

Politique de prêt dans le secteur des transports 2022

La voie à suivre

Investir dans un système de transport
plus propre et plus intelligent



Banque
européenne
d'investissement

La banque de l'UE 

Politique de prêt dans le secteur des transports 2022

La voie à suivre

Investir dans un système de transport plus propre et plus intelligent

**Politique de prêt dans le secteur des transports 2022: La voie à suivre
Investir dans un système de transport plus propre et plus intelligent**

© Banque européenne d'investissement, 2022.

Tous droits réservés.

Toutes les questions relatives aux droits et aux autorisations
doivent être transmises à l'adresse suivante : publications@eib.org

Pour plus d'informations sur les activités de la BEI, veuillez consulter le site web www.eib.org.
Vous pouvez aussi contacter le bureau d'information à l'adresse info@eib.org.

Publication de la Banque européenne d'investissement.

Banque européenne d'investissement
98-100, boulevard Konrad Adenauer
L-2950 Luxembourg
+352 4379-1
info@eib.org
www.eib.org
twitter.com/eib
facebook.com/europeaninvestmentbank
youtube.com/eibtheubank

Pour tenir compte de contraintes de planification, cette publication n'a pas fait l'objet de la relecture éditoriale d'usage à la BEI.

Table des matières

Résumé analytique	v
1. Introduction et champ d'application	1
2. Les défis du secteur des transports	5
Décarbonation	5
Ne pas causer de préjudice important à l'environnement	6
Infrastructures résilientes	6
Utilisation efficace des ressources et économie circulaire	7
Sécurité et sûreté	8
Connectivité	9
Égalité d'accès	10
Développement	11
Transformation numérique et automatisation	13
Villes durables	14
Financement	15
Autres défis	15
3. La politique de mobilité de l'UE	16
4. Passer des défis aux solutions	18
Des transports offrant sûreté et sécurité	19
Des transports accessibles	20
Des transports verts et résilients	21
Des transports efficaces	21
Transformer les transports	22
5. Priorités du soutien de la BEI	23
Exigences applicables à tous les secteurs	23
Mobilité urbaine	25
Transport ferroviaire extra-urbain	27
Transport routier extra-urbain	29
Voies navigables intérieures	32
Transport maritime	34
Transport aérien	36

Résumé analytique

- 0.1 Les transports revêtent une importance fondamentale pour la croissance économique, l'emploi et l'égalité. La libre circulation des personnes et des marchandises favorise les moyens de subsistance et sous-tend le système économique et social mondial reflété dans les principes fondateurs de l'Union européenne (UE).
- 0.2 Le secteur des transports se trouve à un stade critique de son évolution. Dans le contexte du bouleversement technologique et social en cours, le secteur doit à présent se moderniser tout en se débarrassant de sa dépendance à l'égard des combustibles fossiles. Les défis auxquels le secteur est confronté sont immenses. Les transports doivent porter la reprise et se transformer en un nouveau système qui soit à la fois accessible et efficace, mais aussi respectueux du climat et de l'environnement, résilient et sûr – un système de transport véritablement durable.
- 0.3 Les effets externes négatifs des transports en matière de climat, d'environnement, de sécurité et d'encombrements, ainsi que l'inégalité de leur disponibilité pour les usagers, ont atteint des niveaux inacceptables. Les transports sont le seul secteur économique dont les émissions de gaz à effet de serre (GES) continuent de croître. Le nombre de morts et de blessés sur les routes est tel qu'on peut le qualifier de pandémie. L'augmentation de la circulation, en particulier dans les zones urbaines en croissance rapide, est source d'embouteillages, mais elle fait également obstacle à l'égalité et à l'accès aux opportunités. Cette « précarité en matière de transport » aggrave les désavantages sociaux et financiers en entravant un accès adéquat à l'éducation, aux soins de santé, au travail, aux loisirs et aux interactions sociales.
- 0.4 Plus important encore, les émissions directes de GES provenant des transports devront atteindre leur pic au début des années 2020 pour commencer à diminuer par la suite. Cela signifie que le parc actuel de véhicules de transport devra être remplacé rapidement par des véhicules propres et que des investissements considérables devront être consentis en faveur des infrastructures d'appui. Les infrastructures de transport doivent être adaptées pour une utilisation par des véhicules propres et intelligents et devenir résilientes face aux changements climatiques. Elles doivent aussi être étendues pour répondre à la demande future et ainsi éviter les freins à la croissance et les encombrements. Pour ce faire, de nouveaux investissements substantiels seront nécessaires, d'autant plus qu'il existe déjà un important retard d'investissement dans les infrastructures de transport. La transformation du secteur des transports nécessite donc d'énormes volumes d'investissement qui doivent être soigneusement hiérarchisés et mis en œuvre pour produire un impact maximal à moindre coût.
- 0.5 L'UE s'est engagée à parvenir à la neutralité climatique d'ici à 2050 et le pacte vert pour l'Europe de la Commission européenne présente des initiatives stratégiques pour concrétiser cet objectif. En tant que banque européenne du climat, le Groupe Banque européenne d'investissement (Groupe BEI) s'est engagé à veiller à ce que toutes ses opérations soient conformes aux objectifs de l'accord de Paris. À cette fin, la BEI a publié

en novembre 2020 la Feuille de route de la banque du climat, qui détaille les critères que doivent respecter toutes les opérations soutenues par la BEI. Les critères énoncés dans la Feuille de route couvrent tous les domaines d'intervention de la BEI, y compris les transports. Ils déterminent les types d'opérations qui peuvent bénéficier d'un soutien de la BEI. Les politiques de prêt sectorielles de la BEI, y compris la présente politique de prêt dans le secteur des transports, doivent être pleinement alignées sur les critères d'admissibilité définis dans la Feuille de route. En effet, alors que la politique de prêt dans le secteur des transports adoptée en 2011 était un document d'orientation autonome, la nouvelle politique présentée ici est subordonnée à la Feuille de route de la banque du climat.

- 0.6 La présente politique révisée de prêt dans le secteur des transports définit les priorités pour le soutien de la BEI au secteur des transports et à la fourniture de services de mobilité, conformément aux limites fixées dans la Feuille de route. Ces priorités visent à identifier, parmi les types admissibles d'investissements dans les actifs mobiles et dans les infrastructures de transport, ceux qui devraient être les plus efficaces pour relever les multiples défis auxquels le secteur des transports est confronté et qui, par conséquent, ont le plus d'impact pour transformer les transports et les rendre plus durables.
- 0.7 Le cadre général adopté dans la présente politique de prêt dans le secteur des transports en vue de hiérarchiser le soutien de la BEI à ce secteur s'appuie sur les objectifs de développement durable (ODD) des Nations unies ainsi que sur le pacte vert¹ et la stratégie de mobilité durable et intelligente² de la Commission européenne. Ces dernières années, la BEI a contribué activement à l'établissement d'un consensus de plus en plus large parmi les parties prenantes de la politique des transports sur le fait qu'un système de transport durable doit être à la fois sûr, accessible, écologique et efficace. La BEI hiérarchisera désormais ses investissements admissibles en fonction de leur contribution à quatre piliers fondamentaux et interdépendants des transports durables :

¹ https://ec.europa.eu/info/strategy/priorities-2019-2024/european-green-deal_fr

² https://transport.ec.europa.eu/transport-themes/mobility-strategy_en



SÛRETÉ ET SÉCURITÉ – Un système sûr qui permette d'éviter les accidents mortels et qui protège les usagers contre les agressions, la discrimination ou le harcèlement.



ACCESSIBILITÉ – Un réseau abordable et accessible à toutes les personnes qui peuvent bénéficier des possibilités qu'il offre.



RESPECT DE L'ENVIRONNEMENT ET RÉSILIENCE – Un système propre, neutre en carbone et résilient qui ne cause aucun préjudice important à l'environnement.



EFFICACITÉ – Un système intelligent et efficace dont les avantages résident dans l'utilisation de la technologie pour réduire le plus possible l'utilisation des ressources et éviter les encombrements.

0.8 Sur la base de ce cadre, les priorités pour le soutien de la BEI au secteur des transports, recensées dans le présent document, sont notamment les suivantes :

- les transports en commun ;
- les transports partagés et actifs, notamment dans les villes ;
- les véhicules de transport à émissions nulles ;
- les infrastructures pour les carburants de substitution ;
- les systèmes de transport intelligents ;
- les transports intermodaux et multimodaux ;
- l'approche pour un système sûr en matière de sécurité routière ;
- la résilience des infrastructures de transport, y compris la remise en état et la modernisation des actifs existants ;
- l'achèvement des réseaux dans tous les sous-secteurs des transports, en mettant particulièrement l'accent sur le réseau transeuropéen de transport (RTE-T), les liaisons transfrontalières et sur les pays ayant des besoins importants en matière d'investissement ou de développement.

