

**RESOLUTION No. 97/1 SUR LE DEVELOPPEMENT DES TRANSPORTS ET DE
L'INFRASTRUCTURE**

[CEMT/CM(97)4/FINAL]

Le Conseil des Ministres de la CEMT, réuni à Berlin, les 21 et 22 avril 1997,

CONSIDERANT

- les mandats donnés à la CEMT lors des Conseils de Noordwijk [CEMT/CM(93)11/Final], Annecy [CEMT/CM(94)23/Final] et Budapest [CEMT/CM(96)3] ;
- la tenue, au cours de l'année écoulée, de Conférences régionales dans la Mer de Barents, la Mer Baltique, l'Europe Centrale, les Balkans, la Mer Noire et la Méditerranée ;
- le Communiqué conjoint pour la Conférence Paneuropéenne d'Helsinki [CEMT/CM(97)1] ;
- les monographies de chaque pays soumises pour son information ;
- l'état de développement des différents corridors paneuropéens, exposés dans le rapport soumis par la Commission Européenne ;

CONSCIENT des changements intervenus dans la nature des problèmes traités, tels qu'ils sont exposés dans la note explicative de cette Résolution, changements liés à la prise en compte d'un champ géographique plus large, à de fortes interrogations sur les besoins de mobilité et à un contenu plus politique des choix en matière de transport ;

RAPPELANT le rôle spécifique de la Conférence qui s'efforce, d'une part, d'aider à l'établissement d'un pont sur le plan politique entre l'Union Européenne et les autres parties de l'Europe, et d'autre part, d'intégrer les travaux de recherche et le traitement politique des problèmes de transport ;

NOTANT

- qu'il est nécessaire de collaborer à la conception et à la réalisation de réseaux de transport paneuropéens ;
- que les neuf corridors paneuropéens d'Europe Centrale et Orientale et l'orientation communautaire pour le développement du Réseau Transeuropéen de Transport (RTE), tels que reproduits dans les cartes figurant en Annexe, sont un point de départ pour un développement cohérent des infrastructures au niveau paneuropéen ;
- que l'Union Européenne et ses pays associés ont entamé une évaluation des besoins en infrastructures de transport (TINA) en vue d'étendre le réseau transeuropéen aux nouveaux membres ;
- que, compte tenu de la disponibilité de moyens financiers limités, par rapport aux besoins exprimés, le prolongement de ces corridors ainsi que le choix des projets d'importance européenne devront obéir à des critères d'efficacité rigoureux avec une priorité donnée à la modernisation, à l'entretien et à une meilleure utilisation des infrastructures existantes ;
- que, depuis 1994, il a néanmoins été possible d'entreprendre et même de mener à bien un certain nombre de projets d'importance européenne ;

VU les Mémoires d'entente (MOU), conclus entre-temps entre les gouvernements concernés et, dans la plupart des cas, la Commission Européenne, au sujet de l'aménagement des corridors de transport I, II, III, V¹, VIII et IX ;

SOUTIEN

- l'action entreprise, dans le cadre de la CEMT et de l'Union Européenne, en vue de l'actualisation des corridors paneuropéens pour tenir compte des modifications intervenues depuis la Conférence de Crète -- élargissement de l'Union Européenne, processus de paix dans les pays de l'ex-Yougoslavie, perspectives d'adhésion de certains pays d'Europe Centrale et Orientale, accord euro-méditerranéen entre l'Union Européenne et les pays tiers méditerranéens, défini à Lisbonne en janvier 1997 -- en prévision de la Troisième Conférence Paneuropéenne sur les Transports, qui se tiendra à Helsinki les 23 et 24 juin 1997 ;
- une approche multimodale pour la coordination des besoins en matière d'infrastructures de transport internationales, conformément aux principes et procédures établis conjointement par les différentes organisations internationales concernées, devant être mis en oeuvre dans les pays Membres et qui cherchent à prendre en compte tant les besoins de développement économique que l'impact sur l'environnement ;

