



Rome, 4 mars 2011

RECOMMANDATION

présentée par la Commission des Affaires économiques et financières,
des Affaires sociales et de l'Education

sur

Réseaux de transport euro-méditerranéens

Rapporteurs : - Mme. Inès AYALA SENDER, Vice-présidente de la Commission des
Affaires économiques et financières, des Affaires sociales et
de l'Education de l'AP-UpM et Membre du Parlement européen

et

- Mme. Bennani SMIRES et Mme. Mbarka BOUAIDA,
Membres du Parlement marocain

et sur

Les projets de l'UpM: Evaluations et visions pour le futur

Rapporteurs: - Mme. Dominique VLASTO, Membre du Parlement européen *et*

- Mr. Jordi XUCLA, Membre du Parlement espagnol

INTRODUCTION

Compte tenu de la situation actuelle des divers pays de la région Sud de la Méditerranée, l'AP-UpM appelle à un support renforcé, concret, rapide et efficace, particulièrement au niveau économique, afin d'accompagner leur transition.

La Commission économique attire l'attention des pays membres de l'UPM sur le risque de rechute économique et financière de toute la région méditerranéenne, compte tenu des retombées des événements sociopolitiques dans divers pays de la région sur les prix des matières premières et des denrées alimentaires.

Compte tenu des événements récents dans certains pays d'Afrique du Nord, la commission économique estime essentiel de considérer cette situation de manière sérieuse et coordonnée et dans un sens qui va bien au-delà de l'urgence.

Dans la gestion de l'urgence concernant le domaine de la migration, l'énergie et l'économie, elle met en évidence le concept de solidarité à la base de l'action de l'Union européenne et de l'Union pour la Méditerranée. Elle souligne aussi comment l'action doit être partagée avec des réponses communes et non pas être laissée entre les mains des pays les plus géographiquement exposés.

Dans ce contexte, afin de définir rapidement des instruments d'action concrets et efficaces, l'Assemblée parlementaire de l'Union pour la Méditerranée demande avec force la création d'une Banque euro-méditerranéenne de développement, en tant que filiale de la BEI, qui soit à même de répondre à la nécessité désormais évidente d'améliorer les conditions de vie des populations de la région de la Méditerranée, en réalisant des programmes de lutte contre la pauvreté, le chômage et l'exclusion sociale. L'établissement de cette banque pourra également satisfaire, de façon plus adéquate, les besoins de crédit de la petite et moyenne entreprise, ainsi que des grands projets en infrastructures déjà envisagés dans le cadre du Sommet de Paris de l'UpM.¹

¹ Réserves émises par: Allemagne, Lettonie, Pays-Bas et Suède.

