

République Algérienne Démocratique et Populaire
Conseil National Economique et Social

CNES

COMMUNICATION
SUR LE PROJET DE RAPPORT :

« LES INVESTISSEMENTS EN INFRASTRUCTURES
ET LE ROLE DES MILIEUX SOCIO-ECONOMIQUES
DANS L'EDIFICATION DE L'ESPACE EURO-
MEDITERRANEEN »

4^{ème} SOMMET DES CES
LISBONNE- Septembre 1998-

Document élaboré par le CNES d'Algérie avec la collaboration
du CNEL d'Italie , le CES de Tunisie et le CES d'Espagne

11^{ème} Session Plénière

LIMINAIRE

Le thème « Les investissements en infrastructures et le rôle des milieux socio-économiques dans l'édification de l'espace euro-méditerranéen » a été retenu lors du 3^{ème} sommet des CES et Institutions Similaires de Casablanca les 27 et 28 novembre 1997.

Le CNES d'Algérie a été chargé de piloter l'étude avec la collaboration du CNEL d'Italie et du CES de Tunisie. Le CES d'Espagne qui a manifesté son intérêt à participer à cette étude a rejoint le groupe désigné par le Sommet.

Le CNES d'Algérie a élaboré des avant-projets de rapport, enrichis par des contributions des autres CES, qui ont servi de base de travail lors des rencontres du :

- 13 Mars 1998 à Rome (Italie) qui a regroupé le CNEL d'Italie le CES de Tunisie et le CNES d'Algérie ;
- 4 et 5 mai 1998 à Alger avec le CES de Tunisie ;
- 2 Juin 1998 à Alger avec le CNEL d'Italie et les CES d'Espagne et de Tunisie.

Une réunion de validation de l'avant-projet définitif a eu lieu à Alger le 21 juillet 1998 avec la participation du CNEL d'Italie. Le CES d'Espagne a fait part par écrit de son accord quant au contenu du document.

En outre, le rapport a fait l'objet d'une communication en session plénière du CNES, conformément aux dispositions statutaires internes.

Pour l'élaboration du présent rapport, un travail de recherche documentaire a été entrepris sous diverses formules :

- mission effectuée par des conseillers du CNES d'Algérie auprès du CES des Communautés Européennes ;
- mission effectuée par le CNES d'Algérie auprès de la Ligue Arabe au Caire (Egypte) ;
- transmission de documents par le CES de France.

INTRODUCTION

La Déclaration de Barcelone adoptée lors de la Conférence Euro-méditerranéenne des 27 et 28 novembre 1995 a retenu trois axes qui constituent les principaux piliers du partenariat euro-méditerranéen, à savoir :

- un dialogue politique renforcé et régulier ;
- un développement de la coopération économique et financière ;
- une valorisation accrue de la dimension sociale, culturelle et humaine.

Le thème se rapportant aux investissements en infrastructures et au rôle des milieux socio-économiques dans l'édification de l'espace euro-méditerranéen s'inscrit à la fois dans le cadre :

- du second volet qui a fixé pour objectifs majeurs :
 - la construction d'une zone de prospérité partagée ;
 - l'accélération du rythme d'un développement socio-économique durable ;
 - la réduction des écarts de développement dans la région euro-méditerranéenne ;
 - l'amélioration de la coopération et l'intégration régionale ;
 - l'établissement d'un partenariat économique et financier fondé notamment sur l'augmentation substantielle de l'assistance financière de l'Union Européenne à ses partenaires.
- et du troisième volet qui met l'accent, entre autres, sur « *la contribution essentielle que peut apporter la société civile dans le processus de développement du partenariat euro-méditerranéen en tant que facteur essentiel d'une meilleure compréhension et d'un rapprochement entre les peuples* ».

Dans le prolongement du thème traité lors du troisième sommet des Conseils Economiques et Sociaux (CES) qui s'est déroulé à Casablanca et relatif au

« rôle des partenaires économiques et sociaux dans l'application des mesures d'accompagnement social (notamment en matière de formation professionnelle) dans le développement et la mise à niveau des économies », le nouveau thème offre l'opportunité de soulever quelques aspects fondamentaux de la problématique générale du développement et de la modernisation des structures économiques ainsi que des exigences d'édification d'un espace commun englobant le Nord et le Sud de la Méditerranée.

Pour bien saisir la portée et la signification réelles d'un tel sujet et pour mieux appréhender les défis, il n'est pas sans intérêt de le situer dans le double contexte :

- des tendances lourdes qui caractérisent le siècle finissant et celui qui s'annonce ;
- de l'état du développement des pays membres et des pays partenaires au moment même de la signature de la Déclaration de Barcelone .

Les tendances lourdes :

1.1- Le processus de mondialisation

La fin du 20^{ème} siècle se caractérise par une tendance lourde à la mondialisation et à la globalisation des économies. La constitution de grands pôles économiques et politiques et la concurrence de plus en plus généralisée impliquent, pour les pays et régions retardataires, un ajustement massif de leurs structures et une adaptation rapide, face aux bouleversements en cours et à venir de l'économie mondiale. Cet ajustement se caractérise par deux types d'actions :

- l'une en faveur de la stabilisation du cadre de fonctionnement de l'économie et le retour aux équilibres, notamment financiers externes et internes,

- l'autre, de plus grande envergure, tendant à agir sur les facteurs d'amélioration de l'offre.

Les effets à court et moyen termes de telles politiques, connues par leur caractère récessif et leur répercussion négative sur la demande sociale, conduisent à des déséquilibres et à des déficits importants dans divers domaines : emploi, santé, éducation, nutrition ...

Ils agissent également parmi les causes directes des situations d'instabilité, d'insécurité et de frustration vécues dans de nombreux de pays.

Cette dérive des programmes de stabilisation, par ses incidences multiples, rend nécessaire la mise en place de mesures correctives et d'accompagnement pour contenir la demande sociale et préserver les chances de mise à niveau et de redémarrage des économies. Néanmoins, le niveau de financement requis pour ces actions est nettement insuffisant par rapport aux seules ressources internes des pays, ce qui rend tout aussi nécessaire le recours à la coopération régionale.

La création effective d'un espace économique euro-méditerranéen continue de dépendre de plusieurs facteurs dont la signature de l'accord d'association entre l'Union Européenne et chacun des pays de la rive Sud et orientale de la Méditerranée.

Les diverses réunions tenues, tant au niveau ministériel qu'au niveau technique, ont contribué à rapprocher les points de vue sur les différentes politiques sectorielles, sans trouver dans la plupart des cas, de traduction concrète, même partielle, au plan des actions à engager. Il conviendrait, de ce fait, de tirer de façon plus résolue, les conséquences de la communauté d'intérêt du pôle euro-méditerranéen en consacrant dans les faits une plus grande autonomie de jugement et de décision dans les conditions d'accès et d'octroi de financements.

1.2- L'émergence de la société civile

La seconde tendance lourde concerne le nouveau rôle de l'Etat dans l'organisation des sociétés et le développement général des pays.

Le monde contemporain assiste à l'affirmation d'un processus historique quasiment universel d'élargissement des cercles de participation où les parties présentes aux processus économiques et sociaux sentent un besoin irrépressible de prendre part à la conduite des affaires publiques et aux événements qui déterminent leur existence.

Cette montée des aspirations des citoyens possède pour support la double dynamique de la décentralisation et de la démocratie qui favorise l'émergence d'acteurs non étatiques et contribue au déclin du rôle omnipotent et monopolistique de l'Etat - Nation.

Cette nouvelle approche, favorable au désengagement progressif de l'Etat, se traduit par la réduction, la restructuration et la privatisation d'entreprises publiques et se manifeste par une prise de conscience générale de l'importance de la concurrence et du développement du secteur privé pour une utilisation rationnelle des ressources.

Dans cette optique, il faut inscrire l'entrée en scène d'autres parties prenantes et l'utilisation des réserves d'énergies que recèle la société civile, dans un cadre non conflictuel mais de complémentarité des efforts.

Le rôle des partenaires économiques et sociaux, consacré par la déclaration finale de Barcelone, traduit précisément cette volonté de concertation, de dialogue et de dépassement des contraintes conjoncturelles.

Les Conseils Economiques et Sociaux Euro-méditerranéens devront tout à la fois constituer des vecteurs de rassemblement des forces sociales, mais également des instruments pour faire avancer les discussions sur les grands dossiers de la coopération de la région.

De ce fait, il y a lieu de réfléchir aux voies et moyens de renforcer leur action de façon solidaire pour faire du pourtour méditerranéen un espace de coopération, de paix et de prospérité partagée.

Est-il possible d'évoquer la question des infrastructures dans l'espace euro-méditerranéen sans avoir à l'esprit la construction d'un ensemble intégré.

Les trois axes du partenariat euro - méditerranéen : dialogue politique, développement de la coopération économique et financière, valorisation de la dimension sociale, culturelle et humaine sont interdépendants et indissociables. Leur complémentarité est telle que la prise en compte du développement d'un seul de ces volets peut induire des effets susceptibles de compromettre les acquis ou l'évolution des autres volets.

C'est pourquoi, toute mesure préconisée dans le cadre des investissements en infrastructures ou dans celui du rôle des partenaires économiques et sociaux, doit être insérée dans le contexte global et doit être évaluée par rapport à ses effets corollaires et ses répercussions sur les autres secteurs.

De plus, la conférence de Barcelone, acte fondateur de la nouvelle politique euro- méditerranéenne, n'a pas manqué, à juste titre, de mettre l'accent sur la nécessité « *de créer un cadre multilatéral et durable, fondé sur un esprit de partenariat, dans le respect des caractéristiques, des valeurs et des spécificités propres à chacun des partenaires* ».

2- L'inégal développement du Nord et du Sud de l'espace euro-méditerranéen

Dans quel contexte est intervenue la Déclaration de Barcelone, s'agissant de l'état de développement des 27 pays signataires ?

- d'une part, **les 15 pays membres de l'Union Européenne** affichent déjà des années d'efforts pour la création d'un espace (européen) sans frontières

intérieures permettant ainsi la libre circulation des personnes, des biens et des services.

Ces efforts se sont traduits principalement par :

- la mise en place de réseaux trans-européens basés sur l'interconnexion et l'interopérabilité des réseaux nationaux, notamment dans les secteurs des transports, de l'énergie, des télécommunications et de la formation professionnelle ;
- des actions tendant à remédier aux chaînons manquants et à supprimer les goulets d'étranglements situés aux jointures des divers réseaux nationaux.

Le programme d'action de la Commission Européenne comportait dès la fin 1990 trois volets :

- des projets prioritaires pour couvrir l'ensemble du territoire de la Communauté dans une perspective de cohérence économique et sociale ;
- des mesures horizontales destinées à favoriser la constitution de réseaux européens.
- des mesures financières favorisant le financement privé et assurant une plus grande priorité des réseaux européens.¹

La Déclaration de Barcelone et le programme de travail y annexé ne font pas état d'un éventuel ralentissement du rythme acquis ou d'un renversement de tendance, du fait même de l'élargissement du partenariat.

- d'autre part, **les 12 pays partenaires** de la rive Sud et Est de la Méditerranée (PSEM) se trouvaient et se trouvent encore dans une

¹ Source : Fascicule le Dossier de l'Europe-« Des réseaux transeuropéens pour une Communauté sans frontières », avril 1991.

situation caractérisée par des retards importants dans quasiment tous les domaines.

Un niveau de développement inégal des économies, des structures de décision de peu d'efficacité, une absence de marché régional due à la difficulté d'intégration Sud - Sud et des problèmes sociaux inhérents aux ajustements structurels, tels sont quelques-uns des handicaps auxquels ces pays se trouvent confrontés.²

Le tableau figurant en encadré est à cet égard fort significatif.

² Cf Avis du CES de France sur : « Les relations entre l'Union Européenne et les pays méditerranéens : Quel rôle pour la France ? », avril 1998-Rapport présenté par François Périgot.

Le processus de Barcelone invite les PSEM à des transformations profondes. La zone de libre-échange (ZLE) implique pour eux de nouveaux ajustements, des adaptations supplémentaires qui ne vont pas s'accomplir sans susciter une remise en cause de la cohésion sociale et sans éroder leurs capacités à définir de nouvelles règles de jeu pour une transition supportable.³

Or, le succès du processus est fonction de la qualité du partenariat qui implique d'ériger une contribution réelle et efficace de la Communauté au rang des priorités.

Les écarts de développement entre le Nord et le Sud de la Méditerranée sont si grands que demander aux pays de la rive méridionale et orientale de consentir des efforts soutenus de gestion macro-économique pendant plus d'une décennie, jusqu'à l'horizon 2010, pour se hisser au niveau des pays de la rive septentrionale, reviendrait à souscrire à l'apparition ipso facto de tensions majeures.

La création de la ZLE, suppose, pour son succès, l'intégration de toutes ces dimensions.

Comment peut-il en être autrement si les diverses actions qu'il faut entreprendre et les moyens considérables qu'il faut consentir ne sont pas intégrés dans un processus de rationalité et de cohérence ?

Une entreprise d'une telle envergure, peut-elle faire fi des contraintes et handicaps de toutes sortes qui peuvent entraver le déroulement normal de ce processus et freiner ainsi les évolutions attendues ?

A l'évidence, il ne peut être escompté de mutations satisfaisantes dans cette mise à niveau générale des pays partenaires si la Communauté Européenne reconduit la même perception que par le passé concernant le Bassin méditerranéen et si le champ de la nouvelle ambition n'est pas sous-tendu par

³ - Ibidem. CES de France

une ferme volonté de concrétisation du programme de travail retenu par la Conférence de Barcelone et par l'ensemble des rencontres subséquentes.

Les programmes d'ajustement structurel contraignent les PSEM à accorder une importance légitime aux mesures d'accompagnement qui ont pour vertu d'atténuer les effets pervers des mises à niveau indispensables et de permettre aux réformes de s'effectuer sans trop de difficultés.

Cette vision devrait être partagée, sinon prise entièrement en charge, par les pays membres de l'Union Européenne pour consolider la démarche et en accélérer le rythme par la conjugaison des volontés en présence.

S'agissant des infrastructures comment lever ou alléger certains obstacles qui peuvent obérer le projet euro-méditerranéen ? Tels sont l'objet et la portée du présent rapport.

Il convient de noter d'emblée qu'elles constituent un domaine très vaste qu'il convient naturellement de délimiter.

Une fois la problématique et le champ de l'étude cernés, il sera plus aisé, en effet, de donner quelques repères à même de permettre d'apprécier l'importance et l'efficacité des investissements prévus ou à préconiser, de préciser le rôle des milieux socio-économiques dans la concrétisation des objectifs barceloniens et, par voie de conséquence, de formuler un certain nombre de recommandations.

I- PROBLEMATIQUE GENERALE DES INFRASTRUCTURES ET CHAMP DE L'ETUDE

1.1 Eléments de problématique :

La question des infrastructures apparaît comme étant au cœur des problématiques contemporaines de développement et d'équilibre spatial et

régional. Les infrastructures de base constituent incontestablement le fer de lance de la croissance économique et du progrès social.

Le rapport de 1994 de la Banque Mondiale, intitulé « *Une infrastructure pour le développement* », n'a pas manqué de souligner toute l'importance de ce secteur vital.

Il indique à ce sujet que « *la qualité d'une infrastructure aide à comprendre pourquoi un pays réussit - alors qu'un autre échoue- à diversifier sa production, à développer ses échanges, à maîtriser sa démographie, à faire reculer la pauvreté ou à assainir le milieu... Ce qui est certain, c'est que capacité d'infrastructure et capacité économique vont du même pas : à une augmentation du capital d'infrastructure de 1% correspond une augmentation du produit intérieur brut (PIB) de 1%* ».

Les prolongements stratégiques de la question des infrastructures renvoient à la double problématique d'une configuration équilibrée et d'une cohérence d'ensemble à l'espace économique et social euro-méditerranéen, à la fois comme réceptacle des actions de développement et comme support des activités de coopération et d'échange, l'espace pouvant être en lui-même un accélérateur ou un frein au développement socio-économique.

Les retards pris dans ce domaine par un grand nombre de PSEM constituent une contrainte majeure qui pèse négativement sur les conditions d'intégration économique et de satisfaction de la demande sociale.

Les déséquilibres constatés alimentent l'exode rural et les flux migratoires, occasionnent des surcoûts de réalisation et d'exploitation importants et réduisent les opportunités d'investissement destinés à la valorisation des ressources naturelles locales.

Par ailleurs, le fossé qui sépare les deux rives ne fait que se creuser davantage mettant en cause, parfois de façon brutale, les perspectives de mise à niveau des économies.

La raréfaction des ressources financières, notamment publiques, sans perdre de vue le volume des investissements requis pour la réalisation des programmes de développement des infrastructures, impose, dans tous les cas de figure, de recourir à des financements extérieurs relativement volumineux. Les difficultés supplémentaires auxquelles se heurte cette mise à niveau des infrastructures sont relatives aux transferts de technologies et à la mise en place de cadres de coopération élargis aux acteurs et partenaires économiques et sociaux pour permettre leur participation active au montage et à la réalisation des projets.

Une autre parmi les préoccupations essentielles de la construction d'un espace commun euro-méditerranéen se rapporte à la nécessité de réduire, voire de supprimer, les discontinuités qui existent au niveau de l'interconnexion de réseaux nationaux. Ces obstacles agissent sur les objectifs d'élargissement des horizons nationaux dans une perspective d'intégration économique et réduisent le volume et la densité des flux entre nations, qu'il s'agisse de biens et services, de personnes ou de capitaux.

En fait des besoins importants en infrastructures et en extension des réseaux sont exprimés par les PSEM. Il y a lieu de les évaluer et de rechercher les moyens techniques, financiers et organisationnels, au sens managérial, de leur prise en charge en privilégiant une approche intégrative.

1.2. Champ de l'étude :

La création d'un ensemble régional économique, dynamique et intégré dans l'économie mondiale, passe par le développement d'infrastructures interconnectées entre les deux rives de la Méditerranée.

Il convient de distinguer deux grandes catégories d'infrastructures : les infrastructures économiques et les infrastructures sociales, les premières étant celles qui appuient directement le processus productif et les secondes, celles

qui sont liées au bien-être des citoyens (infrastructures de santé, éducation, sécurité, environnement...).⁴

En référence à la conférence de Barcelone, de nombreuses rencontres ont mis l'accent, de façon générale, sur le rôle majeur des infrastructures dans l'édification de l'espace euro - méditerranéen, parmi lesquelles on peut citer :

- la déclaration du sommet euro-méditerranéen des Conseils Economiques et Sociaux de Madrid en décembre 1995, qui a fait état de la nécessaire « *existence d'infrastructures adéquates* » dans le cadre de « *la croissance de l'économie dans tous les pays du bassin méditerranéen* » et qui mentionne le problème de l'eau comme étant une priorité.

- la déclaration de Malte en mai 1996 qui a mis en évidence le principe de la mise en œuvre de projets d'infrastructures.

- la déclaration du sommet euro-méditerranéen des CES de Paris en novembre 1996 qui a souligné l'importance de « *l'amélioration des infrastructures d'irrigation et du drainage* », du « *développement et renforcement des interconnexions électriques et gazières à travers et autour du bassin méditerranéen en les étendant aux pays voisins et en prenant en compte l'aspect environnemental* », tout en regrettant l'absence de « *cohérence d'ensemble entre les différents projets d'interconnexion des réseaux énergétiques nationaux* ». La déclaration a, en outre, insisté sur l'importance de l'eau et sur le fait que le « *développement économique s'accompagne d'une forte augmentation des consommateurs d'eau dans certains secteurs de l'économie et dans l'ensemble de la population...* »,

- la déclaration du sommet des CES de Casablanca en novembre 1997 qui a mentionné la nécessité de « *promouvoir la coopération entre les pays riverains de la Méditerranée pour la mise en place des infrastructures hydrauliques* ».

⁴ Cf Rapport 2-95 du CES d'Espagne-« Sobre el Plan Director de Infraestructuras 1993-2007, et notamment les chapitres relatifs au Plan directeur des Infrastructures et à la définition des infrastructures.

En raison de l'étendue et de la complexité du champ d'investigation, le contenu à donner aux infrastructures traitées dans ce dossier est défini en relation avec des critères de continuité et de cohérence spatiales inter- régionales en matière de communication et de développement de réseaux relationnels d'échanges économiques et culturels entre communautés.

Dans ce cadre, seront prises en compte les infrastructures dites « de base », c'est-à-dire :

- celles concernant les **réseaux de communication**, de **télécommunication** et de **l'énergie** appréciés sous l'angle de leur consistance, de leur configuration, de leurs caractéristiques normatives et de leur contribution à la structuration des espaces et à la densification des flux ;
- celles se rapportant aux **infrastructures hydrauliques**, compte tenu de la sensibilité particulière de la question de l'eau.

Sont exclues du champ de l'étude les autres infrastructures administratives, sanitaires, sociales, culturelles, touristiques, sportives...dont le rôle et l'importance n'est nullement mis en cause, d'autant qu'elles constituent parfois des priorités pour les pays du Sud.

Au demeurant, celles de la formation professionnelle font l'objet du premier thème retenu pour être présenté au sommet de Lisbonne.

En tout état de cause, le présent rapport n'a pas la prétention de traiter de façon exhaustive un sujet aussi vaste qui peut faire l'objet par ailleurs de longs développements, sous ses multiples facettes.

Il s'agit ici, pour l'essentiel, de situer l'importance des infrastructures, leur niveau de développement et d'intégration nationale et régionale, la nécessité de leur promotion et de leur modernisation dans le cadre d'une programmation cohérente et d'une mobilisation adéquate des financements.

Ce rapport s'assigne aussi pour objectif principal, pour les Conseils Economiques et Sociaux méditerranéens et des Institutions Similaires soucieux d'appuyer à leur tour, dans ce domaine, la nécessité d'une implication efficiente des milieux socio-économiques et des forces qui constituent la trame profonde des sociétés. Les quatre infrastructures qui suivent livreront donc quelques données essentielles qui permettront de voir comment donner corps et âme au projet de Barcelone.

2. LES INFRASTRUCTURES DE TRANSPORT : AVENIR DE L'ESPACE MEDITERRANEEN

2.1. Principes de la déclaration de Barcelone

Le transport est un facteur prépondérant dans la facilitation de la circulation des personnes et des biens, et de ce fait, son rôle est appelé à s'accroître sans cesse.

C'est à juste titre que la déclaration de Barcelone a souligné « ..

l'importance d'un développement et d'une amélioration des infrastructures, y compris par la création d'un système efficace de transport » ... et l'engagement des participants à « respecter les principes du droit maritime international et en particulier la libre prestation des services dans le domaine du transport international et le libre accès aux cargaisons internationales ... ».

Le chapitre relatif aux transports contenu dans le programme de travail annexé à la Déclaration de Barcelone est plus explicite :

« *La coopération portera notamment sur :*

- *la mise en place d'un système efficace de transport multimodal air-mer transméditerranéen, à travers l'amélioration et la modernisation des ports et aéroports, la suppression des restrictions injustifiées, la simplification des procédures, l'amélioration de la sécurité maritime et aérienne, l'harmonisation des règles environnementales à un*

niveau élevé, y compris un contrôle plus efficace de la pollution due aux transports maritimes, et la mise en place de systèmes harmonisés de gestion du trafic,

- la création de liaisons terrestres Est - Ouest sur les rives Sud et Est de la Méditerranée,

- la connexion des réseaux de transports méditerranéens au réseau transeuropéen, de manière à assurer leur interopérabilité, »

Une telle stratégie nécessite, pour sa mise en œuvre, la connaissance approfondie des réalités du transport dans les différents pays concernés pour pouvoir agir sur les segments utiles afin de donner un contenu concret à cette nouvelle approche du partenariat euro-méditerranéen.

La nature des échanges, les caractéristiques des transports dans les pays du Sud et de l'Est de la Méditerranée et dans les pays du Nord avant l'avènement de la Déclaration de Barcelone, les actions déjà entreprises dans ce contexte permettront de voir si les moyens dégagés depuis sont en adéquation avec les principes prônés.

2.2. Importance des échanges

Les calculs livrés par le centre du commerce international du G.A.T.T, à partir des déclarations d'importations, qualifient le commerce intra- méditerranéen de stable. Il représentait, durant la décennie 1980, 25% en moyenne des échanges commerciaux des pays riverains et a évolué au même rythme que le commerce de ces pays avec le reste du monde (8% en moyenne annuelle en valeur courante), ce qui prouve la vitalité des échanges commerciaux entre les pays du bassin méditerranéen.

Les pays européens de la Méditerranée Sud (France, Italie, Espagne et Grèce) représentaient 84,8% du total des échanges commerciaux du Bassin contre 9,4% pour la Méditerranée- Est (Malte, ex.- Yougoslavie , Turquie, Chypre et Israël) et 5,8% pour la Méditerranée – Arabe (Algérie, Maroc, Tunisie, Libye, Egypte, Liban, Syrie).

Les catégories de produits échangés sont constitués de biens d'équipement et de matériels de transports (31%), de produits manufacturés de base (20%), de produits manufacturés divers (11%), de produits agricoles (11%). Ces échanges entre pays méditerranéens conservent dans la durée les mêmes caractéristiques. Entre l'Union Européenne et les douze pays méditerranéens partenaires, 150 millions de tonnes sont transportées annuellement, à raison de 75% par voie maritime et 17% par pipelines.⁵

En matière d'hydrocarbures, 40% des opérations de transport s'effectuent entre l'Algérie et les pays de l'Union Européenne.

En Méditerranée orientale, les échanges commerciaux les plus importants en tonnage concernent l'Egypte, la Syrie et la Turquie qui absorbe, à elle seule, 25% des exportations de l'Union vers les autres pays partenaires.

Le transport aérien, avec moins de 500 000 tonnes de marchandises (pour l'année 1993) et la moitié du fret aérien qui provient et/ou à destination des pays partenaires, a transité par des aéroports allemands ou néerlandais.

Le commerce inter-régional reste faible ; il représente 6% des exportations et 2,3% des importations dans le sens Maroc-Maghreb et 6,4% des exportations et 4,5% des importations dans le sens Tunisie - Maghreb.