RECONNAIT

- qu'il est nécessaire de porter une attention particulière à certaines régions spécifiques d'Europe, telles que la Méditerranée, la région euro-arctique et la Mer Noire ;
- qu'il est particulièrement souhaitable de conserver, autant que possible, les corridors existants tels qu'ils ont été définis en Crète et qu'en accroître le nombre ne doit se faire qu'après des études approfondies ; il semble néanmoins déjà opportun d'ajouter un corridor X pour couvrir les besoins de la région des Balkans² ;

RECOMMANDE

- la mise en oeuvre effective des Mémoires d'entente mentionnés ci-dessus par les pays qui les ont signés ;
- la définition de principes-cadre permettant une approche coordonnée des politiques de transport et notamment d'investissement dans les infrastructures, en vue de promouvoir en particulier les modes de transport les plus respectueux de l'environnement ;
- la prise en compte des ports, lieux privilégiés de l'intermodalité ;
- la poursuite des efforts en vue d'améliorer les procédures de passages aux frontières et de dédouanement ;
- l'adoption, par les pays Membres, de dispositions réglementaires et financières précises et durables, destinées notamment à éviter les effets négatifs d'une économie de marché sans aucun contrôle et du développement de la mobilité ;
- la mise en oeuvre de choix concertés en matière d'investissements, lorsque des projets internationaux sont en concurrence, en raison notamment du caractère limité des financements disponibles, permettant d'adapter les infrastructures de transport à la massification des échanges internationaux ;

¹ Ce mémorandum d'entente n'a pas de valeur intrinsèque pour la République de Croatie car la République de Croatie ne l'a pas encore signé. L'accord de la Croatie, de l'Italie et de la Slovénie sur la liaison des ports de Rijeka et Trieste est en bonne voie.

² Les principales lignes internationales de transport de Croatie et de Bosnie-Herzégovine devraient être annexées aux corridors de Crète tels qu'ils existent. Des travaux coordonnés pour réaliser cet objectif devraient être menés au sein de l'Union Européenne, de la CEMT et de la CEE/ONU.

- le recours à des systèmes télématiques interopérables pour améliorer l'utilisation des infrastructures existantes ;
- l'engagement réel de ressources financières (avec un objectif pouvant atteindre 1 à 2 pour cent du PNB) par les pays Membres dans le processus de rénovation des réseaux de transport et dans la phase de démarrage des nouveaux projets d'intérêt européen ;
- la poursuite des travaux de recherche portant sur les liens entre croissance économique et mobilité, la définition de principes méthodologiques de planification d'infrastructures internationales, le suivi du marché et l'élaboration de scénarios de développement des infrastructures de transport en vue d'en assurer la cohérence ;

CHARGE le Comité des Suppléants de veiller à l'application des recommandations qui viennent d'être formulées et de poursuivre son travail, conformément aux mandats antérieurs.

NOTE EXPLICATIVE

L'un des enjeux politiques majeurs de la présente décennie tient dans la recherche d'une intégration économique et sociale durable de l'ensemble de l'Europe. A cette fin, des systèmes et des infrastructures de transport adaptés et efficaces constituent un atout pour l'intégration des pays en transition et des pays périphériques.

En réponse aux questions présentées lors du Conseil des Ministres de Budapest, tenu en mai 1996, sur les enjeux politiques liés à l'établissement d'un système de transport européen, [cf. document CEMT/CM(96)3], les analyses détaillées des tendances récentes observées au niveau des trafics et des prévisions réalisées dans les différents pays, contenues dans le document CEMT/CM(97)5 et les travaux récents menés au sein des différentes organisations internationales -- Union Européenne (UE), Commission Economique pour l'Europe des Nations Unies (CEE/ONU) et CEMT --, conduisent à préciser certains éléments du débat.