Réseaux de transport euro-méditerranéens

- Vu le livre bleu intitulé «*Vers un système intégré de transport euro-méditerranéen*» élaboré dans le cadre du Forum euro-méditerranéen des transports (novembre 2005) et le *plan d'action régional de transport (PART)* élaboré par le groupe de haut niveau sur l'extension des principaux axes de transport transeuropéens aux régions et pays voisins (décembre 2005);
 - Vu les conclusions ministérielles de la conférence ministérielle euro-méditerranéenne sur les transports (Marrakech, 15.12.2005);
 - Vu la communication de la Commission européenne sur les *Lignes directrices concernant les transports en Europe et dans les pays voisins* (31.1.2007);
 - Vu le livre vert de la Commission européenne intitulé «*RTE-T: un réexamen des politiques – Vers une meilleure intégration du réseau transeuropéen de transport au service de la politique commune des transports*» (4.2.2009), et la résolution du Parlement européen sur le *livre vert sur l'avenir de la politique du RTE-T* (3.4.2009);
 - Vu la communication de la Commission européenne concernant *l'état d'avancement des entretiens exploratoires relatifs à la coopération dans le domaine des transports avec les pays voisins* (5.3.2008);
 - Vu les conclusions de la conférence ministérielle de Naples intitulée «*L'avenir des réseaux transeuropéens de transport: rapprocher l'Europe de ses voisins*» (Naples, 21 et 22 octobre 2009);
 - Et enfin, vu la Déclaration universelle des droits de l'homme, précisément l'article 13 portant sur le droit de libre circulation des personnes;
- A.** Considérant que la déclaration de Barcelone de 1995 souligne «l'importance d'un développement et d'une amélioration des infrastructures, y compris par la création d'un système efficace de transport», et que «l'existence de liaisons efficaces et interopérables entre l'Union européenne et ses partenaires méditerranéens, et entre les partenaires eux-mêmes, ainsi que le libre accès au marché des services dans le secteur des transports maritimes internationaux, sont essentiels pour le développement des flux commerciaux et le bon fonctionnement du partenariat euro-méditerranéen»;
- B.** Considérant qu'un système de transport efficace et durable dans la région méditerranéenne représente non seulement une évidence économique et une nécessité pour maîtriser les effets de la mondialisation, mais qu'il est essentiel au succès de la zone euro-méditerranéenne de libre-échange et qu'il facilitera une relation de voisinage dynamique et fructueuse, ainsi qu'une intégration accrue des économies des partenaires méditerranéens;
- C.** Considérant que le bassin méditerranéen est une plateforme stratégique du transport mondial, en particulier le canal de Suez, qui constitue la voie d'accès la plus courte entre l'Orient et l'Occident et qui représentait 8 % du commerce maritime mondial en 2009;
- D.** Tenant compte du fait que la réalisation des autoroutes maritimes et terrestres définie par le Sommet de Paris comme un de six grands secteurs stratégiques horizontaux de l'UpM permet

de renforcer la dimension régionale et multilatérale des relations euro-méditerranéennes, offre un cadre susceptible de relever les défis socio-économiques et garantit le codéveloppement des États partenaires;

- E.** Soulignant l'importance des connexions transfrontalières pour l'intégration des pays de la rive Sud de la Méditerranée et pour la cohésion territoriale, rappelle les problèmes d'isolement et d'accessibilité des régions de l'intérieur, et la nécessité des les intégrer avec les régions côtières;
- F.** Estimant que les politiques de transport et d'infrastructure relatives aux liaisons euro-méditerranéennes doivent être accompagnées par des engagements financiers plus ambitieux de la part de tous les protagonistes;
- G.** Insistant sur le rôle de la Banque européenne d'investissement qui assure la coordination de trois des six projets prioritaires (dépollution de la Méditerranée, plan solaire et autoroutes maritimes et terrestres);
- H.** Soulignant l'importance de tenir compte de l'impact sur l'environnement et sur le climat du développement des infrastructures, et plus particulièrement de la sécurité maritime concernant le transport pétrolier et celui des substances chimiques, tout en assurant la nécessité d'une mobilité soutenable;
- I.** Considérant que les centres urbains de la Méditerranée sont confrontés à des problèmes et défis similaires en termes de pollution, d'encombrement, de bruit et de sécurité routière en raison de la mobilité urbaine, ce malgré les différences de taille et de structure;
 - 1) Appuie les conclusions de la conférence ministérielle euro-méditerranéenne sur les transports (Marrakech, 15 décembre 2005), ainsi que celles de la conférence ministérielle de Naples (21 et 22 octobre 2009), tout en déplorant la lenteur des progrès réalisés dans la mise en place des réseaux de transport euro-méditerranéens, malgré l'engagement formulé à cet égard par les partenaires euro-méditerranéens;
 - 2) Appelle l'Union pour la Méditerranée à organiser sans plus attendre la prochaine réunion ministérielle euro-méditerranéenne sur les transports, en 2011, et à placer au cœur de la future politique des transports de la région la corrélation entre la politique sur le réseau transeuropéen et le réseau de transport transméditerranéen envisagé;
 - 3) Demande que la mise en place d'un réseau euro-méditerranéen de transport intégré et multimodal contribuant à renforcer les échanges entre l'UE et les partenaires méditerranéens, et entre les partenaires eux mêmes, comprenne les actions principales suivantes:
 - renforcer et moderniser le cadre institutionnel du transport et augmenter les capacités financières et administratives;
 - harmoniser les normes techniques et fonctionnelles entre les différents pays;
 - rechercher une utilisation optimale et durable du système de transport en promouvant la co-modalité et en mettant l'accent sur le transport ferroviaire, les accès aux ports et aéroports, et des connexions améliorées et renforcées avec les centres logistiques;
 - promouvoir l'intégration et la cohésion des réseaux d'infrastructure en assurant un réseau de transport bien connecté et interopérable entre les pays du Sud de la Méditerranée ainsi qu'entre ces pays et l'UE;
 - promouvoir des solutions aux problématiques liées à la mobilité urbaine, qui permettent aux autorités locales et régionales de trouver des solutions et des instruments pour lutter contre

