



La politique de la BEI en matière de transport et les réseaux transeuropéens (RTE) de transport

Contexte politique

La politique de prêt de la BEI en matière de transport

La mobilité des facteurs économiques, tels que les personnes et marchandises, est l'un des fondements du Marché commun et, en conséquence, les transports ont été et restent un élément clé de son développement. Cela a incité la Banque à devenir un partenaire financier de premier plan dans nombre de grands projets de transport.

La politique de prêt de la BEI en matière de transport s'appuie sur plusieurs politiques de l'UE telles que la politique de cohésion, le développement des réseaux transeuropéens (RTE, voir ci-dessous) de transport, le développement durable des transports et le soutien à la recherche-développement et à l'innovation (RDI). Elle revêt des dimensions multiples et les aspects environnementaux sont pris en compte à chaque étape des contrôles préalables que la Banque effectue. La BEI apporte également son soutien à toute une série de projets de transport qui ont pour objectif explicite de mettre en place des systèmes de transport respectueux de l'environnement et viables à long terme, conduisant à une réduction substantielle des émissions de CO₂ et d'autres polluants. Ces dernières années ont vu une augmentation, tant en chiffres absolus qu'en chiffres relatifs, des prêts en faveur de projets de transport urbain, de projets de recherche-développement visant à réduire les émissions et de projets permettant d'améliorer le rendement énergétique des carburants et leur sécurité. Globalement, la Banque a fait montre d'une nette préférence pour le financement de projets ferroviaires.

Outre les objectifs classiques qui ont gouverné l'activité de prêt de la Banque dans le secteur des transports, un nouveau contexte politique né de la sensibilisation croissante au problème du réchauffement climatique a, en 2007, incité la Banque à affûter la formulation de son activité de prêt dans le secteur des transports.

Les principes de la BEI pour ses prêts en faveur des transports

La sélection opérée par la BEI pour ses prêts en faveur des transports repose sur une approche soigneusement planifiée qui vise à satisfaire la demande de transport en combinant de façon équilibrée des solutions mettant en œuvre les moyens les plus efficaces, les plus économiques et les plus durables, n'excluant aucun mode de transport et limitant les incidences négatives des transports sur l'environnement.

La BEI est déterminée à continuer de participer au financement de RTE qui sont cruciaux pour le fonctionnement du marché interne et restent la pierre angulaire des investissements effectués dans le secteur des transports de l'UE. La relation entre l'éventail des infrastructures existantes et les émissions de gaz à effet de serre est certes complexe, mais elle ne justifie pas de remettre en cause la poursuite de l'engagement de la BEI en faveur des RTE. Parce qu'ils mobilisent des investissements à long terme et qu'ils jouent un rôle essentiel dans l'émergence d'un système de transport efficace et facteur de cohésion à l'échelle communautaire, les RTE restent la pierre angulaire des investissements effectués dans le secteur des transports de l'UE (pour plus d'informations sur les RTE, voir ci-dessous).

La BEI continuera d'accorder la priorité aux projets ferroviaires et aux projets de navigation intérieure et maritime (en particulier les autoroutes de la mer), qui sont les plus prometteurs du point de vue de la réduction des émissions de gaz à effet de serre par unité de transport. Ce principe vaut également pour les transports urbains et les plates-formes intermodales.

Les projets routiers et aéroportuaires devront justifier d'une valeur économique élevée. Le soutien accordé visera en priorité l'amélioration de la sécurité et de l'efficacité ainsi que la réduction des incidences sur l'environnement.

Dans les secteurs du transport ferroviaire et maritime, tout comme dans celui des transports urbains, le financement de l'achat de véhicules, de matériel roulant et de navires cadre avec les objectifs liés au changement climatique. Le financement de l'achat d'aéronefs sera limité à des cas exceptionnels où l'apport d'une très forte valeur ajoutée peut être attesté. En l'occurrence, il pourrait s'agir par exemple de liaisons aériennes qui desservent les régions de la convergence à condition que le transport aérien soit essentiel pour garantir l'intégrité territoriale de l'UE et que l'efficacité énergétique soit améliorée.

Un soutien accru sera accordé aux activités de RDI menées par les constructeurs de tous types de véhicules, les objectifs à privilégier étant l'augmentation de l'efficacité énergétique, la réduction des émissions et l'amélioration de la sécurité. Néanmoins, le financement de projets de construction automobile devra être sélectif et se limiter aux régions de la convergence, où ces opérations apportent une contribution importante à l'emploi et à la diffusion des innovations, y compris à travers leurs liens avec les réseaux locaux d'entreprises de taille intermédiaire et de PME.

Les projets soutenus devront se conformer pleinement aux orientations des politiques de l'UE en matière d'environnement et d'efficacité énergétique, en mettant en œuvre des normes environnementales plus rigoureuses et en accélérant la réalisation de l'objectif de réduction des émissions de CO₂ (comme c'est le cas, par exemple, des investissements dans la production d'automobiles plus petites et économes en énergie et de véhicules utilisant des énergies renouvelables).

