis énergétiques de la région**

Les énergies renouvelables sont encore peu exploitées dans la région Méditerranée, comptant pour seulement 4% du bilan énergétique des pays méditerranéens (hydroélectricité incluse). Les pays méditerranéens bénéficient pourtant de conditions d'ensoleillement extrêmement favorables et possèdent de vastes espaces libres pouvant accueillir des capacités de production d'électricité de taille importante. La construction de centrales solaires permettra l'accroissement des capacités de production des pays du Sud et la satisfaction d'une partie de la consommation domestique. Une partie de ces capacités supplémentaires pourrait être destinée à l'exportation vers les pays de l'Union européenne. Le développement de l'énergie solaire et l'augmentation de l'efficacité énergétique entraîneront une diversification du mix énergétique et une réduction de la dépendance et des risques liés au recours massif aux énergies fossiles. Enfin, dans les pays producteurs, le développement des centrales solaires permettra de préserver des ressources fossiles rares. Cela participera de la pérennisation des revenus d'exportation

importants pour le développement national, d'autant que les coûts de production de l'électricité à l'aide de solaire à concentration se rapprochent le plus de ceux des centrales thermiques classiques et pourraient rapidement permettre une production commerciale à grande échelle.

#### **4. L'énergie solaire devrait devenir compétitive entre 2012 et 2020**

Certains pays méditerranéens ont déjà une bonne expérience dans le domaine des chauffe-eau solaires (Israël, Jordanie, Tunisie). Le solaire photovoltaïque est aujourd'hui essentiellement utilisé à des fins d'électrification rurale (13 MW installés au sud de la Méditerranée). Les coûts de cette technologie, en dépit d'une baisse rapide, devraient rester élevés jusqu'à l'horizon 2020, mais son rôle est prépondérant pour l'approvisionnement en électricité de zones isolées.

La production d'électricité par concentration solaire (CS) est encore peu développée mais plusieurs centrales sont en projet. Les coûts de production de l'électricité à l'aide de solaire à concentration se rapprochent le plus de ceux des centrales thermiques classiques et pourraient rapidement permettre une production commerciale à grande échelle. Les prévisions effectuées notamment par les fédérations européennes du secteur et les experts de différents pays méditerranéens permettent de confirmer ces estimations et de situer le potentiel de développement de nouvelles installations de production bas carbone (solaire à concentration, photovoltaïque et autres renouvelables) à 20 GW d'ici 2020.

#### **5. Le secteur du solaire est en voie de structuration industrielle**

L'énergie solaire est en phase de structuration et de décollage. Après les déceptions enregistrées à l'origine, c'est une filière nouvelle qui se met en place. Le savoir-faire procède par progrès incrémentaux (centrales à vapeur saturée puis à sels fondus) en partant de technologies basiques éprouvées.

#### **6. Un mode de financement original : Le système d'échange de certificats d'origine européen pourrait être ouvert aux pays du voisinage européen**

De manière générale un système d'échange de certificats d'origine permet aux investisseurs potentiels d'investir là où les conditions sont les plus favorables. Ouvert aux pays de la Méditerranée, ce système permettrait à des investissements d'être réalisés dans des pays non membres de l'Union tout en étant comptabilisés pour la réalisation de l'objectif européen devrait concerner les énergies renouvelables, être réalisé hors de l'UE et produire de l'électricité revendue dans l'UE. Ce type de système permettrait de rentabiliser les investissements en rendant la filière compétitive et pourrait être renforcé par les mécanismes élaborés pour les émissions de CO<sub>2</sub>.

# **Projet : Enseignement supérieur et Recherche**

*Document illustratif français n'ayant aucun statut officiel*

Le bassin méditerranéen est riche de 11,45 millions d'étudiants. Les chiffres disponibles montrent le déséquilibre, en matière de formations de haut niveau et de recherche, entre pays européens et pays non européens de la Méditerranée. Les universités et les centres de recherche des pays du Sud peinent à trouver les directeurs de recherche compétents. Le nombre de thèses soutenues, ainsi que celui des publications et brevets, restent relativement faibles. Beaucoup d'universités des pays du Sud tiennent plus de lycées supérieurs que d'institutions capables de former des doctorants et des chercheurs.