la congestion urbaine, la contamination, l'amélioration de la qualité des services publics urbains, y compris les droits des passagers, l'accessibilité aux personnes à mobilité réduite etc.;

- prêter une attention particulière au transport maritime (autoroutes de la mer) et aux ports; améliorer les échanges maritimes par l'accroissement de l'efficacité portuaire;
- mieux exploiter le potentiel du transport aérien et promouvoir le transport des passagers, notamment au niveau du tourisme;
- renforcer la coopération régionale dans le domaine de la sécurité pour tous les modes de transport, et particulièrement sur la route;
- rendre le système de transport en Méditerranée sûr et durable, en garantissant la protection des utilisateurs, des biens et de l'environnement;
- renforcer les ressources humaines; mettre en œuvre des programmes de formation appropriés pour améliorer les compétences du personnel des administrations du transport. Tirer parti des programmes de formation professionnelle offerts dans certains ports européens (par exemple, Anvers – Belgique, Centre de formation du port d'Anvers-Flandres, Institut de transport et de gestion maritime d'Anvers...);

4) Considère la nécessité d'intégrer des objectifs communs en matière de politique des transports:

- Transport maritime à courte distance: la création des autoroutes de la mer, reliant les corridors et les fronts de mer des États membres et de leur voisinage géographique, se révèlent très nécessaires; l'intermodalité du transport maritime à courte distance pourra être aussi complétée par l'éventuelle participation aux projets pilotes du programme Marco Polo;
- Transport maritime: l'objectif est d'éviter que le transport maritime d'hydrocarbures en Méditerranée provoque un nouvel «Erika» ou «Prestige» dans une mer fermée et écologiquement fragile; dans ce contexte, un nouveau projet régional devra concentrer les principales mesures de prévention;
- Transport aérien: le transport aérien joue un rôle très important dû notamment au développement touristique et à la mobilité des populations immigrées; l'objectif est d'améliorer les capacités aéroportuaires et l'intégration des systèmes de gestion du trafic aérien visant la création du Ciel unique européen; ces efforts seront complétés par la conclusion éventuelle d'accords «Ciel ouvert» entre l'UE et les partenaires méditerranéens intéressés ainsi que par la participation à l'Agence européenne pour la sécurité aérienne;
- Transport ferroviaire: le but est de développer le réseau ferroviaire afin de faciliter les échanges Sud-Sud, d'améliorer l'interopérabilité et de réduire les émissions de CO₂;
- Galileo: le projet Galileo met le système européen de navigation par satellite au service d'une Méditerranée plus sûre et mieux protégée; l'objectif est d'impliquer les partenaires méditerranéens et leurs entreprises dans la participation au capital de l'entreprise commune Galileo;
- Programmes de recherche: les partenaires méditerranéens peuvent participer au programme-cadre de recherche, notamment aux priorités «Aéronautique et espace» et

«Transport de surface durable» afin d'améliorer la sécurité et la sûreté du réseau euro-méditerranéen de transport;