A. La poursuite des travaux sur l'évolution des tendances du transport et des besoins en infrastructures, a révélé un changement dans la *nature* des problèmes traités, qui a plusieurs origines :

1. La prise en compte d'un champ géographique plus large

L'extension, au cours des dernières années, de ce champ géographique dans la politique de transport de l'Europe et aussi des Etats, se caractérise par :

- la prise en compte des voies de communications qui s'étendent plus au Nord, en direction de la Mer de Barents, plus à l'Est en direction des pays de la Communauté des Etats Indépendants (CEI), et de la Mer Noire avec des prolongements vers l'Asie Centrale ;
- la réintégration des Balkans, du fait du processus de paix dans l'ex-Yougoslavie, dans les schémas d'infrastructures d'Europe centrale et orientale ;
- et enfin, l'ouverture sur l'espace méditerranéen avec la prise en compte de l'Accord de partenariat euro-méditerranéen.

Cette extension du champ géographique ne se réalise ni de manière homogène, ni dans un même contexte institutionnel : contexte d'intégration des réseaux transeuropéens pour les pays de l'Union Européenne ; passage progressif d'un concept de corridors prioritaires au concept de réseau transeuropéen, pour les pays d'Europe Centrale qui ont des perspectives d'adhésion à l'Union ; pour les autres pays, prolongement des réseaux le long de corridors prioritaires permettant de favoriser des échanges qui n'ont pas uniquement vocation à s'orienter en direction de l'Union Européenne, mais qui laissent aussi des opportunités de relations de voisinage ; enfin, dans la zone méditerranéenne, infrastructures permettant de faciliter la mise en oeuvre d'une zone de libre échange, avec des premières mesures de facilitation des échanges dans le cadre du partenariat euro-méditerranéen défini à Barcelone en novembre 1995.

“Favoriser l'intégration”, “améliorer les échanges”, “permettre le développement” sont, suivant les cas, l'objectif privilégié de ce nouvel espace européen qui ne présente cependant pas la cohésion régionale voulue.

Les choix multimodaux eux-mêmes s'affirment en fonction des situations. Le transport maritime à courte distance, l'insertion des ports comme des terminaux intérieurs, deviennent des composantes nouvelles à considérer avec plus d'attention.

2. Une interrogation plus forte sur les besoins de mobilité

Bien souvent, l'hypothèse d'une croissance parallèle entre transport et activité économique est admise sans analyse approfondie, avec des estimations d'élasticité plus ou moins concordantes.

Mais rien ne laisse supposer que de telles hypothèses doivent perdurer et qu'elles sont justifiées. Par contre, la diversité des modèles de croissance et d'aménagement à laquelle la prise de conscience d'une Europe élargie nous amène rapidement, conduit à une élaboration plus fine de ces hypothèses.

Déjà, lors du rapport antérieur du Groupe sur les Tendances du Trafic et les besoins en Infrastructures (TTI), l'accent avait été mis sur la nécessité de distinguer la mobilité à courte distance et la mobilité à longue distance, la mobilité nationale (interrégionale) et la mobilité internationale, encore contrainte par les effets "frontières".

Aujourd'hui, la mobilité paraît de plus en plus complexe. Ce constat ressort des tables rondes organisées au cours de l'année 1996 au sein de la CEMT, plus particulièrement de la Table Ronde 105 sur la Mobilité induite par les Infrastructures et de la Table Ronde 106 sur le marché des transports interurbains dans les pays en transition.

L'assimilation ou la transposition trop hâtive de modèles de projections et de méthodes d'analyse, telles qu'elles ressortent de certaines monographies et surtout des conclusions de la Table Ronde 104 sur la polarisation des espaces logistiques européens et les nouvelles tendances logistiques, peuvent conduire à de graves erreurs, très coûteuses pour des investissements lourds.