0.9 Les priorités définies dans la présente politique permettent d'atteindre simultanément des objectifs multiples en matière de sûreté et de sécurité, d'accessibilité, d'écologisation et de résilience ainsi que d'efficacité (SAGE pour Security, Accessibility, Greenness, Resilience and Efficiency). Elles permettent aussi à la BEI d'accorder la priorité aux projets et activités qui contribueront à accélérer la transition des systèmes de transport non durables d'aujourd'hui vers les systèmes de transport durables de demain.

1. Introduction et champ d'application

- 1.1. Les transports revêtent une importance fondamentale pour la croissance économique, l'emploi et l'égalité des chances. La circulation des personnes et des marchandises soutient les moyens de subsistance et sous-tend le système économique et social mondial. Depuis la mise en place d'infrastructures et d'actifs mobiles jusqu'à la fourniture de services de mobilité efficaces, le système de transport est essentiel pour relier les personnes et les villes, les entreprises, les secteurs d'activité et les services publics. Depuis toujours, les transports font aussi figure d'accélérateur de l'évolution technologique et de baromètre de l'époque. Des grands voiliers aux avions à réaction en passant par les trains à vapeur, les transports ont stimulé et rendu possible le progrès technologique.
- 1.2. Le secteur des transports, y compris la fourniture de services de mobilité, se trouve à un stade critique de son évolution. Dans le contexte du bouleversement technologique et social en cours, le secteur doit à présent se moderniser tout en se débarrassant de sa dépendance à l'égard des combustibles fossiles. Les défis auxquels le secteur est confronté sont immenses. Les transports doivent mener la reprise à la suite des crises sanitaire et sécuritaire, et se transformer en un nouveau système qui soit à la fois accessible et efficace, mais aussi respectueux du climat et de l'environnement, résilient et sûr – un système de transport véritablement durable.
- 1.3. Les investissements nécessaires dans l'Union européenne pour transformer le secteur des transports sont énormes. L'ensemble du parc actuel d'actifs mobiles utilisant des combustibles fossiles doit être remplacé par des véhicules et des navires propres. Les infrastructures de transport doivent être adaptées aux exigences des véhicules propres et aux effets des changements climatiques. Les anciennes infrastructures nécessitent un effort supplémentaire en matière d'entretien et de remise en état, d'autant plus que l'arriéré d'entretien s'est considérablement accru ces dernières années. En outre, de nouvelles infrastructures sont nécessaires pour que l'insuffisance des capacités ne restreigne pas la libre circulation des personnes et des marchandises à l'avenir.

- 1.4. Au sein de l'Union européenne, la libre circulation des personnes est l'un des droits fondamentaux des citoyens européens, et la libre circulation des marchandises constitue également une pierre angulaire du marché unique. En l'absence d'investissements suffisants dans les infrastructures permettant des transports propres, les encombrements s'aggraveront et les transports deviendront un frein à la circulation des personnes et des marchandises, ce qui pèsera sur l'emploi, la croissance et le développement en Europe et au-delà. Pour permettre aux transports de remplir leur rôle moteur tout en réduisant au minimum leur coût pour la planète, il faudra investir dans des infrastructures de transport durables et, parallèlement, mettre au point des technologies à la base de véhicules propres et des politiques de tarification appropriées. Étant donné que les infrastructures de transport ont une vie économique qui s'étend sur des décennies, ces investissements sont déjà un impératif à l'heure actuelle.
- 1.5. Ce défi représente également une occasion pour la Banque européenne d'investissement (BEI), en sa qualité de banque européenne du climat.
- 1.6. Le secteur des transports a toujours été l'un des principaux bénéficiaires du soutien de la BEI. Au cours des six dernières décennies, la BEI a été une importante source de financement pour la construction de réseaux de transport reliant les États membres de l'UE. Au fil du temps, la BEI a élargi son soutien aux véhicules de transport, en particulier au matériel roulant ferroviaire ainsi qu'aux véhicules destinés aux transports publics et à l'activité maritime. Elle a également étendu son soutien du point de vue géographique, pour inclure les pays et régions situés en dehors de l'Union européenne, afin de contribuer à leur connectivité ainsi qu'à leur développement économique et social.
- 1.7. Le rôle de la BEI en tant que banque européenne du climat a eu une incidence sur les types d'opérations qu'elle soutient. Avec la publication de sa Feuille de route de la banque du climat³, la BEI s'est engagée à aligner l'ensemble de ses prêts sur l'accord de Paris⁴, notamment en revoyant à la hausse son ambition en matière de soutien à la décarbonation du secteur des transports⁵. Depuis l'adoption de cette Feuille de route, la BEI a cessé de soutenir les augmentations de la capacité aéroportuaire, et son appui à l'augmentation de la capacité de grands⁶ axes routiers fait l'objet d'une analyse économique plus stricte tenant compte d'un coût virtuel du carbone compatible avec l'objectif de neutralité climatique à l'horizon 2050 et avec une croissance plus lente de la demande de transport. La BEI ne soutient plus le stockage et le transport de combustibles fossiles et s'est également alignée sur la taxinomie de l'UE en matière de finance durable, qui prend forme peu à peu, pour les véhicules de transport, comme le précise la Feuille de route.

³ <https://www.eib.org/fr/publications/the-eib-group-climate-bank-roadmap>

⁴ <https://unfccc.int/fr/processus-et-reunions/l-accord-de-paris/l-accord-de-paris>

⁵ Les critères d'alignement sur l'accord de Paris pour les transports sont présentés en détail à l'annexe 2, tableau C, p. 90 à 91 de la Feuille de route de la banque du climat.

⁶ Conformément à la note de bas de page 79 de la Feuille de route, les termes « grands » et « petits » servent à désigner des projets dont le coût d'investissement est respectivement supérieur ou inférieur à 25 millions d'EUR.

- 1.8. La nouvelle politique de prêt dans le secteur des transports est subordonnée aux dispositions de la Feuille de route de la banque du climat telle qu'adoptée et compatible avec celles-ci. La Feuille de route définit les critères que les projets d'investissement doivent respecter pour pouvoir bénéficier d'un soutien de la BEI, et toute modification éventuelle de ces critères sera étudiée dans le cadre du processus d'examen de la Feuille de route, précisé dans cette dernière. La présente politique de prêt dans le secteur des transports ne contiendra donc aucune modification des critères d'admissibilité applicables au secteur des transports. Compte tenu de ces critères, la présente politique définit les priorités de la BEI en ce qui concerne le soutien à la transformation du secteur des transports. Elle tient compte des grandes évolutions de la politique et de la réglementation de l'UE et remplace la précédente politique publiée en 2011. La présente politique énonce donc les priorités de la BEI parmi les types de projets d'investissement admissibles, s'agissant à la fois des infrastructures de transport, des véhicules de transport et des services de mobilité.
- 1.9. Dans le cadre du processus de révision, la BEI a mené une consultation publique du 26 juillet au 29 octobre 2021, notamment au moyen d'une consultation publique en ligne organisée le 14 octobre 2021, et a reçu un large éventail de contributions écrites de la part de toute une gamme de parties prenantes. La réponse de la Banque à la consultation publique se trouve sur le site web de la BEI⁷. La Banque tient à remercier l'ensemble des parties prenantes qui ont pris le temps de participer à cette consultation.
- 1.10. Le champ d'application de la politique de prêt dans le secteur des transports se limite au soutien de la BEI au déploiement de nouvelles technologies innovantes et à l'investissement dans des technologies parvenues à maturité alignées sur l'accord de Paris en matière de transports et de services de mobilité. Le secteur des transports bénéficie également, dans une certaine mesure, de l'appui de la BEI au titre de politiques et d'orientations distinctes mais connexes – notamment par le biais d'un soutien indirect (aux petites et moyennes entreprises, par exemple) et de son soutien à la recherche, au développement et à l'innovation. La présente politique s'applique parallèlement à ces autres politiques, principes, normes et lignes directrices de la BEI, y compris les objectifs de politique publique de la BEI, les objectifs de la Banque en matière de soutien à l'action en faveur du climat et à la durabilité environnementale ainsi qu'à la cohésion régionale dans l'Union européenne, le plan d'activité de la BEI⁸ et les objectifs qui y sont énoncés, le cadre de mesure de l'additionnalité et de l'impact⁹, les normes environnementales et sociales¹⁰, la stratégie en matière d'action pour le climat¹¹, la politique de prêt dans le secteur de l'énergie¹², le plan pour l'adaptation¹³, les lignes directrices en matière de risque de crédit¹⁴, d'autres politiques de prêt

⁷ <https://consult.eib.org/consultation/tlp-2021-fr/>

⁸ <https://www.eib.org/fr/publications/eib-energy-lending-policy>

⁹ https://www.eib.org/attachments/publications/measuring_eib_group_impacts_en.pdf

¹⁰ <https://www.eib.org/publications/eib-environmental-and-social-standards>

¹¹ <https://www.eib.org/fr/publications/eib-climate-strategy>

¹² <https://www.eib.org/fr/publications/eib-energy-lending-policy>

¹³ <https://www.eib.org/fr/publications/the-eib-climate-adaptation-plan>

¹⁴ https://www.eib.org/fr/about/governance-and-structure/control-evaluation/control_credit-risk.htm

sectorielles, le guide de passation des marchés¹⁵, le guide pour l’instruction économique des projets¹⁶, ainsi que la stratégie en matière d’égalité hommes-femmes¹⁷. La politique de prêt dans le secteur des transports s’applique aux opérations de la BEI tant à l’intérieur qu’à l’extérieur de l’Union européenne. Elle couvre toutes les opérations de prêt dans le secteur des transports. Bien qu’elle soit axée sur les activités de prêt, elle fait également référence aux activités de conseil et d’assistance technique dans le secteur des transports et en tire également parti. Elle s’applique à tous les types d’instruments utilisés pour apporter le soutien de la BEI : les prêts à l’investissement, les prêts intermédiés et les instruments de type fonds propres, y compris les investissements dans des fonds d’infrastructure.