Les flux aériens de passagers et de marchandises, quasiment inexistantes entre les pays du Maghreb, se font beaucoup plus avec les pays de l'Union Européenne. Ils représentent plus de 90% du trafic aérien international (28 millions de voyageurs en 1993) avec respectivement 34% pour la Tunisie et 16% pour la Turquie.

⁵ Source :COM (98) 7 final- Communication de la Commission au Conseil et au Parlement Européen concernant « le partenariat euro-méditerranéen dans le secteur des transports ».

Le commerce extérieur des pays du Maghreb est fortement marqué par sa dépendance à l'égard des pays de l'Union Européenne et par sa faiblesse en termes d'intégration maghrébine.

Les tableaux 1,2 et 3 qui suivent fournissent quelques indications en matière de commerce international et de taux de croissance annuels moyens des importations et exportations.

Tab. 1 : Commerce international en 1991(en Milliards de US \$)

Pays	Exportations	%	Importations	%
U.E	24,0	74,1%	18,5	65,0%
Pays Industrialisés				
d'Asie pacifique	1,3	4,1%	1,5	5,2%
A.L.E.N.A	1,8	5,6%	2,6%	9,3%
Maghreb	1,04	3,2%	1,1	17,6%
Total	32,44	100%	28,7	100%

Source : Centre Islamique de Développement du Commerce- CIDIC- 1993.(citée par Inframed)

Tab. 2 : Taux de croissance annuels moyens des importations en valeur (%)

Tendanci el	Espagn e ³	France ³	Italie ³	UE ³	Algérie ⁴	Tunisi e ¹	Maroc ²
1996	6.17	5.3	4.9	5.3	5	9.6	3.7
1996 –	5.3	4.5	4.1	4.2	5	6.8	3.7
1999	5.3	4.5	4.1	4.2	5	4.5	4.2
2000 –							
2010							
Soutenu*							
1996	6.017	5.3	4.9	5.3	5	9.2	7.6
1996 –	7.2	6.1	5.2	5.7	5	10	7.6
1999	7.2	6.1	5.2	5.7	7.2	6.3	7.6
2000 –							
2010							

Sources : 1- IEQ, 2- Banque Mondiale, 3- Club DIVA, 4- PAS.(citées par Inframed)

***Soutenu** = scénario impliquant une intégration des économies maghrébines entre elles et dans la sphère de l'U.E.

Tab. 3 : Taux de croissance annuels moyens des exportations en valeur (%)

Tendance	Espagne ³	France ³	Italie ³	UE ³	Algérie ⁴	Tunisie ¹	Maroc ²
1996	6.35	5.4	6.6	5.5	5	8.1	4.8
1996 -	4.5	4.6	4.4	4.3	5	8.1	4.8
1999	5.4	4.6	4.4	4.3	5	6.1	5.1
2000 -							
2010							
Soutenu	Espagne ³	France ³	Italie ³	UE ³	Algérie ⁴	Tunisie ¹	Maroc ²
1996	6.35	5.4	6.6	5.5	5	7.1	10
1996 -	7.4	6.3	5.2	5.9	5	11.1	10
1999	7.4	6.3	5.2	5.9	7.2	6.9	10
2000 -							
2010							

Sources : 1- IEQ, 2- Banque Mondiale, 3- Club DIVA, 4- PAS.(citées par Inframed)

Tous ces chiffres indiquent que le commerce international des cinq pays membres demeure essentiellement tourné vers l'extérieur du Maghreb ; en 1991, la proportion du commerce intra-maghrébin dans l'ensemble des échanges extérieurs reste inférieure à 2% pour l'Algérie, à 3% pour la Mauritanie, le Maroc et la Libye et à environ 5% pour la Tunisie.

Cette situation des pays de l'UMA et des pays du Sud de l'Europe (Italie, France et Espagne) va connaître à l'avenir des évolutions dans le sens d'une augmentation en raison même de la proximité des marchés, ce qui confère au volet transport toute l'importance qui lui revient dans la perspective de la création de la zone de libre-échange.

2.3- Caractéristiques des transports dans les pays du Sud et de l'Est de la Méditerranée (PSEM)

Compte tenu de l'intérêt qui leur est attaché des deux côtés du Bassin méditerranéen, les questions liées aux infrastructures de transport sont couvertes au niveau sectoriel mais restent toutefois confrontées à des problèmes ardues et complexes de mobilisation des financements.

Les réseaux de transport dans les pays du Sud de la Méditerranée se caractérisent par un niveau de développement interne assez inégal, dissymétrique, et en tout cas insuffisant, pour répondre à la demande et créer des effets synergiques au plan économique. Les principales voies en place tendent à desservir les grands centres urbains alors que les pénétrantes, au niveau des infrastructures au sol, restent faiblement développées. Un certain archaïsme est noté dans les dimensions (largeur des voies pour les routes et les chemins de fer), dans les équipements d'accompagnement (équipements de sécurité, équipements de manutention portuaires et aéroportuaires, normes de circulation routière,...) et dans les types de traction pour les chemins de fer.

Au plan externe (frontalier) il y a lieu de remarquer la faiblesse des échanges horizontaux d'une part et, d'autre part, le caractère introverti des infrastructures, impliquant de véritables discontinuités au niveau territorial. Dans ce cadre, il y a lieu de distinguer les deux sous-ensembles suivants :

- le sous-ensemble maghrébin,
- le sous-ensemble moyen- oriental (pays de l'Est de la Méditerranée).

Cette configuration apparaît comme étant liée à l'inexistence ou à l'insuffisance, en termes de substance, d'un espace ou d'un projet économique commun des pays de la rive Sud, abstraction faite des pays du Maghreb.

Les activités à inscrire dans ce cadre consistent à initier un système global et intégré des transports, à moderniser les réseaux des infrastructures existants et

à susciter des actions de création, de prolongement et de connexions de réseaux nationaux selon une approche multimodale et des conditions qui prendraient en charge les investissements à réaliser ainsi que les cadres de participation et de financement requis.

Les infrastructures aéroportuaires ne sont pas en reste bien qu'ayant enregistré, ces dernières années, de substantiels progrès en s'alignant sur les normes internationales, conformément aux conventions et accords internationaux en matière d'aviation civile.

Le troisième millénaire verra sans doute se modifier les poids économiques des pays méditerranéens dans des proportions importantes sous l'effet de la démographie et des différences de rythmes de croissance.

L'ouverture générale des économies, la généralisation des moyens de transport et de communication rendent les économies moins dépendantes des ressources naturelles et du contrôle de voies de communication qui ont tant pesé sur les rapports de forces entre pays méditerranéens.

Quoi qu'il en soit, les PSEM ont à interpréter les évolutions mondiales et à construire des projets collectifs qui seront leurs politiques en la matière.

Pour ce faire, une stratégie est à mettre au point dans le cadre du partenariat : mieux formuler les actions pour mieux les promouvoir, car sans les transports, le partenariat perdrait de sa substance.

2.4- Développement du transport dans les pays de la Communauté Européenne avant Barcelone ⁶

Si à la fin des années quatre-vingts il n'existait pas de politique incisive des transports au niveau communautaire, il faut noter que c'est à partir des années quatre-vingt-dix que les transports deviennent un instrument stratégique pour la réalisation de grands objectifs d'intérêt communautaire, comme le fonctionnement du marché unique, le renforcement de la cohésion politique, économique et sociale et, sur le plan international, la relance économique.

La politique des transports est passée d'un contexte national à un contexte supranational où les objectifs et les conditions sont assujettis à la norme communautaire.

Cette politique est constituée par la programmation et par le financement des réseaux trans-européens qui, avec le Traité de Maastricht, en vigueur depuis 1993, font partie de l'œuvre prévue pour le renforcement du marché unique et la réalisation de la cohésion sociale et territoriale de l'Union Européenne.

Le processus de planification mis en œuvre par la Commission, à partir de 1990, tend à définir, à moyen et long terme (à l'horizon 2010), un réseau de transport européen basé sur l'intégration de tous les types d'infrastructures et qui sera réalisé par le biais de plans directeurs unimodaux.

Le premier document où la Commission identifie les réseaux trans-européens et le secteur des transports en général, comme instrument stratégique pour la réalisation d'un développement durable, est le Livre Blanc sur les Transports, élaboré en 1992 (COM 592) (494 final), dans lequel pour la première fois, sont identifiés les objectifs économiques et politiques auxquels répondent les RTE (

⁶ Source : CNEL d'Italie « Avant-projet/ Document sur les investissements en infrastructures en Méditerranée : Les transports » -1998

Réseaux de Transport Européens) ainsi que le cadre final des infrastructures à réaliser d'ici 2010 .

Ce Livre Blanc sélectionne quelques grands projets prioritaires d'intérêt commun dont certains concernent :

- les liaisons trans-frontalières stratégiques dans le secteur ferroviaire (axe du Brenner, Lyon-Turin et Paris-Barcelone-Madrid) ;
- le secteur autoroutier (Berlin-Varsovie-Moscou),
- l'amélioration de certains nœuds intermodaux (la liaison avec l'aéroport de Heathrow et la liaison entre Londres et le tunnel sous la Manche).

La création des réseaux trans-européens en matière d'infrastructures de transport, d'énergie et de télécommunications est, avec la politique de développement des PME et le rapprochement des réglementations, l'un des objectifs du programme stratégique proposé par la Commission en vue de la création d'un corpus normatif unique.

En décembre 1994, le Conseil européen d'Essen a défini et sélectionné des projets prioritaires d'infrastructures de transport dans le cadre du « *Plan Delors* », où 34 projets classés en trois groupes ont été distingués par rapport à leurs échéances de réalisation.

Le premier groupe comprend 14 projets, susceptibles d'être mis en place et financés à court terme ; ils sont considérés comme prioritaires dans le cadre des politiques nationales et concernent essentiellement des infrastructures relevant des secteurs routier et ferroviaire.

La référence faite aux pays du Sud de la Méditerranée n'apparaît dans ce schéma qu'à travers les réseaux du secteur énergétique pour lequel la

Commission indique la priorité accordée à la réduction des coûts et à la sécurité des approvisionnements.

Ceci est d'autant plus vrai que l'axe horizontal arrive jusqu'à l'Europe de l'Est, tandis que l'axe vertical, si l'on excepte les interventions de renforcement régional programmées en Espagne et en Grèce, ne va pas au-delà de l'Italie du Nord (où sont localisés trois projets : l'axe du Brenner, la liaison ferroviaire Lyon-Turin et Turin-Trieste et l'unique projet aéroportuaire de la Malpensa).

Le Ministère Italien des Transports, a demandé récemment l'introduction dans les RTE du port de Gioia Tauro, en Calabre. Ce projet participera alors à la constitution d'un réseau trans-européen qui unirait le centre de l'Union Européenne au centre de la Méditerranée.

Il n'est pas sans intérêt d'attirer l'attention sur le rôle et l'importance des infrastructures portuaires méditerranéennes en transition, à partir du cas spécifique du port de Gioia Tauro. Les principales indications y afférentes figurant à l'annexe 2 du présent rapport.

Il faut noter que lors de la Conférence régionale sur le développement des transports maritimes en Méditerranée (Barcelone des 27 et 28 avril 1995) et sur la base des documents de travail élaborés par la «*Hamburg Port Consulting*», il a été particulièrement recommandé d'encourager et de soutenir le transport par voie d'eau -la Commission Européenne ayant privilégié le développement de lignes de liaison maritime à courte distance (lignes de cabotage et liaisons à courte distance, les short sea shipping)- ainsi qu'un Programme Général de Recherche et Développement Technologique.

Compte tenu de la dynamique acquise, il sera difficile d'inverser la tendance ou de la modifier. Il faut donc tenir compte de cet élément dans l'examen portant sur le lien entre le partenariat méditerranéen et le développement des infrastructures de transport.

2.5- Actions entreprises après Barcelone ⁷

Inspiré de l'esprit et des principes de Barcelone, le **Forum de la société civile Euromed** a fait état, quant à l'examen de la situation des transports en Méditerranée, de trois ordres de problèmes :

- les grandes différences de développement entre l'intérieur des pays et les régions riveraines. Le développement des infrastructures terrestres, régionales mais aussi de liaisons entre les pays, revêt, à cet égard, une importance fondamentale.
- le faible niveau des échanges et le manque de compétitivité du secteur. Les données sur le transport maritime et aérien démontrent l'inégalité des échanges entre les pays de la rive Nord et les pays de la rive Sud. Ces données mettent également en évidence des différences marquées entre les zones occidentale et orientale en matière de développement et de coopération.
- la difficulté de trouver des informations et le caractère hétérogène des données disponibles dus souvent à une diversité dans l'emploi des concepts de base.

Les travaux du Forum sectoriel sur les transports qui se sont déroulés en quatre temps, ont examiné successivement :

- **les problèmes liés à la réalisation d'un réseau territorial** ; des recommandations correspondant à autant de critères d'évaluation des priorités ont été préconisées avec comme premier objectif la réalisation d'un anneau circulaire autoroutier autour de la Méditerranée et d'une liaison aérienne primaire transversale, y compris les grandes îles.
- **la nécessité d'une intégration horizontale** qui exige une coopération internationale couvrant toutes les phases, de l'étude de viabilité à la

⁷ Cf supra CNEL d'Italie.

construction des infrastructures et leur exploitation. Quelques actions ont été définies tel que la construction de l'autoroute maghrébine, du réseau ferroviaire, du tunnel sous le Déroit de Gibraltar et, comme priorités ultérieures, le développement de plates-formes multimodales, portuaires et aéroportuaires en connexion avec les réseaux de transports terrestres, le lancement de projets de transport urbain dans les villes les plus importantes de la rive Sud (les métros d'Alger, du Caire, d'Istanbul) et la réhabilitation des chemins de fer israéliens.

- **P'évaluation de l'impact** des infrastructures programmées sur les systèmes territoriaux avec pour recommandation principale l'établissement de schémas globaux avant de passer au choix des modalités de transport ou des zones géographiques, en y incluant une évaluation à long terme qui tienne compte des effets territoriaux dérivant de la réalisation des infrastructures ainsi que d'une réflexion approfondie sur les modalités de financement.

Il a été suggéré le déplacement de l'axe principal d'infrastructure routière vers des régions plus à l'intérieur en raison du risque de saturation progressive du trafic dans le couloir littoral.

Une autre priorité a été retenue concernant l'achèvement du couloir terrestre dans la partie orientale (littoral adriatique et sa continuité à travers la Turquie et le Moyen-Orient), le couloir transmaghrébin (à relier au réseau trans-européen à travers l'Espagne) et le couloir littoral (autoroute/chemin de fer entre l'Egypte et la Turquie).

- **La gestion des transports aux moyens d'information, de formation et de recherche** à travers la constitution d'un réseau pour l'échange de données, d'informations et de connaissances jugées déterminantes dans l'émergence d'un système intégré.

Le deuxième **Forum Euromed (Naples 12/14 Décembre 1997)**, après avoir constaté que peu de choses avaient été concrétisées en matière de transports, au regard des nombreux et ambitieux projets jusque-là identifiés, a décidé de se

concentrer sur un nombre limité de propositions susceptibles d'être réalisées assez rapidement.

Il a été préconisé que les projets privilégiés dans ce cadre prennent en charge :

- la liaison en réseau des principaux ports de la Méditerranée visant à rendre compatibles les différents systèmes existants et à permettre un échange d'informations sur les activités commerciales (navires et marchandises) ;
- l'extension aux ports de la Méditerranée du Sud du réseau télématique qui relie actuellement les ports de la rive Nord.
- la création d'une école internationale méditerranéenne pour la formation professionnelle du personnel préposé aux transports et au commerce international.

C'est à Malte (mai 1996), Marrakech (décembre 1996) et Athènes (octobre 1997), dans le cadre des **Forums industriels Euro-méditerranéens**, que l'objectif de favoriser le partenariat entre les entreprises et d'offrir une plateforme de propositions sur les thèmes jugés essentiels pour le développement économique et social de la zone, a été entériné et a mis l'accent sur la nécessité:

- d'agir pour favoriser une intégration régionale effective,
- de choisir les orientations sur la base d'une perspective commune,
- d'adopter des mesures qui stimulent la création d'un marché méditerranéen pour le développement général de la zone.

Toujours parmi ces mesures préconisées, l'attention a été attirée sur la promotion de la recherche, la capacité de trouver des ressources financières suffisantes, même privées, l'harmonisation des procédures administratives, douanières, financières et commerciales existantes et la définition de nouvelles règles qui facilitent le développement, les investissements et le partenariat.

Atteindre de tels objectifs suppose que les choix à effectuer se fassent par un centre décisionnel commun, qui assure la réalisation d'un programme unitaire en matière de sélection des projets, de mobilisation des ressources financières et d'harmonisation du cadre normatif.

Une telle action de coordination pourra découler de la définition d'un « *Masterplan* Méditerranéen des infrastructures de transport », un « *réseau des réseaux* », qui tienne compte de tous les aspects, et qui irait de la construction de l'infrastructure, à travers le choix de projets prioritaires et sélectifs, au développement de l'organisation et de la gestion, y compris des interventions de formation du personnel au niveau local.

C'est ce Masterplan qui devra également évaluer les solutions alternatives financières praticables et définir les formes de financement les plus appropriées pour les investissements jugés prioritaires par une accélération des processus décisionnels de prise en charge des objectifs fixés et qui consistent avant tout à :

- intégrer les réseaux de transports entre la Communauté Européenne et les pays méditerranéens eux-mêmes.
- interconnecter les réseaux d'infrastructures de transport de tous les pays partenaires en vue de parvenir à un réseau inter - régional, multimodal et interopérable.

L'espace euro-méditerranéen, au plan du tracé général du réseau, comporte encore des goulots d'étranglement et des chaînons manquants qui empêchent de concentrer des actions sur des projets pour parvenir à la création d'un espace de transport commun favorisant l'interconnexion des réseaux avec des infrastructures et des services d'un même niveau élevé de performance.

La troisième conférence pan-européenne des transports, tenue à Helsinki en juin 1997, a eu d'ailleurs à préciser et à compléter le concept de « *corridor* » par un concept nouveau dit PETRAS (Pan-European Transport Areas).

Il faut signaler qu'avant la conférence d'Helsinki, celle de Lisbonne, en janvier 1997, avait fourni l'opportunité pour les pays partenaires de faire état des activités développées dans le cadre de la promotion des transports en vue de la création d'un espace commun.

Le travail de coordination des réseaux d'infrastructure a consisté, à travers CORRIMED, à définir les corridors dans la région.⁸

Le choix et l'évaluation des projets se rapportant aux corridors prioritaires, dans la Méditerranée occidentale, confiés à INFRAMED, devront donner lieu à des études de pré - investissement.

En décembre 1995, à Rabat, les Ministres des transports de France, d'Espagne et d'Italie et ceux du Maghreb, ainsi que les représentants de la Communauté Européenne, ont pu définir quelques « *corridors prioritaires régionaux en prolongement des réseaux trans-européens de transport* ».

La dernière réunion des Ministres des Transports à laquelle s'est joint le Portugal, a donné naissance au GTMO : Groupe Transport de la Méditerranée Occidentale, qui a mené des actions visant, entre autres, à libéraliser le transport aérien (séminaire de Malaga en mars 1997) et qui a engagé un processus de coopération des pays du Maghreb avec la Communauté dans le cadre des activités de recherche et développement (séminaire à Rabat en janvier 1997).

Quant à la coopération Union Européenne/ Moyen-Orient, le groupe de travail sur le développement économique régional, comprenant les représentants de l'Egypte, d'Israël, de Jordanie, de l'autorité Palestinienne, des Etats-Unis, de la Russie, du Japon, du Canada, de la Norvège, d'Arabie Saoudite et de la Tunisie, a décidé d'instituer quatre comités sectoriels dont un chargé des questions relatives à l'infrastructure.

⁸ cf Annexe du présent rapport : Infrastructures de transports –La stratégie euro-méditerranéenne dans le domaine des transports-Projet CORRIMED.

En avril 1996, ce groupe a approuvé l'idée de corridors de transport et a dégagé quatre corridors terrestres d'une importance vitale pour relier le Moyen-Orient à l'Europe.

Mais c'est le transport maritime qui est considéré comme support privilégié du commerce extérieur, car 90% des flux de marchandises transitent par mer.

L'ouverture de lignes maritimes à courte distance est un élément essentiel de la chaîne de transport multimodale : route – mer ou rail – mer.

Ce mode de transport le plus utilisé mérite une attention particulière. Au demeurant, deux communications de la Commission Européenne au Conseil et au Parlement Européen, l'une portant sur « *une nouvelle stratégie maritime* » et l'autre sur « *les relations extérieures dans le domaine des transports maritimes* », présentées en 1996, ont souligné la nécessité vitale « *pour la Communauté de maintenir la libre concurrence dans le secteur du transport maritime* ».⁹

L'accent est mis sur les actions destinées à développer les infrastructures dans certains ports, à améliorer les opérations portuaires et les procédures douanières, à respecter la sécurité en mer en appliquant les principales conventions internationales.

2.6. Instruments d'application

Le partenariat euro-méditerranéen offre une série d'aspects concrets qui vont du dialogue politique, à la sécurité, à la création d'une zone de libre-échange et prévoit l'allocation d'un volume financier de 2 milliards d'Ecus par an jusqu'en 1999.

Un aspect fondamental concerne la coopération décentralisée et donc, le lancement de projets communs en mesure d'impliquer des segments de la société civile et du monde productif des deux rives de la Méditerranée.

⁹ Cf supra, COM (98) 7 final.

L'idée consistant à créer, voire autonomiser, les deux grands sous-ensembles, les Pays de l'Europe Centrale et Orientale (PECO) et les PSEM, apparaît comme nécessaire pour organiser le suivi des opérations décidées.¹⁰

La création de Centres de Transport de Marchandises (C.T.M)¹¹, comme prévu dans certains pays européens, constitue une expérience à encourager car ce genre d'infrastructures est un moyen approprié pour l'installation des opérateurs de transport et pour l'insertion des activités du secteur dans les stratégies d'approvisionnement et de distribution.

D'autre part, le développement de la logistique confère au transport une plus grande dimension puisqu'il devient un élément clé de la chaîne logistique, au lieu de représenter une action isolée de mouvement de marchandises.

De plus, la promotion et l'installation de ces centres stimulent le développement de l'économie locale, s'agissant d'infrastructures nodales par route au niveau régional destinées à couvrir des besoins prioritaires sectoriels et locaux.

Pour développer de tels centres et obtenir de plus grandes économies d'échelle, l'étude de leur localisation est un élément fondamental. En effet, une localisation appropriée doit tenir compte des centres générateurs et récepteurs de marchandises (zones industrielles, ports, aéroports etc. ...), de la connexion avec d'autres réseaux routiers de pénétration urbaine de grande capacité et de bonne accessibilité, ainsi que d'autres infrastructures supérieures, pour assurer l'interconnexion entre les différentes régions et entre les deux rives de la Méditerranée.

Il faut rappeler que les PSEM échangent avec l'Union Européenne (U E) quelques 50% de leurs exportations/importations, ce qui illustre clairement

¹⁰ Cf supra CNEL d'Italie

¹¹ « Commentaires du CES Espagnol au sujet du rapport sur les investissements en infrastructures »

l'importance que revêtent les infrastructures pour l'ensemble des pays de la région. Ceci constitue à la fois un support incontournable au développement des infrastructures en Méditerranée et une partie intégrante de la politique globale, consacrée au niveau des plus hauts sommets des 27 pays concernés.

Mais les projets visés nécessitent à l'évidence des investissements considérables.

Les estimations fournies par la Commission Européenne et par la Banque mondiale en matière de développement des infrastructures en Méditerranée avancent un chiffre approximatif qui oscille entre 15 et 40 milliards de dollars pour les 10-15 prochaines années¹².

Une partie seulement de cette somme considérable proviendra des institutions financières internationales et il semble improbable que les gouvernements de la région puissent intervenir de manière à couvrir le reste du montant.

L'implication du secteur privé, sans laquelle le développement des infrastructures pourrait subir un ralentissement drastique, est donc incontournable.

La Communauté Européenne doit plus que par le passé prendre conscience de l'importance de l'enjeu et dégager une aide financière accrue pour impulser le développement durable et favoriser l'émergence d'une zone de prospérité partagée .

MEDA, principal instrument financier de la Communauté à la base du partenariat euro-méditerranéen, apparaît comme insuffisant pour permettre la réalisation de telles infrastructures, d'autant que seuls 10% sont alloués à des projets régionaux alors que les autres 90% sont destinés à des projets bilatéraux.

¹² Cf supra CNEL d'Italie

Outre ses interventions dans le financement des travaux d'amélioration des liaisons entre l'Union et différents pays méditerranéens, la Banque Européenne d'Investissement (BEI) compte sur le secteur privé pour intervenir de façon plus importante dans le financement des infrastructures de transport dans la région méditerranéenne.

Aussi, serait-il judicieux, en raison du peu de moyens, de donner la priorité à la remise en état/reconstruction des infrastructures existantes plutôt qu'à la construction de nouvelles infrastructures.

S'agissant des transports maritimes, les représentants des pays méditerranéens à la réunion de Chypre en octobre 1996, ont retenu quelques projets régionaux éligibles au financement MEDA.

En 1997, certains de ces projets ont été soumis au comité de gestion MED qui les a examinés et approuvés. Parmi les mesures retenues pour une aide financière figure celle relative au développement et à la mise en œuvre de procédures utilisant le système VTS (Système de gestion du trafic et d'information) ainsi que celle se rapportant au développement d'instruments électroniques et d'applications logicielles et télématiques connexes.

Enfin, l'idée selon laquelle les économies du Sud sont considérées comme insuffisamment libérées de la gestion publique et que l'incitation aux dons pousse au renforcement étatique et non à la promotion du secteur privé est un prétexte discutable qui ne peut justifier la rétention des investissements, même s'il existe une certaine réticence à intervenir dans le domaine des transports dans lesquels l'Etat comme dans la plupart des pays continue à jouer encore un rôle important avec des procédures et des méthodes jugées peu incitatives.

