



From Europe to Asia and Asia to Europe Madrid 2024 Summit

Texte Juridique

**“Comment relancer une coopération
trans-méditerranéenne/Moyen-Orient profitable et facteur
de paix ?”**

Commissaires: Yannis BERTRAND, Carla BARRAULT et Violette
LEZIUS

Langue officielle: Français

ACCORD INTERNATIONAL MULTILATÉRAL

Dans un monde globalisé, les flux matériels et immatériels n'ont cessé de se multiplier. En particulier entre les pôles économiques les plus dynamiques, à l'image des relations entre l'Europe de l'Ouest et la façade maritime de l'Asie orientale. L'Europe connaît les importants efforts d'investissements dans une série de connexions terrestres et matérielles, déployés par la Chine pour mieux relier ces deux pôles. Pour autant, la Chine n'est pas forcément en mesure de garantir la sécurité de ce trafic ni d'en assurer le financement complet. C'est pourquoi l'Union Européenne cherche à entamer un dialogue stratégique avec ses partenaires, chinois mais aussi indiens, sur les questions de connexions terrestres, maritimes, immatérielles entre l'Europe et l'Asie.

Section I - Une coopération par voie maritime

Article 1 : Les Etats membres s'engagent à développer et à financer la route maritime internationale déjà existante (faisant partie du projet Nouvelles routes de la soie) visant à améliorer les échanges entre l'Asie et l'Europe. D'éventuelles modifications et déviations européennes (assurée par MSC shipping) peuvent être mise en place, afin d'endiguer l'expansionnisme chinois. Il y aurait également un ajout de la Corée du Sud, du Japon et de l'Inde dans cet itinéraire. Les ports de Gênes et Trieste resteront des hubs majeurs dans le commerce international.

Article 2 : Tous les États membres participants, selon leur situation économique et leur nombre de ports, s'engagent au financement des infrastructures des routes maritimes dans l'UE (ports, gazoducs).

Article 3 : Les Etats s'engagent à trouver des solutions pour lutter contre l'insécurité et la piraterie. Ils développeront leurs bases navales dans des pays riverains (comme Djibouti) pour sécuriser le transport de marchandise.

Article 4 : Pour assurer la prospérité de l'économie des Etats membres, les pays feront payer un impôt commun aux compagnies maritimes afin d'assurer une concurrence loyale.

Section II - Une coopération par voie terrestre

Article 5 : Les États s'engagent à créer un comité de pilotage permanent, avec des scientifiques venant de tous les États membres, afin d'innover sur des infrastructures et partager leurs technologies. Ce comité donnerait naissance à un fond

d'investissement international consacré à ces projets qui seront par la suite installés dans tous les pays membres de manière égale, afin de permettre aux Etats moins développés d'avoir accès à ces technologies.

Article 6 : Les États européens et asiatiques membres ou non du projet BRI s'engagent à se réunir dans un sommet pour se mettre d'accord sur les projets de coopérations en matière de commerce et de routes terrestres et maritimes, le tout sous la direction de l' OMC.

Article 6 bis : Les États membres doivent renforcer la coopération douanière en mettant en place des procédures simplifiées pour accélérer le passage des marchandises aux frontières cependant en prenant en compte la migration clandestine.

Article 7 : Les Etats membres s'engagent à créer une nouvelle route commerciale, l'Irak Development Road, offrant un itinéraire plus rapide et sûr entre l'Inde et l'Europe. Les marchandises passeront par les Émirats arabes unis et le port d'Al Fa en Irak, puis par une voie ferrée jusqu'à Istanbul. Ce corridor réduirait le temps de transit de 5 à 7 jours par rapport aux routes chinoises. Le financement de ce projet sera effectué par tous les Etats membres du sommet.

Article 8 : La Chine, en coopération avec certains pays de l'Union Européenne (Bulgarie, Grèce, Roumanie, Slovénie, Hongrie, Turquie, Portugal, Luxembourg, Kazakhstan), s'engage à investir de manière progressive en fonction de leur implication dans ce projet. Le financement sera réparti comme suit: 25% par la Chine, 25% par l'UE et 50% financé par les Etats concernés par le passage des nouvelles routes. Ces investissements, sous forme de prêt, seront dirigés vers le développement ferroviaire des pays n'en ayant pas les moyens, tels que ceux situés sur l'axe entre Istanbul et Moscou. Cette nouvelle route passerait alors par la Bulgarie, la Roumanie, la Hongrie, la Slovaquie, la Pologne (avec une possibilité d'inclure l'Allemagne), la Lituanie, la Lettonie et l'Estonie.