- 1.11. Le secteur des transports évolue rapidement et de nombreuses incertitudes subsistent. Les effets des crises sanitaire et sécuritaire d’envergure mondiale que nous connaissons actuellement ne se dessinent pas encore clairement, et les trajectoires de décarbonation de certains sous-secteurs des transports restent incertaines. Il est donc prévu que la présente politique de la BEI soit réexaminée plus régulièrement et avec plus de souplesse qu’auparavant. Elle couvre la période 2021-2027 et fera l’objet d’un examen à mi-parcours en 2025, ou à un autre moment si l’évolution de la taxinomie de la finance durable ou du pacte vert pour l’Europe et de l’action extérieure de l’UE le justifie. Elle pourrait également faire l’objet d’une évaluation par la division Évaluation de l’Inspection générale de la BEI à la fin de sa période de mise en œuvre.

¹⁵ <https://www.eib.org/fr/publications/guide-to-procurement>

¹⁶ <https://www.eib.org/fr/publications/economic-appraisal-of-investment-projects>

¹⁷ <https://www.eib.org/fr/about/initiatives/gender/index.htm>

2. Les défis du secteur des transports

2.1. En cette période où la planète est en proie aux conséquences d'une pandémie et d'une crise sécuritaire d'envergure mondiale, il n'est sans doute pas besoin de souligner combien le secteur des transports est sensible aux chocs. Par le passé, ces chocs étaient généralement de courte durée, l'économie mondiale retrouvant le chemin de la croissance en l'espace de quelques années et la demande de transport suivant son sillage. Toutefois, ces chocs peuvent également servir de catalyseurs à des changements sociétaux à long terme, ce qui rend l'avenir du secteur particulièrement incertain à l'heure actuelle. Dans le même temps, le secteur des transports est aussi confronté à une série de défis à long terme qui, combinés, forment un contexte particulièrement difficile pour la nouvelle politique de prêt de la BEI dans le domaine des transports.

Décarbonation

- 2.2. Le défi de la décarbonation des transports est particulièrement vaste, et il sera crucial de parvenir à le relever pour la décarbonation de l'économie en général. Contrairement à ce qui est observé dans la quasi-totalité des autres secteurs, les émissions de gaz à effet de serre des transports continuent d'augmenter, car la croissance tendancielle de la demande de mobilité est supérieure aux réductions des émissions découlant des gains d'efficacité. Alors que les émissions globales ont diminué d'environ 20 % depuis 1990, celles provenant des transports ont augmenté de 30 %¹⁸.
- 2.3. Plus de 70 % des émissions de gaz à effet de serre issues des transports proviennent du transport routier, les voitures particulières étant responsables de près de la moitié de l'ensemble des émissions de ce dernier. L'aviation et le transport par voie d'eau représentent la majeure partie du reste des émissions dues aux transports, le rail en représentant moins de 1 %¹⁹.
- 2.4. L'ambition de l'Union européenne est de parvenir à la neutralité climatique d'ici à 2050. À cette fin, la Commission européenne précise qu'il sera nécessaire de réduire les émissions des transports de 90 % d'ici à 2050 (par rapport à 1990)²⁰ et a adopté la législation correspondante intitulée « Ajustement à l'objectif 55 »²¹ afin de traduire ce niveau d'ambition et de durcir les objectifs de réduction à l'horizon 2030. La décarbonation des transports aura également un impact majeur sur le secteur de l'énergie, même s'il ne fait pas l'objet de la présente politique.

¹⁸ https://transport.ec.europa.eu/media-corner/publications/statistical-pocketbook-2020_en (par.3.2.3)

¹⁹ https://transport.ec.europa.eu/media-corner/publications/statistical-pocketbook-2020_en (par.3.2.12 et par.3.2.14)

²⁰ <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/fr/TXT/?qid=1576150542719&uri=COM%3A2019%3A640%3AFIN>

²¹ <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/FR/TXT/PDF/?uri=CELEX:52021DC0550&from=FR>

- 2.5. L'électromobilité est la technologie de substitution la plus avancée pour la puissance motrice des transports. La nouvelle économie fondée sur l'hydrogène est également proposée comme une partie potentielle de la solution pour décarboner le secteur des transports, et des biocarburants avancés sont aussi en cours de développement pour des applications de transport.
- 2.6. Toutefois, certains carburants de substitution sont eux-mêmes à base ou dérivés de combustibles fossiles et ne contribuent donc pas à la décarbonation du secteur. Le développement des technologies employées pour l'utilisation et le stockage de carburants bas carbone s'effectue à des rythmes différents. De nombreux problèmes concernant l'électromobilité ont été résolus, mais le déploiement de cette dernière à grande échelle est problématique. D'autres sources de carburant peinent encore davantage à trouver leur place sur le marché.

Ne pas causer de préjudice important à l'environnement

- 2.7. La suppression progressive des combustibles fossiles dans les transports s'accompagnera sans aucun doute d'une réduction significative de la pollution atmosphérique et sonore provenant de ce secteur. Toutefois, les transports ont de nombreuses autres incidences sur l'environnement, et l'utilisation accrue de carburants et forces motrices de substitution posera aussi de nouveaux défis pour l'environnement. En outre, toute refonte majeure des systèmes de transport est susceptible d'avoir des incidences sociales, positives et négatives, qui devront être recensées, prises en compte et, si nécessaire, atténuées. Il importe donc de continuer à évaluer soigneusement les incidences négatives des projets de transport afin de les atténuer au moins de sorte qu'elles ne causent pas de préjudice important.

Infrastructures résilientes

- 2.8. L'adaptation aux changements climatiques est un enjeu majeur des décennies à venir. Il s'agira notamment de rendre les infrastructures de transport actuelles et futures résilientes à leurs effets. Il s'agira notamment de rendre les infrastructures de transport actuelles et futures résilientes à leurs effets. De plus en plus souvent, les phénomènes météorologiques défavorables ont non seulement des effets perturbateurs à court terme sur l'accessibilité, l'efficacité et la sécurité des transports, mais aussi des effets à long terme dus à une détérioration accrue d'infrastructures critiques, ce qui nécessite parfois leur mise hors service. Selon le Centre commun de recherche de l'Union européenne, les dommages économiques causés aux infrastructures de transport critiques rien qu'en Europe pourraient être multipliés par six d'ici au milieu du siècle en raison des changements climatiques.

- 2.9. Pour garantir la résilience du système de transport, il faut commencer par la planification et la conception adéquates de nouvelles infrastructures, mais il est tout aussi important d'entretenir, de réhabiliter et de renouveler correctement les moyens de transport existants. La lenteur avec laquelle sont renouvelés les actifs arrivés en fin de vie, que vient aggraver un entretien insuffisant et reporté des actifs existants, peut rendre les réseaux de transport encore plus vulnérables et a entraîné un certain nombre d'accidents tragiques ces dernières années. Les moyens de transport risquent en outre, dans une mesure croissante, de devenir techniquement obsolètes s'ils ne sont pas remis aux normes et modernisés régulièrement.
- 2.10. Le défi de la résilience ne consiste donc pas à remettre les actifs dans leur état d'origine, mais à aller au-delà, de façon à moderniser et mettre aux normes les réseaux d'infrastructures pour qu'ils soient plus sûrs, à l'épreuve du temps et adaptables aux diverses évolutions technologiques, institutionnelles, économiques et sociales, ainsi qu'au réchauffement climatique et aux conditions environnementales qui y sont liées.
- 2.11. En raison de la complexité et de la vulnérabilité des chaînes d'approvisionnement et des interdépendances entre le marché unique et les marchés des pays partenaires en développement, il est essentiel d'investir dans des infrastructures résilientes et de qualité dans les pays partenaires. Étant donné que l'économie de l'Union européenne dépend de plus en plus de l'efficacité des infrastructures dans les pays tiers, la perturbation de ces dernières entraînera sans aucun doute une déstabilisation des chaînes d'approvisionnement mondiales et aura un effet négatif correspondant sur l'économie européenne. Les investissements dans les réseaux de transport des pays tiers faisant l'objet de partenariats et de mandats joueront donc un rôle important dans les activités de la nouvelle branche de la BEI spécialisée dans le développement, BEI Monde, également au profit des pays partenaires de l'Union européenne.