3- LES INFRASTRUCTURES DE TELECOMMUNICATIONS : UN PUISSANT LEVIER D'INTEGRATION.

Le programme de travail annexé à la déclaration de Barcelone a retenu que « dans le but de mettre en place un réseau de télécommunications moderne et efficace, la coopération portera plus spécialement sur :

- les infrastructures dans le domaine de l'information et des télécommunications (cadre réglementaire minimal, normes, tests de conformité, interopérabilité des réseaux etc....) ;
- les infrastructures régionales, y compris les liaisons avec les réseaux européens ;
- l'accès aux services ;
- les nouveaux services dans des domaines d'application prioritaires.

« L'existence d'infrastructures plus efficaces dans le domaine de l'information et des communications facilitera l'intensification des échanges euro-méditerranéens et l'accès à la nouvelle société de l'information qui est en train de prendre corps. »

Il est prévu qu'une Conférence régionale ait lieu en 1996 dans le but de préparer le terrain à la réalisation de projets pilotes destinés à montrer les avantages concrets que peut apporter la société de l'information. »

Dans ce secteur, les disparités sont encore plus grandes entre les pays membres de l'Union Européenne et ceux des rives Sud et Est de la Méditerranée, qu'il s'agisse de couverture territoriale par les réseaux de télécommunications et de services ou de technologies utilisées pour les équipements et installations.

3.1 Les contraintes des PSEM

Pour illustrer les écarts, il suffit de se référer aux statistiques éditées par l'Union Internationale des Télécommunications (UIT) pour l'année 1995, figurant dans le tableau ci-contre.

Indicateurs du secteur de télécommunications 1995 (a) Moyen Orient et Maghreb

Pays	Principales lignes tél. par 100	Temps d'attente (ans)	Erreurs/100 lignes par an	Lignes principales par employé	Abonnées au mobile cellulaire	Hôtes d'Internet par 1 M. d'hab. (b)
Algérie	4,21	9,5	73	64	0,02	0,57
Chypre	47,39	0,5	28	148	6,06	532,06
Egypte	4,63	5,7	...	52	0,01	10,07
Israël	41,77	0,1	12	261	5,35	5,259.94
Jordanie	7,29	9,9	86	81	0,26	4,36
Liban	8,24	73	3,00	21,97
Malte	45,89	0,3	34,4	93	2,90	231,18
Maroc	4,33	0,6	49	79	0,11	8,57
Syrie	6,34	> 10	60	54	-	-
Tunisie	5,82	2,6	78,6	90	0,04	8,82
Turquie	21,16	0,6	60,2	176	0,70	85,48
WB & G	4,00	> 10	...	143	1,00	...
Monde	12,14	1,1	28,8	137	1,56	1,661.89
Europe (c)	32,95	2,9	19,5	141	3,04	2.732.24

Source : Rapport Mondial du Développement des Télécommunications, ITU, Genève 1997

A l'intérieur d'un même pays, il existe des inégalités fortes entre les zones rurales et urbaines.

L'économie de la région est dominée par les 15 pays de l'Union Européenne qui totalisent 95% de produit intérieur brut en 1994 et qui détiennent également 88% des lignes téléphoniques.¹³

Les PSEM sont par ailleurs confrontés à des contraintes liées :

¹³ Cf Technopolis Méditerranée-La société de l'Information en Méditerranée-n° 2- Octobre/Novembre 1996.

- à l'extension des réseaux existants pour répondre aux besoins grandissants exprimés tant par les citoyens qu'induits par le développement des infrastructures industrielles et de l'économie,
- au remplacement des équipements devenus vétustes et obsolètes par d'autres utilisant des technologies récentes.

Le choix de systèmes de commutation numérique remet en cause fondamentalement les autres systèmes équipant les réseaux de ces pays. Les difficultés rencontrées se rapportent beaucoup plus au coût des investissements qu'au choix des systèmes à mettre en place.

C'est ainsi que les PSEM, malgré l'importance des sommes investies en priorité dans l'accroissement de la densité téléphonique, eu égard à l'étendue de leurs territoires, à l'instar de l'Algérie et de l'Égypte, ne sont pas encore parvenus à une couverture satisfaisante de la demande sociale et de celle des différents secteurs de l'économie.

Les mutations que connaît actuellement le secteur des télécommunications, à l'heure de la société globale de l'information et des autoroutes de l'information, risquent d'accroître le fossé qui sépare les deux groupes de pays.

Les systèmes d'informations basés sur les nouvelles techniques de télécommunications (relais et réseaux télématiques, systèmes informatiques, banques et bases de données, services Internet...) accusent un retard également important dans leur développement, à la fois en termes de niveau et de densité des flux.

Quelles sont les conditions de décollage du secteur des technologies de l'information dans les pays de la rive Sud et Est de la Méditerranée ?

La Direction Générale XIII de la Commission Européenne les résume en cinq points :

- augmentation des capacités de connexion des usagers,

- restructuration des réseaux nationaux,
- génération des retours sur investissements suffisants pour l'autofinancement du développement des infrastructures,
- mise en exergue du caractère commercial des télécommunications,
- développement des ressources humaines pour gérer le nouveau cadre réglementaire.¹⁴

Si les technologies de la communication ne sont pas utilisées de façon adéquate, l'écart entre les pays ira en s'accroissant. La vraie question réside dans le degré de pénétration de ces technologies au sein des différentes couches de la société.

Le déploiement de la société d'information est une nécessité, eu égard à l'effet catalytique produit par les technologies de l'information et de la communication à la fois dans le domaine de l'emploi et de la croissance. L'exploitation de leur important potentiel de développement économique passe, pour les PSEM, par le développement des réseaux télématiques et par la création d'un espace euro-méditerranéen de la communication.

Comme le souligne la DG XIII de la Communauté Européenne, « le caractère envahissant de l'information devenue ressource économique utilisable dans toutes les catégories d'activités humaines, devrait faire de celle-ci un facteur de développement de progrès social, de solidarité et de paix, profitable non seulement aux pays riverains du bassin méditerranéen, mais aussi à l'ensemble du globe ».

3.2- Enjeux des télécommunications

Les PSEM sont invités à revoir fondamentalement leurs systèmes d'exploitation et de gestion des réseaux d'information et de communication et d'élaborer des plans de développement intégrant les technologies avancées.

¹⁴ Ibid. Technopolis Méditerranée.

La nécessaire adaptation des statuts des secteurs des télécommunications est également un impératif qui s'inscrit dans leur dynamique de développement, les technologies de l'information et de la communication étant un instrument privilégié pour assurer la réussite du processus de promotion économique et sociale.

De grandes lignes de mutation sous-tendent les télécommunications et leur évolution en Europe dans le cadre de la société de l'information où coexistent opportunités et menaces. Il s'agit là d'un extraordinaire développement des télécommunications qui influe considérablement sur les sociétés et dont devraient bénéficier les PSEM.

A titre indicatif, certains chiffres donnent une idée de l'importance des besoins :

- décennie 80-90 : 20 milliards de dollars,
- décennie 90- 2000 : 60 milliards de dollars.

Ce mouvement s'appuie sur deux éléments de base :

- la restructuration du secteur des télécommunications et l'ouverture des marchés,
- la privatisation.

La restructuration consiste à séparer les tâches de réglementation de celles d'exploitation ; l'octroi de licences, la gestion des fréquences et les règles d'interconnexion des réseaux restant du domaine public. La mise en place d'une agence de régulation des télécommunications aura la responsabilité de créer les conditions à partir desquelles va se développer le marché.

Il est constaté à travers le monde que l'opérateur historique (Ministère des P et T) est concurrencé par d'autres opérateurs, ce qui le contraint à une plus grande efficacité. Après les terminaux, les services à valeur ajoutée, notamment la téléphonie mobile, et toutes les télécommunications ont été libéralisés.

Le cadre multilatéral du GATT auquel ont déjà adhéré 70 pays représentant 90% des télécommunications mondiales, invite les autres pays à la modernisation sous peine de leur marginalisation. Le processus d'adhésion à l'OMC est donc encouragé par la Communauté Européenne.

S'agissant de la privatisation, l'objectif est de trouver des fonds. Les pays qui ont privatisé ont pratiquement doublé, voire triplé leurs infrastructures de télécommunications et les entreprises concernées sont saines et affichent des bénéfices.

La privatisation vise aussi, entre autres :

- le développement des infrastructures et l'accès aux meilleures technologies existantes,
- la formation du personnel,
- l'apport de fonds frais (facilités d'accès aux investissements),
- l'amélioration des conditions de gestion, notamment au plan technique, du management et du marketing.

Des études de cas ont été examinées, lors d'une rencontre à Bruxelles, fin avril 1998, afin d'évaluer les impacts générés pour les différents pays.

Comparativement aux autres infrastructures, notamment de transport et énergétiques, le secteur des télécommunications, nonobstant son caractère stratégique et son puissant coefficient d'intégration, donne l'impression, depuis la Déclaration de Barcelone, de ne pas avoir fait l'objet de la même attention.

La Conférence sur la Société de l'Information et le Développement organisée à MIDRAND (Afrique du Sud) en mai 1996, a regroupé plus de 50 pays et a permis de débattre des règles, du cadre référentiel et des axes de coopération pour la constitution de la société globale de l'information.

Les 30 et 31 mai 1996 s'est déroulée à Rome la Conférence ministérielle Euro-méditerranéenne sur la société de l'information. Les vingt-sept participants sont tombés d'accord sur la nécessité d'une concurrence dans le secteur des télécommunications dans le bassin méditerranéen afin de promouvoir les investissements et, en conséquence, d'améliorer la qualité du service, réduire ses coûts et élargir l'offre.

La déclaration finale de la présidence, au terme de la réunion, énumère aussi d'autres points importants :

- favoriser l'interconnexion et l'interopérabilité des réseaux terrestres et des satellites des télécommunications entre les pays partenaires ;
- séparer les fonctions des autorités responsables de la réglementation et des opérateurs du secteur des télécommunications ;
- promouvoir des projets pilotes de coopération visant à donner aux élèves, dès l'école primaire, la compétence pour la maîtrise de ces technologies.¹⁵

De nombreux séminaires, dont celui de Chypre, ont été organisés avec pour thème l'utilisation d'Internet en Méditerranée. Dans ce cadre, un site dénommé **Euromed Internet Forum**, entré en service à l'occasion de la seconde conférence Euro-méditerranéenne des Ministères des Affaires Etrangères, tenue à Malte les 15 et 16 avril 1997, permet la consultation des documents publics relatifs au Partenariat euro-méditerranéen depuis la Conférence de Barcelone de 1995.

Un financement MEDA a été dégagé au niveau régional pour des actions destinées à la prise en charge de la problématique de la restructuration et à l'accompagnement des pays qui souhaitent s'engager dans ce processus

En tout état de cause, il y a nécessité pour les pays en développement de s'ouvrir, de séparer ce qui est puissance publique de ce qui est exploitation et

¹⁵ Cf supra-Avis du CES de France- Annexe 9 note d'information n 3

d'accéder à des partenariats avec le privé pour le développement de leurs télécommunications.

3.3- Les investissements et le partenariat Euro-méditerranéen

Les PSEM sont amenés à élaborer des plans développement des Infrastructures de télécommunications dont les coûts dépassent de loin leurs capacités d'auto - financement.

Les investissements induits par ces plans devront tenir compte des stratégies nationales et/ou régionales afin d'en assurer l'efficacité et d'en réduire les coûts, et devront avoir pour objectifs essentiels :

- la mise à niveau des équipements et de leur exploitation,
- l'amélioration des systèmes de gestion et d'exploitation des réseaux en place,
- le renforcement des potentiels industriels,
- l'extension des applications aux autres secteurs,
- l'accroissement des offres tant en téléphone qu'en services dans chaque pays,
- l'interconnexion des réseaux pour améliorer la circulation de l'information.

Cependant, l'importance des investissements à réaliser nécessite :

- des moyens financiers élevés,
- un transfert effectif de technologie,
- des capacités de recherche performantes.

S'agissant des moyens financiers, les PSEM tentent d'engager des actions de développement de leurs réseaux de télécommunications (transmissions et commutation) mais force est de constater que malgré les efforts consentis, le déficit en lignes et en services s'amplifie eu égard au volume des besoins.

Concernant le transfert de technologie, il y a lieu de souligner que les quelques actions initiées dans le cadre de l'acquisition des biens d'équipement n'ont pas permis aux PSEM de maîtriser d'une manière satisfaisante les technologies modernes. Quant aux capacités de recherche et développement, elles demeurent embryonnaires.

En outre, l'existence de marchés captifs et d'opportunités d'investissements rentables pour les entreprises des pays avancés devrait permettre d'améliorer à terme les niveaux de satisfaction de la demande dans les PSEM et de susciter des ancrages durables aux normes européennes.

C'est précisément dans ce contexte que la Communauté Européenne devrait s'engager résolument dans la concrétisation du processus de Barcelone pour l'édification d'un espace Euro-méditerranéen des Télécommunications. Pour ce faire, les pays européens et les PSEM sont appelés à constituer un partenariat basé sur :

- le soutien financier en adéquation avec les besoins exprimés par les PSEM, dans le cadre d'une stratégie euro-méditerranéenne,
- des mesures d'accompagnement pour la réussite des plans de restructuration des secteurs de télécommunications, des PSEM, tant au plan de l'organisation, de la formation, de l'expertise, du savoir-faire qu'au plan de l'amélioration des conditions de gestion des réseaux de management et de marketing,
- la coopération pour l'introduction des technologies d'information et de communication dans les secteurs autres que celui des télécommunications (éducation, culture, santé ...),
- la participation à la formation de personnel hautement qualifié,
- le développement des capacités d'engineering propres à chaque pays ou dans un cadre régional,
- la création de centres de recherche et de développement à même d'assurer le transfert des technologies nouvelles,
- l'échange d'expériences et d'expertise,

- l'accès aux banques de données factuelles, techniques, scientifiques et managériales.

Il s'agit enfin de voir quelles sont les mesures et dispositions à prendre pour permettre aux PSEM de participer aux grandes mutations des technologies de l'information et de la communication, de les assimiler et de les maîtriser .

4- LES INFRASTRUCTURES ENERGETIQUES : UN EFFET DE RAYONNEMENT SUR LES ECONOMIES.

4.1- Données de base

Le rôle structurant de l'Energie dans le partenariat économique euro-méditerranéen a été souligné par la Déclaration de Barcelone. Le texte adopté par la Conférence euro-méditerranéenne des Ministres de l'Energie de Trieste du 7 au 9 Juin 1996 a souligné « *la nécessité de mettre au point un programme global d'interconnexion des réseaux transeuropéens* ».

La question de l'Energie a fait l'objet, lors du 2^{ème} sommet des CES de Paris, d'un examen qui a donné lieu à des recommandations touchant à la fois à la production, au transport , au financement, mais aussi au « *développement et au renforcement des interconnexions électriques et gazières à travers et autour du bassin méditerranéen* ».

La situation actuelle des PSEM se caractérise par :¹⁶

- une production supérieure à la consommation ;
- des disparités très grandes entre les pays, considérés respectivement comme :

¹⁶ Source : Commission des Communautés Européennes - COM.(96)-149 final « Communication de la Commission au Parlement Européen et au Conseil concernant le partenariat euro-méditerranéen dans le domaine de l'énergie »

- * exportateurs nets (Algérie, Egypte, Syrie),
- * autosuffisant (Tunisie),
- * fortement dépendant des importations (Turquie),
- * quasi- dépendants à plus de 90% (Autorité Palestinienne, Chypre, Malte, Maroc, Israël, Jordanie).

Les réserves prouvées de gaz naturel supérieures à 5 600 milliards de m³ sont situées dans les mêmes régions que les réserves de pétrole (essentiellement en Algérie, seul exportateur de gaz naturel liquéfié (GNL) et classé au second rang des pays non membres de l'Union Européenne pour l'approvisionnement en gaz de l'Union).

La place qu'occupe le gaz dans l'approvisionnement énergétique est très inégale, l'essentiel provenant des importations.

- 8% : Turquie;
- 13% : Syrie ;
- 30% : Egypte;
- 64% : Algérie.

Le gaz très peu utilisé en Jordanie et Israël, voire pas du tout au Liban, à Malte et à Chypre.¹⁷

Au niveau énergétique, la croissance de la demande (toutes origines confondues) des pays de l'Union Européenne est estimée à 1,3 % par an. La consommation globale se situerait à environ 1,2 milliard de TEP (dans les PSEM, la croissance de la demande atteindrait + 6,5% annuellement).

Pour ce qui est de la production, elle est concentrée dans les pays du Sud et de l'Est méditerranéen.

La consommation, à l'horizon 2010, dans le cadre de la zone de libre échange, est estimée à 2 milliards de TEP. Cette quantité serait répartie à raison

¹⁷ Ibidem

de 80 % pour les pays du Nord méditerranéen et seulement 20 % pour les PSEM. L'origine ou la nature de l'énergie qui répondra à cette demande sera déterminante dans la mise en place des infrastructures de transferts, transferts qui se font actuellement à travers des interconnexions des réseaux électriques et des gazoducs (mis à part les transferts classiques par bateaux).

En ce qui concerne **les réseaux électriques**, les interconnexions se font aussi bien à l'Est qu'à l'Ouest du Sud méditerranéen. Le réseau unifié maghrébin, relié à l'Europe par l'Espagne, le sera également à l'Est à travers l'Egypte et la Turquie. Il est à noter que ces projets, entamés depuis trois ans, sont financés par le FADES, la BID et la BEI.

Ces interconnexions devraient être achevées à fin 1998.

Pour ce qui est des gazoducs,

- le **GME**, long de 1 370 km entre Hassi R'Mel (Algérie) et Cordoue (Espagne), dont un tronçon de 525 km au Maroc et 45 km sous le détroit de Gibraltar, est opérationnel depuis 1996 et constitue l'exemple le plus spectaculaire de l'ancrage économique du Maghreb à l'Union Européenne.¹⁸ Le gazoduc transporte annuellement 6 milliards de m³ de gaz vers l'Espagne et 2,5 milliards vers le Portugal; le Maroc reçoit 1 milliard de m³ qui favoriseront le développement de la production d'énergie électrique et l'industrie chimique nationale.

Le GME est en mesure de transporter 8 milliards de m³ par an dans une première phase. Cette capacité peut être doublée par la simple adjonction de stations de compression. Signalons que le coût global de cet ouvrage a été estimé à 2,3 milliards de \$.¹⁹

¹⁸ Cf Revue Le Partenariat Euro-méditerranéen- Commission Européenne-DG IB ,Mars 1997

¹⁹ Ibid Revue Le Partenariat Euroméditerranéen -.

- Le **Transmed**, composé de 2 gazoducs, transfère près de 20 milliards de m³ de gaz et va au-delà des frontières italiennes.

Les engagements d'approvisionnement en gaz naturel et en GNL des pays de la zone méditerranéenne, pris par l'Algérie ainsi que l'indique le tableau ci-après, donnent un contenu concret, dans le domaine de l'énergie, à la coopération « *qui joue un rôle central dans les relations Euro-méditerranéennes* » tel que souligné par la Conférence ministérielle de Bruxelles du 11 mai 1998.

Energie : Contrats d'approvisionnement

Acheteur	Date de signature	Date de la PLR	Volume (Milliards de m ³ /an)	Date d'expiration
A- GNL				
Gaz de France				
GDF 1	1964	Fév-65	0,53	31.12.2002
GDF 2	1971	Jan-76	3,50	31.12.2013
GDF 3	1976	Mar-82	5,15	31.01.2013
GDF 4	1991	Jan-92	1,06	31.12.2002
Distrigas (Belgique)	1975	1982	0,50	31.12.2013
Enagas (Espagne)	1975	1978	3,80	31.12.2013
Botas (Turquie)	1988	Jui-94	2,00	31.12.2013
DEPA (Grèce)	1988	1997	0,70	31.12.2013
Snam (Italie)	1994	1997	1,80	2013
B- Gaz Naturel				
Snam (Italie)	1980	183	17,6 pour 94/95 19,5 après 5	2019
Enagas (Espagne)	1992	1996	6,00	2019
Enel (Italie)	1992	1994	4,00	2015
Transgas (Portugal)	1994	1997	2,50	2016
SNPP (Maroc)	-	1997	1,00	2010

(Source : SONATRACH 1995)

Pour le respect de ces engagements, l'Algérie a mobilisé d'importants financements en vue de la réalisation d'infrastructures industrielles, notamment dans le domaine de la production, de la transformation (GNL), du transport et de la formation.

Il faut souligner que malgré le développement des interconnexions de gaz et d'électricité entre l'Union Européenne et les Partenaires Méditerranéens des extensions additionnelles sont nécessaires.

Par ailleurs, la demande énergétique va tripler d'ici à l'an 2 010 tandis que la demande de gaz pourrait être multipliée par 4 durant la même période.

Dans la perspective d'un développement durable, seul gage de stabilité et de prospérité pour les pays de la région, le champ de la coopération énergétique doit prendre sa dimension la plus large pour ne pas reléguer le rôle des PSEM producteurs à celui de simples fournisseurs d'énergie primaire.

Compte tenu de l'importance de ce secteur, un chapitre spécial devrait être réservé dans le programme de coopération et de financement euro-méditerranéen. Il est utile de souligner à cette occasion, eu égard aux besoins exprimés, que les investissements nécessaires à l'horizon 2010 sont estimés à 200 milliards de \$ environ.²⁰ Il ne s'agit là que des investissements directs auxquels il faut ajouter les investissements nécessaires localement pour le développement de ces infrastructures.

L'investissement direct étranger en provenance de la Communauté Européenne, ainsi qu'un partenariat approprié avec les pays producteurs d'énergie, doivent constituer le soubassement d'une véritable coopération sur le volet énergie au sens large du terme (production, industrialisation, fabrication de biens d'équipement, valorisation des hydrocarbures). De la même façon, des programmes- cadres de formation et de

²⁰ C.F. « Politique énergétique méditerranéenne »- Secrétariat du Forum euro – méditerranéen de l'énergie Document n° 4- Révision avril 1998.

recherche doivent être mis en place pour faciliter le développement de ce partenariat.

La banque de données qui inclut la situation des pays méditerranéens et de l'Union Européenne ainsi que les projets en cours et passés, avec les apports de tous les partenaires qui fournissent des indications relatives notamment à la situation énergétique et les perspectives, à l'organisation du secteur, aux besoins énergétiques, aux besoins d'investissements avec un état des projets et des actions en cours.

Lors de sa première réunion, le 13 mai 1997, le Forum Euro-Méditerranéen a convenu d'organiser le Plan d'Action selon le triptyque suivant :

- la politique énergétique;
- les infrastructures et les réseaux;
- la coopération industrielle et la RDT (Recherche et Développement Technologique).

Le document de politique énergétique de la Communauté Européenne décrit la situation énergétique pour chacun des pays avec une liste de projets et une synthèse au niveau régional.

Le Plan d'Action a été soumis le 11 mai 1998, à la réunion des Ministres à Bruxelles qui a examiné également la mise en place des groupes ad hoc.

La réunion du Forum Euro-Méditerranéen pour l'Energie qui s'est tenue à Malte le 15 avril 1998 a abouti à la Déclaration de l'Industrie qui partage les trois objectifs sur lesquels repose le Plan d'Action : la sécurité des approvisionnements, la compétitivité de l'industrie énergétique et l'environnement.

L'Observatoire Méditerranéen de l'Energie (OME) avec ses 26 membres et MEDELEC, EURELECTRIC, EUROGAS, EUROPIA..., a souligné la convergence de vues entre le Forum Euro-Méditerranéen de l'Energie et

l'Industrie énergétique méditerranéenne. L'industrie souhaite par ailleurs continuer à assumer son rôle moteur dans le développement des interconnexions électriques et gazières dans l'espace méditerranéen.²¹

Le Plan tient compte des spécificités de chacun des pays méditerranéens. Il a une validité quinquennale (1998-2002) et appréhende deux niveaux d'intervention se rapportant à l'aspect institutionnel et législatif, d'une part, et à la coopération avec l'industrie, d'autre part. Ce plan prévoit d'accorder un label d'action d'intérêt régional.

Des groupes de travail ont été constitués dont ceux relatifs à la politique énergétique et aux réseaux d'interconnexion.

Lors du Forum, deux idées ont été développées se rapportant au bouclage électrique de la Méditerranée et au problème de l'eau qui se pose de plus en plus et qui est évoqué sous l'aspect dessalement de l'eau de mer, en liaison avec la question de la production d'énergie.

4.2- Perspectives de la coopération

La coopération en matière d'énergie vise essentiellement le domaine des infrastructures et de réseaux en vue de développer et d'interconnecter les réseaux d'énergie entre les différents pays de la Méditerranée.

Ce sont les projets d'interconnexion reconnus d'intérêt commun par la Communauté qui sont éligibles aux financements communautaires. Certains de ces projets visent à établir ou à renforcer des interconnexions électriques et gazières entre l'Union Européenne et les partenaires européens, comme :

- réseaux électriques : Espagne - Maroc, Grèce - Turquie.
- réseaux gaziers : Algérie – Maroc - Espagne – Portugal – France et Algérie – Tunisie - Italie

²¹ Source, Déclaration de l'Industrie.

Les projets intéressant la zone méditerranéenne pour les prochaines années se rapportent aux :

- réseaux électriques : Italie - Tunisie, Maroc – Algérie - Tunisie, Turquie - Syrie
- réseaux gaziers : Renforcement des gazoducs actuels, gazoduc à partir des champs libyens, gazoduc de transit d'Asie centrale/Iran via la Turquie.

Par ailleurs, les pays méditerranéens ont engagé des projets susceptibles de renforcer l'approvisionnement en gaz et en électricité :

- réseaux électriques : Maroc – Algérie – Tunisie – Libye - Egypte, Egypte - Jordanie, Jordanie – Syrie - Turquie, Egypte – Israël - Autorité Nationale Palestinienne - Jordanie.
- réseaux gaziers : Maroc, Algérie, Egypte - pays voisins. ²²

Il convient de signaler que le contexte énergétique prévalant dans l'espace euro-méditerranéen se caractérise par l'existence de ressources en gaz et en pétrole importantes et les plus proches du marché communautaire, celles de la mer du Nord exceptées.