Soutien à un grand objectif de l'UE en matière de RTE

En 1993, le Conseil européen a arrêté une politique en matière de réseaux transeuropéens (RTE) à l'appui de l'intégration et du développement socioéconomiques de l'Union européenne. Les réseaux transeuropéens (RTE) de transport facilitent la libre circulation des marchandises et des personnes et soutiennent le développement des régions moins favorisées de l'Union. Les RTE permettent d'assurer l'interconnexion et l'interopérabilité des réseaux nationaux existants ainsi que la mise en place d'une infrastructure de haute qualité pour l'Union européenne. Ils connectent également l'UE à l'ensemble de ses voisins, en particulier à ses pays voisins en voie d'adhésion (la Croatie et la Turquie), à l'Espace économique européen (la Norvège, l'Islande et le Liechtenstein), aux Balkans, aux nouveaux voisins de l'Union (la Russie, l'Ukraine, la Moldova, le Belarus et le Caucase du Sud) ainsi qu'aux pays partenaires méditerranéens. Les RTE représentent un des deux piliers de l'Action européenne pour la croissance (l'autre pilier étant la recherche-développement et l'innovation – RDI), qui vise à renforcer le potentiel de croissance à long terme de l'Europe.

Contexte de l'action de la Banque et perspectives d'avenir

Depuis que la politique de l'Union en matière de RTE a été arrêtée, la BEI est l'une des principales sources de financement bancaire pour le développement de ces réseaux de transport critiques de haute qualité. Entre 2000 et 2007, la BEI a prêté 54,2 milliards d'EUR à l'appui d'investissements dans les RTE de transport. Étant donné le besoin continu d'investissements en faveur des grands réseaux d'infrastructure dans l'Union, la BEI a décidé de consacrer au moins 75 milliards d'EUR à des projets de transport en rapport avec les RTE sur la période 2004-2013. En 2007, elle a ainsi prêté 8,3 milliards d'EUR à l'appui des transports, les prêts en faveur de projets de RTE prioritaires ayant notamment connu un développement considérable (3,4 milliards d'EUR).

Des instruments financiers sur mesure

Outre ses prêts ordinaires caractérisés par des montants importants, des durées longues et des taux d'intérêt fixes ou variables, la BEI a mis au point des instruments financiers sur mesure visant à encourager les investissements dans les grands réseaux de transport dans l'Union et au-delà de ses frontières. Par exemple, le Mécanisme de financement structuré (MFS) permet de faire concorder les types de financements proposés avec les conditions qu'exigent des projets d'infrastructure de grande envergure. Grâce à ce mécanisme, la BEI peut ainsi financer des projets qui, du fait de leur faible qualité de crédit, n'auraient peut-être pas pu, auparavant, bénéficier de ses financements.

Les partenariats public-privé (PPP) jouent un rôle important dans le financement des RTE de transport. En 2007, les projets réalisés en PPP ont représenté 10 % des prêts de la BEI à l'appui des RTE de transport (857 millions d'EUR). Outre ces financements, la BEI a également contribué à la mise en place de

l'instrument de garantie de prêt pour les projets relatifs au RTE-Transport (LGTT) doté d'une enveloppe de 500 millions d'EUR au titre de son mécanisme de financement structuré (MFS) et complété par une affectation supplémentaire de 500 millions d'EUR sur les ressources budgétaires de l'UE au cours de la période 2007-2013. Conclu en 2007, le LGTT a été lancé officiellement le 11 janvier 2008 (<http://www.eib.org/about/press/2008/2008-005-european-commission-and-european-investment-bank-launch-new-instrument-to-finance-european-transport-network.htm>). Il s'agit d'un instrument financier permettant l'octroi de garanties pour des lignes de crédit de soutien destinées à couvrir les risques relatifs aux recettes de trafic sur une période maximale de cinq ans après le démarrage de la phase d'exploitation. Cet outil est spécialement conçu pour permettre une plus grande participation du secteur privé aux projets de RTE exposés à un risque de volume au début de la phase d'exploitation.

La Banque s'appuie sur un vaste savoir-faire et sur une grande expérience dans le domaine des financements de type PPP et est prête à en faire profiter les États membres et la Commission. C'est la raison pour laquelle elle a œuvré à la mise en place d'un centre européen d'expertise en PPP (CEEP) afin d'encourager un partage efficace de l'expérience et des meilleures pratiques acquises en matière de PPP. Après avoir analysé les réactions des États membres et de la Commission dans le but d'évaluer la demande de services pouvant être fournis par le CEEP, la BEI a décidé, en 2007, de procéder à la mise en place de ce centre et d'en assurer également le financement dans un premier temps. Le CEEP deviendra opérationnel en 2008.

