

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

### **La politique de prêt de la BEI en matière de transport**

L'existence de systèmes de transport efficaces est une condition primordiale de la prospérité européenne en raison de leur impact significatif sur la croissance économique, le développement social et l'environnement. La mobilité des biens et des personnes est un facteur majeur du bon fonctionnement du marché interne. Les transports jouent donc un rôle essentiel dans la bonne marche de l'économie européenne dans son ensemble. Au vu de leur impact déterminant sur la compétitivité de l'industrie et des services au sein de l'Union, ils constituent aussi un secteur important à part entière.

En 2007, la BEI a adopté une nouvelle politique de prêt dans le secteur des transports<sup>1</sup>, qu'elle a appliquée systématiquement en 2008. Aussi, en sélectionnant les projets qu'elle souhaite financer dans le secteur des transports, la BEI cherche à atteindre au mieux deux objectifs, à savoir satisfaire la demande et trouver un juste équilibre entre différents types d'intervention mettant en œuvre des moyens efficaces, économiques et durables, sans exclure aucun mode de transport et en limitant les incidences négatives des transports sur l'environnement.

La BEI s'est engagée à financer les RTE, qui sont cruciaux pour le fonctionnement du marché interne et restent la pierre angulaire des investissements effectués dans le secteur des transports dans l'UE. L'importance des RTE s'explique également par le fait qu'ils mobilisent des investissements à long terme et jouent un rôle essentiel dans l'émergence d'un système de transport efficace et facteur de cohésion à l'échelle communautaire (voir ci-dessous).

La BEI continue 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 vise 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 est limité à des cas exceptionnels où l'apport d'une très forte valeur ajoutée peut être attesté. 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.

La BEI renforce son soutien aux activités de RDI menées par les constructeurs de tous types de véhicules, en particulier dans le contexte des mesures anticrise prises pour la période 2009-2010, comme en témoigne la création d'un Mécanisme européen pour des transports propres destiné à la construction automobile et d'autres industries du secteur des transports, y compris des équipementiers et des fournisseurs de pièces (cf. fiche thématique « Appui de la BEI aux objectifs de l'UE en matière d'énergie »). Cet instrument cible une réduction importante des émissions de CO<sub>2</sub> par le biais d'investissements dans la recherche-développement et l'innovation, ainsi que dans des immobilisations corporelles telles que les infrastructures et les usines de production connexes, indépendamment du secteur dans lequel l'investissement sera réalisé. À plus longue échéance, le financement, par la BEI, de projets de construction automobile demeurera sélectif et se limitera aux régions de la convergence, où ces opérations apportent une contribution

<sup>1</sup> <http://www.eib.org/projects/publications/eib-transport-lending-policy.htm>

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 de transport devront être pleinement conformes aux orientations des politiques de l'UE en matière d'environnement et d'efficacité énergétique et contribuer à mettre en œuvre des normes environnementales plus rigoureuses et à accélérer la réalisation de l'objectif de réduction des émissions de CO<sub>2</sub> (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).

### **Les RTE, l'un des objectifs de la politique de l'UE**

Les réseaux transeuropéens de transport (RTE-T) 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 aux pays candidats (la Croatie et la Turquie), aux pays membres de 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.

La BEI est l'une des principales sources de financement bancaire pour le développement de ces réseaux de transport critiques de grande qualité. 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 transeuropéens de transport sur la période 2004-2013. En 2008, elle a ainsi prêté 9,8 milliards d'EUR à l'appui des transports dans l'UE, les prêts en faveur de projets de RTE prioritaires ayant notamment connu un développement considérable (3,8 milliards d'EUR), ce qui porte à 14 milliards d'EUR le total des financements accordés à ce type de projets depuis 2004. À titre de comparaison, la BEI avait prêté, en 2007, 7,1 milliards d'EUR au total en faveur des grands réseaux d'infrastructure dans l'UE.

### **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. Parmi ces nouveaux instruments financiers, 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 intervenir dans des projets qui, du fait de leur faible qualité de crédit, n'auraient peut-être pas pu, auparavant, bénéficier de ses financements. Les prêts de la BEI à l'appui de projets de transport ont atteint 1,6 milliard d'EUR au titre du MFS en 2008, contre 474 millions d'EUR en 2007, et 2,75 milliards d'EUR depuis 2001, année où le MFS est devenu opérationnel.