Ceci est d'autant plus préoccupant qu'au sein même de l'Union Européenne, ce que l'on a vu par le passé n'est plus nécessairement vrai. On assiste par exemple à un ralentissement de la mobilité des voyageurs à longue distance. On constate par ailleurs que la régulation du trafic automobile a eu plus d'effets que prévu. Ces phénomènes récents, du début des années 90, ont rarement été intégrés dans les projections de trafics réalisées pour les schémas d'infrastructures (cf. monographies): le résultat à un horizon de 20 ans peut en être très significativement affecté.

Enfin, la réorientation géographique des flux est aussi une réalité assez mal cernée. Après une réorientation totale des échanges extérieurs des PECO en moins de deux ans, on peut s'interroger aujourd'hui sur un certain rééquilibrage de ces flux en direction des pays voisins d'Europe Centrale, comme les données de 1995 semblent le montrer (cf. publication CEMT sur l'évolution des transports 1970-1995), voire ultérieurement vers les pays de la Communauté des Etats Indépendants (CEI).

La réponse à cette question se trouve en partie dans l'aptitude à intégrer dans les scénarios de nouvelles hypothèses qui conditionnent la mobilité.

Ces hypothèses conduisent à redéfinir les rapports entre mobilité et croissance économique : en introduisant les conséquences des politiques d'aménagement de l'espace et celles d'une évolution des modes de vie ; en introduisant des scénarios de polarisation des activités (ou au contraire de dissémination), susceptibles d'accroître ou non les distances, ou bien des scénarios de rationalisation logistique, susceptibles de réduire la consommation unitaire de transport et les parcours initiaux ; en modulant aussi la croissance du trafic de marchandises par une meilleure répartition modale et en introduisant des variantes plus diversifiées de chaînes intermodales associant la route au fer et à la voie d'eau, les modes terrestres aux modes maritimes.

Des exemples récents donnent un nouvel éclairage à l'impact possible de telles hypothèses sur les politiques de transport, qu'il s'agisse de mieux maîtriser la circulation ou d'infléchir le partage modal : le succès des politiques de développement durable en dépend.

La redéfinition des rapports entre mobilité et croissance a aussi des conséquences en matière de politiques d'infrastructure, car elle peut conduire à utiliser au mieux les réseaux existants, à privilégier leur entretien plutôt que de rechercher, a priori, dans des investissements nouveaux une réponse à une réponse à une augmentation des trafics.

3. Un contenu plus politique des choix en matière de transport

Dans la perspective d'un marché unique pour l'ensemble de l'Europe, une fois transmis les acquis communautaires dans le sens d'une libéralisation et d'une ouverture des systèmes de transport, la mise en place d'une politique d'infrastructures appellera une nouvelle étape de choix politique et d'arbitrage pour les transports.

Cette exigence apparaissait déjà dans les questions posées à Budapest [CEMT/CM(96)3] et elle est réapparue clairement lors de la dernière table ronde de la CEMT sur les transports dans les pays en transition.

Aujourd'hui, il est possible de lui donner un contenu plus précis.

Au niveau des instances européennes, le cadre est relativement contraint et les montants globaux des fonds disponibles pourront difficilement augmenter : les priorités doivent être sélectionnées. Mais cet appel qui a un contenu plus politique s'adresse aussi aux Etats car une politique européenne d'infrastructures ne pourra s'établir que si elle s'appuie sur des schémas nationaux bien étayés.

Un certain nombre de précisions sur le contenu de ces choix pourraient alors être apportées :

- *Concernant le volume global d'investissements en infrastructures de transport et son pourcentage par rapport au PIB :*

Ce pourcentage reste à un niveau faible, et souvent très faible, inférieur à 1 pour cent dans certains pays d'Europe centrale.

Aujourd'hui, la part relative au transport ne résultera pas d'une revendication sectorielle, mais de la justification d'un certain nombre d'arbitrages en faveur du transport par rapport à d'autres secteurs : pour ce faire, il importe de démontrer en quoi le transport est un outil de cohésion, de développement, ou encore une composante essentielle de la qualité du cadre de vie.