Les infrastructures qui existent permettent une exportation annuelle évaluée en 1996 à 162 millions de tonnes de pétrole et à 37 milliards de gaz naturel.

Une grande partie des exportations de gaz naturel algérien destiné au marché de l'Union européenne est effectuée en forme de GNL.

S'agissant du programme MEDA, trois projets en préparation qui concernent tous les partenaires à la Charte de l'Energie ont été présentés à Malte :

- adaptation du cadre institutionnel et législatif avec référence à la Charte de l'Energie;

²² Cf supra COM (96) 7 final

- adaptation de l'industrie, y compris les normes de produits, les joint-venture. Les experts de MEDA ont fait le tour des pays pour recueillir les idées de projets susceptibles d'être présentées dans les mois à venir, à financer par MEDA et à soumettre au comité MED;
- projet concernant l'Energie et l'Environnement urbain, cofinancé par les villes elles-mêmes, les agences de maîtrise de l'énergie de l'U.E. et le programme MEDA.

La création d'un chapitre spécifique consacré à l'Energie dans MEDA est liée à l'importance accordée au secteur énergétique méditerranéen. Ce projet a commencé avec le Programme Synergie qui a soutenu en 1996 un programme d'action en vue de :

- mettre en œuvre le volet prioritaire de la Déclaration d'Athènes consacré au renforcement de la coopération régionale,
- développer son volet d'accompagnement,
- mettre en place un cadre propice à la mise en œuvre de son volet de démonstration et de diffusion des technologies.²³

Concernant certaines autres actions menées par les programmes d'assistance techniques de la Communauté Européenne, il y a lieu de signaler l'existence du projet « *INTERSUMED* », dont l'objectif est de réaliser des études de préfaisabilité pour l'utilisation de l'énergie renouvelable pour la production d'électricité dans les pays du Sud de la Méditerranée.

A cet égard, les Ministres chargés de l'Energie de l'UE ont adopté le 11 mai 1998 à Bruxelles une résolution visant « *à promouvoir une utilisation soutenue et beaucoup plus large des sources d'énergies renouvelables.* »

L'exemple des infrastructures énergétiques, au plan des réalisations et des investissements déjà consentis et ceux envisagés dans le sens Sud - Nord, est

²³ Cf Supra – Politique énergétique méditerranéenne

illustratif de ce qui peut être fait dans les autres infrastructures, dans le sens Nord - Sud.

Le problème de la comparabilité trouve ici sa matière dans l'étude d'ensembles distincts, non pour déceler à tout prix des parallélismes artificiels, mais au contraire, pour mieux isoler les spécificités réelles et les besoins propres de chaque pays.

La perspective comparative ne devrait pas être un écueil, car il s'agit, pour l'essentiel, de découvrir les possibilités d'interconnexions qui facilitent les liaisons et rendent plus aisés les échanges.

En tout état de cause, le développement des infrastructures énergétiques des PSEM dépendra dans une certaine mesure des restructurations et des mutations des systèmes énergétiques européens. Il importe d'évaluer l'impact de la Charte Européenne de l'Energie sur le processus de développement des infrastructures énergétiques des pays de la rive Sud et Est de la Méditerranée.

Même si les effets du Traité Européen de l'Energie dépasse l'espace géographique de l'Union Européenne, le cadre de concertation des CES euro-méditerranéens constitue un lien d'échange et d'information adéquat à conforter.

Dans le même ordre d'idées, l'évolution des dispositifs de l'Union Européenne en matière de dérégulation énergétique aura un impact sur les politiques d'exportations gazières de pays comme l'Algérie et la Libye, impact dont il conviendra d'en mesurer les effets sur les infrastructures énergétiques actuelles et potentielles.

Il s'agit de s'apesantir, de façon particulière, sur la portée des mécanismes contenus dans la Directive Européenne sur la commercialisation du gaz naturel.

Par ailleurs, les infrastructures énergétiques et plus spécialement les infrastructures relevant du secteur des hydrocarbures devront être examinées de façon exhaustive afin d'intégrer les industries « aval » des hydrocarbures : le raffinage, la gazochimie et la pétrochimie.

Les restructurations des industries pétrochimiques et de raffinage méditerranéennes devront inclure les segments des pays de la rive Sud disposant de matières premières et d'avantages comparatifs tels que l'Algérie, la Libye et l'Egypte. Dans ce cadre, les modernisations des infrastructures de raffinage et de pétrochimie, en termes de protection de l'environnement et d'économie d'énergie, devront être appuyées par des dispositifs adéquats.

5- LES INFRASTRUCTURES HYDRAULIQUES : UNE NECESSITE VITALE

La question de l'eau abordée dans la déclaration finale du sommet de Paris en novembre 1996 a été traitée lors du 3^{ème} sommet économique et social de Casablanca (novembre 1997) sous le thème « *coopérer par l'eau et pour l'eau dans l'espace euro-méditerranéen* ».

On ne soulignera jamais assez le caractère vital de l'eau, élément si familier que l'on en oublie souvent l'importance et la valeur stratégique. L'eau représente de nos jours, sur le plan des ressources, le souci majeur de nombreux pays et plus spécialement ceux installés dans les zones arides.

Les indications qui suivent sont destinées à mettre en lumière, de façon prioritaire, l'urgente nécessité de dépasser le simple constat pour dégager des financements à la hauteur des défis et des enjeux, permettant aux infrastructures hydrauliques actuelles et futures d'assurer pleinement, dans le cadre d'un développement durable, la fonction de mobilisation et de sauvegarde d'une ressource rare et vitale. Et ce, pour obéir à un postulat apparemment inaccessible : aucune goutte d'eau douce à la mer !

5.1- Les statistiques de l'eau

Il y a très peu d'indications précises sur les ressources en eau actuelles. Leur répartition est généralement inégale entre les pays, les sous-régions et même à l'intérieur d'un même pays.

Les ressources disponibles sont, soit d'origine fossile (nappes profondes), soit aquifères (infiltration), soit superficielles (écoulement).

En raison de leur complexité et de leur caractère, les eaux fossiles sont peu exploitées et à ce jour, il est préféré la mobilisation par les grands ouvrages (grande hydraulique) aux moyens ouvrages et aux traitement et recyclage des eaux utilisées.

Il est admis qu'au-delà du bilan hydrique de la Méditerranée, l'équilibre écologique reste fragile, d'où la nécessité de promouvoir des politiques hardies de l'eau afin de mieux exploiter les ressources et de protéger les cours d'eau et le littoral.

Le climat méditerranéen est plus connu par ses caractères :

- doux et humide en hiver et chaud et sec en été;
- avec des températures moyennes variant de 15 ° C à 17 ° C (la moyenne du mois le plus froid est de + 6° C, celle du mois le plus chaud est supérieure à 23 ° C)
- la pluviométrie moyenne oscille autour de 500 à 600 mm par an.

Il est important de noter que la variation de la moyenne des précipitations augmente proportionnellement à la latitude et à la sécheresse (fourchette de 1 à 4 dans la frange Nord et de 4 à 42 dans la frange Sud). La durée de la saison sèche est généralement inférieure à 4 mois/an pour la rive Nord, hormis certains pays proches de la rive Sud, et à plus de 7 mois/an pour la rive Sud.

Deux types de bassins hydrologiques caractérisent l'espace méditerranéen :

- Internationaux : couvrant les territoires de plusieurs pays avec des ressources abondantes exploitables sans problèmes (bassin du Nil, bassin de l'Euphrate, bassin du Jourdain, bassin du Liban et nappes du Golan)
 - * Débit moyen de l'Euphrate : 26 Milliards de m³/an.
 - * Débit de l'Oronte (Liban) : 40 Millions de m³/an.
 - * Débit du Liban (Liban) : 10 Millions de m³/an.
 - * Débit du Jourdain : 560 Millions de m³/an.
- Nationaux : placés sous la souveraineté d'un seul Etat et exploités sans tension, ni conflit pour le moment.

Le réseau hydrographique du Maghreb est complexe :

- Algérie : bassins plus ou moins importants
- Maroc : bassins importants : 12 dont 02 (Moulouya et Nador) dirigés vers la mer Méditerranée
- Tunisie : bassins insuffisants ; le seul fleuve d'envergure est la Medjerda qui charrie 13 millions de tonnes de terre/an (importante érosion)

De nombreux lacs importants à l'Est de la Méditerranée (Van, Burdur, Egridir et Beyskair) et au Sud de la Méditerranée (réserves d'eau appréciables et potentielles) sont peu exploités à la fois pour les besoins de l'agriculture, de l'industrie et domestiques.

Le Sud et l'Est du bassin Méditerranée sont au contact des grands aquifères : nappes du Sahara (Algérie), de Mourzouk (Libye), de Serir ou de Nubie (Egypte).

Les aquifères sahariens ont des caractères physiques à leur dimension : étendue 800.000 km² et volume : 600.000 km³ (ressources non renouvelables) :

- Bassin de Mourzouk (Libye) : 700.000 km³
- Bassin de Nubie : 50.000 km³

Ressources en eaux renouvelables dans la région méditerranéenne (km³/an)

Sous région	Ressources intérieures km3/an	Ressources extérieures	Total	% part
Nord	728	132	860	73
Est	208	005	123	18
Sud	049	057	106	09
Total	985	194	1179	100

Source : Conférence Euro-Méditerranéenne sur la gestion locale de l'eau.

La partie Sud est la plus démunie et la partie orientale reste insuffisamment dotée en ressources. Les 2/3 des ressources sont détenues par la France, l'Italie et l'ex-Yougoslavie alors que la situation de pénurie accable les pays du Sud - Est et de l'Est Méditerranée : sept des 23 pays de l'espace euro-méditerranéen sont en-dessous du seuil de pénurie (1000 m³/an et par habitant) : Israël, Palestine, Chypre, Jordanie, Libye, Malte, Tunisie.

5.2 Pression de la demande²⁴

La pression exercée sur les ressources en eau du bassin méditerranéen ne cesse de s'amplifier en raison, certes du poids de la démographie, mais également des politiques appliquées jusque-là vis-à-vis des activités consommatrices d'eau, notamment l'industrie, l'agriculture et le tourisme.

5.2.1 Le poids démographique

²⁴ Source : Conservations des zones humides méditerranéennes- L'enjeu de l'eau – F..Peaerce.n° 9-1996

L'armature urbaine et l'espace rural du littoral méditerranéen abritent plus de 130 millions de personnes ; le bassin méditerranéen constitue l'une des régions les plus peuplées de la planète. Les côtes méditerranéennes renferment cinquante villes qui dépassent les 100 000 habitants. Les densités démographiques les plus élevées se trouvent au Nord-Ouest du bassin méditerranéen : plus de 1000 habitants au km² le long des côtes françaises et italiennes.

Il existe aussi des points sensibles dans les régions les plus sèches. La côte de la Méditerranée orientale et certaines zones côtières de l'Algérie et de la Tunisie dépassent 250 habitants au km². Le delta du Nil dépasse les 500 habitants au km² et la bande de Gaza les 2000, le Caire, étant la plus grande agglomération de la région, avec 16 millions d'habitants.

La démographie du Nord de la région est actuellement relativement stabilisée. La population méditerranéenne de l'Europe va s'accroître de moins de 4 millions de personnes entre 1990 et 2025.

En revanche, dans le Sud et l'Est de la région, les territoires les plus secs, on prévoit une croissance démographique de plus de 75% pendant la même période. La population de l'Egypte passera de 52 à plus de 90 millions d'habitants, concentrés pour la plupart le long du Nil et autour son delta.

Le Maroc et l'Algérie, qui comptaient chacun 9 millions d'habitants en 1950 et 25 millions environ dans les années 90, devraient dépasser les 45 millions en 2025.

5.2.2 Besoins en eau

Ils sont générés à la fois par la croissance démographique mais aussi par la croissance de la demande individuelle. Il est attendu que la demande en eau potable dans le Maghreb soit multipliée par sept, soit 21 millions de m³ / jour pour les 20 prochaines années.

La majorité des pays du Bassin méditerranéen connaissent une urbanisation croissante. Les populations urbaines consomment plus d'eau, ce qui nécessite des systèmes d'adduction plus complexes.

Les risques de maladies et de pollution impliquent en outre une réglementation de la qualité de l'eau plus sévère dans les zones urbaines. Le Maroc a fait passer de 50% en 1980 à 90% en 1990, la proportion de la population urbaine recevant une alimentation en eau saine et en quantité suffisante, alors que la proportion de la population rurale dans la même situation n'était que de 20%.

Aux besoins propres à la région s'ajoutent annuellement, durant l'été sec, des exigences en eau de près de 150 millions de touristes ; ce qui représente plus du tiers du total mondial des touristes trans-frontaliers. Les quatre-cinquièmes de ce flux touristique continue à solliciter la France, l'Italie et l'Espagne en notant toutefois un accroissement des flux en direction des pays de l'Est et du Sud.

Malte accueille un million de touristes par an, le triple de sa population résidente. La demande domestique en eau double et des coupures d'alimentation en eau sont fréquentes pendant la saison estivale, hors des régions touristiques.

Certaines villes touristiques turques voient décupler leur population en été. Sur l'île grecque de Patmos, dans le Dodécanèse, la demande en eau est multipliée par sept durant cette saison, au moment où la disponibilité en eau n'est qu'au quart de son niveau hivernal. La marine grecque apporte de l'eau en provenance des îles pendant l'été.

Au niveau du bassin méditerranéen, 73% de la consommation d'eau est destinée à l'irrigation ; cette proportion dépasse les 85% en Libye, au Maroc, en Syrie, en Tunisie et en Egypte. Elle est aussi élevée dans les pays fortement peuplés et hautement industrialisés.

La consommation d'eau pour l'irrigation domine souvent en Espagne (70%) en Italie (57%), en Grèce (89%) et en Chypre (88%). Cette proportion ne régresse en-deçà de 50% qu'en France (13%) et en ex-Yougoslavie (5%).

L'influence prédominante de l'irrigation explique que les pays du Sud de la région aient l'une des plus fortes demandes en eau par habitant et par an. Cette demande représente plus de 1100 m³ dans le cas de l'Egypte, plus de 1000 m³ pour la Libye et plus de 900 m³ pour ce qui est de l'Espagne.

De nombreux pays peu industrialisés ont été amenés à s'assurer une autosuffisance alimentaire aussi grande que possible et à irriguer des cultures d'exportation grandes consommatrices d'eau, mais lucratives, comme le coton. Malgré tout, le poids de l'agriculture diminue dans de nombreuses économies. En Egypte, la part de l'agriculture dans le PIB est tombée de 29% en 1965, date de l'achèvement du barrage d'Assouan, à 17% en 1990. Pour la même période, elle est tombée au Maroc de 22% à 16% et en Tunisie de 20% à 14%. En Israël, le secteur agricole représente 60% de la consommation d'eau, mais ne participe que pour 5% au PNB du pays. Les pénuries d'eau influent dans une certaine mesure sur de telles évolutions.

Dans la plupart des pays, la consommation d'eau pour l'industrie reste mineure mais son importance tend à augmenter. Il peut s'avérer difficile de satisfaire cette demande, car elle est très concentrée. Les usines de pâte à papier sont par exemple des consommatrices d'eau majeures. Une seule usine prélève 30 millions de mètres cubes par an, de quoi suffire à une ville d'un demi-million d'habitants.

Dans de nombreuses zones existent également des projets ambitieux de développement industriel. En Libye, le gouvernement prévoit que la demande industrielle en eau sera multipliée par 6 entre 1990 et 2020. Le nouveau plan de l'eau de la Sicile envisage le quadruplement de la demande industrielle en eau.

5.2.3 Indice d'exploitation de l'eau

L'indice national des disponibilités en eau mesure sommairement les pressions exercées sur la ressource en eau. Il exprime la quantité d'eau utilisée par l'homme en pourcentage du total théorique des ressources en eau renouvelables.

Cet indice n'indique qu'approximativement la probabilité de pressions sur l'eau. Il ne tient pas compte de la demande en eau du milieu naturel, pas plus que de la variabilité de l'approvisionnement et de la demande, qu'elle soit saisonnière ou annuelle, et ne révèle pas les pénuries locales ou régionales au sein d'un pays. Il a toutefois le mérite de procurer une première estimation du seuil à partir duquel peuvent apparaître des pénuries d'eau chroniques.

Il est admis qu'un indice de 50% constitue le seuil de graves pressions sur les ressources en eau. Dépasser ce seuil signifie que plus de la moitié des ressources théoriques en eau sont utilisées. Plusieurs pays du bassin méditerranéen se trouvent dans ce cas comme la Tunisie (83%) et l'Egypte (92%). Certains pays dépassent 100%. Israël, qui réutilise ses eaux usées, a un indice de 140%. Gaza, en surexploitant ses eaux souterraines, arrive à 169%. La Libye obtient le surprenant indice de 644%. Ceci parce que son eau provient à 84% d'une ressource non renouvelable dans le sous-sol saharien.

Certains pays souffrent de pressions régionales qui ne sont pas révélées par cet indice. La Grèce a un indice d'exploitation de 12%. Mais la majorité de son eau est à l'Ouest, alors qu'il y a une importante demande non satisfaite à l'est, y compris à Athènes et dans les îles. En Espagne, l'indice national n'est que de 31%, mais l'indice de la partie du pays dont les eaux se jettent dans la Méditerranée est de 64%.

L'Algérie et le Maroc ont tous deux des déficits régionaux aigus masqués par des indices nationaux à 40%.

Les pays à grand excédent d'eau comprennent le Liban, surnommé le « château d'eau du Levant » (indice : 200%), et la plupart de l'ex-Yougoslavie (indice 2%).

Mais, dans les deux cas, de graves difficultés freinent le développement de ces ressources, les infrastructures ayant été détruites par la guerre.

C'est pourquoi il est désormais nécessaire de considérer l'eau comme une ressource limitée souvent rare, qui doit être répartie dans le contexte de politiques de conservation de la nature et de protection des autres caractéristiques du cycle de l'eau.

La recherche de la protection de l'environnement et des ressources en eau douce durables exige des changements majeurs dans la politique. De vrais choix politiques restent à faire pour protéger les ressources en eau et les écosystèmes pour les générations futures. Ils devront être souvent posés dans un contexte politique international.

Les accords concernant les cours d'eau internationaux devront couvrir un large éventail de questions d'aménagement et d'utilisation du territoire tout autant que d'hydrologie.

L'urgence attachée à la définition et à mise en œuvre d'une véritable stratégie de l'utilisation des ressources hydriques dans l'ensemble de la région est un impératif vital, et ce dans un cadre de coopération et d'entente entre les peuples riverains de la Méditerranée.

Indice d'exploitation de la ressource : 2010-2025

Pays et Territoires	Ress. naturel.	Demandes totales		Indices d'exploitation		Demandes totales		Indices d'exploitation	
	Milliards de m ³ /an	Milliards de m ³ /an		Haute	Basse	Milliards de m ³ /an Haute	Base	haute	Basse
Portugal	66	10,4	8,32	15,7	12,6	11,2	7,1	16,9	10,7
Espagne	114	40,3	30	35,4	26,3	40,7	26,95	35,7	23,6
France	181	45,9	37,4	25,3	20,7	50	32,3	27,6	17,8
Italie	187	52,1	35,6	27,9	19,1	44,4	26,98	23,7	14,4
Malte	0,03	0,044	0,042	146,7	140	0,05	0,042	153,3	140
ex-Yugoslavie	254	19,9	15,7	8	6	25,1	15,6	9,9	6,1
Albanie	50	4,5	2,65	9	5,3	5,6	2,8	11,3	5,6
Grèce	53,65	9,5	6,33	17,7	11,8	11,2	5,24	20,9	9,8
Turquie	203	48,8	33,3	24	16,4	68,2	35,6	33,6	17,5
Chypre	0,9	0,6	0,44	65,9	48,9	0,9	0,36	100	40
Syrie	15,77	20,1	11,8	127,6	74,8	25,6	14,4	162,1	91,3
Liban	4,95	2,1	1,75	42,2	35,4	2,9	2,35	58,8	47,5
Israël	1,67	2,2	1,85	134,1	110,8	2,8	2,5	170	149,7
Gaza	0,055	0,2	0,13	405,5	236,4	0,3	0,19	509,1	345,5
Cisjordanie	0,63	0,3	0,255	52,4	40,5	0,4	0,325	66,7	30,1
Jordanie	0,88	1,4	1,106	129,5	125,7	2,1	1,15	238,6	130,7
Egypte	57,7	67,2	60,7	116,5	105,2	79,3	61,1	137,4	105,9
Libye	0,6	13,2	6,75	2205	1125	19,5	8,44	2442,5	1055
Tunisie	3,84	3,3	3,03	85,7	78,9	3,6	2,7	939,6	703,1
Algérie	14,43	9,8	6,67	68	46,2	15,6	9,9	108,1	68,1
Maroc	30	18,2	14,4	60,7	48	21,2	16,1	70,7	53,7

Source : Margat / - Vallée

5.3 Infrastructures hydrauliques

Les infrastructures hydriques, insérées à plein titre dans les politiques d'accompagnement des investissements internes et extérieurs, sont considérées comme une condition préalable indispensable au lancement de n'importe quelle activité productive.

Elles jouent un rôle important aussi bien sur le plan national que sur le plan international.

Au plan national :

- la construction de barrages, de bassins de stockage, d'adduction, permet d'intervenir directement sur l'offre de la ressource, à savoir sur la quantité totale des ressources hydriques dont dispose un pays ;
- l'amélioration des infrastructures de transport de l'eau dans les centres urbains réduit les pertes dans le réseau, pertes qui dans certains PSEM s'élèvent environ à 40% ;
- l'introduction de systèmes avancés d'irrigation (irrigation au goutte à goutte, canalisations souterraines) élimine les pertes par évapotranspiration et augmente de façon substantielle une utilisation efficiente de cette ressource ;
- les usines d'épuration et de traitement des eaux résiduelles industrielles et domestiques permettent la réutilisation des eaux usées en agriculture.

Au plan international, le problème hydrique n'est pas tellement un problème de pénurie en tant que tel, mais plutôt un problème de distribution inégale des ressources tant sous l'aspect territorial que sous l'aspect temporel. En effet, il existe des zones excédentaires qui s'opposent à des zones déficitaires, tout comme parfois le déficit ne se manifeste que pendant certaines périodes de l'année, au moment où les faibles précipitations estivales s'associent à l'absence de points de stockage de l'eau pendant l'hiver.²⁵

Généralement, les eaux renouvelables sont mobilisées par des équipements et des infrastructures assez rentables. Cependant il est utile de se faire une idée sur les sources d'approvisionnement en eaux au niveau de l'espace euro-méditerranéen.

²⁵ Cf supra CNEL d'Italie.

Sources d'approvisionnement en eau

Pays	Date	Prélèvement de ressources conventionnelles (10 ⁹ m ³)		Productions non conventionnelles (10 ⁹ m ³)	
		Total	Dont Exploit. Non durable	Réutilisation des eaux usées	Dessalement
Portugal	1990	7,3			
Espagne	1992	34,4	1,055	0,10	0,019
France	1990	37,7			
Italie	1990	56,2			
Malte	1991	0,02	0,005		0,018
Ex Yougoslavie	1990	17,3	0		
Albanie	1989	2,3			
Grèce	1990	7,03			
Turquie	1990	30,6			0,0005
Chypre	1989	0,4	0,04	0,008	
Syrie	1990	9,6		0,002	
Liban	1991	1,2	0		
Israël	1994	1,5	0,32	0,24	0,02
Cisjordanie	1994	0,2			
Gaza		0,104	0,03		
Jordanie	1994			0,045	
Egypte	1992	53,9		0,2+4,5	0,01
Lybie	1990	4,6	4	0,070	0,03
Tunisie	1995	0,14	0,23	0,17	0,009
Algérie	1990	4,5	0,4	0	0,03
Maroc	1990	11,65		0,05	

Source : Margat/ - Vallée

Des actions sont engagées dans l'exploitation des ressources non renouvelables : (aquifères fossiles) essentiellement en Libye (4 milliards de m³) mais aussi en

Espagne et en Israël. Dans certains pays il y a risque d'épuiser, à terme, la ressource (Jordanie).

En ce qui concerne les eaux non conventionnelles, le retraitement des eaux usées, le dessalement de l'eau de mer et les apports extérieurs, celles recyclées présentent à la fois un atout écologique positif et un risque sanitaire maîtrisable par certaines techniques (filtration - percolation - lagunage) qu'il y a lieu de développer ou vulgariser comme le système de la « nanofiltration » qui permet un traitement de l'eau aux rayons ultraviolets.

Les coûts de l'épuration des eaux usées demeurent les plus favorables et sont très adaptés au domaine agricole. Le dessalement est une source d'approvisionnement en eau très importante pour les « pays secs » (Malte, Israël, Iles espagnoles).

Ce système est avantageux lorsque les unités de dessalement sont couplées avec les centrales de production d'énergie.

Quand le contexte économique le détermine, l'usage de ce procédé est très usité (cas de Malte pour développer le tourisme). Une production industrielle de cette eau tendrait à faire baisser les coûts nominaux. Elle reste cependant élevée pour le secteur de l'agriculture dont le choix pour les eaux saumâtres traitées n'est pas fortuit : coût 2 à 3 fois moins élevé que celui de l'eau de mer.

Production d'eau non conventionnelle dans certains pays

Région	Pays	Part en % de l'eau produite
Bassin Méditerranée	Libye	3,7
	Egypte	0,4
	Syrie	2,6
	Jordanie	5,5
	Malte	59,2
	Algérie	1,4
Autres pays	Koweït	52,6
	Katar	43,4
	E.Ar.Unis	23,4

- Source : FAO / 1990

5.4 Affectation des ressources mobilisées (irrigation)

Les surfaces irriguées dans la plupart des pays méditerranéens demeurent faibles (15 % en moyenne) alors que le recours à l'irrigation tend à se développer corrélativement aux demandes et besoins exprimés.