Utilisation efficace des ressources et économie circulaire

- 2.12. Les infrastructures de transport et les actifs mobiles absorbent actuellement une part importante de ressources limitées. La Banque examinera la justification économique et la solution technique proposée pour les projets afin de s'assurer que les ressources sont utilisées avec efficacité. Alors que les matières premières auxquelles on pense en premier s'agissant des transports sont l'énergie, le béton, l'acier et autres métaux, la progression de la transformation numérique et de l'électrification impose de plus en plus de contraintes non durables à d'autres matières premières rares. La prise en compte de ces nouvelles exigences sera intégrée dans les méthodes d'instruction de la Banque.
- 2.13. La décarbonation et la transformation numérique des transports constituent un défi particulier pour l'utilisation efficace des ressources dans le secteur des transports. Le défi est double : que faire des actifs associés au moteur à combustion interne qui sont remplacés avant la fin de leur vie économique, et comment conférer une meilleure longévité aux nouveaux actifs électriques ou numériques qui les remplaceront ?

2.14. À l'instar d'autres secteurs, l'approche actuelle en vigueur dans les transports, qui consiste à extraire, produire, consommer puis jeter, devra évoluer rapidement vers une approche fondée sur l'économie circulaire visant à prolonger la durée de vie utile des produits, des matériaux et des ressources le plus longtemps possible. L'utilisation plus efficace des ressources dans le cadre d'une durée de vie prolongée devra également aller de pair avec la valorisation de ressources limitées lorsque les actifs seront arrivés en fin de vie. Ainsi, l'utilisation efficace des ressources et l'économie circulaire sont des concepts liés sur la voie de la transition vers une compétitivité industrielle plus durable.

Sécurité et sûreté

2.15. La sécurité est une préoccupation majeure pour tous les moyens de transport. Les accidents liés aux moyens de transport public sont très médiatisés mais sont, en général, relativement peu fréquents. Les modes de transport aérien, ferroviaire et par voie d'eau sont statistiquement les plus sûrs, tandis que les accidents de la route représentent 97 % de l'ensemble des accidents mortels liés aux transports dans le monde. Les décès et blessures évitables sur les routes du monde entier restent un fléau de notre époque et, malgré la précédente Décennie d'action des Nations unies, plus de 1,3 million de décès et quelque 50 millions de blessures se produisent encore chaque année dans le monde, ce qui fait des accidents de la route la première cause de décès chez les enfants et les jeunes. En l'état actuel des choses, on estime que la circulation routière causera 13 millions de décès et 500 millions de blessures supplémentaires au cours de la prochaine décennie, entravant ainsi le développement durable, en particulier dans les pays à revenu faible et intermédiaire.

2.16. L'Organisation des Nations unies a déclaré que le nombre de décès et de blessures sur les routes constituait une crise atteignant des proportions épidémiques. Elle a ajouté la sécurité routière aux objectifs de développement durable et lui a consacré la Décennie d'action pour la sécurité routière, qui vise à réduire de moitié le nombre de tués sur les routes d'ici à 2030. La Commission européenne a repris cet objectif dans le cadre d'action en matière de sécurité routière pour la période 2021-2030 et dans le plan d'action stratégique pour la sécurité routière de l'Union européenne. Elle a également formulé une « Vision zéro » à l'horizon 2050, qui promeut une approche pour un système sûr dans le cadre duquel aucun décès sur les routes ne serait accepté. Ces principes et objectifs à long terme devront être systématiquement pris en compte tout au long du cycle des projets routiers.

2.17. Bien que les organismes publics soient les principaux responsables de la conception et de l'exploitation d'un réseau de transport routier sûr, le rôle et l'influence des autres acteurs sont de plus en plus reconnus comme un élément important de l'approche pour un système sûr. Le secteur privé, la société civile, le monde universitaire, les bailleurs de fonds et d'autres acteurs non étatiques peuvent également apporter une contribution importante. Le pouvoir collectif et mondial des organismes publics et privés qui adoptent des pratiques en matière de sécurité routière dans le cadre de leurs contributions aux ODD, ainsi que leur appui, leur influence et leur pouvoir d'achat, sont considérables.

- 2.18. Si la sécurité, en ce qui concerne les déplacements, vise avant tout à réduire le risque d'accident, la nécessité, dans notre monde moderne et interconnecté, de prendre aussi correctement en considération la sûreté des usagers et du fret face à un éventail de plus en plus large de menaces se fait sentir de manière croissante. La sûreté des transports concerne la protection des passagers, du personnel, de la population, des infrastructures, des véhicules et du fret contre les attaques, la criminalité et les dommages intentionnels. Il est notamment question de la cybercriminalité et des attentats terroristes contre le système de transport, qui sont de plus en plus courantes, mais aussi de la sûreté du fret vis-à-vis des vols et des dommages, les activités de transport étant également parfois utilisées pour permettre et soutenir d'autres formes de criminalité.
- 2.19. La sûreté des transports concerne également les agressions physiques, le harcèlement sexuel ou d'autres formes de comportements indésirables, qui constituent un problème particulier pour les femmes et les filles, les jeunes hommes, les personnes LGBTIQ, les personnes âgées et certains autres groupes en fonction du contexte des transports publics. Les groupes concernés peuvent être amenés à emprunter d'autres moyens de transport, à modifier l'heure de leurs déplacements ou leur itinéraire, voire à décider de ne pas voyager, ce qui peut entraîner une diminution de l'accessibilité, des désagréments et une augmentation des coûts. L'insécurité est donc un aspect majeur du problème croissant que constitue la précarité en matière de transport.

Connectivité

- 2.20. Au sein de l'Union européenne, le marché unique cherche à unir les États membres comme un territoire unique sans frontières intérieures ni autres obstacles réglementaires à la libre circulation des personnes, des marchandises, des capitaux et des services. Depuis les années 1990, le réseau transeuropéen de transport (RTE-T) constitue l'épine dorsale du marché unique : il couvre les axes routiers, les chemins de fer, les voies navigables, les ports et les aéroports. Le RTE-T joue également un rôle important pour la cohésion de l'UE, en ce qu'il vise à fournir des liaisons efficaces entre les régions centrales et périphériques de l'UE et contribue ainsi à un développement équilibré dans l'ensemble de l'Union. Ils contribuent également aux objectifs du pacte vert pour l'Europe et aux objectifs climatiques en engendrant des incitations et des exigences pour la mise en place d'infrastructures ainsi que d'équipements de base pour le déploiement des carburants de substitution.
- 2.21. Le défi de l'investissement dans le RTE-T est considérable et ce dernier est loin d'être achevé, notamment dans certains États membres d'Europe centrale et orientale, mais aussi dans de nombreux pays d'Europe occidentale. De nombreuses liaisons existantes nécessitent désormais une modernisation et une mise à niveau, tandis que les liaisons transfrontalières des réseaux se révèlent particulièrement problématiques. Les défis de la décarbonation et de la transformation numérique nécessiteront également une modernisation importante de certaines des anciennes liaisons existantes.

- 2.22. L'achèvement et le fonctionnement efficace du marché intérieur de l'UE dépendent fortement de la connectivité des chaînes logistiques qui le sous-tendent, et donc des infrastructures et des technologies sur lesquelles reposent ces chaînes logistiques. La demande croissante de services de transport de biens et de marchandises devra être gérée d'une manière plus propre et plus efficace à l'avenir. Tous les modes de transport seront concernés et les problèmes à résoudre sont complexes. La conteneurisation du fret a radicalement transformé le transport de marchandises mais les cargaisons en vrac restent nécessaires pour approvisionner l'économie et le facteur temps est toujours central pour les marchandises de valeur. Les économies d'échelle représentent un élément dont il est important de tenir compte et les transports maritime et ferroviaire ont donc l'avantage pour les longues distances, mais il est de plus en plus fréquent que des déplacements débutent et se terminent par un « dernier kilomètre » qui s'effectue souvent en milieu urbain. Des solutions différentes sont dès lors requises à chaque étape de la chaîne d'approvisionnement, certaines d'entre elles impliquant des capacités intermodales.
- 2.23. La connectivité concerne également l'intégration de l'UE dans l'économie mondiale. En permettant les échanges commerciaux entre l'Europe et d'autres parties du monde, le transport maritime joue un rôle essentiel, mais la route et le rail restent importants pour les échanges avec les pays voisins. En ce qui concerne le transport de voyageurs, l'aviation devient plus difficile à remplacer à mesure que la distance s'allonge. Quant à lui, le fret de grande valeur et urgent nécessite encore des liaisons aériennes efficaces.
- 2.24. Si les problèmes de connectivité et d'accès au marché exigent encore des investissements importants dans l'Union européenne, leur ampleur est encore bien supérieure dans les pays tiers émergents et en développement. Le développement économique et social a besoin de s'appuyer sur des réseaux de transport centraux de haute qualité.