- 5) Estime essentiel, afin que la réalisation d'un système de transport euro-méditerranéen puisse évoluer d'une situation de fragmentation vers une situation d'harmonisation et d'intégration, que les efforts déployés tiennent compte des différents niveaux de développement des pays méditerranéens et que les financements publics et privés des projets soient garantis, accrus et mobilisés pour atteindre les objectifs et les orientations fixés;
- 6) Appelle à une meilleure politique de voisinage qui garantisse la libre circulation des personnes, des biens et des services, et insiste sur la nécessité urgente de faciliter le processus d'octroi de visas;
- 7) Demande que le soutien pour une politique de transport dans la région euro-méditerranéenne tienne compte non seulement des critères financiers, mais également de la cohésion économique, sociale et territoriale, en particulier des besoins d'aménagement du territoire, ainsi que des critères de développement durable; demande une attention spéciale aux connexions transfrontalières et à la nécessité de meilleures connexions entre les régions de l'intérieur et les régions côtières;
- 8) Fait part de sa conviction que le réseau de transport euro-méditerranéen, y compris les autoroutes maritimes et l'espace aérien euro-méditerranéen, qui doit être mis en œuvre d'ici à 2015, contribuera énormément à la reprise économique, à la croissance et à l'amélioration future des niveaux de vie;
- 9) Demande que soit assurée la connexion du Réseau transeuropéen de transport (RTE-T) avec le Réseau transméditerranéen (TRM-T), et que soient développés des instruments de financement innovants et flexibles, capables de s'adapter aux équilibres économiques propres à chaque mode de transport et à chaque région;
- 10) Appelle le secrétariat de l'UpM à redoubler d'efforts pour hiérarchiser, coordonner et suivre les projets dans ce domaine, et appelle les parties prenantes à présenter des projets globaux innovants à même de contribuer à l'établissement du réseau de transport euro-méditerranéen;
- 11) Demande une réflexion sur la politique des prix de transport des biens et services entre les différents pays de l'Union pour la Méditerranée, afin de rendre plus accessible l'ouverture des marchés aux échanges de marchandises;
- 12) Est de l'avis qu'une adaptation du cadre juridique et réglementaire est nécessaire pour mieux sécuriser les investissements privés, nationaux et étrangers, afin de développer la participation publique-privée dans les projets d'infrastructure du transport et dans la perspective de la création d'un fond régional de garantie pour les investissements privés dans les projets;
- 13) Demande un soutien renforcé, au nom de l'Union européenne, sous la forme d'une aide technique (par le biais notamment de programmes tels que «Euromed Aviation II» ou «Euromed - Transport routier, ferroviaire et urbain») et d'«enseignements» tirés de la politique RTE-T;
- 14) Souligne la nécessité d'un financement accru, notamment par le biais des partenariats publics-privés, en faveur des projets d'infrastructures prioritaires et du développement de corridors maritimes, terrestres et ferroviaires dans la région euro-méditerranéenne;
- 15) Souligne l'importance de financer de grands projets d'infrastructures, surtout dans le contexte de la relance économique, tout en contribuant à la lutte contre le changement climatique en encourageant le passage à des modes de transport respectueux de l'environnement, et appelle à l'établissement d'un cadre financier renforcé à cet égard;

- 16) Invite tous les acteurs concernés à garantir des fonds fiables et suffisants, afin d'assurer la réussite des investissements nécessaires à l'infrastructure des transports, ainsi qu'aux projets liés à l'exploitation, par:
- l'établissement de plans nationaux pluriannuels de financements et d'investissement;
 - la mobilisation des sources régionales et internationales de financements pour les projets prioritaires;
 - la promotion des partenariats publics-privés (PPP);
 - l'émission des euro-obligations;
 - la création de formules de financement innovantes qui permettent le financement des projets à long terme;
- 17) Demande à la Commission européenne et à toutes les parties prenantes associées au débat sur la révision du réseau transeuropéen de transport de tenir compte de la dimension euro-méditerranéenne et des conclusions adoptées par l'UpM sur cette question, en vue des prochaines perspectives financières;
- 18) Prête une attention particulière à une formation équitable des ressources humaines en matière de transport et à une harmonisation des normes techniques et fonctionnelles entre pays;
- 19) Demande que la commission économique de l'AP-UpM soit chargée d'assurer le suivi de ces recommandations;
- 20) Propose le renforcement de la coopération entre les autorités nationales chargées de l'observation du développement du transport et des données qui y sont liées dans la région euro-méditerranéenne.