Les partenariats public-privé (PPP) jouent un rôle important dans le financement des RTE de transport. En 2008, les projets réalisés en PPP ont représenté 30 % des prêts de la BEI à l'appui des RTE de transport (2,9 milliards d'EUR contre 857 millions d'EUR en 2007). La BEI a acquis une vaste expérience et des connaissances approfondies dans le domaine du financement en PPP. Conjointement avec la Commission européenne, les États membres de l'UE et certains autres États et organisations, elle a par ailleurs mis sur pied le Centre européen d'expertise en PPP (CEEP). Le CEEP a pour objectif d'encourager un partage efficace de l'expérience et des meilleures pratiques acquises en matière de PPP.

Outre l'octroi de financements, la BEI a également contribué à la mise en place de l'Instrument de garantie de prêts pour les projets de RTE de transport (LGTT). Une première opération a certes été approuvée en 2008 au Portugal, mais 2009 sera la première année complète d'activité pour le LGTT, qui fonctionnera sur le modèle des produit mezzanine et couvrira les risques d'insuffisance des recettes durant la phase critique du début de l'exploitation des projets. 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. Le LGTT a été doté d'une enveloppe de 500 millions d'EUR au titre du mécanisme de financement structuré de la BEI, complétée par une affectation supplémentaire de 500 millions d'EUR sur les ressources budgétaires de l'UE pour la période 2007-2013.

La BEI continue d'exploiter d'autres voies susceptibles d'accélérer la mise en œuvre des projets de RTE, en travaillant par exemple en coopération étroite 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 (DGTREN), les États membres de l'UE, les associations professionnelles et le secteur bancaire. La coopération entre la BEI et la Commission couvre aussi les efforts déployés pour acheminer, par le biais de JASPERS, les ressources des Fonds structurels et du Fonds de cohésion vers les projets de RTE en Europe centrale et orientale (cf. fiche thématique relative à la convergence), ainsi que les préparatifs de mise en œuvre du système de gestion du trafic ferroviaire ERTMS dans certains corridors de transport de fret.

### **Tendances et faits marquants en 2008**

Sur les 9,9 milliards d'EUR de prêts qui, en 2008, ont été consentis en faveur de projets de transport en rapport avec les réseaux transeuropéens, 9,8 milliards d'EUR concernaient des projets réalisés dans l'UE, 3,2 milliards d'EUR, soit 32% du volume, ayant été consacrés à des projets définis comme prioritaires par la Commission européenne. Comme les années précédentes, l'Espagne a été, en 2008, le principal bénéficiaire des financements en faveur de projets de RTE (2,8 milliards d'EUR ou 28 % du total, au profit notamment de la liaison ferroviaire à grande vitesse entre Madrid et Valladolid et des aéroports d'Alicante et de Málaga). L'Italie s'est placée en deuxième position avec 1,1 milliard d'EUR (ou 12 % du total), suivie de près par le Portugal avec 1 milliard d'EUR (10 %) en faveur de trois projets autoroutiers et l'électrification de la ligne de chemin de fer Beira Baixa. Vient ensuite l'Allemagne, avec 0,8 milliard d'EUR (8 %) pour l'aéroport de Berlin-Brandenburg et l'aménagement de l'aéroport de Francfort en vue de l'accueil d'appareils de type Airbus 380.

Le transport ferroviaire, secteur prioritaire qui devient de plus en plus important pour la BEI et la Commission européenne, est entré, en 2008, pour 2,4 milliards d'EUR (3 milliards d'EUR en 2007) dans l'ensemble des prêts en faveur des réseaux transeuropéens de transport. Les financements relatifs aux projets maritimes, aux ports, aux terminaux de conteneurs et aux voies de navigation intérieure (dans le contexte de l'accent mis sur le concept des "autoroutes de la mer") se sont établis à 766 millions d'EUR (434 millions d'EUR en 2007). Les projets routiers ont absorbé 4,2 milliards d'EUR (2,6 milliards d'EUR en 2007), tandis que les prêts dans le secteur de l'aviation ont atteint 2 milliards d'EUR (630 millions d'EUR en 2007). Les investissements divers relatifs aux programmes destinés à renforcer la compétitivité dans les secteurs de l'environnement et du transport se sont établis à 486 millions d'EUR (426 millions d'EUR en 2007). N.B. Compte tenu de la grande ampleur des projets de RTE et des longues phases de préparation avant leur mise en œuvre, les comparaisons avec l'exercice précédent doivent être manipulées avec prudence ; en effet, un ou deux grands projets financés durant une année donnée et reportés l'année suivante peuvent éventuellement faire une grande différence sur le plan statistique.