Égalité d'accès

- 2.25. De nombreuses dimensions expliquent les différentes capacités des citoyens à accéder aux services de transport et de mobilité. De plus en plus souvent, on désigne le manque de moyens de transport par l'expression « précarité en matière de transport », car les effets d'une mobilité réduite sur les perspectives d'un individu dans la vie peuvent être comparés à ceux de la précarité financière. La dimension géographique de la précarité en matière de transport concerne l'inégalité d'accès à la mobilité pour les personnes de différentes régions ou pays. Le développement équilibré et durable d'un pays, ainsi que de l'Union européenne, nécessite la promotion de l'égalité d'accès à la mobilité pour tous, quel que soit le lieu de résidence. Le manque de services de transport dans les zones rurales peut contribuer à la précarité en matière de transport, même dans les régions plus développées.

- 2.26. La précarité en matière de transport présente une dimension sociale, dans la mesure où les personnes issues de groupes défavorisés ont tendance à avoir un moins bon accès aux transports et aux possibilités de vie qui en dépendent (emplois de qualité et éducation en particulier). Les groupes à faibles revenus dépendent fortement des services de transport subventionnés, mais même lorsque ceux-ci sont disponibles, ils ne correspondent pas nécessairement aux besoins d'une localité donnée. Les inégalités entre les sexes dans la société en général se traduisent par des possibilités moindres d'accéder aux services de transport, de les emprunter et d'en profiter, ainsi que de bénéficier des possibilités d'emploi. La forte dépendance des parents isolés et des personnes ayant la charge principale des enfants à l'égard des transports publics et non motorisés, conjuguée à leurs responsabilités familiales, ajoute à leur précarité relative en matière de transport. Les risques de violence fondée sur le genre auxquels sont particulièrement exposés les femmes et les filles, les jeunes hommes et les personnes LGBTIQ sur leur chemin vers les moyens de transport et pendant leur utilisation de ces derniers ont également une incidence sur leur mobilité. L'accès des personnes handicapées aux services de transport demeure un problème persistant, malgré un soutien législatif fort.
- 2.27. Les femmes restent également largement sous-représentées dans la main-d'œuvre du secteur des transports : elles ne constituent que quelque 20 % des effectifs de cette branche d'activité au sein de l'UE. Une main-d'œuvre présentant une plus grande mixité aiderait le secteur des transports à mieux répondre aux besoins des femmes en tant que clientes et usagères de services et à appliquer une perspective tenant compte de l'égalité de genre dans la planification et la mise en œuvre des politiques, des programmes et des projets dans le domaine des transports.

Développement

- 2.28. La préparation de grands projets de transport est difficile partout, mais les pays émergents et en développement sont confrontés à une combinaison de difficultés institutionnelles, financières et techniques supplémentaires. La plupart de ces défis sont communs à tous les sous-secteurs des transports. Des problèmes macroéconomiques et la capacité d'emprunt peuvent compromettre la mise en œuvre d'un projet par ailleurs solide. La corruption, la fragilité des institutions, le manque de clarté des processus décisionnels, les risques en matière de sûreté et l'ingérence politique sont autant de facteurs qui conduisent à une faible capacité institutionnelle à faire aboutir les projets. Les pays émergents et en développement sont souvent confrontés à une urbanisation plus rapide sans disposer des moyens financiers nécessaires pour effectuer des investissements au même rythme, et ils sont plus dépendants des véhicules utilisant des combustibles fossiles en raison d'un manque d'accès à des carburants de substitution propres. Dans le même temps, les populations rurales sont confrontées à la précarité en matière de transport et à l'incapacité d'acheminer les marchandises jusqu'au marché.

- 2.29. Certains défis auxquels font face les pays émergents et en développement sont spécifiques aux transports. Les routes à revêtement dur dans les pays émergents et en développement sont trop peu nombreuses et de qualité insuffisante, ce qui contribue à des coûts de transport élevés et fait de l'accessibilité aux services de base et aux marchés un défi considérable. On déplore notamment des taux élevés de mortalité par accident de la circulation.
- 2.30. Les transports urbains présentent un bon potentiel pour prévenir la forte augmentation de la propriété automobile et l'étalement urbain alarmant observés dans de nombreuses économies émergentes et réduire ainsi les émissions de CO₂. Cela nécessite toutefois une planification urbaine globale à long terme et, dans un tel cadre de planification, des niveaux d'investissement élevés pour remplacer ou compléter des systèmes publics vétustes et inefficaces ou des initiatives privées informelles non coordonnées.
- 2.31. L'infrastructure ferroviaire de base est souvent insuffisamment développée, la qualité des services atteignant parfois un niveau élevé de négligence. Les pays qui ne sont pas dotés d'un réseau adéquat ne disposent souvent pas des ressources financières nécessaires pour en mettre un en place. Même pour ceux qui disposent d'un réseau raisonnable, bien souvent il n'est pas électrifié ou on l'a laissé se détériorer.
- 2.32. Environ deux tiers des échanges commerciaux proviennent de pays en développement, la plupart d'entre eux transitant par le secteur portuaire. Les problèmes spécifiques qui freinent les investissements dans les ports sont liés à la faiblesse des cadres réglementaires et aux incidences environnementales et sociales du développement portuaire dans des pays abritant des écosystèmes très sensibles et des communautés vulnérables. L'intérêt manifesté récemment par de nombreux pays en développement pour l'expansion de ports financée par des fonds privés ajoute un niveau de complexité supplémentaire dans ces cas.
- 2.33. Il est donc important de ne pas partir du principe que les mêmes solutions peuvent être déployées dans les pays émergents et en développement, ou dans le même laps de temps, que dans d'autres pays. Il convient de tenir compte du contexte local, y compris de la forte nécessité d'une assistance technique. Dans le même temps, il importe que les institutions financières internationales ne contribuent pas à « enfermer » les pays émergents et en développement sur la voie d'un développement non durable.

Transformation numérique et automatisation

- 2.34. Les changements profonds induits par la transformation numérique s'observent principalement dans les transports urbains et routiers de voyageurs, mais la transformation numérique et l'automatisation concernent tous les modes de transport, le système européen de gestion du trafic ferroviaire (ERTMS) et le ciel unique européen (SESAR) étant des exemples de premier plan tirés d'autres sous-secteurs ciblant la sécurité, la décongestion et la compétitivité. De plus, la transformation numérique et l'automatisation touchent le transport de marchandises et la logistique tout autant que le transport de voyageurs.
- 2.35. Les capteurs et actionneurs destinés aux véhicules et aux infrastructures routières sont de plus en plus déployés dans le secteur des transports et sont progressivement interconnectés dans le cadre de l'« internet des objets ». Ils génèrent des mégadonnées sur la circulation, la position et l'état des véhicules, ou sur l'état de l'infrastructure routière elle-même. L'exploitation de ces données en temps réel recèle des possibilités considérables pour le secteur des transports, mais la confidentialité des données des voyageurs devra être garantie, et les investissements dans la cybersécurité contribueront à protéger les infrastructures de transport numériques.
- 2.36. Les dernières évolutions concernant les mégadonnées, la robotique et l'intelligence artificielle nous rapprochent du prochain palier en matière de « conduite autonome ». L'automatisation croissante des véhicules et de la conduite devrait présenter des avantages considérables en matière de sécurité. La conduite autonome est l'occasion de mettre au point de nouvelles solutions de mobilité et contribuera à offrir des moyens de transport en commun aux personnes se trouvant dans des localités qui le permettaient difficilement auparavant en raison de coûts opérationnels élevés.
- 2.37. La révolution numérique permettra également la généralisation de solutions de « mobilité à la demande » susceptibles de révolutionner l'économie actuelle des services de transport. La mobilité à la demande consiste à passer d'un modèle de transport fondé sur la propriété d'actifs de transport à des solutions de mobilité consommées en tant que service. Sa promesse principale est de proposer la solution de mobilité la plus adaptée aux besoins des voyageurs. Elle peut également offrir une certaine souplesse, par exemple en permettant l'accès à des véhicules publics qui peuvent être utilisés de manière aussi aisée et instantanée que des véhicules privés. Le principal défi pour le déploiement plus large de ces services résidera dans leur intégration dans l'architecture physique, juridique et opérationnelle des systèmes de transport existants. Cela passera par une coopération entre les agences de mobilité et les prestataires de services ainsi que par une interopérabilité des systèmes de mobilité nouveaux et existants.