A l'avenir, l'extension de ces aires sera limitée, la mobilisation pour cet objectif demeure tributaire des investissements et des financements à consentir. Le tableau ci-après donne un aperçu de l'importance de l'irrigation dans l'espace euro-méditerranéen.

Importance de l'irrigation dans l'espace Euro-méditerranéen

1994	Terres cultivées(en millions Ha)	Terres irriguées	% des terres irriguées
Espagne	20,1	3,7	18 %
France	19,5	1,5	8 %
Grèce	3,5	1,3	37 %
Italie	11,1	2,7	24 %
Portugal	2,9	0,6	21 %
Albanie	0,7	0,3	34 %
Maroc	9,3	1,3	14 %
Algérie	8,0	0,5	6 %
Tunisie	4,9	0,4	8 %

Source : C.E.S. Européen (Section agriculture et alimentation)

5.5 Le traitement de la question de l'eau en Méditerranée.

Le programme « MEDPOC », partie intégrante du Programme d'Action pour la Méditerranée « P.A.M », a situé vers le début des années « 80 » à 85 % les eaux usées rejetées sans traitement dans la Méditerranée par les réseaux des grandes villes et à environ 25 % des plages interdites ou impropres à la baignade.

D'autres pollutions ont été également mentionnées tels les excès d'azote et de phosphore rejetés en mer (forte croissance des engrais) ou le déballastage de bateaux et navires

Le programme « MEDPOC », dans sa deuxième phase (1981-1995) prévoyait la surveillance continue de la pollution marine et l'aide aux programmes nationaux destinés à cette fin. Dans sa troisième phase (1996 - 2005), ce même programme prévoit le contrôle de la pollution et des actions de formation pour sa mise en œuvre.

Le PAM a vu, quand à lui, son action évoluer vers les Programmes d'Aménagements Côtiers (PAC).

Dès la fin des années 80, un autre programme a vu le jour sous le couvert « du développement durable » et appelé « PEM » ou Programme pour l'Environnement de la Méditerranée ; il est financé par la Banque Mondiale et la B.E.I.

Sous les auspices de la Banque Mondiale, un « plan d'action régional » faisant référence à un partenariat global en matière d'eau associera pour sa concrétisation la Banque Mondiale, la BAD (Banque Africaine de Développement), la BEI, l'Union Européenne et les fonds arabes. Ce plan vise en particulier :

- l'amélioration des usages de l'eau et la rationalisation de sa gestion ;
- l'autofinancement du secteur de l'eau ;
- la mise à disposition d'un nombre important de consommateurs d'eau de qualité.

Les investissements sont estimés à l'horizon 2005 à près de 6 Millions de dollars/an, soit un investissement global prévisible de 45 Milliards à 60 Milliards de dollars.

Le détail est donné par le tableau ci-après.

**Investissements nécessaires estimés pour la région Afrique du Nord /
Moyen – Orient :**

Amélioration de l'efficacité de la gestion de l'eau

Irrigation améliorée	20 - 24 milliards \$
Assainissement et retraitement des eaux usées	10 - 15 milliards \$
Conservation et distribution des eaux	5 - 6 milliards \$
Protection de l'environnement	10 - 15 milliards \$
Total estimé	45 - 60 milliards \$

Source : estimation Banque Mondiale 1995

Le financement pourra être assuré comme suit :

- Etats : 30 à 42 Milliards \$
- Secteur privé : 2 à 3 Milliards \$
- Institutions Internationales : 13 à 15 Milliards \$

La Charte Méditerranéenne de l'Eau (Rome 1992) et les réunions de Valence (1993) et Marseille (1994) ont permis la création du réseau Méditerranéen de l'eau.

Le droit à l'eau potable, la gestion partagée des eaux, la protection des écosystèmes ont été les thèmes majeurs de la conférence de Marrakech (Mars 1997).

5.6 Actions à soutenir ou à mettre en œuvre dans un cadre communautaire

L'usage durable et équitable de l'eau dans le bassin Méditerranéen favorise les équilibres économiques sociaux, spatiaux et environnementaux. L'accès à l'eau est en fait un droit de l'être humain; elle ne doit pas être utilisée comme moyen de pression par les Etats, notamment ceux des pays avancés. Entre les Etats riverains, la solidarité doit être de mise pour garantir le bon voisinage, la sécurité et les intérêts réciproques. Une coopération technique et financière

s'impose dès lors que les conditions sont réunies et que les riverains de la Mer Méditerranée sont interpellés sur la protection de ce bassin.

Mobilisation, stockage, distribution, irrigation, récupération et réutilisation sont des opérations qui nécessitent des investissements mais aussi des techniques et des technologies qui ne sont pas à la portée de tous les Etats. Pour cela, des aides, des subventions et des contributions sont à apporter dans les domaines des études liées aux questions des consommations d'eau, de la répartition et de l'économie de l'eau et de la lutte contre les pollutions. La gestion de l'eau de façon plus moderne, mais sans profonde modification des modes de vie propres aux territoires et pays de l'espace euro-méditerranéen, est requise, et nécessite des moyens appropriés pour sa concrétisation.²⁶

L'introduction des différentes techniques économes d'irrigation et une meilleure planification des espaces agricoles usagers de l'eau sont recommandées. De même, il est nécessaire de promouvoir des échanges inter-universitaires en matière d'hydraulique et d'environnement.

La mise en œuvre de programmes de réhabilitation des réseaux urbains d'A.E.P. et d'assainissement dans le but de réduire les déperditions, de lutter contre les pollutions et d'accroître les capacités de récupération, peut être soutenue par des financements entrant dans le cadre d'opérations bilatérales ou multilatérales. Ceci peut également conduire à promouvoir des coopérations dans le domaine de l'amélioration des capacités de maîtrise de l'eau, et ce, dans le cadre euro-méditerranéen. La recherche de plus de rigueur et d'équilibre dans la gestion de l'eau interpelle les pays euro-méditerranéens, pour éviter les tensions et les risques divers de pénurie et de rupture d'alimentation. Des appuis financiers sont, là aussi, nécessaires pour trouver des solutions techniques et permettre une réelle manifestation de solidarité entre les pays unis par un même destin, celui de la mer Méditerranée. L'initiation de conférences sur l'eau et la réalisation d'études techniques et socio-économiques pour l'exploitation commune des grands fleuves et autres lacs ou réserves d'eau

²⁶ Cf supra-Informe 1-1996-CES d'Espagne-

transnationaux doit être encouragée et soutenue, voire coorganisée et cofinancée.

La promotion de financement de soutien aux projets de traitement des eaux usées (urbaines ou industrielles) est également fortement souhaitée.

Dans le domaine de l'environnement, l'assistance technique et financière est à accorder aux pays qui en ont le plus besoin pour lutter contre l'érosion et la désertification. De même que des soutiens de même nature sont à apporter aux programmes des Etats dans leur plan de reboisement à des fins de protection et de préservation des sols; des campagnes de formation et d'information sont à développer dans cette direction.

Le développement de projets d'irrigation dans les zones hydro-édaphiques nécessite un partenariat solidaire entre régions et/ou pays.

Dans le cadre de la politique globale de partenariat et de co-développement lancée à Barcelone, le programme MEDA prévoit l'allocation d'environ 3,5 milliards d'Ecus d'ici 1999. Ce financement, distribué sous forme de subventions, qui s'accompagne de prêts de la BEI n'est pas en mesure de faire face aux problèmes du secteur hydrique, dont il faut sans aucun doute rechercher les solutions à l'échelle supranationale. A ce propos, l'encadré ci-contre permet d'avoir un aperçu sur quelques actions soutenues par la BEI.

Sur un autre plan, l'Union européenne pourrait donner aux pays des rives méridionale et orientale une contribution importante dans le domaine de la formation. A l'occasion de la Conférence euro-méditerranéenne sur la gestion locale de l'eau, qui s'est tenue à Marseille en novembre 1996, le rôle fondamental de la formation initiale et de la formation continue de figures professionnelles opérant dans le secteur hydrique a été souligné.

La formation de gérants du service hydrique revêt une importance fondamentale si on considère que les frais de mise en place et d'exercice des

installations hydriques peuvent arriver jusqu'à trois fois les coûts initiaux de réalisation de l'ouvrage.

A cet égard, le SEMIDE (Système Euro- méditerranéen d'Information dans le Domaine de l'Eau) adopté lors de la Conférence de Naples de décembre 1997, suite aux conclusions de la Conférence de Marseille, devrait bénéficier de moyens conséquents pour la concrétisation des objectifs fixés dans un domaine aussi vital.

En conclusion, l'examen des différentes infrastructures a permis de mettre en évidence, de nombreuses disparités qui entravent les échanges et réduisent la portée des efforts de développement entrepris par les PSEM dans le cadre du processus de mise à niveau et d'intégration.

Pour atteindre les objectifs fixés et compte tenu de l'ampleur des besoins en la matière, il est impérieux de mettre au point des programmes d'investissements et de rechercher toutes les possibilités de leur financements.

Exemples d'actions soutenues parla BEI (prêts en millions d'Ecu = MECU)**ALGERIE :**

- Construction d'un barrage à Hammam Boughara, à 120 km d'Oran, pour répondre aux besoins en eaux potable et industrielle de la ville (60 MECU) ;
- Construction du barrage de Taskbet (20 MECU) ;
- Approvisionnement hydrique des villes côtières (15 MECU) ;
- Approvisionnement hydrique d'Alger.

CHYPRE :

- Modernisation du réseau de Larnaka (17 MECU)

EGYPTE :

- Traitement des eaux résiduelles du Caire (45 MECU) ;
- Etude portant sur l'élimination optimale des boues d'épuration provenant du traitement des eaux résiduelles du Caire.

JoRDANIE :

- Ouvrages hydrauliques dans la Vallée du Jourdain : l'élévation du barrage de Kafrein et le renforcement et l'entretien du canal King Abdullah permettront d'étendre les zones irriguées (9 MECU) ;
- Programme d'adduction hydrique et d'approvisionnement (9+5+12 MECU).

LIBAN :

- Restauration des ouvrages d'adduction et d'approvisionnement (16 MECU).

MALTE :

- Extension du réseau de collecte des eaux résiduelles et des stations de traitement (7 MECU).

MAROC :

- Programme d'approvisionnement (11 MECU).

SUBVENTIONS :

ALGERIE : - Elaboration du Plan hydrique national, avec la collaboration d'un groupe européen de consultants.

EGYPTE : - Traitement des eaux résiduelles de Helwan (85 MECU) ;
- Entretien des canaux (40 MECU) ;
- Etude sur les ressources hydriques du Sinaï (2 MECU).

JORDANIE : - Etude sur les eaux résiduelles (750.000 ECU) ;
- Etude sur la distribution des eaux (750.000 ECU).

MALTE : - Programme de gestion des ressources hydriques (800.000 ECU) ;
- Carte détaillée de la bonification de Malte et de Gozo (730.000 ECU).

MAROC : - alimentation de petits centres en eau potable (12 + 16 + MECU).

SYRIE : - réseau d'adduction hydrique à Deir EZ Zor (0,5 + 1,8 + 0,4 MECU), Sweïla (3,2 MECU), Bseira et Hama (7,5 MECU) ;
- Assainissement et irrigation du bassin de l'Euphrate (3,5 + 5,9 MECU + prêt BEI).

TUNISIE : - Etudes sur l'approvisionnement urbain (1n70 MECU) ;
- Périmètres irrigués (32,5 MECU).

TUNISIE :- Construction de deux stations d'épuration à Tunis et Médenine ;

- Renforcement et extension des réseaux d'approvisionnement des villes de Menzel Bourguiba, Kelibis, M'Saken, Sousse, Monastir et Médenine ;

- La réalisation de ces investissements est garantie par l'Office National d'Assainissement (ONA) et s'insère dans le cadre du
 - Programme de dépollution et de protection de la Mer Méditerranée, établi par les autorités tunisiennes sur la base du « Plan Bleu » du PNUD, et du Programme pour l'environnement en Méditerranée, réalisé conjointement par le BEI et par la Banque mondiale (25 MECU) ;
 - Construction d'un barrage à Zouitina, sur l'oued Barbara, dans le Nord – Est du pays, qui permettra de développer l'irrigation et d'améliorer l'approvisionnement hydrique de la zone (60 MECU) ;
 - Approvisionnement des eaux de Gabes (7 MECU).

TURQUIE :- Modernisation du système d'approvisionnement de la ville d'Antalya

Prêts spéciaux :

CHYPRE : Amélioration du ravitaillement hydrique de Nicosie (3+1,2 MECU)

MAROC : Alimentation hydrique de Nador et Safi (15,5 MECU)

TUNISIE : Approvisionnement urbain (24 MECU)

6. LES INVESTISSEMENTS EN INFRASTRUCTURES ET LEUR FINANCEMENT : POUR UNE MOBILISATION PLUS ACCRUE DES RESSOURCES

Les investissements dans le domaine des infrastructures font appel à des moyens techniques, financiers, humains et managériaux en proportion considérables. Ils impliquent la mise en place de cadres législatifs et réglementaires appropriés et de dispositifs performants pour à la fois drainer les ressources et créer les conditions propices à la participation privée autant nationale qu'internationale.

Au plan financier, les investissements sont caractérisés par leur aspect massif, des niveaux et des seuils de rentabilité qui engagent très souvent le long terme.

La mobilisation des financements relève, en réalité, d'un véritable tour de force qui appelle à l'expression de solidarités fortes au niveau de l'espace euro-méditerranéen.

Si la coopération Euro-méditerranéenne reste encore insuffisante dans le domaine des investissements, comme cela a été signalé lors de la rencontre à Palma de Majorque (les 15 et 16 octobre 1996), comparativement à ce qu'ont réalisé les Japonais pour l'Asie de l'Est et du Pacifique et les Etats-Unis pour l'Amérique Latine et le Mexique, c'est le lieu de souligner ici que l'Union Européenne peut jouer un rôle déterminant « en participant au développement des pays qui ne sont pas ses Etats membres, en contribuant à la mise en place de mécanismes et d'instruments de drainage et d'accompagnement des investissements en direction des PSEM et surtout en renforçant les flux de capitaux non générateurs de dettes ».

Pour l'Union Européenne, l'amélioration des infrastructures constitue un élément important dans le développement économique de la rive Sud et orientale de la Méditerranée. Si pour obtenir une croissance économique de 1%, il faut une croissance de même ordre dans les infrastructures, se hisser à la mise à niveau requise nécessite une croissance d'au moins 3% par an .

6.1 Effets macro et micro-économiques des investissements en infrastructures²⁷

Le manque d'infrastructures est un facteur limitatif de la croissance puisqu'il conditionne le développement et l'activité productive d'un pays à l'instar des activités liées à la consommation.

Il importe de souligner davantage les effets des investissements en infrastructures sur l'ensemble de l'économie, au sens macro et micro-économique.

²⁷ « Commentaires du CES Espagnol au sujet du rapport sur les investissements en infrastructures CES d'Espagne 1998.

En ce qui concerne l'impact macro-économique, l'augmentation de l'investissement public comme élément de la demande interne a une influence positive sur la croissance économique et étend ses effets sur d'autres secteurs productifs, au moyen du multiplicateur, ce qui facilite la création d'emplois. L'augmentation de l'investissement public suppose une augmentation du PNB et du niveau d'emploi qui varie selon les différents pays, et permet parallèlement de surmonter plus aisément les périodes de récession du cycle économique.

De nombreuses études empiriques, qui mettent en relation les dépenses publiques et la croissance du PNB (ou plus concrètement d'autres variables comme le stock de capital humain, le taux de fertilité ou la productivité d'un certain secteur ou de l'économie dans son ensemble) arrivent en général à conclure que de toutes les composantes des dépenses publiques, celles dédiées aux infrastructures ont un plus grand impact positif sur la croissance économique et sur la productivité des facteurs.

Cette relation macro-économique a, par ailleurs, des effets micro-économiques puisqu'une plus grande productivité de l'économie favorise la réduction des coûts de production des entreprises et améliore leur compétitivité. Cependant, d'autres facteurs influent sur la compétitivité des entreprises comme le cadre institutionnel, l'organisation et la gestion des entreprises, la formation, facteurs sur lesquels il faut également agir.

6.2 Les contraintes de mobilisation des ressources au niveau des PSEM

Deux types de contraintes sont identifiées au niveau des PSEM :

- les contraintes liées à la disponibilité des ressources,
- et les contraintes liées au cadre juridique.
-

6.2.1 Contraintes liées à la disponibilité des ressources

Les investissements dans le domaine des infrastructures restent souvent tributaires des capacités locales de mobilisation des ressources. Ces capacités

sont contraintes par l'étroitesse des marchés financiers locaux, l'insuffisance de l'épargne longue des ménages et des institutions financières et la raréfaction des ressources budgétaires :

- les financements publics sont réduits en raison du poids important de la dette extérieure et des contraintes budgétaires qui ont tendance à peser lourdement sur les dotations d'équipement ; les effets des thérapies d'ajustement structurel sont de recentrer l'action des pouvoirs publics ainsi que la portée des programmes de développement,

- les capacités de mobilisation de l'épargne et d'élargissement de l'assiette fiscale sont réduites par le fait d'un appauvrissement à grande échelle des populations et par une situation de récession économique qui tend à s'inscrire dans la durée,

- enfin, les mécanismes d'allocation des ressources publiques tendent à orienter les priorités en direction de la prise en charge des grands déficits sociaux pour maintenir l'équilibre et la stabilité sociale.

Les infrastructures de base constituent par nature des équipements lourds, dont la réalisation porte souvent sur plusieurs années. Leur financement est, de ce fait même, particulièrement difficile à mobiliser et requiert une intervention de sources de financement qui, lorsqu'elles ne sont pas carrément celles des Etats, utilisent celles d'institutions privées dotées de ressources non seulement suffisantes mais aussi intégrant le long terme.

La mobilisation des ressources pour le financement des infrastructures doit donc procéder de plusieurs approches en raison du caractère nécessairement long de ces ressources et de l'importance des volumes requis. Il convient également de souligner que certains pays sont considérés à risques et ont actuellement des difficultés pour attirer les capitaux privés. Face à une concurrence forte, l'investissement dans ces pays tiendra compte de nombre d'incertitudes.

6.2.2- Les contraintes liées au cadre juridique

S'agissant du Maghreb et du Machrek, les problèmes fondamentaux résident dans l'organisation des politiques sectorielles qui font que la concurrence est un processus encore bridé, face à l'insuffisante avancée des réformes et dans certains cas à l'existence de monopoles totalement dépassés.

Dans cette perspective, la recherche de financements peut paraître contrainte dans la mesure où toute stratégie qui met seulement l'accent sur le financement, sans réformes structurelles, court le risque de ne pas donner les résultats escomptés.

La globalisation développe la concurrence dans tous les pays et incite à la mise en œuvre d'un processus multisectoriel du cadre d'adaptation législatif et réglementaire.

Ces principes ont vu leur illustration lors du Forum euro-méditerranéen sur l'Energie en 1997 où deux tendances se sont manifestées :

- celle relative au problème de financement qui, isolé du contexte général, pose la problématique sous un angle réducteur;
- celle relative à la position des responsables d'entreprises privées qui exigent des garanties et estiment importante l'existence d'un cadre réglementaire incitatif permettant de travailler dans des conditions de sécurité et d'efficacité.

Dans ce sens, il convient de ne pas occulter le rôle de plus en plus déterminant du secteur privé et la nécessité de réformes micro-économiques consécutives à la stabilisation.

Dans la transition, l'organisation concurrentielle peut faciliter l'investissement multilatéral alors que l'ancienne approche possède un effet inhibiteur. L'appel aux capitaux privés paraît ainsi inévitable et devrait venir en renforcement de l'aide communautaire.

La région méditerranéenne commence à introduire la concurrence et la compétitivité, mais rien ne sert de remplacer un monopole public par un monopole privé. Le processus de concurrence peut avoir un aspect positif de stimulation et d'amélioration des prestations.

Les segments qui sont actuellement livrés à la concurrence tels que les communications (Egypte, Maroc, Israël, Jordanie) ou des parties d'infrastructures portuaires commencent à donner des résultats probants qu'il s'agit de capitaliser et d'encourager.

Le tableau ci-après fournit une série d'indications sur la participation privée dans le domaine des infrastructures au Moyen-Orient et au Maghreb de 1984 à la mi-1997.

**Participation privée dans des projets d'infrastructures
Moyen Orient et Afrique du Nord (1984 à mi-1997)**

Secteur	Privatisations		Nouveaux Investissements	
	Nombre	\$ millions	Nombre	\$ millions
Electricité	0	0	1	1700
Gaz	2	47	5	4697
Télécommunication	2	600	4	1720
Eau	1		0	0
Assainissement	0	0	0	0
Ports	1	60	0	0
Aéroports	0	0	0	0
Chemins de fer	0	0	0	0
Routes	0	0	0	0
Total	6	707	10	8117
Afrique Sub-Sah.	36	1599	15	1907
Amérique latine	150	50303	129	35519
Asie Sud-Est	54	14252	139	71762
Asie du Sud	4	1368	33	13856
Europe Est + CIS	39	7251	36	12473

Note : gaz et télécom comprennent des projets régionaux (GME, \$ 2,8 milliards) ou de transit (cable SEAMEWE 2, \$ 1,5 milliard) ; liste non-exhaustive

Source : World Bank, PPI database.

6.3 Participation du secteur privé aux infrastructures

Se basant sur les conclusions de la Conférence d'Istanbul d'octobre 1996 sur les partenariats privés / publics dans le secteur des infrastructures au Moyen-Orient et en Afrique du Nord, la Commission Européenne et la Banque Mondiale ont décidé le 25 mars 1997 de poursuivre le programme commun Union Européenne / Banque Mondiale sur la participation du secteur privé aux infrastructures méditerranéennes.

Le coût du programme est évalué à environ un million d'écus, à partager en parts égales entre l'Union Européenne et la Banque Mondiale.

Les participants à la Conférence d'Istanbul, à laquelle ont participé les Ministres concernés d'Algérie, d'Egypte, de Jordanie, du Maroc, de Tunisie, de Turquie, de l'Autorité Palestinienne et d'Israël, ont convenu que pour parvenir à une amélioration des performances de croissance dans la région un financement massif dans les infrastructures est nécessaire, de l'ordre de 16 milliards de dollars au cours des dix à quinze années à venir.

Pour répondre à ce besoin, la Conférence a confirmé la volonté des gouvernements de la région d'ouvrir leurs infrastructures à un degré de participation privée plus élevé et de prendre les mesures politiques qui s'imposent.

L'objectif du programme commun Union Européenne / Banque Mondiale est de soutenir les efforts des gouvernements méditerranéens pour introduire une concurrence accrue et la participation du capital privé dans la prestation des services d'infrastructures tels que les Télécommunications, les ports et la production d'électricité.

Le programme, complémentaire de celui des Partenaires d'Investissement de la Communauté Européenne (ECIP), prévoit de fournir une assistance technique à court terme et de promouvoir l'échange des « meilleures pratiques » entre les 27 partenaires Euro-méditerranéens.²⁸

Les coûts élevés impliqués par les investissements en infrastructures rendent nécessaires la participation et la coopération des entreprises et la mobilisation de capitaux publics et privés, tant au niveau local, que national et international.

La coopération devrait s'articuler autour de l'investissement public qui agirait comme moteur du processus (Fonds MEDA, prêts, du BEI, etc. ...), et chercher dans une deuxième étape la façon d'articuler l'initiative privée. S'il est vrai que l'encouragement de l'initiative privée dans la zone méditerranéenne est désirable, il ne faut toutefois pas oublier que la mobilisation du capital privé est toujours difficile dans la rive Nord, et donc, l'exiger dans la rive Sud semble, au moins, d'une grande complexité.²⁹

6.4 Limite des cadres existants de mobilisation des financements

Trois éléments de cadrage pourraient être d'emblée répertoriés comme fondamentaux pour le financement futur des infrastructures:

- La période de construction des économies nationales qui a suivi les indépendances de la plupart des pays du Sud et de l'Est de la Méditerranée a vu au cours des 40 dernières années le financement des infrastructures par l'endettement, souvent contracté directement par l'Etat agissant en qualité de maître d'ouvrage et, dans une moindre mesure, à travers un endettement

²⁸ Source : Avis du CES de France sur « les relations entre l'Union Européenne et les pays méditerranéens », 1998, Annexe 9-Note d'information n° 15- citant la Communauté Européenne, unité IB / A / 1, septembre 1998.

²⁹ Cf CES d'Espagne, Rapport du 18-9- 96 sur l'énergie, l'environnement et les ressources hydriques dans la zone méditerranéenne.

d'agents économiques autonomes, plus souvent publics que privés, avec quand même une garantie de l'Etat.

- Les analyses récentes des conditions de maintien d'une croissance forte dans les pays en voie de développement en général, et plus singulièrement ceux des PSEM, notamment celles proposées à l'occasion du 2^{ème} Sommet des C E S euro-méditerranéens, ont montré les limites de l'économie d'endettement et la nécessité pour les partenaires du Nord, du Sud et de l'Est de la Méditerranée de trouver de nouvelles voies non génératrices de dette, pour le financement du développement des pays concernés.

Dans la plupart des cas, les Etats méditerranéens ne sont plus en mesure de prendre en charge des financements volumineux, leurs capacités d'endettement extérieur étant dépassées.

- Les infrastructures constituent des éléments clefs de la structuration des espaces Euro-méditerranéens et participent de façon commune à la facilitation des échanges de toutes natures. Ils devraient, de ce fait même, être plus facilement éligibles à la mobilisation de ressources communes des pays et permettre, lorsqu'il le faut, un juste transfert de ressources pour renforcer les complémentarités de moyens de communication et d'action dans le cadre de "*la prospérité partagée*".

L'approche novatrice en matière de financement des infrastructures est aujourd'hui certainement conditionnée par le cadre général de libéralisation des économies et du retrait de l'Etat dans le financement de certaines infrastructures qui étaient, jusque là, l'apanage des financements publics.