Section III - Assurer un modèle durable

Article 9 : Les États membres s'engagent à réduire leurs émissions de CO2 rejetés par les voix d'interconnexions de 30% pour 2029 dans l'objectif de respecter les accords de Paris sur le climat. Dans cette logique, les Etats membres doivent établir des quotas annuels contraignants pour chacun, en fonction de sa taille, de son infrastructure et de ses capacités, afin de garantir une répartition équitable des efforts de réduction des émissions et de respecter le droit au développement. Cela inclut de prévoir des contraintes financières et des dispositifs de soutien pour les États membres qui dépassent les objectifs de réduction des émissions, afin de les encourager à aller au-delà des quotas fixés initialement.

1. Pour un premier dépassement des quotas :
1% du PIB de l'État membre pour chaque pourcentage de dépassement des quotas. (Si un État membre dépasse ses quotas de 5%, il serait soumis à une amende équivalente à 5% de son PIB, d'ici 2050)
2. En cas de récidive :
Une augmentation progressive de 50% de l'amende initiale. (Si un État membre dépasse à nouveau ses quotas de 5%, l'amende serait de 1,5 fois celle calculée précédemment.)
3. Pour les dépassements répétés :
Une escalade de 100% de l'amende pour chaque récidive subséquente. Cela signifie que chaque violation ultérieure serait sanctionnée par le double de l'amende précédente.

Les contraintes financières seraient versées aux caisses de l'UE pour des investissements en recherche et développement futurs.

Article 9 : Le sommet s'engage à investir dans la recherche et développement pour des stratégies d'interconnexions et des voies de communication plus durables en:

- a. Améliorant les voies de communication traditionnelles déjà existantes afin qu'elles soient plus durables.
- b. Remplaçant 30% des trains et en y installant à leur place des trains électriques (par énergie verte) ou alimentés par des énergies renouvelables.

Article 9 bis : Les États membres s'engagent à développer leurs moyens de transport et infrastructures (chemins de fer, ports, etc.) dans le but de réduire leur consommation en hydrocarbures pour qu'elle baisse de 25% en 2050. Tout cela serait avec l'expertise apportée par les entreprises européennes en termes de logistique comme MSC.

Article 9 ter : Grâce aux mécanismes financiers européens, on étudiera la possibilité d'un financement supplémentaire pour les pays qui mettront en œuvre des mesures visant à mieux atteindre les objectifs de Paris sur le climat par exemple des trains électriques et non des trains diesel, dans les lignes de mesures telles que la Carbon Tax (CBAM). De plus, les entreprises européennes ferroviaires (telles que Siemens et Alstom) et maritimes (telles que MSC shipping) pourront bénéficier d'une aide afin de développer des technologies plus durables. On pourrait de même étudier l'éventuelle possibilité d'un partenariat avec les entreprises chinoises.

Article 10 : Développer les énergies renouvelables afin de réduire sa dépendance aux énergies fossiles en:

- a. Choissant les formes d'énergies les plus adéquates à mettre en place en fonction des voies de communication.
- b. S'assurant de minimiser les impacts négatifs d'une transition énergétique sur les voies de

communications traditionnelles. En ce qui concerne les voies de communications traditionnelles, celles qui ne respectent pas les normes de développement durable mais qui ont moins de 5 ans d'activité, ne seront pas exigées d'être améliorées.

c. Augmentant de 15% le prix de péage sur les grands axes commerciaux pour les poids lourds, roulant au pétrole. Cette hausse du prix des péages permettrait de limiter l'impact carbone produit par les poids lourds en Europe et même dans le monde. Ainsi promouvant une Europe plus durable qui favoriserait le transport de marchandise par des moyens éco-responsables.

Article 11 : Mise en place d'un système de suivi et de vérification des projets financés par le fonds de compensation carbone, afin de garantir leur efficacité et leur conformité aux normes appropriées à chaque pays en fonction de sa situation économique en matière de réduction des émissions de carbone.

Article 12 : Un fonds d'investissement sera créé, où tous les pays membres devront investir à hauteur de 0.2% de leur PIB. Les fonds seront reversés aux pays rencontrant des difficultés à effectuer leur transition écologique liée aux routes de la soie.