Villes durables

- 2.38. La population mondiale est de plus en plus urbanisée, les villes étant le moteur du développement socioéconomique. Étant donné que 80 % des Européens devraient vivre dans des villes d'ici 2050, contre 70 % à l'heure actuelle, on s'attend à ce que la demande de mobilité urbaine continue de croître.
- 2.39. La croissance des villes pose des défis uniques aux autorités organisatrices des transports. Si la proximité des personnes, des activités et des ressources apporte des avantages pour la société sur le plan des effets d'échelle et de l'efficacité de la prestation des services, il est clair que, sans planification minutieuse, les modèles d'utilisation des sols qui en résultent peuvent également entraîner des effets externes de plus en plus négatifs du point de vue social, environnemental et de la santé humaine. De même, les villes qui ne connaissent pas de croissance démographique sont également en train de se transformer et de se revitaliser, ce qui se traduit par une évolution des modes d'utilisation des sols, source d'effets externes qui doivent être gérés avec soin. La planification urbaine, y compris la planification de la mobilité durable, est essentielle pour permettre une revitalisation et un développement urbains durables.
- 2.40. La concurrence pour l'espace dans les zones densément développées nécessite une affectation prudente de l'espace afin de garantir que les besoins d'une population plus nombreuse puissent être satisfaits de manière équitable et durable et sans accroître les incidences négatives des transports dont les villes peuvent souffrir. La densité entraîne une complexité accrue du tissu urbain, ce qui rend les infrastructures de transport plus coûteuses et longues à mettre en place et requiert un soutien financier important de la part des autorités chargées des transports. C'est notamment le cas lorsque, du fait de l'absence de planification à long terme, il faut aménager a posteriori d'onéreuses infrastructures de transport en commun ou des systèmes de distribution de marchandises dans un environnement urbain déjà très dense.
- 2.41. Pour parvenir à des villes propres, accessibles et neutres pour le climat, une transition mondiale vers les transports publics, la mobilité partagée, la marche et le vélo est nécessaire : c'est ainsi que nous réduirons la dépendance à l'égard de la voiture, tout en favorisant l'adoption de véhicules à émissions nulles. Les modes de transport actifs tels que le vélo et la marche peuvent jouer un rôle important dans la mobilité urbaine. De même, les transports publics en surface peuvent compléter les systèmes de transport en commun à grande capacité, tels que les réseaux souterrains, qui limitent les interfaces en surface et l'utilisation des sols, mais entraînent des coûts élevés qui doivent être justifiés par une forte demande.
- 2.42. Les caractéristiques des zones urbaines offrent également des possibilités particulières de déploiement de nouvelles technologies et d'innovations dans le secteur des transports. Le double défi de la transformation numérique et de la décarbonation donnera lieu à différentes solutions dans les zones urbaines, qui peuvent à bien des égards servir d'incubateurs pour de nouvelles idées.

Financement

- 2.43. Rien que dans l'Union européenne, la Commission européenne estime que les objectifs climatiques européens se traduiront, au cours de la période 2021-2030, par des besoins d'investissement pour les véhicules et les infrastructures liées aux carburants de substitution pouvant être supérieurs de 130 milliards d'EUR par an à ceux de la décennie précédente et que les besoins d'investissement supplémentaires dans les infrastructures de transport vertes s'élèvent à quelque 100 milliards d'EUR par an.²² Les ressources étant limitées, il convient de hiérarchiser ces investissements afin d'obtenir un impact optimal à moindre coût. Lorsque l'on ajoute l'important sous-investissement dans l'entretien des parcs existants depuis la crise financière qui a débuté en 2008-2009 (environ 50 milliards d'EUR par an en dessous des niveaux d'investissement durables à long terme), les besoins d'investissement totaux du secteur représentent un défi considérable.
- 2.44. Du fait de sa longue histoire, le secteur des transports ressemble à une mosaïque complexe marquée par la participation tant du secteur privé que du secteur public. Les infrastructures de base du transport routier, maritime et ferroviaire restent largement détenues par le secteur public et sont en grande partie financées par des fonds publics, tandis que la fourniture de services est davantage partagée entre les secteurs public et privé. L'aviation a tendance à être davantage associée au secteur privé. Néanmoins, récemment, la majorité des investissements dans les infrastructures de transport a été le fait du secteur public, les usagers étant fortement subventionnés par les contribuables. Toutefois, l'ampleur même des besoins d'investissement dans le secteur, conjuguée à une diminution des ressources publiques et à la volonté de suivre les deux principes de l'UE de l'« usager-payeur » et du « pollueur-payeur », a encouragé la recherche d'une participation accrue du secteur privé et d'autres modèles de financement et d'entreprise.

Autres défis

- 2.45. Le secteur des transports a des incidences sur presque tous les aspects de l'activité humaine, et souvent, les défis auxquels il est confronté sont également ceux que doivent relever d'autres secteurs. Les défis décrits ci-dessus sont présentés comme les principaux domaines d'action, mais il en existe bien d'autres, comme le manque d'investissement dans la maintenance de base, les voyages d'agrément et le tourisme, les chaînes de valeur internationales, la gestion de l'espace aérien urbain (mobilité aérienne urbaine) et les voyages à grande vitesse.
- 2.46. En outre, la mise au point de solutions aux défis exige des politiques publiques propices et un développement technologique rapide, mais aussi la mise en place et la promotion de nouveaux modèles d'entreprise dans le secteur privé.

²² <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/PDF/?uri=CELEX:52020SC0331&from=EN>

3. La politique de mobilité de l'UE

- 3.1. La politique des transports de l'UE soutient le fonctionnement du marché unique européen. L'actuelle politique des transports vise à favoriser une mobilité verte, intelligente et abordable, qui sous-tende le marché intérieur et la libre circulation des biens et des personnes dans l'ensemble de l'Union européenne.
- 3.2. L'UE aspire à une Europe neutre sur le plan climatique à l'horizon 2050 – une économie à émissions nettes de GES nulles – conformément aux objectifs de l'accord de Paris. La vision stratégique à long terme de la Commission européenne, « Une planète propre pour tous », a été approuvée fin 2018. Elle prévoit une transformation radicale du secteur des transports, parallèlement à d'autres secteurs, de manière à parvenir à la neutralité des émissions de gaz à effet de serre d'ici à 2050. Le Conseil européen a approuvé un objectif contraignant pour l'UE qui consiste à parvenir à une réduction nette d'au moins 55 % des émissions de gaz à effet de serre dans l'UE d'ici à 2030²³, qui a été suivi du train de propositions législatives intitulé « Ajustement à l'objectif 55 »²⁴. Les politiques et les priorités de l'UE relatives aux transports qui sont énoncées dans le cadre financier pluriannuel 2021-2027 sont déclinées dans un certain nombre de cadres de l'UE : la stratégie « Global Gateway », le Mécanisme pour l'interconnexion en Europe (MIE), les fonds de cohésion, Horizon Europe, le programme InvestEU²⁵, ainsi que la taxinomie de l'UE pour la finance durable et l'instrument de relance NextGenerationEU.
- 3.3. La stratégie de mobilité durable et intelligente²⁶ présentée par la Commission européenne constitue actuellement la feuille de route de l'UE pour ce secteur. Inspirée du pacte vert pour l'Europe et de l'accord de Paris sur les changements climatiques et se fondant sur le précédent Livre blanc sur les transports, cette stratégie trace la voie que le secteur des transports de l'UE peut emprunter pour réaliser sa transformation verte et numérique et devenir plus résistant aux crises futures. Elle reconnaît que les transports représentent un quart des émissions de gaz à effet de serre et qu'il s'agit du seul secteur pour lequel ces émissions continuent de croître. Pour atteindre l'objectif de neutralité climatique d'ici à 2050, l'UE doit parvenir à une réduction de 90 % de ses émissions dans le secteur des transports. Ainsi, dans la stratégie, plusieurs étapes ont été définies pour chaque mode de transport à l'horizon 2030, 2035 et 2050, et un certain nombre d'initiatives dans dix domaines d'action relatifs aux transports durables, intelligents et résilients ont été recensées.

²³ <https://data.consilium.europa.eu/doc/document/ST-22-2020-INIT/fr/pdf>

²⁴ <https://www.consilium.europa.eu/en/policies/green-deal/fit-for-55-the-eu-plan-for-a-green-transition/#:~:text=Fit%20for%2055%20refers%20to,line%20with%20the%202030%20goal>

²⁵ https://europa.eu/investeu/home_fr

²⁶ https://transport.ec.europa.eu/transport-themes/mobility-strategy_en

- 3.4. Pour que les transports deviennent durables, la stratégie met l'accent sur la promotion du déploiement de véhicules à émissions nulles et des infrastructures connexes, la mise en place d'aéroports et de ports à émissions nulles, l'adoption accrue de modes de transport plus durables, tant pour les déplacements urbains qu'interurbains, le passage à des transports de marchandises plus verts, la tarification du carbone et l'amélioration des mesures d'incitation pour les usagers. En ce qui concerne les transports intelligents, la stratégie vise en priorité à faire de la mobilité connectée et automatisée une réalité et à stimuler l'innovation et le recours aux données et à l'intelligence artificielle pour une mobilité plus intelligente. S'agissant de l'amélioration de la résilience du système de transport, la stratégie préconise le renforcement du marché unique, notamment à travers le réseau transeuropéen de transport (RTE-T), de manière à ce que la mobilité soit équitable pour tous et toutes, et la sûreté et la sécurité de tous les modes de transport renforcée.
- 3.5. Dans ses scénarios à long terme, la Commission européenne prévoit une poursuite de la croissance de la demande de transport jusqu'en 2050²⁷. Tous les scénarios comblent dûment les lacunes pour que les transports apportent leur contribution au plan cible en matière de climat à l'horizon 2030 et à l'objectif de neutralité climatique d'ici à 2050. Par conséquent, la demande de transport devrait augmenter même dans le scénario prévoyant la réduction la plus importante des émissions du secteur, qui correspond à l'objectif relatif à la maîtrise de l'élévation des températures fixé dans l'accord de Paris et à l'objectif d'une Europe neutre pour le climat d'ici à 2050. Les instruments de politique climatique envisagés comprennent la tarification du carbone, la réglementation et une combinaison de ces deux instruments.
- 3.6. Selon la Commission européenne, les modèles sous-tendant les stratégies climatiques prévoient une augmentation de 32 à 34 % de la demande de transport de voyageurs dans l'UE entre 2015 et 2050. Le transport ferroviaire de marchandises devrait quant à lui connaître une croissance particulièrement forte, avec un doublement attendu de celle-ci entre 2015 et 2050. Le transport routier et fluvial de marchandises augmentera d'environ 40 %.