Les projets de l'UpM: Evaluations et visions pour le futur

- Vu la déclaration finale adoptée à l'issue du sommet de l'Union pour la Méditerranée du 13 juillet 2008 à Paris,
 - Vu la déclaration finale de l'Union pour la Méditerranée adoptée à l'issue de la conférence de ministres des affaires étrangères du 3 et 4 novembre 2008 à Marseille,
 - Vu les recommandations adoptées par l'Assemblée parlementaire de l'Union pour la Méditerranée lors de ses précédentes sessions plénières,
 - Vu la résolution du Parlement européen du 20 mai 2010 sur l'Union pour la Méditerranée,
- 1) Estime que l'Union pour la Méditerranée doit jouer un rôle moteur pour relever les défis socio-économiques communs à la région euro-méditerranéenne puisqu'il fournit le cadre idéal pour promouvoir l'intégration régionale et pour renforcer les relations multilatérales, soutenir la croissance et la prospérité; souligne à cet égard la nécessité de poursuivre la mise en œuvre des projets de l'UpM identifiés dans les domaines des PME et du développement des affaires, des transports, de l'énergie, de l'environnement, de l'éducation et des affaires sociales;
 - 2) Déploire les reports successifs du second Sommet de l'UpM, l'annulation de plusieurs réunions ministérielles et sectorielles, puis la démission du Secrétaire général du Secrétariat de l'UpM le 26 janvier 2011; regrette le retard pris dans le lancement opérationnel de l'UpM après la mise en place du Secrétariat; invite par conséquent le Secrétariat à finaliser dans les meilleurs délais le cadre réglementaire définissant les critères de sélection des projets, les modalités de financement, les procédures de suivi et les capacités de coordination; insiste sur l'urgence de clarifier les règles concernant les contributions financières de chaque pays partenaire;
 - 3) Préconise par ailleurs d'adopter une approche davantage opérationnelle et technique afin de contourner les obstacles politiques et d'avancer sur les projets; estime qu'une telle approche permettra de créer une dynamique positive à même de relancer l'UpM et de contribuer à restaurer un climat de dialogue et de confiance entre les pays membres; soutient les propositions visant à créer des coopérations renforcées, notamment dans les domaines d'action des projets de l'UpM: Dépollution de la Méditerranée; Autoroutes de la mer et autoroutes terrestres; Protection civile; Energies de substitution : Plan solaire méditerranéen; Enseignement supérieur et recherche, L'initiative méditerranéenne de développement des entreprises; Université euro-méditerranéenne; se félicite à ce titre des avancées obtenues dans la mise en place et le développement de l'Université euro-méditerranéenne EMUNI;
 - 4) Renouvelle son appel à la réalisation concrète des six projets prioritaires identifiés pour l'UpM; insiste sur le besoin d'accroître la complémentarité de ces différents projets afin de garantir leur succès; appelle à une plus grande transparence dans la sélection, le suivi, la coordination et le financement de ces projets; rappelle qu'il s'agit des missions principales du Secrétariat de l'UpM et que leur succès dépend de son bon fonctionnement et de son financement adéquat;
 - 5) Souligne néanmoins l'avancée de projets en dehors du cadre de l'UpM qui participent à la réalisation de ses objectifs; se félicite, à cet égard, des initiatives contribuant à la dépollution de la Méditerranée, des projets industriels dans le cadre du Plan solaire

méditerranéen, des conclusions du Sommet arabe sur le changement climatique, qui s'est tenu en novembre 2010 au Maroc, et des efforts réalisés dans le cadre du fond d'investissements InfraMed;