- *Concernant la tarification des infrastructures et l'équilibre possible entre financement privé et financement public :*

Il est apparu clairement que les options en matière de financement des infrastructures supposent au préalable une clarification des objectifs poursuivis avec l'instauration de péages : elle doit se faire dans le cadre d'un débat politique. Les populations, comme cela été le cas en Hongrie, en Slovaquie, en Slovénie veulent être parties prenantes à ce débat. L'enjeu est de savoir quel est le principal objectif poursuivi par l'instauration d'un péage : est-ce le financement de l'infrastructure, la modulation des trafics, le paiement d'une qualité de service ou bien la régulation des trafics entre itinéraires ?

- *Concernant l'impact sur l'environnement de l'utilisation des infrastructures, en particulier dans les zones sensibles :*

Là encore, un certain nombre de choix doivent être explicités suivant l'importance des flux de trafic, suivant que les taxes en vigueur visent à réorienter les trafics, à encourager des modes concurrents, ou bien plus simplement à financer un surcoût de protection de l'environnement. Les péages peuvent servir à la régulation des flux et donc influencer le choix des itinéraires et engendrer une demande supplémentaire de services. Introduire des péages est une décision délicate car elle résulte de considérations techniques, financières et politiques.

En ce qui concerne les taxes de transit, il paraît nécessaire de rechercher une harmonisation dans la mesure où des décisions unilatérales entraînent des réactions des autres pays qui freinent une ouverture plus grande du marché.

- *Concernant l'organisation des transports, et celle des grandes entreprises :*

L'organisation de solutions alternatives au transport routier de marchandises suppose des investissements et une adaptation du fonctionnement des grandes entreprises ferroviaires afin de les rendre plus conformes aux exigences du marché. Bien que la volonté générale aille vers une libéralisation du marché, celle-ci devrait conduire à une claire définition des politiques publiques en la matière, ce qui d'ailleurs n'exclut pas l'intervention d'opérateurs privés. La privatisation rencontre dans ce domaine des limites s'il en résulte une atomisation du secteur.

En transport de voyageurs, il paraît essentiel de préserver l'acquis en développant une nouvelle gestion des services publics. Le maintien d'une politique de service public doit être aussi précisée et évaluée en termes de coûts/bénéfices pour la collectivité afin que les rôles et les responsabilités restent clairement identifiés.

Si un cadre européen ne se met pas rapidement en place, les initiatives nationales telles qu'elles ressortent des monographies, risquent de compliquer la solution des problèmes. L'expression de politiques nationales plus précises devient ainsi une condition de la réalisation d'une politique européenne mieux assurée. La démarche de la CEMT se trouve de fait à la croisée de deux démarches qui doivent s'épauler mutuellement :

- Une démarche européenne qui comporte :
- un cadre réglementaire incluant ce que l'on peut appeler les acquis communautaires ainsi que les dispositions réglementaires de la CEE/ONU visant à faciliter les échanges ;
 - des réseaux transeuropéens et des corridors d'importance européenne ;
 - un ensemble de critères précisant les priorités politiques et les possibilités de contribution financières.
- Des démarches nationales qui comportent également à différents niveaux :
- des cadres réglementaires compatibles avec le cadre réglementaire européen suivant la zone concernée ;
 - des schémas nationaux d'infrastructures plus ou moins formalisés et regroupant un certain nombre de projets qui ont été recensés ;
 - des procédures d'élaboration et de choix de priorités plus ou moins explicitées.

Le travail à réaliser se situe donc à deux niveaux : rendre compatibles les démarches nationales entre elles, au regard du transport international, et les rendre complémentaires avec la démarche européenne.

Pour ce faire, les premières recommandations se situeront en amont dans la définition même des scénarios qui conditionnent la vision du futur et explicitent les choix politiques à faire.