Dans ce cadre, l'un des axes d'action possible pour les partenaires sociaux sera certainement d'œuvrer à la reconnaissance des sources nouvelles de financement privé des infrastructures publiques et de l'ingénierie pratique de leur mobilisation et de leur consommation réelle dans des délais qui soient compatibles et en conformité avec les objectifs de resserrement des liens entre les deux rives.

Dans le contexte actuel, les ressources européennes de financement à destination des PSEM sont de façon générale, de deux ordres et ne s'appliquent pas strictement au seul financement des infrastructures :

- La première ressource est constituée par le programme MEDA, dont le montant global est de 4,6 milliards d'écus. Il est de nature budgétaire, c'est à dire qu'il est financé sur des ressources publiques européennes et donne lieu à des concours non remboursables en direction des pouvoirs publics et des agents économiques directs des Pays Tiers Méditerranéens.

Contrairement aux protocoles antérieurs qui faisaient l'objet de négociations financières spécifiques avec chaque pays, les fonds MEDA sont rendus disponibles par l'Union Européenne de façon globale, selon une double logique:

* une préférence accordée à ceux des pays qui ont signé un accord d'adhésion à l'approche européenne de construction d'une zone de libre- échange

* une facilitation accordée à ceux des pays les plus dynamiques en matière de consommation de crédits, dans une sorte de logique de premier arrivé, premier servi.

Les concours MEDA n'ont pas, à proprement parler, et notamment du fait de leur relative parcimonie, vocation à financer des opérations de caractère économiquement rentable, encore moins des opérations d'envergure nécessitant une mobilisation conséquente de ressources et dans l'optique d'un rendement long, tel que les infrastructures. Rien ne devrait par contre interdire qu'au moins des études soient programmées dans ce cadre. Le programme MEDA prévoit des possibilités de cofinancement. En injectant des dons et du budget européen on augmente la rentabilité et la bancabilité des projets.

- La seconde ressource de financement est celle liée au financement bancaire par la BEI d'opérations économiques susceptibles d'être considérées comme donnant lieu à une coopération économique, potentiellement rentable. Les montants annoncés depuis le lancement du processus de Barcelone seraient

pour les prêts BEI du même ordre que l'ouverture de crédits du MEDA, soit quelques 5 milliards d'écus. La BEI emprunte sur les marchés des capitaux à de très bonnes conditions; les fonds sont mis à disposition pour une longue durée (15 à 20 ans) et sans but lucratif.

Les ressources de la BEI devraient en principe être une source potentielle privilégiée pour le financement des infrastructures économiques d'intérêt euro-méditerranéen localisées dans les PSEM ainsi que dans la partie Sud de l'Europe.

Une analyse fine des sources, modalités et affectations des financements européens à destination des PSEM devrait permettre le recensement exhaustif des ouvertures de crédit pour chacun des pays selon la nature (MEDA ou BEI) et éventuellement des projets auxquels ils sont affectés.

Quelque peu insignifiantes dans les années 1970 et se réduisant à des petits protocoles financiers, les activités de la BEI ont évolué et à la fin des années 80, un montant de 1,8 milliard d'écus a été dégagé pour les pays méditerranéens pour des projets de nature régionale dans divers domaines: énergie, transports, télécommunications et environnement, les projets environnementaux étant bonifiés en plus de 3%.

Les projets en matière de développement d'énergie et de transports constituent un succès. Le gazoduc Transmed a été financé par ce fonds pour 220 millions d'écus pour la partie algérienne et 480 millions d'écus pour la partie espagnole; l'interconnexion électrique entre l'Espagne et le Maroc, ainsi que des ports, aéroports et autoroutes pour faciliter la circulation des personnes et des marchandises ont été également financés par la BEI.

Concernant les routes, la technique du saucissonnage permet de financer plus facilement des tronçons comme Casablanca-Larach, Tunis-Bizerte, Lakhdaria-Bouira à l'instar de Bruxelles-Namur. C'est la même situation qui prévaut pour le financement des réseaux trans-européens. La technique dite du

« saucissonnage » permet à terme de mettre bout à bout tout en ayant en tête un ensemble qui, à un moment donné, va s'interconnecter.

S'agissant des infrastructures autoroutières ou ferroviaires, les investissements sont également très lourds et c'est la perspective des investissements privés qu'il faut envisager. La taille des investissements reste déterminante pour les engagements de financement. Il y a là toute une problématique qui se heurte à la question de la rentabilité.

Pour l'eau, les financements ont notamment concerné des opérations de gestion privée (tarification - assainissement).

Les exemples de financements destinés aux infrastructures figurant dans l'encadré ci-après,³⁰ montrent à la fois le caractère globalement insuffisant en ce qui concerne les volumes financiers accordés et la portée réduite de tels financements pour pouvoir absorber la demande résultant de la mise en œuvre des projets prioritaires. A travers ces quelques cas, on peut se rendre également compte du caractère dérisoire de l'aide consentie aux PSEM.

³⁰ Source :Revue de la BEI-Pour un Euro-Partenariat en Méditerranée ;le rôle de la Banque Européenne d'Investissement.

Financements BEI destinés aux infrastructures

En Egypte : En 1995, construction d'une raffinerie d'une capacité de 5 millions de tonnes/an à Alexandrie Middle East Oil Refinery (MIDOR), 200 millions d'écus. La BEI a appuyé ce projet d'infrastructure et de développement industriel dans le cadre de la réalisation de cette co-entreprise égypto-israélienne.

En 1996, agrandissement d'une station d'épuration (Gabal El Asfar) au Nord-Est du Caire, sur la rive orientale du Nil pour 55 millions d'écus.

En Jordanie : En 1995, renforcement et extension du réseau d'électricité d'Amman et de sa banlieue pour 20 millions d'écus. En 1996, restructuration et modernisation du réseau d'adduction d'eau de l'agglomération d'Amman pour 9 millions d'écus.

Au Liban : En 1994, réhabilitation et extension du port de commerce de Beyrouth pour 35 millions d'écus.

En 1995, construction et équipement de la tour de contrôle et rénovation du centre de sécurité de l'aviation civile pour 10 millions d'écus.

En 1996, modernisation de la boucle de transport souterrain d'électricité haute tension à Beyrouth pour 16 millions d'écus.

En Syrie : Construction du barrage en terre de Al Thawra et d'infrastructures d'irrigation (10 500 ha) dans le bassin côtier de Lattaquité pour 20,4 millions d'écus.

En Algérie : En 1995, réalisation d'une nouvelle unité de traitement de gaz naturel et d'une usine d'extraction de GPL, forage de 14 puits producteurs et mise en place d'un réseau de collecte pour la mise en production des gisements de Rhourde Nouss pour 100 millions d'écus. En 1996, électrification du Sud algérien pour 35 millions d'écus ; modernisation des systèmes de contrôle du trafic aérien aux aéroports d'Alger, de Constantine et d'Oran pour 30 millions

d'écus. En 1997, électrification des villes de Ghardaïa et d'Ouargla pour 35 millions d'écus.

Au Maroc : En 1995, construction de tronçons d'autoroutes,

- Rabat-Fés pour 95 millions d'écus

- Rabat-Tanger pour 70 millions d'écus

En 1996, modernisation et extension des collecteurs d'eaux usées pluviales et construction d'une station d'épuration à Marrakech pour 30,5 millions d'écus.

En 1997, modernisation et doublement de certains tronçons des lignes principales du réseau ferroviaire pour 85 millions d'écus.

En Tunisie : 1995, réhabilitation et modernisation des principaux ports de commerce : la Goulette – Radès, près du Tunis, et Bizerte pour 25 millions d'écus.

Construction et mise en service de gazoducs entre Nabeul et Tunis et entre Nabeul et la centrale de Radès pour 15 millions d'écus.

A Chypre : En 1996, amélioration et mise à niveau du système de contrôle du trafic aérien pour 25 millions d'écus.

A Gaza- Cisjordanie : En 1996, construction de la première partie du port de Gaza pour 23 millions d'écus,

mise à niveau technique des réseaux d'adduction d'eau, de drainage, et de collecte et de traitement des eaux usées à Gaza pour 30 millions d'écus.

En Israël : en 1995, installations de collecte et de traitement des eaux usées de la vallée de la Sorek pour 10 millions d'écus. Prêt global pour le financement d'investissements de protection de l'environnement pour 33 millions d'écus.

A Malte : En 1995, réseaux de collecte et de traitement des eaux usées de Malte et de Gozo pour 15 millions d'écus.

En Turquie : En 1995, interconnexion des réseaux d'électricité entre la Turquie et la Syrie pour 13,5 millions d'écus,

- Extension des réseaux et d'alimentation en gaz pour 80 millions d'écus

- Modernisation du réseau téléphonique pour 40 millions d'écus.
- Acquisition de matériel de manutention de conteneurs dans les ports d'Haydarpaşa (Istanbul), Mersin et Izmir – 36 millions d'écus.

A titre comparatif, et au cours de l'année 1997, les prêts de la BEI dans l'Union Européenne ont atteint le chiffre record de 23 milliards d'écus dont 5,8 milliards destinés aux réseaux trans-européens de transport, de transfert d'énergie et de télécommunication (qui auront ainsi bénéficié durant les cinq dernières années d'une dotation de 42 milliards d'écus). Pour seulement quatre pays de l'Union Européenne (Espagne, Grèce, Irlande et Portugal), bénéficiaires du fonds de cohésion, 4 milliards d'écus leur ont été consentis³¹.

Pour la même année et pour les pays de la région méditerranéenne, la BEI a prêté 1,1 milliard d'écus pour financer des projets de privatisation, de restructuration dans le cadre de la ZLE, des opérations de capital-risque à Malte, en Egypte et en Tunisie ainsi que des études de faisabilité dans le cadre du Programme d'Assistance Technique pour la Protection de l'Environnement Méditerranéen (METAP).

On s'aperçoit que les prêts de la BEI au profit des Etats membres, pourtant considérés comme développés, sont nettement supérieurs sinon incomparables, à ceux consentis aux pays de la rive Sud qui accusent des retards de développement dans tous les domaines, notamment dans les infrastructures.

Lorsqu'on sait aussi que des investissements d'environ 400 milliards d'écus sont prévus pour mettre en place les seuls réseaux européens de transport d'ici 2010, le financement MEDA avec ses 4,6 milliards d'écus pour les PSEM et pour 4 ans revêt un caractère plus que dérisoire et interpelle la Communauté sur la volonté réelle de traduire dans les faits la déclaration de Barcelone.

³¹Cf Revue BEI Informations-1.98,n° 96.

L'espace euro-méditerranéen ne peut se construire que si la vision qui a prévalu à Barcelone s'applique réellement. La logique voudrait en tout cas que, dans l'affectation des ressources, on inverse la tendance ci-dessus pour conférer au processus de Barcelone efficacité et qualité.

Il est à noter qu'il peut y avoir des projets plus petits qui ont pour vertu de faciliter le travail en commun (à l'instar du projet de mise en exploitation commune de remorqueurs souvent immobilisés et de la mise en place d'une société collective pour les ports des pays du Maghreb).

6.5 Autres options pour la mobilisation des financements

L'instrument ECIP-1B (Européen Community Investment Partners) relatif aux infrastructures n'a pas beaucoup été utilisé. Il convient de prévoir son adaptation et son renforcement. Le montant des crédits disponibles est d'un milliard d'euros pour les pays méditerranéens. Pour que l'investisseur soit intéressé, il est nécessaire de disposer d'un cadre juridique et législatif clair et transparent. Concernant les infrastructures, les grands opérateurs jouissent de meilleurs accès au marché des capitaux. Ce qui leur manque, se sont les opportunités d'investir.

Pour ce faire, il faut une politique qui encourage, brise le monopole et mette en place une institution pour réguler et un cadre réglementaire qui assure la compétitivité des entreprises.

Certains instruments de prise en charge des financements existent mais ne s'appliquent pas à l'ensemble des pays de la Méditerranée. De surcroît, ces instruments sont loin d'être suffisants et leur fonctionnalité semble peu avérée. Il convient de procéder à leur renforcement (Euro-Centres, facilités ECIP, Med-Partenariat, BEI ...) et à la création de nouveaux instruments en particulier d'un Fonds de garantie des investissements.³²

³² Cf Les enjeux économiques du partenariat euro_méditerranéen-H. El Malki –GERM-Maroc.

S'agissant d'investissements lourds qui requièrent des financements considérables et qui peuvent de surcroît intéresser plusieurs pays à la fois, les programmes actuels se sont révélés nettement insuffisants. Aussi conviendrait-il, à ce titre :

- D'augmenter substantiellement les ressources européennes non remboursables à destination des PSEM autour du programme actuel MEDA et son développement dans le futur ainsi que la régénération de programmes spécifiques tels MED CAMPUS, MED URBA, MED INVEST et autres, en procédant :

* au réaménagement des procédures d'utilisation des crédits et l'ouverture des capacités d'étude et/ou de réalisation en provenance des PSEM,

* à la bonification des taux d'intérêts pour les nouveaux crédits ouverts notamment dans le cas de financements des investissements en infrastructures et de valorisation des ressources humaines locales et de protection de l'environnement.

- De favoriser les actions de structuration stratégique de la complémentarité Euro-méditerranéenne, notamment en ce qui concerne ;

* les infrastructures régionales et particulièrement les infrastructures de communication et de télécommunications,

* les liaisons et complémentarités énergétiques et notamment l'interconnexion des réseaux électriques, sachant que les formules dites de BOT et de project financing pourraient être utilisées dans certains cas,

* la lutte commune contre la désertification, y compris par l'étude des possibilités de grands transferts hydriques et la préservation de la qualité écologique de la mer Méditerranée ³³.

³³ Cf précédente contribution du CNES d'Algérie au thème sur le rôle des partenaires économiques et sociaux dans la mise à niveau des économies.

La dynamique de Barcelone dans laquelle se trouvent engagés les PSEM peut recevoir un sang nouveau si la dette (ou son service) peut être orientée vers la prise en charge des programmes d'infrastructures.

Concernant **cette problématique**, la question qui se pose est de savoir s'il est juste et raisonnable de demander aux pays partenaires de fournir des sacrifices dans des secteurs qui viennent compléter les projets des pays du Nord alors que les vrais problèmes auxquels sont confrontés les pays du Sud sont connus et parfois occultés ?

C'est pourquoi, et si l'on doit tenir compte des spécificités de chacun des pays, un programme d'actions découlant de celui retenu par la Conférence de Barcelone, devrait être mis au point séparément et de façon intégrée.

L'Union Européenne peut aider les PSEM à mobiliser les flux d'investissements non générateurs de dette comme déjà signalé, non frappés de conditionnalités et assortis du rythme d'exécution et de délais non susceptibles de contrarier à leur tour, sous une autre forme, les évolutions et les adaptations escomptées.

Une articulation entre la dette et les investissements constitue la voie à même de favoriser une solution qui catalyse les effets sociaux.

L'Avis du CNEL d'Italie sur « *La dette extérieures des pays de la méditerranéen* » constitue, une vision novatrice en la matière.

Si le traitement de la dette est approché différemment selon les pays en fonction du niveau de croissance économique interne (annulation, réaménagement ou reconversion, utilisation de la contrepartie de la dette pour des actions de développement locales...), le principe est de contribuer au démarrage d'un processus de réhabilitation et de croissance des économies nationales sur la base d'objectifs qui tiennent compte des véritables besoins des pays concernés et qui offrent par ailleurs des avantages mutuels. ³⁴

³⁴ CNEL d'Italie –Rome, 24 juin 1997

Dans cette optique, les deux propositions contenues dans l'Avis adopté par le Conseil Economique et Social Français au cours de sa séance des 14 et 15 avril 1998, constituent également une avancée dans la volonté de traitement de la dette des PSEM :

- « *lier les accords relatifs à la dette à des mesures de libération de l'économie, de privatisation, de développement des droits sociaux, d'efforts de formation* »,
- *mettre en œuvre des programmes de reconversion d'une partie de la dette en prises de participation en monnaie locale ou des conversions de dette en faveur du développement.*

Ces mesures pourraient être appliquées en matière de santé, d'environnement ou d'éducation - conformément à l'esprit de Barcelone- à la fois par l'Union Européenne sur une base multilatérale et par les Etats membres de façon bilatérale (à l'instar de ce qu'a fait la Suède avec la Tunisie en faveur de l'environnement, et la France avec le Maroc pour des projets d'infrastructures (écoles, hôpitaux, transports ferroviaires et agriculture). »

Les investissements dans le domaine des infrastructures pourront, en outre, se fonder sur un certain nombre de dispositions qui pourront être prises avec le concours des pays européens dans le but :

- d'impulser l'éclosion des conditions nécessaires à l'accroissement des flux d'investissements directs et de partenariat par :
 - * la mise en place de marchés de capitaux locaux ouverts à la participation européenne notamment selon la formule des Ecip et des capitaux à risque,
 - * la création d'une institution euro - méditerranéenne de garantie des investissements et de recherche de formules de compensation (buy back, off-set et autres),
 - * le développement des accords et conventions de non double imposition, de garantie et de protection réciproque des investissements, de garanties de transport.

- de faciliter l'application de taux d'intérêt préférentiels pour favoriser les investissements d'intégration en élargissant le champ des interventions au

secteur privé. La bonification des taux d'intérêt des investissements dirigées vers le secteur des infrastructures de communication et de télécommunications peut également constituer une approche intéressante ;

- de réfléchir à la création d'une banque Euro-méditerranéenne pour le co-financement des projets d'infrastructures et, le cas échéant, la création et la dotation d'un fonds spécial de développement, à l'instar de ce qui se fait pour les pays de l'Europe de l'Est qui pourraient accélérer les processus de modernisation et d'intégration.

Le passage à la monnaie unique européenne pourrait être le point de départ de politiques concertées de financement long, en direction des pays du Sud par la mobilisation de l'épargne des communautés émigrées établies dans les pays du Nord,

La contribution des investissements « off shore » constitue aussi un apport intéressant pour la prise en charge de programmes publics d'équipement.

Une politique active d'intéressement des grands groupes est à promouvoir dans un cadre de partenariat attractif en ayant à l'esprit les nouvelles techniques de montage des projets qui prennent appui sur des formules de leasing, de concessions, de B O T, de B O O.

Les télécommunications sont aussi extrêmement rentables ; la tendance dans ce domaine est de laisser le privé intervenir en faisant agir la règle de subsidiarité selon laquelle les questions y afférentes devant être traitées au niveau le plus approprié (local, régional, national, international) comme il faut encourager l'entrée des investissements stratégiques.

7 - ROLE DES MILIEUX SOCIO-ECONOMIQUES DANS L'EDIFICATION DE L'ESPACE EURO-MEDITERRANEEN : POUR UNE DYNAMIQUE DE LA PARTICIPATION

Le thème du rôle des milieux socio-économiques dans la construction de l'espace euro-méditerranéen tend à devenir dominant dans le dialogue entre les deux rives de la Méditerranée. Dans ce sens, il s'inscrit en tant que centre d'intérêt majeur des problématiques développées par les CES.

La déclaration de Barcelone, il faut le rappeler, a mis l'accent sur « *la contribution essentielle que peut apporter la société civile dans le processus de développement du partenariat euro-méditerranéen en tant que facteur essentiel d'une meilleure compréhension et d'un rapprochement entre les peuples* ».

L'implication de la société civile dans le partenariat Euro-méditerranéen atteste que les pays membres et les partenaires reconnaissent que les idéaux de paix, de stabilité et de prospérité partagée ne peuvent être le seul apanage des États et des Gouvernements. L'approche du partenariat, en touchant tous les niveaux de la société, ne peut que revêtir un caractère de consolidation du processus.

7.1 Rôle des différents acteurs économiques et sociaux

Ainsi qu'il a été souligné en introduction, les acteurs économiques et sociaux prennent de plus en plus d'importance sur la scène internationale et justifient la thèse du retrait de l'État ³⁵ d'espaces et de secteurs qui peuvent être mieux gérés par leurs soins. Ceci est valable pour le secteur des infrastructures qui

³⁵ Cf Georges Corm- Le développement économique dans la région méditerranéenne ;approche historique et problématique-Conseil de l'Europe,Strasbourg,1996-cofmed/session 2 (96) 2 « Ces efforts ne concernent pas seulement le retrait de l'Etat des espaces qu'il occupe, donc une réduction de l'importance du secteur public, mais visent prioritairement le développement d'un milieu socio-économique créatif, capable de trouver les créneaux d'une augmentation substantielle de productivité des économies locales ».

doit faire appel de plus en plus à l'initiative du secteur privé et à la sensibilité des courants d'opinions vis-à-vis des questions relatives au développement, à l'aménagement du territoire et à l'environnement.

Au demeurant, les actions entreprises par les Etats ou les décisions politiques prises par les gouvernants ont pour finalité la satisfaction des besoins des usagers ou la prise en charge de leurs aspirations. Dès lors, quelle meilleure procédure pour atteindre cet objectif et obtenir un impact plus positif que celle qui consiste à faire participer les concernés eux-mêmes aux différentes étapes de l'élaboration des projets ?

Les syndicats, les organisations non gouvernementales, les associations professionnelles, les entreprises, les collectivités territoriales, les universités et centres de recherche, les Conseils Economiques et Sociaux et Institutions Similaires sont des vecteurs importants dans l'établissement des relations particulières entre les deux rives septentrionale et méridionale de la Méditerranée.

Leurs avis sont de nature à conférer aux projets de meilleures garanties de succès, surtout en catalysant les effets sociaux négatifs éventuels que les procédures de mise en œuvre ou de réalisation peuvent générer, et/ou en éliminant la menace d'émergence de divergences ou de conflits sociaux potentiels.

Le rapport d'information du Comité Economique et Social des Communautés Européennes sur le « *Le rôle des partenaires économiques et sociaux dans l'application des mesures d'accompagnement social(notamment en matière de formation professionnelle), dans le développement et la mise à niveau des économies* » souligne qu'une approche sociale cohérente peut faciliter l'ajustement et la transition dans la mesure où elle peut contribuer à l'existence d'un soutien plus large dans la société à la mise en œuvre des réformes nécessaires. Pour cela, il y a nécessité d'un renforcement de la capacité institutionnelle qui ne soit pas limitée à l'appareil administratif de l'Etat, mais élargie aux organisations socioprofessionnelles représentatives et démocratiques ».

Le sondage récent effectué en 1997 par le même CES au niveau des organisations socioprofessionnelles des pays méditerranéens, s'il a mis en évidence une méconnaissance des actions en cours ou prévues, un manque de capacité technique et des lacunes au niveau institutionnel, n'en est pas moins révélateur de la nécessité d'associer pleinement ces forces sociales à toutes les phases du partenariat euro-méditerranéen.

La déclaration finale du 3^{ème} sommet de Casablanca a souligné, quant à elle, « l'importance du rôle des CES, des Institutions similaires et des interlocuteurs économiques et sociaux dans la recherche de moyens adéquates facilitant l'établissement de cet espace de partenariat ». Les participants ont estimé également qu'en regard aux problèmes spécifiques relatifs notamment à la préservation de l'environnement, à l'endettement, à l'eau et à l'énergie, « les solutions qui leur seront apportées sont tributaires du rôle de plus en plus actif des acteurs socio-économiques dans le façonnement d'actions et de programmes dans le cadre d'une approche tournée vers l'avenir ».

Dans le droit fil de la déclaration de Malte qui a préconisé « une coopération intra- régionale et sous - régionale accrue, facilitée par l'assistance technique de l'Union », il a été mis l'accent, par ailleurs sur le fait que « les thèmes cruciaux de la vie économique et sociale des pays partenaires méditerranéens doivent faire l'objet d'un dialogue social entre les partenaires économiques et sociaux et d'une concertation entre ceux-ci et les pouvoirs publics, soit au niveau national, soit au niveau euro-méditerranéen » .

S'agissant des investissements en infrastructures, le rôle des partenaires économiques et sociaux peut s'appréhender à un triple niveau :

- d'identification des investissements et de détermination des priorités,
- de prise en charge de ces investissements au niveau de leur mise en œuvre,
- de prise en charge des financements et des actions d'appui (formation, transferts de technologies, études,...).

Dans un domaine aussi important que celui des infrastructures qui suppose une mobilisation considérable des ressources et des répercussions dans tous les secteurs de la vie économique et sociale, il est incontestable que la participation

de tels partenaires et que la mise en œuvre de mesures d'accompagnement adaptées aux différentes situations et basées sur le consensus social constituent une précondition au bon accomplissement des projets de l'espèce.

Il y a nécessité, à cet effet, de promouvoir l'existence d'interlocuteurs sociaux forts et représentatifs et de stimuler le développement des réseaux d'échanges d'information entre les deux rives de la Méditerranée, à tous les niveaux, et de façon spéciale entre les agents sociaux.³⁶

Afin que le coût social élevé impliqué par la mise à niveau des économies des pays partenaires soit accepté par les différentes couches de la population, il est indispensable que les Etats développent une dynamique de communication et possèdent l'aptitude à convaincre les forces qui forment la trame de la société de la justesse de leurs décisions, de leur propre crédibilité politique et de leur efficacité institutionnelle.

Ceci atteste du caractère interdépendant entre le volet économique et financier et le volet social, culturel et humain. Cette articulation du dialogue entre la société civile et la puissance publique a été soulignée lors de la conférence sur la Gouvernance qui s'est déroulée à la Haye en mars 1997. De même que les Forums civils Euromed de Barcelone, de Malte et de Naples « *les rencontres non gouvernementales et alternatives, ont pu gagner en importance, attirant l'intérêt de l'opinion publique, dans la mesure où s'expriment des points de vue critiques et complémentaires par rapport à ceux des groupes officiels* ». ³⁷

7.2 Limite des cadres actuels de participation

Mais le processus d'interlocution ne doit pas signifier dispersion des efforts et dilution des énergies. Il implique que soient canalisées les potentialités existantes à travers une organisation et un pilotage rigoureux afin de conférer aux actions engagées un coefficient d'applicabilité élevé.

³⁶ Cf supra-Informe 2-1995-Avis CES d'Espagne-

³⁷ Cf Civil Euromed-Malte 1997-Le dialogue interculturel en Méditerranée.