- 6) Invite instamment à réduire progressivement mais rapidement les obstacles entre nord-sud et sud-sud qui existent en matière de technologie, de connaissances, de commerce et de mobilité et, par exemple, à renforcer la coopération concernant l'énergie propre du sud au nord en créant les réseaux appropriés, à soulager la voie maritime de la Méditerranée par la mise en service rapide d'une voie ferrée à forte capacité entre Rabat et Le Caire, qui permettra de transporter les marchandises et les personnes en respectant l'environnement, ainsi qu'à revoir la politique européenne de voisinage pour supprimer tous les obstacles dans la région tout en améliorant la sécurité des investissements et l'État de droit;
- 7) Constate que la crise économique et financière a pesé sur les capacités de financement de l'UpM; préconise le recours à différentes formes de financement, en fonction des opérations à mener, y compris à la microfinance responsable et aux partenariats public-privé, et la recherche de synergies entre les différentes sources de financement pour remédier au manque de financement des projets; invite à dégager des pistes de réflexion pour améliorer la coopération et la coordination entre les acteurs privés et publics participant au financement du développement du Sud de la Méditerranée; considère que le financement de l'UpM doit se faire dans le respect des principes de cofinancement et de cogestion entre les pays des deux rives de la Méditerranée; estime qu'une telle approche est à même d'instaurer une coresponsabilité et une mise sur un pied d'égalité de tous les partenaires;
- 8) Rappelle l'engagement de l'UpM à soutenir la création d'une zone de libre-échange approfondie dans la région euro-méditerranéenne et une meilleure intégration économique régionale et sous-régionale; considère que la création d'une zone de libre-échange dans la rive Sud de la Méditerranée et entre le Nord et le Sud permettra d'approfondir les liens et d'augmenter les échanges commerciaux et les investissements entre les pays partenaires et participe à l'objectif de combler le fossé Nord-Sud ; invite à ce titre à une mise en œuvre effective de l'Accord d'Agadir et à son extension à l'ensemble des partenaires méditerranéens éligibles; insiste sur l'importance de renforcer la complémentarité entre les coopérations bilatérales Nord-Sud et les coopérations multilatérales euro-méditerranéennes;
- 9) Appelle à la levée des barrières existantes et des obstacles économiques entre les pays du nord et du sud de la région méditerranéenne pour permettre l'intégration économique et sociale;
- 10) Invite à une accélération des réformes structurelles afin d'améliorer l'environnement juridique et économique, d'attirer les investissements et de faciliter la création d'entreprises; rappelle l'importance des PME comme moteur de la croissance et de la création d'emploi; insiste sur la nécessité de continuer à lever les obstacles à leur développement; préconise un renforcement des filières d'éducation et de la formation continue tout en garantissant une augmentation et une diversification des opportunités d'emploi; appelle à la révision de la politique d'immigration sélective qui engendre les effets négatifs de la fuite des cerveaux et des départs massifs de la jeunesse et de la main d'œuvre qualifiée sur les pays d'origine au détriment de leur propre développement, alors qu'ils consentent d'énormes budgets de formation afin de maintenir cette force de travail au profit de leur économie nationale; se félicite des progrès réalisés en faveur de l'intégration des femmes dans la vie économique; invite à soutenir davantage les réseaux d'entreprises, tel que les réseaux Invest in Med et BusinessMed, qui constituent un cadre propice aux échanges de bonnes pratiques et permettent des synergies dans les investissements et le financement des projets de l'UpM;