Ces scénarios se situent eux-mêmes à plusieurs niveaux :

- scénarios d'environnement économique et d'ouverture des économies pour évaluer, à un premier stade, le volume de la demande
- scénarios d'aménagement pour préciser, à un deuxième stade, les besoins de mobilité aussi bien pour les voyageurs que pour les marchandises ;
- scénarios de politique de transport et de développement durable permettant d'explicitier les options politiques en matière de taxation, de tarification, d'organisation multimodale, de protection des zones sensibles.

Une fois clarifié ce contexte d'analyse, la question est celle du choix des priorités :

- priorité entre entretien, meilleure utilisation du potentiel existant et construction de nouvelles infrastructures ;
- priorité entre projets d'infrastructures qui doivent être inscrits dans les schémas nationaux et/ou les schémas européens.

B. Sachant que des compromis politiques sont inévitables au niveau international en raison des intérêts divergents des pays, certains souffrant de l'insuffisance de leurs relations de transport, d'autres subissant les conséquences d'un trafic excessif, il serait utile que la CEMT et tout particulièrement le Comité des Suppléants de la Conférence contribuent aux discussions ultérieures par l'élaboration de propositions concrètes d'action sur ces différents sujets. Pour cela, il appartiendra, lors des discussions ministérielles, de connaître les orientations que les Ministres eux-mêmes entendent donner à ces travaux.

Les *solutions* possibles qui peuvent être proposées, dans un premier temps, sont les suivantes :

1. Collaborer à la conception et à la réalisation des réseaux de transport paneuropéens

Cela est affirmé dans la Déclaration de la Deuxième Conférence Paneuropéenne sur les Transports, qui s'est déroulée en Crète du 14 au 16 mars 1994, [Déclaration de Crète, paragraphe 4].

La CEMT estime que les orientations relatives au Réseau Transeuropéen de Transport (RTE) [Décision N° 1692/96/CE du Parlement Européen et du Conseil, du 23 juillet 1996 (JO L 228, 9 septembre 1996)] et l'objectif énoncé dans cette décision, qui est de réaliser l'interconnexion avec les réseaux des Etats de l'Association européenne de libre-échange (AELE), des Pays d'Europe Centrale et Orientale (PECO) et des pays méditerranéens, tout en favorisant l'interopérabilité et l'accès aux réseaux, constituent un élément important de la réalisation d'un réseau de transport paneuropéen. Alors que les lignes directrices communautaires conduisent à un réseau multimodal de

transport dense pour l'Europe Occidentale, une approche différente a été retenue en Crète en 1994 pour les pays d'Europe Centrale et Orientale, afin de créer une ossature de base permettant de satisfaire les besoins les plus urgents en transport, tout en assurant une bonne coopération entre eux et l'Union Européenne. Cette structure fondamentale a été conçue pour être réalisable aussitôt que possible. Elle se compose de neuf corridors reliant les PECO entre eux et assurant des liaisons avec les frontières de l'Union Européenne. Des cartes jointes en annexe à ce rapport montrent les deux différentes approches : le RTE en Europe Occidentale et les corridors paneuropéens pour l'Europe Centrale et Orientale. Les projets dont la réalisation est considérée comme importante au niveau national est importante pour chacun des pays, sont en outre présentés dans les monographies. Lorsque les pays de l'Europe Centrale et Orientale s'efforcent de devenir membre de l'Union, ceci ne manque pas de stimuler le besoin d'étendre le RTE à une Union élargie. C'est pourquoi d'ici quelques années, les corridors d'Europe Centrale évolueront vers un réseau plus dense qui couvrira les besoins en transports et en communications de cette Union élargie. Il sera en outre nécessaire de porter une attention particulière à quelques zones spécifiques d'Europe telles que la Méditerranée, la région euro-arctique et la Mer Noire.