Section IV - Infrastructure de communication

Article 13 : La couverture du réseau 5G entre l'Europe, l'Orient et l'Asie (incluant l'Égypte également) sera massivement développée pour améliorer la rapidité des échanges de données, de manière à atteindre une couverture 5G de 85% de la population présente dans ces régions pour 2050. Les infrastructures devront être alimentées par une électricité verte. Les États membres envisagent des transferts de technologie entre les pays européens et asiatiques (réseaux 5G). Le tout sera possible avec l'utilisation de la technologie "point to point". Le financement de ce projet se fera à hauteur de 40% par les pays asiatiques (Chine (30%), Japon et Corée du Sud) et de 60% de l'Union européenne. La construction des infrastructures nécessaires se fera à 30% par la Chine et 70% par les entreprises locales.

Article 13 bis : Les pays les plus riches s'engagent à investir et à envoyer des professionnels du monde de la technologie sur le terrain dans des pays en voie de développement (index des développement des pays des Nations Unies) afin de former les professionnels sur place. En échange, les pays bénéficiant de cette aide auront un pourcentage de 4% sur les bénéfices des infrastructures auxquels les professionnels étrangers auront participé.

Article 14 : Les pays s'engagent à investir dans la recherche et le développement de nouvelles technologies pour rendre l'installation de câbles sous-marins plus efficace et moins coûteuse. Cela pourrait inclure le développement de nouveaux matériaux

pour les câbles et l'amélioration des techniques d'installation, rendant le tout plus efficace et durable.

Article 15 : Les pays envisagent la construction de nouveaux câbles sous-marins, surtout au niveau de la mer Baltique, pour rendre la connectivité plus égale en UE. Il serait question de développer de nouvelles routes entre l'Europe et l'Inde pour diversifier les échanges et réduire la dépendance aux Routes de la Soie. Nous donnons la priorité aux pays moins connectés et moins développés pour stimuler leur économie, tout en évitant les monopoles de pouvoir. Cela se fait à travers des contrats équitables pour que tous bénéficient de cette initiative.

Article 16 : L'Europe et L'Inde visent à renforcer leur connectivité à travers les câbles sous-marins tout en incluant des pays africains et du moyen orient dans le processus. "2 Africa" sera le plus grand projet de câble sous-marin au monde puisqu'il reliera environ 33 pays à partir de cette année et connectera 3 milliards de personnes à travers l'Afrique, l'Europe et l'Asie.

Section V - Cybersécurité

Article 17 : Les Etats s'engagent à collaborer au niveau du partage d'informations et la coopération en matière de protection des données afin de rendre tout échange plus sûr en excluant la Chine. En particulier, les États membres et les institutions de l'UE étudieront des mécanismes et des forums de coopération renforcés et permanents pour faire face aux menaces de cybersécurité étrangères pouvant mettre en danger les relations entre les différents pays de l' UE et l'Asie par le vol de base de données sensible à ces deux acteurs primordiaux. D'autre part, ils chercheront à éviter les menaces aux élections et pour la démocratie en Europe par la distorsion des votes ou l'espionnage.

Article 17 bis : Les Etats s'engagent à collaborer au niveau du partage d'informations et la coopération en matière de protection des données afin de rendre tout échange plus sûr, en favorisant la protection des pays aux organismes de sécurité les plus vulnérable européens, tel que Nordic Cyber Security qui représente une ouverture aux cyber attaques en europe, ainsi que les pays hors de l'Union Européenne participant au sommet, tel que l'Egypte, et ce grâce à des subventions économiques et technologiques à hauteur de leurs moyens.

Article 18 : Les pays s'engagent à faire collaborer les experts en cybersécurité afin de contrer toute attaque. De plus, afin de renforcer la cohésion entre les experts de chaque pays, on aimerait créer une filière rassemblant l'élite de la cybersécurité sous l'égide de l'ENISA. Cette filière permettrait à de nombreux experts en cybersécurité de travailler ensemble.

Article 19 : Les États-Membres s'engagent à la mise en place d'un partenariat digital dans l'espace concerné par le passage des nouvelles routes de la soie afin d'améliorer la surveillance des activités illicites déstabilisatrices (piraterie, trafic de drogue...) dans le domaine maritime, et la surveillance des câbles sous-marins. Ce projet doit passer par la création d'un comité de collaboration qui aura pour but de promouvoir l'entraide stratégique pour lutter contre les menaces aux trafics maritimes et routiers. Cette commission sera présidée par un membre du comité élu avec un mandat de 3 ans.

Article 20 : Les pays membres de la collaboration et du partage de données et de technologies, s'assurent de les protéger et de ne pas les faire fuiter, les partager ou les vendre aux pays non-membres.