Le développement et la mise à niveau des économies reste un objectif principal de la coopération Euro-méditerranéenne. En effet, la modernisation et le développement de l'appareil industriel, la restructuration de l'agriculture, le développement des infrastructures régionales et les transferts de technologies et de savoir-faire, par le canal de la formation professionnelle, sont autant de vecteurs de coopération durable qui débouchent nécessairement sur des actions concrètes.

Pourtant, on considère généralement que les dynamiques financières Euro-méditerranéennes pèchent encore par une certaine inefficacité.

C'est ainsi que, du côté européen, il est généralement mis en avant:

- la multiplication des partenaires pour les choix de projets et l'absence de centre unique de décision,
- l'imprécision des études qui tendent à rallonger les délais de réalisation et augmentent les coûts par rapport aux prévisions,
- les erreurs dans les choix des technologies et des modes de réalisation et dont le fondement se trouve parfois dans des interférences extra-économiques dans les processus de décision,
- l'insuffisante implication du secteur privé dans la prise en charge des projets d'infrastructures et les conditions encore peu favorables à la liberté d'entreprise et au développement de la concurrence.

Côté PSEM, les doléances majeures en direction de l'Europe peuvent, et pour l'essentiel, comme il a été déjà souligné, être résumées autour de:

- l'insuffisance globale des fonds disponibles tant pour le "soft" que pour les projets d'équipement. On considère en effet, que toutes ressources confondues (dons, crédits publics et privés, investissements directs et de portefeuille, ...) l'Europe ne s'engage pas de façon suffisamment marquée;
- la longueur et la complexité des procédures d'accès rendant, ainsi les consommations réelles lentes;

- l'absence de mécanismes d'encouragement de l'investissement privé et de caractère directement productifs, notamment l'absence d'institutions et / ou de fonds de garantie des investissements;
- l'insuffisante volonté politique du traitement de la question de la dette dans un sens dynamique, allant vers l'allègement du poids du service et de la transformation du principal en actions, voire de son annulation partielle ou totale.

L'ensemble de ces contraintes crée quelquefois un climat de suspicion qui arrive à inhiber, sinon à brider complètement les processus relationnels entre partenaires des pays du Nord et du Sud de la Méditerranée. Une action énergique de clarification mérite d'être soutenue s'appuyant sur les engagements que peuvent prendre chacune des parties dans les différents segments en relation avec leurs domaines de compétences et de responsabilités.

7.3 Pour un cadre de concertation élargi

Le partenariat dans le domaine des infrastructures et des équipements d'accompagnement est d'une contribution importante à la prise en charge des projets d'investissement. Il constitue également une forme de coopération et d'association avec les partenaires étrangers qui détiennent les capitaux et la technologie qui manquent aux pays du Sud de la Méditerranée.

La prise en charge de telles questions nécessite la mise en place de cadres de concertation appropriés au niveau interne et externe. La recherche de formules de prise en charge des financements se fonde sur des perspectives de privatisation, de concession ou de formules d'économie mixte, au sens élargi de partenariat.

L'implication des partenaires économiques des deux côtés de la Méditerranée aidera, de façon plus efficace, au plan technologique, et au plan de l'organisation, la mise en œuvre de projets communs :

- Au niveau interne, par la participation plus grande des opérateurs privés et des partenaires économiques et sociaux comme prolongement de l'action des pouvoirs publics, ces derniers restant les principaux concepteurs des ouvrages relevant des infrastructures dans le cadre de politiques intégrées d'aménagement du territoire. Les réglementations nationales ont évolué de façon positive pour autoriser une ouverture et un libéralisme qu'il s'agit d'encourager.

Actuellement, les gouvernements tentent d'introduire des formules plus attractives en libérant les champs d'intervention du secteur privé à la faveur des contraintes de financement rencontrées. Les formules de concession sont relativement larges et ouvertes pour permettre des jonctions intéressantes entre différents partenaires publics et privés, nationaux et étrangers.

- Au niveau externe, par la promotion de nouvelles formes de coopération, compte tenu du caractère complexe et particulier du type d'entreprise et de projet relevant des infrastructures. L'implication directe des gouvernements devient une nécessité à la fois pour mobiliser les financements et pour offrir aux entreprises les garanties nécessaires à leur implication et à la mise en œuvre des projets retenus.

Cette approche qui souligne l'intérêt et l'importance de la participation des partenaires socio-économiques est toutefois contrainte par les problèmes de liberté de circulation des personnes qui apparaît comme étant une des conditions nécessaires de l'élargissement du cadre participatif. Cette contrainte ne permet pas actuellement les rapprochements utiles et souhaitables entre opérateurs dans le cadre de contributions actives à la prise en charge des problèmes économiques et sociaux de développement.

Il s'agit également de susciter un engagement plus direct des opérateurs économiques des pays de l'Union Européenne pour permettre aux technologies avancées et au management de projets de trouver des segments porteurs sur un marché de plus en plus grand et de plus en plus demandeur. A ce niveau, la dynamique engagée par le sommet de Paris devrait permettre

l'expression d'intérêts réciproques pour un partenariat durable. Des recherches approfondies devront être initiées sur ce plan pour déceler les gisements possibles de coopération et de partenariat.

8. DE QUELQUES IMPACTS ET CORRELATIONS

L'approche globale qui a présidé à l'élaboration de l'étude sur les investissements en infrastructures et sur le rôle des milieux socio-économiques, ne peut occulter la prise en compte d'autres volets non moins importants liés au développement durable, et notamment :

- l'environnement ;
- le transfert de technologie ;
- la circulation des personnes.

Les quelques idées- force qui suivent ont pour simple objectif de focaliser l'attention sur leur extrême importance.

8.1 Environnement.

Il va sans dire que dans l'évaluation des projets, le développement des infrastructures doit prendre en considération la qualité de l'Environnement.

Il est connu que les transports sont un des grands pollueurs de la société.

Dans les zones urbaines qui concentrent la majorité des populations, la pollution, outre son volet sonore, a des effets nuisibles sur la santé.

D'importants investissements sont nécessaires pour réduire le taux de pollution et maintenir une qualité de l'environnement acceptable.

Par ailleurs, la lutte contre toutes les formes de pollution des eaux requiert ,elle aussi, des investissements considérables.

La Commission Européenne, devant l'ampleur du problème et consciente de la gravité de la situation et des impacts pour l'ensemble des pays, a mis au point un programme spécial d'actions pour la protection et l'amélioration de l'environnement méditerranéen (MEDSPA).

Les polluants qui affectent le sol, l'air et l'eau ont de nombreuses interactions, et dès lors, la politique euro-méditerranéenne de l'eau est indissociable d'une politique globale de l'Environnement.

8.2 Transfert de technologie.

Le développement des infrastructures nécessite un niveau de qualification et de formation conséquent pour éviter la dépendance technologique des pays de la rive Sud vis-à-vis de ceux de la rive Nord.

La qualité des infrastructures est étroitement liée à la qualité des managers. La formation de cadres et celle des formateurs, la formation professionnelle et les mises à niveau y afférentes indispensables, sont autant de créneaux qui permettent aux pays européens de mettre le savoir-faire dont ils disposent au service des pays méditerranéens.

L'accès aux nouvelles technologies est de nature à accélérer la voie de la modernisation et du progrès, et donc la réduction des écarts de développement.

La compétitivité est fonction de la valorisation de la ressource humaine, de la rationalité des méthodes de management, de l'utilisation et de la maîtrise des innovations techniques les plus performantes.

Par conséquent, le partenariat européen doit œuvrer à la suppression des obstacles qui entraveraient une bonne circulation des technologies, sans lesquelles il n'est pas possible d'escompter une intensification et une diversification des échanges intra-méditerranéens.

Le transfert de technologie s'articule également autour de programmes conjoints de recherche et de formation technique dans le cadre des politiques nationales de recherche et développement et de la coopération euro-méditerranéenne en matière d'emploi.

Ces infrastructures de recherche doivent jouer pleinement leur rôle dans l'incitation à engager des actions communes en vue de créer une capacité de compétitivité internationale à l'échelle méditerranéenne.

Au demeurant, la mise en réseaux de ces infrastructures, s'avère importante dans un univers où la capacité à innover est devenue la clé de la compétitivité.

8.3 Circulation des personnes.

Le développement des infrastructures, et d'une manière plus générale des économies, des PSEM peut agir positivement sur la possibilité de fixation de leurs populations et contribuer à une réduction de la pression migratoire.

La fermeture des frontières européennes par des mesures sévères à l'endroit des ressortissants des pays méditerranéens, sous prétexte de préserver l'emploi et de lutter contre l'émigration clandestine est une entrave à la liberté de circulation des personnes et aux transferts et échanges multiformes qu'implique l'édification d'un espace commun.

Les efforts financiers de l'Union Européenne doivent surtout viser une plus grande intégration économique régionale des PSEM pour neutraliser les phénomènes migratoires.

En tout état de cause, la pression démographique est un facteur qui pèsera durablement dans la stratégie de développement des PSEM et qui risque d'influer lourdement sur la propension à émigrer si des mesures d'accompagnement efficaces ne sont pas définies et surtout appliquées.

9. RECOMMANDATIONS

9.1 A propos des recommandations des précédents sommets des CES .

Les recommandations des trois Sommets des CES et Institutions Similaires, tenues respectivement à Madrid, Paris et Casablanca, sont à la fois nombreuses et diversifiées (plus de 200 au moins ont été recensées).

Leur caractère parfois général ,voire généreux, n'a pas facilité leur traduction concrète, à telle enseigne que le 3^{ème} Sommet a décidé la création d'un Comité de Suivi des actions préconisées.

En réalité, en trois rencontres, les CES ont pu appréhender des questions tellement multiples, sensibles et complexes qu'elles ne peuvent pas être réduites à de simples résolutions. Elles renvoient plutôt, pour la plupart, à des études et analyses approfondies quant à la détermination de meilleurs mécanismes pour leur réelle application.

C'est ainsi, du reste, que les trois Sommets ont chaque fois évoqué, sous forme de priorités les problèmes relatifs, entre autres, à l'énergie, à l'eau, aux transports et aux infrastructures , les deux premiers ayant fait l'objet de thèmes centraux d'études.

Par ailleurs, nonobstant le fait que ces rencontres mettent chaque fois l'accent sur l'importance de la mobilisation des financements pour l'édification de l'espace euro-méditerranéen, les recommandations ont pêché précisément par l'absence d'indication des sources de financements correspondantes.

La Déclaration de Barcelone énonce des principes dont la réalisation concrète nécessite la définition de procédures et la détermination de moyens adéquats.

Les recommandations qui répondraient le mieux aux objectifs assignés seraient celles qui, prenant ancrage sur ces principes, auraient pour vocation de faire évoluer qualitativement le projet euro-méditerranéen.

Cela implique, mutatis mutandis, des efforts continus d'adaptation aux nécessités et aux réalités spécifiques à chaque pays ou région ainsi qu'aux mutations économiques et sociales devenues accélérées.

La pratique du listing de recommandations donne l'impression d'un processus inachevé; l'énumération impliquant, par nature, une maturation complémentaire.

C'est pourquoi, il est suggéré de focaliser, à l'avenir, l'attention sur des recommandations porteuses d'effet d'entraînement qui, outre leur énoncé précis, devraient comporter :

- les ancrages éventuels,
- les financements correspondants et les sources y afférentes,
- les acteurs concernés,
- l'échéancier de mise en œuvre.

9.2 Eléments de recommandations spécifiques

Les propositions qui suivent s'articulent autour des trois axes ci-après :

- l'édification de l'espace Euro-méditerranéen,
- le financement,
- le rôle des milieux socio-économiques.

9.2.1 S'agissant de l'édification de l'espace Euro-méditerranéen

Les infrastructures ont un caractère intégrateur d'espace. Elles ne doivent pas, de ce fait, souffrir d'une double perception.

Si, pour les pays du Nord, les infrastructures sont censées obéir à des exigences purement économiques, et sont considérées comme moyen d'extension des marchés, elles sont conçues, en revanche, pour les pays du Sud, comme instrument de mise à niveau, d'aménagement du territoire, d'environnement et de développement économique et social.

La démarche constante à faire prévaloir serait donc de concilier ces deux préoccupations ; d'où nécessité, notamment :

- d'identifier des projets qui s'inscrivent dans cette problématique, en procédant à un réexamen objectif des priorités à retenir ;
 - de prendre en charge dans les projets la dimension de l'aménagement du territoire et du développement durable;

 - de répartir, de façon plus judicieuse, les investissements pour les inscrire dans un processus de réduction progressive des écarts existants entre le Nord et le Sud;
 - de déterminer des critères d'identification des investissements en infrastructures qui intègrent les spécificités de chaque pays ou région;
 - d'impliquer activement des partenaires en amont et en aval dans l'identification et l'évaluation des projets pour une meilleure prise en charge.
- Compte tenu :
 - du rôle stratégique joué par les différentes infrastructures examinées dans le présent document,
 - de l'ampleur et du rôle structurant de ces infrastructures ainsi que de l'importance des projets qu'elles impliquent,
 - du niveau très élevé des moyens financiers nécessaires à leur développement,

il apparaît urgent que soient réalisées des études complètes et intégrées pour chaque infrastructure, à l'instar de **CORRIMED** pour les transports - dont les principaux résultats sont affichés en annexe 1 du présent document- ou du Plan Bleu pour l'Environnement.

Ces études qui serviraient alors de base de référence donneraient lieu, entre autres, à «**HYDROMED**» pour ce qui est de l'eau et à «**TELECOMED**» pour les télécommunications.

Cette même vision s'appliquerait également aux infrastructures énergétiques en complément de la «**Charte Européenne de l'Energie**».

- Besoin d'établir à court terme un schéma directeur d'infrastructures au niveau euro-méditerranéen.

Cette planification est fondamentale pour assurer la coopération entre les différents pays de la région et pour fixer les priorités, en tenant compte des restrictions économiques auxquelles il faut faire face. Dans ce sens, il faut signaler le traitement asymétrique de l'Union Européenne envers la région méditerranéenne comparativement aux pays de l'Est avec lesquels l'Union a établi des plans européens de connexion qui concernent des pays différents de ceux candidats à l'adhésion.

Cette planification indicative en matière d'infrastructures devrait assurer une approche modale, régionale et équilibrée en tant qu'éléments décisifs de stabilité permettant d'éliminer les incertitudes et de promouvoir des méthodes de financement mixte, incluant la participation des capitaux publics, privés et des fonds européens...afin de développer ce schéma directeur

- L'impact des problèmes n'étant pas similaire pour les pays du Nord et les PSEM, « le changement du modèle de développement Européen constitue une condition indispensable pour une nouvelle organisation de l'espace Euro- méditerranéen ».

Ce changement reconnu d'ailleurs, par le « Livre Blanc » doit prendre « *en considération le développement harmonieux des régions, de façon à surmonter la marginalisation dont sont aujourd'hui victimes les régions méditerranéennes. Il est également nécessaire de renforcer un développement polycentrique dans lequel la Méditerranée jouerait le rôle de zone de rééquilibrage et de coopération.* »³⁸

9.2.2. Concernant le financement des infrastructures :

- La dynamique de Barcelone peut recevoir un sang nouveau si la dette (ou son service) peut être orientée vers la prise en charge des programmes d'infrastructures, en envisageant le plafonnement du service de la dette à un niveau acceptable, ou sa réduction à travers des actions de « *Swaps* », sinon son abandon total, de façon à ne pas obérer les possibilités de financement de la croissance des PSEM.
- La zone de libre – échange, imaginée et voulue comme un instrument de paix et de développement partagé entre les peuples méditerranéens, devra constituer le point fort pour l'obtention de résultats tangibles. A ce titre, il convient d'encourager l'introduction de la zone méditerranéenne dans la réforme des Fonds structurels européens, mais aussi de renforcer le Programme MEDA.
- L'instrument ECIP-1B devra être orienté pour financer les études et la mise en relation entre opérateurs, notamment dans le secteur des infrastructures.
- L'accroissement des flux d'investissements directs et de partenariat passe par :

³⁸ Cf Avis sur l'aménagement du territoire et la coopération interrégionale en Méditerranée-CES des C.E /320/95 des 29-30 mars.95.

- la mise en place de marchés de capitaux locaux ouverts à la participation européenne, notamment selon la formule des capitaux à risque;
 - la création d'une institution euro - méditerranéenne de garantie des investissements et de recherche de formules de compensation (buy back, off-set et autres);
 - la bonification des taux d'intérêt des investissements dirigés vers le secteur des infrastructures;
 - la création d'une banque Euro-méditerranéenne pour le co-financement des projets d'infrastructures et /ou la création et la dotation d'un fonds spécial de développement, à l'instar de ce qui se fait pour les pays de l'Europe de l'Est.
- Puisque toute l'activité économique et sociale d'une région s'articule autour de ses infrastructures, il faut appuyer les investissements en la matière au moyen de la coopération entre les deux rives de la Méditerranée. L'implication des institutions financières de l'U.E aux différentes phases d'élaboration des projets destinés au financement des infrastructures, depuis les études de viabilité jusqu'à la réalisation, s'avère d'une importance capitale.

Dans ce sens, le cofinancement, soit à travers MEDA, l'ECIP ou d'autres programmes communautaires, l'initiative privée..., doit également intégrer les facteurs de soutien à l'organisation, à l'assistance technique et à la formation, éléments fondamentaux pour la rentabilité des projets.

- Le regroupement des « *différents programmes de coopération à destination des PSEM (MED URBA, MED CAMPUS, MED INVEST...)* au sein d'une seule structure au niveau de la Commission Européenne qui gérerait toute la coopération méditerranéenne » faciliterait l'accès aux agents des PSEM et créerait les synergies entre les différents programmes.

9.2.3 Concernant le rôle des milieux socio- économiques.

- L'implication des partenaires économiques et sociaux de la Région aide à prendre en charge, de façon plus efficace, au plan technologique et organisationnel, la mise en œuvre de projets communs :
 - au niveau interne, par la participation plus grande des opérateurs privés et des partenaires économiques et sociaux comme prolongement de l'action des pouvoirs publics.
 - au niveau externe, par la promotion de nouvelles formes de coopération, compte tenu du caractère complexe et particulier du type d'entreprise et de projet relevant des infrastructures. Cette approche qui souligne l'intérêt et l'importance de la participation des partenaires socio-économiques est toutefois contrainte par les problèmes de liberté de circulation des personnes qui apparaît comme étant une des conditions nécessaires à l'élargissement du cadre participatif.
- Le document qui synthétise les priorités des interventions à mettre en œuvre dans le domaine des infrastructures et la déclaration finale des sommets euro – méditerranéens, devraient devenir un outil de travail de tous les CES de la Région, transformant les choix qui y sont contenus en des « avis » ou des « initiatives et propositions » établis d'un commun accord à adresser aux gouvernements, par les voies institutionnelles en vigueur dans chaque pays. Cette approche permettrait de rendre homogènes, cohérentes et opératoires, les orientations définies et prises chaque année par les sommets des CES méditerranéens, et de consolider ainsi le processus du Partenariat.
- Les conseils Economiques et Sociaux, qui regroupent en leur sein les principaux acteurs économiques et sociaux, devraient être reconnus comme institutions privilégiées pour relancer la coopération décentralisée entre les sociétés civiles, base sur laquelle doit s'appuyer le partenariat euro-méditerranéen.

Dans cette optique, les CES et Institutions similaires peuvent conjuguer leurs efforts pour faciliter la mise en œuvre des recommandations issues des différents Sommets.

Par ailleurs, la création de CES dans les pays où ils n'existent pas donnerait une autre dimension aux débats et questions abordés lors des rencontres annuelles ainsi qu'une crédibilité plus grande à cette importante tribune d'expression.

- Sur un autre plan, et dans le domaine de l'industrie, la mesure préconisée lors de la deuxième réunion plénière du groupe de travail EU-MED : « *Développement du tissu industriel et entrepreneurial* » - Bruxelles, le 24 mars 1997, revêt une particulière importance et devrait permettre la création d'un site Internet présentant l'ensemble des informations intéressant la coopération industrielle EU-MED, avec mise à jour continue, notamment avec les apports et les organismes responsables de la promotion industrielle de chacun des pays méditerranéens .

En conclusion :

Les développements qui précèdent autorisent quelques appréciations et permettent de mieux situer ce que l'on appelle désormais la dynamique de Barcelone.

Il est indéniable que la Déclaration signée en novembre 1995 par les 27 pays membres et partenaires a suscité et suscite encore de grands espoirs.

Les trois piliers sur lesquels repose le nouveau partenariat : politique, économique et socio-culturel pouvaient, cette fois-ci, par leurs effets combinés, servir efficacement la cause de l'édification Euro-méditerranéenne.

Moins de trois ans après, nonobstant une multitude de rencontres et de réunions à différents niveaux impliquant institutions, organismes, entreprises et autres partenaires, quel est le sentiment général qui semble prévaloir ?

Sans contester certains progrès substantiels, dont certains se rattachent le plus souvent à des décisions et recommandations, force est de constater que les résultats escomptés sont peu probants, que les réalisations concrètes sont modestes et demeurent en-deçà des attentes et aspirations des pays de la rive méridionale et orientale de la Méditerranée.

L'esprit qui a marqué la nouvelle vision de la coopération euro-méditerranéenne, appuyé sur une approche globale des relations entre l'Union Européenne et les PESM ainsi que sur la coopération décentralisée entre les sociétés civiles, semble avoir perdu de son élan.

La conférence informelle, tenue à Palerme les 3 et 4 juin 1998 et qui a regroupé les Ministres des Affaires Etrangères de l'Union Européenne et des douze pays partenaires, a fait un point de situation et a mis l'accent sur les difficultés qui entravent la mise en œuvre du processus de Barcelone et sur les menaces qui pèsent sur son évolution future.

Le caractère quelque peu statique de ce processus corrobore le sentiment du décalage existant entre les principes ambitieux prônés et leur traduction dans les faits.

Ce déphasage semble reconduire, pour certains, l'approche antérieure selon laquelle les PSEM constituent un simple marché pour l'Europe, avec près de 380 millions de producteurs et de consommateurs potentiels, dans un proche avenir. Cette vision qui confère au partenariat un sens commercial restreint, celui de l'exportation des produits de consommation courante, principalement du Nord vers le Sud, sans bénéficier au développement de la rive méridionale de la Méditerranée a en principe cédé le pas aux objectifs généreux de la Déclaration de Barcelone.

Celle-ci présente néanmoins, pour les PSEM, une opportunité pouvant préparer leur insertion dans la mondialisation de l'économie, d'une part, et constituer un facteur de développement et une source de croissance, d'autre part, si par ailleurs des mesures sont prises pour réduire au maximum les risques d'ouverture qu'implique l'instauration de la zone de libre-échange.

Se pose alors la question de savoir quelles sont les compensations destinées à amortir le choc de l'ouverture des économies nationales, compte tenu des gros sacrifices inhérents à l'intégration des PSEM à la ZLE.

La réduction des disparités dans tous les domaines va contraindre en effet ces derniers à relever des défis inédits en lançant des chantiers multiples de mise à niveau.

L'éventail des domaines d'activités est tel qu'il leur faut impérativement déterminer des priorités tout en tenant compte des possibilités d'investissements et de financement.

Le thème des investissements en infrastructures avec le rôle des partenaires économiques et sociaux est révélateur d'une des dimensions les plus importantes du processus de Barcelone, parcequ'il recèle la véritable équation de la relation Nord-Sud avec, en premier lieu, les obligations qui incombent à

la rive septentrionale dans le cadre de l'aide aux PSEM, et en second lieu, les contraintes nouvelles que les rives Sud et Est devront supporter pour se réformer et avancer dans la voie du développement et de l'intégration.

Ces deux volontés sont complémentaires et peuvent, en convergeant, opérer les mutations

-inespérées dans un autre contexte- pour donner un contenu concret à l'espace euro-méditerranéen, comme « *zone de paix, de stabilité et de prospérité partagée.* »

Les PSEM sont conscients qu'ils doivent agir sur leur système législatif et réglementaire pour supprimer tout alibi au drainage des investissements directs étrangers .

Le Forum de la BEI tenu en 1996 et consacré à :« la Méditerranée, un espace pour le partenariat » a pu appréhender, à sa juste valeur, la stratégie à appliquer dans l'appui à la libéralisation des économies en dégageant plus de capitaux à risques sur ressources budgétaires de l'Union.

De plus, en confiant un rôle important à la société civile et au secteur privé, le partenariat ne se limite plus aux seuls acteurs étatiques, mais élargit son champ d'emprise à tous les acteurs infranationaux, renforçant ainsi le caractère global du processus.

C'est en implantant l'esprit de Barcelone dans les plus larges couches de la société qu'il est possible de l'enraciner dans le tréfonds des consciences.

Cet élargissement prend dès lors une certaine distance par rapport aux enceintes officielles pour s'ancrer dans « le pays réel », et investir ainsi des cercles nouveaux au sein desquels des affinités se tissent, des liens se nouent, des préjugés disparaissent, des relations s'échafaudent, tandis que s'édifient des solidarités inter-régionales.

Le seul succès du sous-ensemble Nord peut être interprété comme une forme de marginalisation du sous-ensemble Sud et Est, une forme de distanciation de l'un par rapport à l'autre, et donc un échec de tout l'ensemble.

Il faut une perception plus forte et plus réaliste de l'espace euro-méditerranéen pour entrer dans une autre dialectique capable de promouvoir une vision de l'avenir cohérente et d'insuffler une véritable mutation comportementale et intellectuelle à la mesure des enjeux et des défis qui guettent la Méditerranée du 21^{ème} siècle.

C'est à ce prix que seront évacués les scepticismes d'antan et que les bâtisseurs de l'espace euro-méditerranéen pourront faire triompher un processus historique fondé sur la confiance mutuelle et la détermination de donner corps et âme à l'édifice tout entier.

La certitude de vaincre et de dépasser les difficultés conjoncturelles, l'inéluctabilité du destin euro-méditerranéen, commandent que soit transcendées les réticences momentanées pour jeter le cap sur des horizons lointains faits d'exigences et de renoncements.