## **1. Projets en matière universitaire**

Les projets suivants pourraient être promus :

- 1- le renforcement et l'extension à la totalité des pays partenaires de masters et de doctorats de niveau reconnu dans des domaines de recherche prioritaires : la perspective de l'Union pour la Méditerranée a fait naître des projets nouveaux, en particulier dans le domaine du développement durable, de l'agronomie, du droit et de la santé.
- 2- l'utilisation des formations à distance et de cours en ligne interactifs, financés par la coopération française ou par des institutions multilatérales — Banque mondiale, BAD, francophonie —, qui peuvent, par une mutualisation des espaces de formation virtuels installés dans les pays du Sud, dispenser des diplômes et la validation de compétences professionnelles, en relation avec les organismes de formation professionnelle et les entreprises ;
- 3- la création de ressources bibliographiques en ligne : une bibliothèque virtuelle regroupant les portails et sites scientifiques déjà existants et permettant l'accès au savoir dans les disciplines où doit se développer la recherche ;
- 4- l'accroissement du nombre de mobilités : les programmes Erasmus Mundus et Tempus, qui ne sont pas dédiés aux seuls pays méditerranéens, sont loin de couvrir les demandes et les besoins ; le volet méditerranéen d'Erasmus pourrait être renforcé ;
- 5- la création d'un label d'assurance qualité lié à un mécanisme d'accréditation reconnu par tous, pour que les formations qui se développent dans les pays du Sud en partenariat avec des institutions du Nord puissent être reconnues dans leur qualité et leur relation aux métiers : il existe déjà dans les pays européens des instances nationales reconnues par un système européen de validation, et il importe de fédérer ces instances au sein d'une institution ou agence d'assurance qualité capable d'accorder aux formations du Sud un label conforme aux exigences européennes et internationales.



Ces objectifs sont déjà à l'œuvre par l'intermédiaire de nombreux réseaux de spécialistes de disciplines variées, chercheurs isolés ou laboratoires qui, avec les moyens qu'ils trouvent dans leurs institutions ou à Bruxelles, favorisent les échanges, la réflexion méthodologique, les travaux communs.

Une nouvelle université, née pendant la présidence slovène de l'Europe et en Slovénie, à Piran-Portoroz, envisage de fédérer les institutions innovantes en matière de formations doctorales et de recherche dans les domaines prioritaires que sont la gestion de la biodiversité, l'océanographie, le tourisme durable, le droit maritime et le droit de l'environnement, le dialogue interculturel. Elle peut devenir un point de convergence de séminaires de formation impliquant diverses universités méditerranéennes et européennes.

Par ailleurs, un nombre important de réseaux — réseaux de recteurs et de présidents d'universités, réseaux de directeurs de grandes écoles et de grands établissements, qui tiennent des réunions régulières et associent les ministres compétents à leurs travaux— participent à la mise en commun des objectifs rappelés précédemment. L'un d'entre eux, l'*Euromediterranean Permanent University Forum*, dans lequel s'engagent depuis peu plusieurs universités françaises, va tenir en France, pendant la Présidence française et avec son soutien, une réunion des recteurs qu'il rassemble. Il peut concourir, avec l'appui de l'Union Européenne, à l'avancée des orientations communes aux pays européens et non européens de la Méditerranée.

## **2. Projets en matière de recherche**

En matière de recherche, la création récente du programme PARMENIDES, associant les représentants de vingt pays riverains, académies ou centres de recherche, apparaît prometteuse pour la sécurité alimentaire, la gestion et la préservation des ressources marines, la coordination des initiatives relatives au climat et aux changements globaux en Méditerranée. Le groupement interacadémique qui s'est constitué à l'issue des rencontres « Pour un espace méditerranéen de la science » les 24, 25 et 26 juin dernier, se tournera à l'avenir vers les problèmes de santé et en 2009 vers la protection de la biodiversité. La recherche et la recherche appliquée en Méditerranée devraient se trouver considérablement renforcées par ce programme.

# **Projet : l'Agence méditerranéenne de développement des entreprises**

*Document espagnol et italien n'ayant aucun statut officiel*

Les micro, petites et moyennes entreprises (MPME) représentent quelque 99 % des entreprises et deux tiers des emplois de la région méditerranéenne. Elles constituent une importante source d'attraction pour les investissements, de création d'emplois, de croissance économique et de redistribution des revenus. Or, même s'il existe actuellement de nombreuses aides financières externes en faveur des entreprises et de l'investissement dans les pays partenaires du sud de la Méditerranée, il apparaît clairement que ces ressources ne sont pas assez facilement disponibles pour les MPME, notamment du fait d'une évaluation et gestion des risques insuffisante, de l'inadéquation des produits financiers proposés, des coûts élevés de transaction des crédits (les coûts de négociation d'un crédit important peuvent être similaires à ceux d'un petit crédit) et d'asymétries de l'information.