2. Créer un cadre harmonisé d'action

Ce cadre, en particulier dans le cas des corridors transfrontières, est un élément fondamental à partir duquel il sera possible de déterminer d'un commun accord les améliorations nécessaires, et il garantit la plus grande efficacité possible des investissements qui seront consacrés à chaque mode de transport concerné.

En prenant en compte les corridors paneuropéens ainsi que les projets importants de chaque Etat associé dans la sélection des projets d'intérêt commun, en vue de leur adhésion éventuelle au cours de la prochaine décennie et de l'extension des réseaux transeuropéens, la CEMT est prête à contribuer au processus de planification et de coordination avec les autres pays d'Europe Centrale et Orientale.

En outre, la CEMT est en faveur de l'aménagement des corridors prévu comme mesure d'ajustement au rétablissement des courants de trafic traditionnels dans les Balkans à la suite de l'enclenchement du processus de paix en ex-Yougoslavie en 1995, ainsi qu'à l'intensification des activités de transport vers les pays d'Europe centrale et orientale depuis l'adhésion de la Suède et, en particulier, de la Finlande et de l'Autriche à l'Union Européenne le 1er janvier 1995.

Il est indispensable de poursuivre les efforts en vue d'améliorer les procédures de passage aux frontières et de dédouanement afin de justifier les investissements massifs qui seront faits dans les corridors adjacents et d'accélérer considérablement le transport des marchandises et des voyageurs en Europe.

Les corridors définis à la Conférence de Crète sont des liaisons importantes pour la création d'une infrastructure paneuropéenne efficace qui tienne compte des impératifs écologiques. C'est pourquoi les investissements destinés à la remise en état des réseaux ferroviaires et des voies navigables et/ou la promotion du transport maritime à courte distance devraient être encouragés. Enfin, il convient de faire appel aux systèmes télématiques pour améliorer l'utilisation des infrastructures existantes.

3. Consacrer des ressources financières suffisantes

En ce qui concerne les neuf corridors de Crète, il convient de souligner que la modernisation des lignes de chemin de fer et des principaux corridors routiers existants, sur une longueur de 15 000 km dans les deux cas, pourraient être respectivement de l'ordre de 25 à 30 milliards d'ECU

et de 30 à 45 milliards d'ECU, selon les estimations de l'Union Européenne. En outre, l'aide financière de l'Union Européenne dans le cadre des programmes PHARE et TACIS (200 millions d'ECU par an sur la période 94/97), les contributions d'institutions financières internationales (2 milliards d'ECU par an pour la Banque Européenne d'Investissement), ainsi que les budgets nationaux des pays Membres de la CEMT, ont déjà permis de mettre en oeuvre un certain nombre de projets.

Tout en attachant une grande importance au financement de projets d'infrastructure par des partenariats des secteurs public et privé, la CEMT part toutefois de l'hypothèse que les formules de financement doivent tenir compte des caractéristiques nationales propres aux pays concernés, par exemple en ce qui concerne la couverture des risques privés.

Dans ce contexte, la CEMT préconise que l'examen des corridors définis à la Conférence de Crète tienne davantage compte de la demande effective et en particulier de la faisabilité financière, ce qui pourrait déboucher sur l'établissement de nouvelles priorités correspondant, d'une part, au développement constaté des transports et, d'autre part, à des contraintes budgétaires croissantes.

Même une fois épuisées toutes les possibilités de financement par des tiers, il restera une proportion considérable des investissements pour lesquels il faudra faire appel aux budgets publics. Il serait souhaitable que ceux de ces pays Membres qui ont encore un rattrapage considérable à faire en matière de développement des infrastructures affectent des crédits suffisants (1 à 2 pour cent du PNB) à ce développement, afin de créer les conditions propices à une participation accrue des institutions financières internationales. Dans les pays d'Europe centrale et orientale, il conviendrait que ces moyens financiers soient surtout consacrés aux corridors paneuropéens convenus, où l'assistance extérieure fera également avant tout porter ses efforts.