ANNEXE 1

INFRASTRUCTURES DE TRANSPORTS

**La Stratégie Euro-méditerranéenne dans le domaine des transports :
Projet CORRIMED****. Le cadre de référence**

Durant la conférence sur les transports en Méditerranée à Lisbonne (23 et 24 janvier 1997) et la troisième conférence Pan-Européenne des transports à Helsinki (23 au 25 juin 1997), l'accent a été mis sur la volonté de renforcer la coopération pour le développement d'un réseau multimodal de transport dans la région, intégré avec les réseaux trans-européens.

Au cours de cette dernière rencontre, un système cohérent d'infrastructures désigné par **corridors multimodaux de transport** (CORRIMED) a été retenu.

Le Corridor se définit comme un ensemble cohérent multimodal d'infrastructures prioritaires s'articulant autour d'un axe permettant, dans le cas présent, de renforcer la coopération Euro- méditerranéenne.

A l'échelle du bassin méditerranéen, deux principaux corridors ont été définis : **le corridor double de la Méditerranée Orientale et le corridor multimodal Trans-Maghrébin.**

En Méditerranée Orientale, le principal Corridor double longe la côte ; il constitue l'axe naturel pour les relations terrestres entre l'Union Européenne, l'Europe Centrale, et les pays de la Méditerranée de l'Est.

Ce Corridor part de la frontière bulgare (Edirne) et s'étend vers le sud-est en passant par les principaux pôles économiques de Turquie (Istanbul, Ankara, Iskenderun, Antakya). De là, il se divise en deux branches :

- la première est la plus importante pour les trafics de longue distance et le transit ; elle monte sur le plateau syrien (Alep) puis continue vers le sud par Homs, Damas, pour atteindre le plateau jordanien ; de là (Aqaba), elle tourne vers l'ouest à travers le Sinaï jusqu'à Suez, le Caire et le Delta du Nil.

- la deuxième, dont la vocation est de relier les grandes villes, les ports et les centres économiques côtiers, sur une base plus bilatérale, part d'Antakya, vers Lattaquié, Tartous, puis Tripoli, Beyrouth et Saïda. Elle englobe le corridor côtier qui avait été défini pour le Moyen-Orient par Haifa, Tel Aviv (rail ou cabotage maritime en Israël) pour atteindre Gaza ; elle suit après la côte dans le Sinaï par El Arish, pour atteindre Ismaëlia et le Delta du Nil.

Les deux branches se rejoignent aux deux extrémités, en Egypte et en Turquie.

Le Corridor Multimodal trans-Maghrébin a été retenu par le Groupe de Travail de la Méditerranée Occidentale (GTMO) comme l'un des corridors principaux pour la Méditerranée Occidentale ; il intègre comme corridors prioritaires :

- l'Autoroute de l'Unité Maghrébine ;
- le train Trans-maghrébin ;
- l'Arc latin ;
- le réseau de plates-formes multimodales portuaires et aéroportuaires et leurs connexions avec les infrastructures terrestres ;
- les réseaux nécessaires à l'harmonisation et à l'efficacité du contrôle aérien ;
- la liaison fixe à travers le Détroit de Gibraltar.

Pour la mise en œuvre du Corridor Multimodal Trans-Maghrébin, l'étude INFRAMED s'est attelée à analyser les besoins en infrastructures de transport des six pays de la Méditerranée Occidentale sur la base d'une série de critères allant de la viabilité économique, l'efficacité sociale, l'intégration régionale des pays, l'amélioration de la sécurité et la contribution à la fiabilité du réseau et l'interopérabilité, jusqu'à l'impact sur l'environnement et le développement durable.

L'étude s'est penchée beaucoup plus sur les infrastructures de transport des pays du sud et leur cohérence avec les réseaux transeuropéens, elle a porté plus spécifiquement sur les infrastructures participant au développement des échanges (nord- sud /sud- nord) internationaux entre les pays de la Méditerranée Occidentale.

Les projections des flux internationaux de passagers et de marchandises évaluées par INFRAMED ont permis de définir les principaux besoins en infrastructures, en fonction de trois préoccupations principales :

- résolution des problèmes de capacité pour les flux internationaux et le renforcement des échanges Euro-méditerranéens ;
- mise en œuvre du Corridor Trans-Maghrébin et intégration des pays maghrébins ;
- développement de l'économie et de l'aménagement du territoire.

Les besoins en infrastructures et les projets sont présentés selon leur degré de priorité.

Le premier groupe concerne les projets répondant à un besoin rapide d'infrastructures, dont l'objectif principal est la facilitation des échanges Euro-méditerranéens, et la participation au renforcement des relations entre les deux rives ; il s'agit :

- du terminal conteneur et aménagement EDI/VTS au port du Radès ;
- du terminal conteneur à Alger (+EDI) ;
- des projets de VTS et EDI à Alger et Casablanca ;
- de la connexion au réseau ferroviaire du port de Radès ;
- de la modernisation et mise aux standards européens des systèmes de navigation aérienne ;
- de l'autoroute Tanger – Sidi El Yamani ;
- de la plate-forme TIR près de Tanger ;
- de l'aérogare fret d'Alger.

Dans le **second groupe** sont rassemblés les projets servant de support pour la facilitation de l'intégration maghrébine (Corridor Trans-Maghrébin), répondant à un besoin rapide d'infrastructures (avec des trafics nationaux majoritaires) ; il s'agit :

- de la première phase des projets autoroutiers de l'Autoroute de l'Unité Maghrébine (tronçons les plus circulés, souvent près des grandes villes, ou entre grandes villes proches) dans les trois pays ;
- de la première phase des projets ferroviaires du train Transmaghrébin de Marrakech à Tunis, (tronçons les plus circulés, souvent près des grandes villes) dans les trois pays.

Le troisième groupe regroupe des projets d'aménagement du territoire, participant au développement économique, et pouvant avoir un impact pour les transports de la région :

- la rocade littorale méditerranéenne au Maroc (qui s'inscrit également dans un cadre de renforcement des liens Algérie – Maroc – Espagne) ;
- la ligne ferroviaire Taourirt – Nador ;
- le port de transbordement céréales de Djen Djen ;
- l'autoroute Tunis – Bizerte ;
- le doublement de la ligne ferroviaire Tunis – Sousse.

Dans ce groupe, figurent les projets participant au développement économique, à caractère urbain : la rocade autoroutière de Casablanca , le métro d'Alger et la ligne ferroviaire de la banlieue sud de Tunis.

Il a été distingué également le projet du Lien fixe à travers le détroit de Gibraltar dont l'objectif principal est la facilitation des échanges Euro-méditerranéens, et la participation au renforcement des relations entre les deux rives ; ce projet nécessite cependant certains compléments d'information et une approche concertée avec d'autres projets (programmation d'infrastructures ferroviaires espagnoles et marocaines et le port de Tanger) .

En matière de connexion Nord-Sud, il y a lieu de signaler que le projet Corrimed, ne fait pas mention de l'existence d'une infrastructure matérialisée par le port de Djen Djen et la transsaharienne, qui mériterait une attention particulière, en raison de son très faible coût additionnel pour sa mise en œuvre. Le port de Djen Djen pourrait avoir une fonction de port d'éclatement que justifient :

- sa position centrale au niveau du Bassin méditerranéen,
- sa capacité et ses tirants d'eau,
- sa large desserte hinterland,
- l'existence d'une zone franche à proximité reliée à une bretelle autoroutière et ferroviaire
- sa capacité à offrir un terminal de transbordement pour les conteneurs et / ou les produits pondéreux.

ANNEXE 2

Les infrastructures portuaires méditerranéennes en transition ³⁹

Depuis l'évolution des techniques de transport maritime, les nouvelles routes intercontinentales de transport par containers et les systèmes de transhipement, ont fait redécouvrir les valeurs de sa position, la Méditerranée est en mesure de modifier totalement sa place au sein du système économique mondial.

La nouvelle stratégie de l'Union Européenne en matière de coopération avec ses partenaires méditerranéens pour aboutir à une véritable intégration économique, suppose l'existence d'infrastructures efficaces dans les pays partenaires ou à défaut, la création de ces infrastructures, notamment dans le secteur des transports. Ce principe, s'est imposé à l'occasion des réunions préliminaires entre les Ministres de la Méditerranée Occidentale où il a été fait clairement allusion au rôle décisif que le transport maritime est à même de jouer dans la connexion des économies des pays tiers méditerranéens avec les économies de l'Union Européenne.

La nouvelle impulsion donnée par le transport par containers semble avoir favorisé le développement presque généralisé du secteur maritime méditerranéen. En effet, les statistiques portant sur le trafic « container » en 1997 mettent en évidence des résultats nettement positifs pour l'ensemble de la région : Barcelone a connu un essor de 23%, arrivant à 950.000 TEUs, Marseille de 13%, avec 620.000 TEUs, et Gênes de 42%, avec 1.179.000 TEUs.

Le boom des trafics entre l'Europe et l'Extrême-Orient à travers les ports de la Méditerranée, qui n'avait pas été prévu par l'Union Européenne ni par les

³⁹ CNEL D'Italie

gouvernements nationaux, a abouti à une privatisation de la gestion des terminaux pour les containers.

A ce propos, il y a lieu de citer le cas de Gioia Tauro, qui grâce à ses grandes possibilités de développement et à ses prix concurrentiels, a été inséré dans les routes de beaucoup de grandes compagnies, notamment du Sud-Est asiatique, en tant que point de liaison avec le marché européen.

Le terminal gère des liaisons hebdomadaires avec l'Europe du Nord (3), l'Amérique du Centre Nord (4,5), l'Extrême-Orient (4), le Moyen-Orient (4,5) et l'Afrique (1) qui sont par la suite distribuées dans toute la Méditerranée par des services « feeder » reliant Gioia Tauro à 35 autres ports.

Les statistiques relatives à l'année 1997, indiquent une croissance de 145% par rapport à l'année 1996, avec un mouvement de 1.448.000 TEUs et de 2.550 navires servis, des chiffres très supérieurs à la prévision de 2.480 navires pour un total de 1.150.000 TEUs. Ces résultats lui font même dépasser le port espagnol d'Algésiras et conquérir le leadership parmi les grands centres de transhipment des containers en Méditerranée.

Dans une perspective de développement local, il est important de souligner le fait que, outre à être un grand centre de « transhipment », Gioia Tauro devrait également commencer à fonctionner comme une escale pour l'import-export du Mezzogiorno.

L'essor rapide de Gioia Tauro a non seulement incité les compagnies internationales du transport par containers à utiliser ce port comme escale méditerranéenne, mais il a fini également par pousser de nombreuses sociétés européennes à élire celui-ci comme « hub », tant pour l'Italie que pour les services transocéaniques.

Si la présence de grosses sociétés de transport pourrait, d'un côté être la preuve d'une nouvelle crédibilité et d'une fiabilité retrouvée des ports méditerranéens, leur introduction consécutive dans un marché des trafics maritimes de plus en

plus globalisé et caractérisé par le développement des grands groupes internationaux, l'absence d'une programmation et la création inévitable de zones privilégiées, tant du point de vue fiscal que de la dotation en infrastructures, pourraient, d'un autre côté, risquer de créer une dynamique perverse.

Dans une atmosphère de compétition à la baisse, cette dynamique perverse pourrait pousser les Etats à fournir des infrastructures et des services à « ports francs » gérés par des sociétés multinationales, uniquement en échange d'emplois sous-payés, obtenus par le biais de pactes sociaux coûteux.

Dans sa tentative de taxer la course vers les ports méditerranéens, l'union européenne s'est opposée aux politiques de financement public destiné au renforcement des infrastructures portuaires, indispensables pourtant pour faire face aux nouvelles exigences des trafics méditerranéens, financements qui dans le passé avaient favorisé la croissance des ports du North range.

L'absence de financements publics risque de rendre impossible l'optimisation du transport intermodal et combiné « relatif aux ports et aux infrastructures maritimes », pourtant avancée par le Livre Vert, en favorisant ainsi les ports du Nord et en ne tenant aucun compte du rôle nouveau des ports d'escale méditerranéens et des résultats obtenus ces derniers temps. Qui plus est, les quatorze projets approuvés par les grands réseaux européens de transport (TEN) sont tous localisés, pour l'Italie, au Nord du Pô et ne prévoient aucune connexion avec les ports méditerranéens (à l'exception de Trieste).

Une telle politique, peut être interprétée comme une tentative autoritaire de défendre les ports d'escale du North Range qui, au cours des cinq dernières années ont vu leur pourcentage du trafic européen des containers chuter de 64,4 % à moins de 60 %, tandis que pendant la même période les ports d'escale d'Europe du Sud ont vu redoubler le trafic par containers, qui va dépasser les 8 millions de TEUs, avec une part de 25 %, en démontrant d'avoir ainsi atteint un degré élevé de compétitivité et en revendiquant un rôle dans le développement de l'économie communautaire.

Malgré les succès obtenus et conscients du dynamisme de cette phase de développement du transport par containers, il est incontestable que les ports d'Europe du Sud ont encore besoin des aides de l'Etat pour achever leur restructuration.

Parmi les nombreux et futurs scénarios possibles pour le développement des transports maritimes méditerranéens, on peut en identifier deux qui sont totalement divergents. Le premier, qui verrait les politiques de l'Union Européenne rester fortement eurocentriques, pourrait aboutir à une stagnation des marchés locaux méditerranéens, incapables de créer de l'import-export, en rendant les terminaux étrangers au contexte régional, exception faite de la main d'œuvre, d'ailleurs contrainte à des grilles salariales rigides, et adonnés principalement à des opérations de « transshipment et feeder ». A long terme, l'échec en termes de développement, la réduction des facilités octroyées par l'Etat, l'expiration des accords salariaux et, donc, l'augmentation des coûts, pourraient provoquer l'éloignement des investisseurs mondiaux qui recommenceraient à préférer des structures portuaires plus proches des grands nœuds intermodaux d'Europe du Nord, dotés de meilleures infrastructures et reliés à de plus amples marchés locaux de l'import-export, en creusant l'écart économiques entre les « deux Europes ».

Si, au contraire, l'Union Européenne se décidait à mettre en route une politique d'intégration économique méditerranéenne, ne se basant pas nécessairement sur la réalisation d'une zone de libre-échange, mais plutôt sur un rééquilibrage concret des infrastructures des PSEM, il y aurait là, le terrain pour un deuxième scénario.

Le soutien à la construction de ports « feeder » en Afrique du Nord et au Moyen-Orient, à travers des facilités et des incitations aux grandes sociétés mondiales, assorties de politiques intégrées en matière d'infrastructures, pourrait, d'un côté, mettre en route des processus d'import-export régionaux, en créant de nouveaux marchés et, d'un autre côté, renforcer une nouvelle centralité Euro-méditerranéenne dans les régions d'Europe du Sud, en élargissant le bassin des usagers des services de « transshipment » et des échanges commerciaux entre les rives Nord et Sud, et en tirant profit du

régime de « port franc » dont presque tous les ports devraient bénéficier par souci d'équité. On créerait ainsi une zone de libre-échange privilégiée qui offrirait des perspectives rassurantes et les conditions pour des projets cofinancés par des fonds publics et privés dans les contextes régionaux.

En ce qui concerne Gioia Tauro, comme les autres réalités semblables (cf port de Djen Djen, Annexe 1), on doit donc préfigurer des scénarios de large envergure, des scénarios qui redessinent les positions d'un nouvel équilibre européen et méditerranéen. Il faut raisonner sur les intérêts territoriaux et de l'entreprise, intérêts qui doivent s'intégrer et s'équilibrer de façon à faire entrer le Sud de la Méditerranée dans un grand processus de valorisation logistique, pour redonner aux pays d'Europe du Sud une certaine centralité, mais surtout pour ne pas déséquilibrer encore davantage les deux rives de méridionale et orientale de cette mer.

REFERENCES DOCUMENTAIRES

- Déclaration de Barcelone
- Déclarations finales des Sommets des CES de Madrid, de Paris et de Casablanca

Transports

- Avis sur « la conférence paneuropéenne des transports et le dialogue social de Crète à Helsinki ». Bruxelles 24,25 avril 96
- Fascicule le Dossier de l'Europe-« Des réseaux transeuropéens pour une Communauté sans frontières »,avril 1991.
- Avis sur la communication de la Commission au Conseil, au Parlement Européen, au Conseil Economique et Social et au comité des régions relative au financement des projets du réseau transeuropéen de transport par des partenaires entre le secteur public et le secteur privé. Bruxelles 25,26 février 98
- Avis sur la communication de la Commission au Conseil et au Parlement Européen - raccordement du réseau d'infrastructure de transport de l'Union avec celui de ses voisins : vers une politique de réseau de transport paneuropéen en coopération. Bruxelles 25,26 février 98
- Note de synthèse sur les travaux de la troisième conférence paneuropéenne des transports. Helsinki 23,25 juin 97
- Interventions des membres de la délégation participant à la troisième conférence paneuropéenne des transports : MM. J. Carroll, J. Konz, C. Von Denken , H. Gligoris, D. Kièlman, B. Hervandy Bataller, E. Euler. Helsinki 23,25 juin 97
- Communication de la Commission au Conseil et au Parlement Européen concernant «le partenariat euro-méditerranéen dans le secteur des transports » .Bruxelles 16 janvier 98- (Commission des européennes)
- Projet Inframed – version définitive décembre 1997- GTMO – Annexes phase 1, 2 et 3.
- Projet Corrimed – des priorités pour le transport en méditerranée

3^{ème} conférence Pan- Européenne des transports. Helsinki 23/25 juin 97

Télécommunications :

- Technopolis Méditerranée- La société de l'information en Méditerranée.
- Avis sur « vers la société de l'information- communication de la Commission au Conseil, au Parlement Européen, au Comité Economique et Social et au comité des régions sur une méthodologie pour la réalisation des applications de la société de l'information- proposition de décisions du parlement européen et du conseil concernant un ensemble d'orientations pour les réseaux transeuropéens de télécommunications ». Bruxelles 22,23 novembre 95
- La société de l'information et le développement : le rôle de l'union européenne /communication de la Commission au Conseil, au Parlement Européen, au Comité Economique et Social et au comité des régions. Bruxelles 15-07-97.

Eau :

- Avis sur la « proposition de directive du conseil instituant un cadre pour l'action communautaire dans le domaine de l'eau ». Bruxelles 1,2 octobre 97
- Strategy for managing water in the meadle and north Africa.
- Conservation des zones humides méditerranéennes – l'enjeu de l'eau -F. Pearce- n 9- 1996

Energie :

- Contribution au dossier « Energie » présenté par le CNES d'Algérie au Sommet des CES Euro-méditerranéens –septembre 1996..
- La question de l'Energie dans l'espace euro-méditerranéen de libre – échange à l'horizon 2005-CES de France.
- Avis sur la : « proposition de décision du Parlement Européen et du Conseil portant modification de la décision n° 1254/96/CE du Parlement Européen et du Conseil établissant un ensemble d'orientations relatif au

réseau transeuropéen dans le secteur de l'énergie ». Bruxelles 25,25 septembre 96

- Avis sur les « réseaux transeuropéens – secteur énergie ». Bruxelles 27,28 avril 94.
- Communication de la Commission au Parlement Européen et au Conseil concernant le partenariat euroméditerranéen dans le secteur de l'énergie.
- Réunion du forum euroméditerranéen pour l'énergie – réunion avec l'industrie-.Malte 15 avril 98.Déclaration de l'industrie
- Avis du forum euroméditerranéen de l'énergie /13 mai 97.
- Forum euroméditerranéen de l'énergie – secrétariat du forum euroméditerranéen pour l'énergie. Document n° 1. 13 mai 1997.
- Principales propositions d'un plan d'action du forum euroméditerranéen de l'énergie / 1998-2002.
- Projet : politique énergétique méditerranéenne- secrétariat du forum ; révision / avril 98 (document n° 4).
- Energy and urban environment in Mediterranean countries- regional action plan.(European commission). - Programme Synergie-

Autres documents

- L'endettement des PSEM – Monographie présentée par l'Algérie au nom du Sud et de l'Est de la Méditerranée au Sommet Economique et social de Paris (France) en novembre 1996.CNES d'Algérie.
- CNEL d'Italie : Avant-projet “Document sur les investissements en infrastructures en Méditerranée: les transports.”1998.
- « Commentaires du CES espagnol au sujet du rapport sur les investissements en infrastructures » CES d'Espagne- juillet 1998.
- Banque européenne d'investissement – l'institution financière de l'Union Européenne. Rapport annuel 96
- B.E.I. Principe d'action en matière d'environnement. 1996

- Une infrastructure pour le 21^{ème} siècle – les réseaux transeuropéen de transport et d'énergie- novembre 96.
 - B.E.I. Les capitaux à risque et le partenariat euroméditerranéen- un appui à la libéralisation des économies.
 - B.E.I. Information. Conseil européen d'Amsterdam : extension des missions de financement de la BEI. Avril 97, n° 94.
 - Institution financière de l'Union Européenne 1997.
 - Pour un partenariat en Méditerranée- le rôle de la BEI, novembre 1997.
 - Revue des financements par pays en 1997- BEI 40 (1958-1998).
 - BEI information. 1997.La BEI lance un programme d'action en faveur de l'emploi et renforce son appuis à l'UEM. Janvier 1998.
 - Le partenariat euroméditerranéen – commission européenne, mars 1997.
 - Avant projet de rapport d'information sur le premier thème retenu pour le 4^{ème} sommet de Lisbonne – CES- communauté européenne, 21 avril 1998.
 - .Rapport sur le développement dans le monde. 1994.
 - Conférence méditerranéenne sur la population , les migrations et le développement . Palma de Majorque, 15/17 Oct 1996.
- *Les enjeux économiques du partenariat Euro-méditerranéen-Habib El Malki/GERM-Maroc.
- *Le développement économique dans la région méditerranéenne : approche historique et problématique/ confmed/Session 2.(96) 2..
- Recueil Avis et rapports du CES Français : les relations entre l'Union Européenne et les pays méditerranéens. Quel rôle pour la France ? 1998
 - Le dialogue interculturel en Méditerranée – civil forum euro-med. Malte- 1997.
 - Informe 2/1995 ; CES d'Espagne- Sobre el Plan Director de Infraestructuras 1993/2007-
 - Informe 1/1996. CES d'Espagne- Sobre Recursos Hidricos en Espana .Incidencia en el sector agrario.

RAPPORT

***« les investissements en infrastructures
et le rôle des milieux socio-économiques
dans l'édification de l'espace euro-méditerranéen »***

4^{ème} SOMMET DES CES

LISBONNE- Septembre 1998-

**Document élaboré par le CNES d'Algérie avec la collaboration du
CNEL d'Italie , le CES de Tunisie et le CES d'Espagne**

11^{ème} Session Plénière

EDITION - CNES

SOMMAIRE

Liminaire	1
Introduction :	3
1- Les tendances lourdes	4
1.1- Le processus de mondialisation	4
1.2- L'émergence de la société civile	6
2-L'inégal développement entre les pays du Nord et du Sud de la Méditerranée(PSEM)	7
1- Problématique générale des infrastructures et champ de l'étude	11
1.1- Eléments de problématique	11
1.2- Champ de l'étude	13
2-Les infrastructures de transport : avenir de l'espace méditerranéen	16
2.1- Principes de la Déclaration de Barcelone	16
2.2- Importance des échanges	17
2.3- Caractéristiques des transports dans les PSEM	22
2.4- Développement des transports dans les pays de la Communauté Européenne avant Barcelone	24
2.5- Actions entreprises après Barcelone	27
2.6- Instruments d'application	32
3-Les infrastructures de télécommunications : un puissant levier d'intégration	36
3.1- Les contraintes dans les PSEM	36
3.2- Les enjeux des télécommunications	39
3.3- Les investissements et le Partenariat Euro-méditerranéen	43
4-Les infrastructures énergétiques : un effet de rayonnement sur les économies	45

4.1- Données de base	45
4.2- Perspectives de coopération	51
5-Les infrastructures hydrauliques : une nécessité vitale	55
5.1- Statistiques de l'eau	56
5.2- Pression de la demande	58
5.2.1 Le poids démographique	58
5.2.2- Les besoins en eau	59
5.2.3- L'indice d'exploitation de l'eau	62
5.3- Infrastructures hydrauliques	64
5.4- Affectation des ressources mobilisées (irrigation)	68
5.5- Traitement de la question de l'eau en Méditerranée	68
5.6- Actions à soutenir ou à mettre en œuvre dans un cadre communautaire	70
6-Les investissements en infrastructures et leur financement : pour une mobilisation des ressources plus accrue	76
6.1- Les effets macro et micro-économiques des infrastructures	77
6.2- Les contraintes de mobilisation des ressources au niveau des PSEM.....	78
6.2.1- Contraintes liées à la disponibilité des ressources	78
6.2.2- Les contraintes liées au cadre juridique.....	80
6.3- La participation du secteur privé aux infrastructures	82
6.4- La limite des cadres existants de mobilisation des financements .	83
6.5- Autres options pour la mobilisation des ressources	91
7-Rôle des milieux socio-économiques dans l'édification de l'espace euro-méditerranéen : pour une dynamique de la participation	96
7.1- Rôle des différents acteurs économiques et sociaux.....	96
7.2- Limite des cadres actuels de participation	99
7.3- Pour un cadre de concertation élargi.....	101
8-De quelques impacts et corrélations	103
8.1- L'environnement	103

8.2- Le transfert technologique	104
8.3- La circulation des personnes	105
9-Recommandations	106
9.1- A propos des recommandations des précédents Sommets des CES.....	106
9.2- Eléments de recommandations spécifiques	107
9.2.1- S’agissant de l’édification de l’espace Euro-méditerranéen ...	107
9.2.2- Concernant le financement des infrastructures	110
9.2.3- Concernant les rôles des milieux socio-économiques	112
Conclusion	114
Annexe 1 : Infrastructures de transport : la stratégie Euro-méditerranéenne dans le domaine des transports /Projet CORRIMED	118
Annexe 2 : Les infrastructures portuaires méditerranéennes en transition.....	123
Références documentaires	128