²⁷ <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/PDF/?uri=CELEX:52020SC0331&from=EN>

4. Passer des défis aux solutions

4.1. Les défis énumérés ci-dessus auxquels le secteur des transports est confronté se répartissent en quatre groupes distincts, le caractère durable de l'accélération de l'urbanisation englobant des éléments de chacun d'entre eux :

- la décarbonation, la protection de l'environnement, la résilience et l'utilisation efficace des ressources sont liées aux répercussions négatives de la mobilité sur le climat et l'environnement ;
- la sûreté et la sécurité concernent les risques plus élevés qu'un nombre croissant de voyageurs et de véhicules font courir aux autres voyageurs et véhicules (sécurité routière en particulier) ;
- la connectivité et l'égalité d'accès ont trait aux disparités dans la capacité des personnes à utiliser les transports pour accéder au travail, aux biens et aux services, et aux contacts humains en fonction de leur lieu de résidence, de leur degré de richesse ou de leurs caractéristiques sociobiologiques spécifiques ;
- la transformation numérique et l'automatisation concernent l'efficacité des transports et la nécessité de gérer la demande croissante de mobilité sans aggraver les encombrements et leurs conséquences négatives en matière de climat, d'environnement et de sécurité.

4.2. Ces défis requièrent une transformation du secteur des transports. Les systèmes de transport actuels se caractérisent par des émissions nocives et une pollution, des pertes de vies humaines et des dommages à la santé d'une ampleur épidémique, une précarité en matière de transport dans de nombreux endroits et pour de nombreux groupes, ainsi qu'une utilisation inefficace et un gaspillage des ressources de la société. En revanche, les futurs systèmes de transport devront aspirer à être sûrs, accessibles, écologiques et efficaces afin d'atteindre des objectifs politiques plus larges au niveau mondial, national, régional, ou local.

4.3. La transition vers un monde plus durable est guidée par le Programme de développement durable à l'horizon 2030 et les objectifs de développement durable (ODD) des Nations unies. Les ODD sont de portée générale et reconnaissent que toute transformation doit trouver un équilibre entre les aspects sociaux, économiques et environnementaux de la durabilité. Les transports et la mobilité durables sont essentiels à la réalisation de bon nombre des ODD, de sorte que la transformation des transports suppose de trouver un équilibre entre tous ces aspects.

4.4. Un système de transport durable doit répondre aux besoins actuels en fournissant les services de mobilité requis, mais sans compromettre la capacité des générations futures à satisfaire leurs propres besoins. Ces dernières années, la BEI a contribué activement à l'établissement d'un consensus de plus en plus large parmi les parties prenantes de la politique des transports sur le fait qu'un système de transport durable doit être à la fois sûr, accessible, écologique et efficace.



SÛRETÉ ET SÉCURITÉ – Un système sûr qui permette d'éviter les accidents mortels et qui protège les usagers contre les agressions, la discrimination ou le harcèlement.



ACCESSIBILITÉ – Un réseau abordable et accessible à toutes les personnes qui peuvent bénéficier des possibilités qu'il offre.



RESPECT DE L'ENVIRONNEMENT ET RÉSILIENCE – Un système propre, neutre en carbone et résilient qui ne cause aucun préjudice important à l'environnement.



EFFICACITÉ – Un système intelligent et efficace dont les avantages résident dans l'utilisation de la technologie pour réduire le plus possible l'utilisation des ressources et éviter les encombrements.

- 4.5. Ces principes garantissant la durabilité des transports sous-tendent l'appui de la BEI au secteur : ils fournissent un cadre de valeur permettant de s'attaquer aux nombreux problèmes urgents auxquels le secteur est confronté et de hiérarchiser le soutien de la BEI.

Des transports offrant sûreté et sécurité

- 4.6. Bien que la sûreté et la sécurité soient une préoccupation primordiale pour tous les modes de transport, la priorité d'investissement la plus urgente à l'heure actuelle est sans aucun doute la pandémie cachée liée à la sécurité routière.
- 4.7. La sécurité routière fait l'objet d'un sous-financement dans la plupart des pays. Des investissements durables et à long terme sont nécessaires pour la mise en place d'infrastructures routières sûres ainsi que pour des interventions ayant le potentiel d'améliorer la sécurité routière. Il existe d'importantes possibilités de tirer parti d'investissements existants dans des domaines liés aux transports au sens large, en particulier la planification des transports et des réseaux, les transports publics, la construction de routes, la gestion de la circulation et l'entretien. Plutôt que de venir se greffer à ces activités en matière de transport au sens large, la sécurité routière doit être incorporée dans les processus de prise de décision y afférents et en faire partie intégrante.
- 4.8. Le plan mondial des Nations unies pour la Décennie d'action pour la sécurité routière 2021-2030, ainsi que le cadre d'action de l'Union européenne en matière de sécurité routière pour la période 2021-2030 – Prochaines étapes de la campagne « Vision zéro », décrivent les mesures nécessaires pour atteindre l'objectif de réduction de 50 % des

décès et des blessures graves d'ici à 2030, et invite les pouvoirs publics et les partenaires à mettre en œuvre une approche intégrée pour un système sûr.

- 4.9. L'approche pour un système sûr, qui reconnaît que le système de transport routier est complexe, accorde une place centrale à la sécurité des personnes. Elle acte qu'un processus de planification multimodale, les usagers de la route, les véhicules, les infrastructures routières, les services de répression et les secours en cas d'accident doivent interagir et être intégrés de manière à accroître le niveau de sécurité.
- 4.10. Il va de soi que les transports ne devraient pas donner lieu à des accidents et aux décès et blessures qui y sont associés. Toutefois, les systèmes de transport font de plus en plus l'objet d'attaques délibérées et il convient donc également que leur sûreté soit assurée pour les usagers et la société. Les systèmes de transport critiques devront de plus en plus être protégés contre les menaces liées aux activités terroristes et criminelles. La sûreté des transports doit également prendre en compte les besoins des usagers vulnérables, qui hésitent à voyager lorsqu'ils sont confrontés à des activités criminelles ou à du harcèlement.

Des transports accessibles

- 4.11. Étant donné que les transports sont essentiels pour le développement d'un monde plus équitable et pour veiller à ce que personne ne soit laissé pour compte, les citoyens devraient avoir accès à des services de transport qui répondent à leurs besoins. Ces services doivent non seulement correspondre aux besoins du plus grand nombre, mais aussi à ceux des personnes défavorisées en raison de leur lieu de résidence, de leur genre, de leur âge, de leurs capacités physiques et de leurs difficultés économiques. L'accès à l'emploi et à l'éducation, aux services essentiels tels que les hôpitaux et les services d'urgence, aux activités de loisirs et à la livraison de marchandises devrait être égal pour tous et toutes, indépendamment des caractéristiques socio-économiques des personnes.
- 4.12. L'amélioration de l'accessibilité sera particulièrement importante pour de nombreux pays en développement, où l'accessibilité universelle est encore loin d'être réelle et où un niveau non négligeable de précarité en matière de transport persiste. Toutefois, la lutte contre la précarité en matière de transport est tout aussi importante au sein de l'Union européenne, où subsistent de nombreuses zones rurales et populations défavorisées, en particulier en périphérie des zones urbaines. L'accessibilité transfrontalière est également un enjeu central pour l'Union européenne et son marché unique, et des investissements importants seront encore nécessaires pour achever le réseau RTE-T et ainsi faciliter les flux transfrontaliers entre les États membres et avec le voisinage de l'UE.