En dehors de l'UE, la BEI a prêté 86 millions d'EUR à l'appui de projets ferroviaires et routiers en Bosnie-Herzégovine et au Monténégro.

### **Quelques projets clés**

#### *Rotterdam Port Second Maasvlakte (Pays-Bas)*

Aux Pays-Bas, la Banque a signé un contrat de financement portant sur un projet de grande ampleur de récupération de terres sur la mer du Nord, dans le but d'agrandir les installations portuaires de Havenbedrijf Rotterdam N.V., et notamment d'augmenter la capacité des terminaux de conteneurs. Le promoteur du projet est une société par actions appartenant à des investisseurs publics (ville de Rotterdam et État néerlandais), qui fournit un volume important de prêts subordonnés et de fonds propres à l'appui du projet. L'État néerlandais avait posé comme condition à sa participation au projet que le solde du financement soit mobilisé auprès d'établissements bancaires. Le contrat signé avec la BEI, le tout premier allant dans ce sens, pourrait avoir un effet de catalyseur et inciter d'autres bailleurs de fonds à contribuer au financement à une date ultérieure.

#### *Autoroute A 19 (France)*

En France, la Banque a accordé un prêt assorti d'une durée exceptionnelle de 37 ans pour la réalisation du tronçon Artenay-Courtenay de l'autoroute A19 (au sud de Paris et de l'île de France), long d'une centaine de kilomètres. L'A19, qui reliera l'est à l'ouest de la France en évitant la région parisienne, est actuellement le

plus gros chantier autoroutier de France. Cette nouvelle liaison permettra notamment d'améliorer les conditions de transport pour les véhicules empruntant l'axe Orléans-Sens qui raccorde les principales autoroutes radiales entre Paris et le sud de la France ainsi que pour le trafic à vocation régionale et locale.

#### *IP 4 Amarante – Vila Real PPP (Portugal)*

Au Portugal, la BEI a fait appel au Mécanisme de financement structuré (MFS) pour soutenir un partenariat public-privé (PPP) chargé de la réalisation d'un tronçon de 30 km d'une autoroute à péage à deux fois deux voies entre Amarante (Geraldès) et Vila Real (Parada de Cunhos). Le projet, qui porte sur la conception, la construction, l'élargissement, le financement, l'exploitation et l'entretien de cet axe, est assorti de la garantie du LGTT, instrument mis sur pied conjointement par la Commission européenne et la BEI pour couvrir les risques d'insuffisance de circulation pendant les cinq à sept premières années d'exploitation du projet. S'agissant d'un produit financier séparé, l'analyse de contrôle préalable au titre du LGTT est effectuée en toute indépendance par une équipe spécifique de la Banque.

#### *Aéroport Berlin-Brandenburg (Allemagne)*

En Allemagne, la BEI a octroyé un prêt destiné à l'extension et à la modernisation de l'aéroport de Berlin-Schönefeld qui est voué à devenir l'aéroport Berlin-Brandenburg International (BBI). Ses principales composantes concernent la construction d'une nouvelle aérogare et d'une nouvelle piste ainsi que l'aménagement d'une liaison ferroviaire spécifique. Ce projet d'infrastructure particulièrement important, qui consiste à construire un grand aéroport destiné à remplacer un réseau partiellement vétuste de trois aéroports existants, revêt une priorité élevée pour les Länder de Berlin et de Brandebourg, ainsi que pour la République fédérale d'Allemagne.

Pour plus d'informations, prière de consulter le site Web de la BEI [www.bei.org](http://www.bei.org).

**Contacts pour la presse :**

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

**Questions générales :**

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