Coopération avec la Commission européenne

Une coopération étroite se poursuit avec les coordinateurs au niveau de l'UE – un groupe de six anciens commissaires défendant des projets de transport considérés comme essentiels à la réalisation des réseaux transeuropéens –, mais aussi avec la Commission (DG TREN), les États membres, les associations professionnelles et le secteur bancaire afin d'accélérer, chaque fois que possible, le lancement effectif de projets de RTE et leur financement. En 2007, la coopération avec la Commission européenne s'est intensifiée, la Banque participant à différents groupes de travail et comités de pilotage conjoints. Il convient de souligner que cette coopération entre la BEI et la Commission couvre aussi les efforts déployés pour acheminer les ressources des Fonds structurels et du Fonds de cohésion vers les projets de RTE, en particulier dans les États membres d'Europe centrale et orientale, ainsi que les préparatifs de mise en œuvre du système de gestion du trafic ferroviaire ERTMS dans certains corridors de transport de fret.

Opérationnelle depuis 2006, JASPERS est une initiative conjointe de la BEI, de la Commission européenne et de la Banque européenne pour la reconstruction et le développement (BERD) qui vise à apporter une assistance à la préparation de projets bénéficiant des Fonds structurels et du Fonds de cohésion. L'un des secteurs qui bénéficieront le plus du travail de préparation mené par JASPERS est celui des infrastructures de transport (voir la fiche thématique intitulée « Promouvoir la cohésion économique et sociale »).

Tendances et faits marquants en 2007

Sur les 8,3 milliards d'EUR de prêts qui, en 2007, ont été consentis en faveur de projets de transport en rapport avec les réseaux transeuropéens, 7,4 milliards d'EUR l'ont été en faveur de projets réalisés dans l'UE, 46 % du volume des prêts ayant été consacrés à des projets définis comme prioritaires par la Commission européenne. Comme les années précédentes, c'est l'Espagne qui a le plus bénéficié des financements en faveur de projets de RTE (2,2 milliards d'EUR). L'Italie se place en deuxième position avec 1,2 milliard d'EUR, suivie de près par la Bulgarie avec 1,1 milliard d'EUR. En légère progression par rapport aux chiffres de 2006, le volume total des prêts a été parfaitement conforme à l'engagement à long terme pris par la BEI de prêter 75 milliards d'EUR au cours de la période 2004-2013.

Le transport ferroviaire, secteur prioritaire qui devient de plus en plus important pour la BEI et la Commission européenne, a représenté 45 % de l'ensemble des prêts en faveur des réseaux transeuropéens de transport en 2007 avec 3,3 milliards d'EUR, tandis que le réseau routier et les infrastructures diverses en ont représenté 40 % (3 milliards d'EUR). Les prêts en faveur du secteur aérien ont représenté 9 % du total (630 millions d'EUR), tandis que les investissements dans le secteur maritime ont atteint 6 % (434 millions d'EUR).

À l'extérieur de l'UE, la BEI a prêté 916 millions d'EUR à l'appui de projets situés sur des axes de transport majeurs. Dans les pays en voie d'adhésion et dans les Balkans, la BEI a signé des prêts pour respectivement 540 millions d'EUR et 150 millions d'EUR. En Serbie, par exemple, elle a financé le projet de contournement de Belgrade sur le corridor paneuropéen X, à l'ouest et au sud de cette ville. Dans les pays voisins et les pays partenaires de l'UE, des prêts ont été accordés pour 230 millions d'EUR. En Ukraine, la

BEI a signé un prêt pour les travaux de remise en état du dernier tronçon de l'autoroute M-06 entre Kiev et Brody, qui fait partie des corridors paneuropéens III et V.

Quelques projets clés

Projet K-T-K Motorway PPP

En Grèce, la BEI a accordé un premier prêt au titre du mécanisme de financement structuré pour la construction, l'exploitation et l'entretien d'une autoroute reliant Corinthe à Elefsina ainsi que pour le contournement de Patras qui fait partie du réseau transeuropéen de transport (RTE-T) – et même, pour partie, d'un RTE prioritaire – et qui est, par ailleurs, situé dans une région relevant de l'Objectif 1.

Projet LGV Rhin-Rhône

En France, la BEI a signé la troisième (et la plus importante à ce jour) tranche d'un prêt destiné à financer la branche est de la ligne de train à grande vitesse LGV Rhin-Rhône entre Dijon et la frontière allemande. Cette ligne fait partie d'un projet de RTE prioritaire qui vise à améliorer les services ferroviaires sur l'axe Lyon/Genève-Duisburg-Rotterdam/Anvers.

Projet Autobahn A-4 PPP

En Thuringe, un des Länder allemands, la BEI a participé au premier projet autoroutier de type PPP en Allemagne. Ce projet concerne la construction d'un tronçon de l'autoroute A4 (contournement d'Eisenach) et l'élargissement d'une autoroute existante à six voies. Mettant en œuvre un montage financier innovant, cette opération est l'un des quatre projets autoroutiers qui seront financés, en dernier ressort, sur les recettes dégagées par le système de péage mis en place pour les poids lourds en 2005.

Pour plus d'informations sur la BEI, prière de consulter son site Web www.bei.org.

Contacts pour la presse :

Bureau de presse : presse@bei.org, tél. : (+352) 43 79 - 21000, télécopieur : (+352) 43 79 - 61000

Questions générales :

Infodesk de la BEI, info@bei.org, tél. : (+352) 43 79 - 22000, télécopieur : (+352) 43 79- 62000