L'Agence méditerranéenne de développement des entreprises (Agence Med) est une initiative conjointe de l'Italie et de l'Espagne destinée à soutenir la croissance et le développement économiques dans le bassin méditerranéen. Elle vise à promouvoir la croissance économique et la création d'emplois et de richesses dans les pays partenaires de la région méditerranéenne, tout en renforçant la stabilité sociale, en stimulant le développement et l'intégration des économies sur les deux rives de la Méditerranée, et en facilitant le transfert de technologies et d'innovation.

## **1. Présentation de l'Agence Med**

L'Agence Med est une institution de deuxième niveau qui fonctionne, dans chaque pays partenaire, en lien avec les entités existantes opérant dans le domaine des micro, petites et moyennes entreprises. Elle évalue les besoins, définit les actions à mener et les instruments à mettre en œuvre et fournit aux entités existantes des ressources sous la forme d'une assistance technique et d'instruments financiers. L'Agence entend aider les pays partenaires en fournissant une valeur ajoutée qui leur permette de répondre aux besoins des entreprises locales.

L'Agence agira dans deux domaines principaux : les petites et moyennes entreprises (PME) et la microfinance, qui sont au cœur du développement économique à long terme dans la région. En se concentrant sur ces deux secteurs, et plus particulièrement sur l'accès aux financements, l'Agence Med souhaite maintenir un équilibre entre des mesures à l'appui d'activités génératrices de revenus et des mesures destinées à créer des activités.

L'approche de l'Agence Med repose sur trois piliers :

- valeur ajoutée et complémentarité dans les instruments et activités existants, en recherchant les aspects complémentaires des instruments et activités existants, notamment la Facilité euro-méditerranéenne d'investissement et de partenariat (FEMIP) et la facilité d'investissement pour le voisinage (FIV).
- orientation sur le marché.

- appropriation par les membres, par la mise en place de coopérations avec les agents financiers locaux.

Concernant ce dernier point, l'Agence Med a clairement vocation à l'ouverture, puisque ses deux pays fondateurs espèrent voir d'autres partenaires du nord et du sud de la Méditerranée se joindre au processus, ouvert à la participation des autres États membres, de la Banque européenne d'investissements, de la Commission européenne et des partenaires de la Méditerranée. L'Agence engagera ses activités dans quatre pays du sud de la Méditerranée : l'Algérie, l'Égypte, le Maroc et la Tunisie, mais elle les étendra, à terme, à l'ensemble de la région.

L'Agence proposera toute une gamme d'instruments et de techniques sur mesure, destinés à faciliter l'accès des PME aux financements des banques et à développer d'autres ressources financières externes telles que l'affacturage, le crédit-bail et l'investissement en fonds propres, qui permettent d'orienter les investissements vers des activités de capital-risque. Elle présentera également des dispositifs ouvrant l'accès aux marchés de capitaux tels que la titrisation et les marchés d'action locaux. L'Agence est appelée à jouer un rôle essentiel dans l'orientation des ressources vers les PME, puisque la mise en œuvre de Bâle II devrait nécessairement restreindre les financements bancaires du fait des conditions plus strictes régissant les actifs à risques. En ce qui concerne les micro-entreprises, l'Agence souhaite appuyer les institutions de microcrédit en fournissant une assistance technique, un financement ou un refinancement et en renforçant le rôle des assurances.

En outre, l'Agence Med constituerait, pour les représentants des pays européens et du sud de la Méditerranée, un forum leur permettant de décider des modes de financement du secteur et d'échanger leurs expériences et bonnes pratiques. Le domaine d'action de l'Agence est donc suffisamment large pour en faire un instrument de coordination et de diffusion des bonnes pratiques et des expériences réussies dans le domaine des PME et de la microfinance, qui seront transmises entre les pays européens et les pays partenaires de la région méditerranéenne et dans l'ensemble des pays méditerranéens.

## **2. Mise en œuvre du projet**

Le document distribué par la présidence de l'UE en mai 2008 était fondé sur quatre sources d'information principales : une étude initiale des instruments et activités visant à donner aux PME et micro-entreprises un accès à des financements, une réunion de lancement qui s'est tenue à Rome en février 2008, les visites sur le terrain dans les différents pays partenaires et les contributions d'un groupe de travail conjoint constitué de représentants d'Algérie, d'Égypte, d'Espagne d'Italie, du Maroc, et de Tunisie.

L'élaboration d'un rapport final complet comprenant un mandat pour les prochaines étapes de mise en œuvre a été engagée, à l'issue de la réunion qui s'est tenue à Barcelone le 30 juin et à laquelle d'autres États membres, la Commission européenne et la Banque européenne d'investissements étaient conviés, dans un souci d'ouverture.