- 11) Se félicite du succès, le 29 janvier 2011, du premier sommet de l'Assemblée régionale et locale euro-méditerranéenne (ARLEM) qui a notamment déterminé des objectifs concrets en matière de sensibilisation aux problématiques et de transferts de technologies liés à l'eau; apporte son soutien à cette Assemblée qui contribue à une plus grande intégration de la société civile et des élus locaux afin de réaliser les six grands projets structurants et de répondre concrètement aux besoins locaux et aux besoins des populations; réitère sa position de poursuivre l'ouverture d'un dialogue institutionnalisé dans le cadre de l'UpM avec la société civile, les organisations non gouvernementales, les confédérations d'entreprises et les organisations patronales et syndicales;
- 12) Demande la mise en place d'un groupe d'urgence dans la région euro-méditerranéenne chargé de traiter les questions posées par le transfert de citoyens en cas de catastrophes au moyen d'un financement adéquat;
- 13) Souligne la nécessité de faire les efforts nécessaires pour faciliter le succès des six grandes lignes sectorielles de projets de l'UpM, et souligne, à cet égard, l'importance qui devrait être accordée, à court et moyen terme, aux points suivants:
 - a) Mise en place d'un cadre approprié pour générer de nouveaux emplois. À cet égard, des efforts accrus doivent être faits pour organiser des programmes de formation à grande échelle, y compris la formation professionnelle, en fonction des besoins du marché du travail. Des structures de production doivent être créées qui permettront la création de nouveaux emplois et la fabrication de produits compétitifs sur les marchés intérieurs et étrangers. Un engagement fort de coopération des pays du nord et du sud de la Méditerranée est essentiel pour atteindre cet objectif.
 - b) L'UE et les partenaires méditerranéens font face à des défis énergétiques communs. La diversification et la sécurité des approvisionnements énergétiques, de transport et des marchés, l'approfondissement des réformes du marché de l'énergie, le développement et la modernisation des infrastructures énergétiques, l'amélioration de l'efficacité énergétique, les économies d'énergie et l'utilisation de sources d'énergie renouvelables sont des préoccupations et opportunités principales pour tous les pays.

En ce sens, il est essentiel que les pays sud de la Méditerranée profitent également des projets d'approvisionnement en énergie solaire pour les ménages. Le plan de l'énergie solaire devrait inverser positivement sur l'accès à l'énergie électrique des pays du Sud et, dans le même temps, il pourrait également contribuer à l'approvisionnement d'énergie du pays du nord.

- c) L'éducation et la recherche sont des facteurs formateurs d'un avenir commun méditerranéen. Créer une culture éducative commune dans la région est un élément clé pour relever les défis dans d'autres secteurs et la formulation d'une manière professionnelle et coopérative de la pensée de la jeunesse dans la région. Un moyen d'atteindre cet objectif serait de promouvoir l'obtention de visas pour les étudiants, ce qui constituerait un premier pas vers la réalisation des quatre libertés de l'Union européenne pour la région euro-méditerranéenne.

La promotion de la coopération universitaire contribuera à la création de l'espace euro-méditerranéen de l'éducation supérieure, de science et de recherche. À cet égard, il est important d'utiliser pleinement les possibilités offertes par les programmes existants de coopération dans l'éducation supérieure, tels que Tempus et Erasmus Mundus.

L'Université euro-méditerranéenne (EMUNI), ayant son siège en Slovénie, ainsi que son réseau, est un partenaire important et un atout utile dans la réalisation des objectifs dans ce domaine.

Pour faire un meilleur usage de tous les programmes de coopération, il est important que beaucoup d'attention soit accordée à l'augmentation des compétences linguistiques. Les jeunes doivent être prêts à communiquer et à travailler dans différentes langues, comme l'arabe et l'anglais, mais aussi le français ou l'espagnol pour sa projection internationale ou d'autres langues qui pourraient être d'une grande aide sur le marché du travail.

- d) Le transport a toujours occupé une position centrale dans le partenariat Euro-Med, en particulier, dans l'élaboration d'un réseau de transport intégré et efficace dans la région, et propice au commerce, au développement économique et à l'intégration.

En ce qui concerne la coopération dans le domaine du transport, la Déclaration de Paris identifie comme domaine d'action prioritaire au sein de l'UpM le développement des autoroutes maritimes et terrestres

Au cours de l'année de 2011, il convient de définir un plan de liaisons maritimes et aériennes, conçu dans une approche Nord-Sud et non pas seulement dans les termes de la coopération Sud-Sud et Nord-Nord qui régissent la plupart des circuits actuels par bateau et avion.

De même des investissements accrus devraient être faits sur la rive sud de la Méditerranée afin d'améliorer les ports et les aéroports. Les compagnies aériennes devraient être encouragées à accroître encore leurs routes entre le Nord et le Sud.