Des transports verts et résilients

- 4.13. Les transports doivent devenir plus neutres pour le climat et à l'épreuve des changements à venir. L'une des transformations les plus importantes auxquelles le secteur des transports sera confronté au cours des prochaines décennies sera la décarbonation, et l'ampleur et la rapidité de celle-ci varieront d'une région et d'un pays à l'autre, en fonction du caractère abordable et de la viabilité des carburants de substitution.
- 4.14. Un certain degré d'évolution du climat est désormais inévitable et une grande partie de nos infrastructures de transport devront donc devenir résilientes et adaptables à la fréquence et à la gravité croissantes des événements météorologiques. La préservation de la résilience aux changements climatiques des actifs de transport constituera un moteur important des investissements dans le secteur, en particulier dans les infrastructures. La résilience des infrastructures de transport peut être renforcée par des choix d'ingénierie tout au long de leur cycle de vie, mais elle dépend également de la planification et de l'investissement dans d'autres secteurs. En fonction de la localisation des infrastructures de transport, leur protection peut nécessiter des changements importants dans l'affectation des sols, y compris des investissements dans la protection contre les inondations et la rétention des eaux.
- 4.15. Les transports doivent également réduire leur empreinte environnementale, en étant beaucoup plus propres, en réduisant leur impact en matière de pollution atmosphérique et sonore, en particulier lorsqu'ils sont situés à proximité de zones sensibles telles que des zones urbaines denses ou des réserves naturelles, et en diminuant leur utilisation globale des sols. Cela passe par la promotion continue de tous les modes de transport à faible incidence (marche, vélo, transports publics et partagés, transport maritime vert) et de l'électrification des flottes de transport, ainsi que par des investissements dans ces domaines. Des transports plus propres exigent également une utilisation efficace des ressources, c'est-à-dire non seulement leur utilisation économique lors de la fabrication et de l'exploitation des véhicules, trains, navires et avions, mais aussi des procédures de démolition qui valorisent et recyclent les matériaux lorsque c'est possible.

Des transports efficaces

- 4.16. Les transports doivent répondre aux exigences qui leur sont imposées et les systèmes doivent être prévisibles, fiables, rapides et rentables. Malgré de récents chocs financiers, sécuritaires et sanitaires, la demande de transports devrait continuer à augmenter à long terme, dans le sillage de la population et de l'activité économique.
- 4.17. Les projets de transport doivent fournir des capacités suffisantes, en phase avec les besoins d'une économie efficace, en évitant une « pénurie de capacités » préjudiciable.
- 4.18. Les attentes des usagers en matière de rapidité et d'accessibilité financière ont atteint de nouveaux sommets dans notre monde numérique et mondialisé marqué par une

activité permanente. Étant donné que les transports seront de plus en plus multimodaux et internationaux, l'efficacité des voyages porte à porte des personnes et des marchandises dépendra de plus en plus de liaisons fluides entre les différents modes de transport et entre les pays, en particulier au sein du marché unique de l'Union européenne.

- 4.19. Le raccourcissement des temps de trajet, l'amélioration de la fiabilité et la réduction des coûts d'exploitation resteront donc le fondement de la planification des transports et de la transition vers des transports plus durables. L'automatisation et la transformation numérique y contribueront grandement, et des solutions intelligentes telles que les systèmes de transport intelligents et la mobilité à la demande transformeront fondamentalement les déplacements.

Transformer les transports

- 4.20. Un système de transport qui ne tient pas compte de manière adéquate de l'ensemble de ces quatre dimensions ne sera pas durable à long terme. Le système de transport actuel, caractérisé par sa dépendance excessive à l'égard des combustibles fossiles et ses effets néfastes sur le climat et l'environnement, doit être réformé de toute urgence. Si d'importants investissements seront nécessaires à l'avenir pour faire évoluer les systèmes de transport vers une trajectoire peu polluante et résiliente face aux changements climatiques, les transports futurs doivent dans le même temps maintenir et améliorer encore leur sécurité, leur accessibilité et leur efficacité. Cela vaut en particulier pour les pays en développement.
- 4.21. En collaboration avec la Commission européenne et d'autres banques multilatérales de développement, la BEI soutiendra les investissements qui contribuent à la transition des transports vers un système plus durable, rendant ainsi les réseaux plus sûrs, plus accessibles, plus écologiques et plus efficaces, et veillera à ce que la mobilité puisse répondre aux besoins de la génération actuelle sans compromettre l'avenir des générations futures.

5. Priorités du soutien de la BEI

- 5.1. Compte tenu des défis sans précédent auxquels le secteur est confronté, la BEI constate qu'il est nécessaire de s'orienter vers un système de transport plus durable. L'approche qu'elle propose pour transformer les transports constitue le cadre de déploiement de son appui. Le présent chapitre détaille la manière dont le soutien de la BEI au secteur des transports sera hiérarchisé au cours de la période 2021-2027.

Exigences applicables à tous les secteurs

Les priorités définies dans la nouvelle politique de prêt dans le secteur des transports seront subordonnées au rôle de la BEI en tant que banque européenne du climat et à d'autres politiques, principes, normes et lignes directrices de la Banque et compatibles avec ceux-ci. La Feuille de route détaille les critères permettant de déterminer si les investissements, tant dans les véhicules de transport que dans les infrastructures, sont alignés sur l'accord de Paris et s'ils peuvent donc bénéficier d'un soutien de la BEI. Ces critères d'admissibilité pour le secteur des transports pourraient donc faire l'objet de révisions à l'avenir dans le contexte de la Feuille de route et en fonction de l'évolution des politiques et réglementations de l'UE, telles que la taxinomie de l'UE sur la finance durable.

- 5.2. Tous les investissements admissibles dans le domaine des transports sont susceptibles de bénéficier d'un soutien de la BEI, mais compte tenu de la disponibilité limitée des ressources, ils sont hiérarchisés comme indiqué en détail dans la présente section, dans le plein respect de toutes les autres politiques et lignes directrices pertinentes de la Banque. La BEI continuera à affiner la panoplie d'outils dont elle dispose et à en mettre au point de nouveaux pour faciliter la sélection et la hiérarchisation des projets d'investissement qu'elle appuie.
- 5.3. La BEI adopte une vision neutre sur le plan technologique s'agissant de son soutien au déploiement de toutes les technologies de transport, en ce compris les divers carburants de substitution, à condition qu'elles soient conformes à l'accord de Paris ou puissent le devenir.
- 5.4. Dans le droit fil de l'approche adoptée dans la Feuille de route, qui définit un cadre d'alignement sur l'accord de Paris pour toutes les opérations menées à l'échelle mondiale et sans prévoir aucune exception pour quelque zone géographique que ce soit, les priorités définies ci-dessous s'appliquent tant à l'intérieur qu'à l'extérieur de l'Union européenne. Toutefois, il est également indiqué dans la Feuille de route que les références à la législation, à la réglementation et aux normes de l'UE doivent être interprétées à l'aune des contextes locaux en dehors de l'Union européenne. La Feuille de route fait référence au principe des responsabilités communes mais différenciées et des capacités respectives compte tenu des différentes situations nationales. De plus, elle souligne l'importance des objectifs des mandats extérieurs, et l'incidence sur ces

derniers de l'alignement sur l'accord de Paris, pour l'activité de la BEI en dehors de l'UE. Suivant la même approche ci-dessous, certaines des priorités au sein de l'UE ne sont pas directement et immédiatement applicables dans les pays tiers. De tels cas sont explicitement indiqués et justifiés ci-dessous.

- 5.5. En sa qualité de banque de l'UE, la BEI entend préserver la cohérence de sa stratégie de prêt à l'intérieur et à l'extérieur de l'UE avec la politique de l'UE relative à la passation des marchés et aux échanges commerciaux et procéder régulièrement aux mises à jour rendues nécessaires par l'évolution de la législation de l'UE sur la passation des marchés, moyennant un ajustement au contexte des opérations en dehors de l'UE. En outre, compte tenu de l'effet de distorsion que les subventions étrangères peuvent avoir sur le marché intérieur de l'UE, la Banque instaurera un dialogue renforcé afin d'examiner, conjointement avec les services compétents de la Commission, la manière dont elle pourrait appliquer certaines recommandations sur l'établissement de conditions de concurrence équitables dans le domaine de la passation des marchés dans le cadre des opérations de la BEI. Lorsqu'elle envisagera de soutenir des projets de transport, la BEI continuera à vérifier que les prix dans le cadre de ces projets sont conformes aux prix du marché et surveillera tout cas d'offres anormalement basses conformément aux principaux mécanismes des directives de l'UE sur la passation des marchés et aux meilleures pratiques internationales convenues entre les banques multilatérales de développement. En particulier, la Banque veillera à la cohérence avec la politique commerciale de l'UE, en étroite coopération avec les services compétents de la Commission, et conformément à ses politiques et procédures, telles que son Guide de passation des marchés, pour toute question concernant les exigences en matière de contenu local, les obstacles à l'accès au marché, le détournement de propriété intellectuelle et les exigences imposées aux coentreprises.
- 5.6. La BEI reconnaît également l'importance d'un cadre de planification solide dans le secteur des transports. Du fait de leur ampleur et (ou) de leur complexité, les investissements liés aux transports sont souvent associés à une longue période de gestation et à l'intervention de nombreuses parties prenantes. Bien que la BEI puisse être invitée à participer à des projets d'investissement à tous les stades de la préparation, les projets acceptables et couronnés de succès sont généralement le fruit d'un processus de planification stable et inclusif qui garantit que différentes solutions ont été dûment examinées, que l'investissement est proportionné et économiquement justifié, que les parties prenantes ont été consultées de manière constructive et que des mesures adéquates d'atténuation des changements climatiques seront mises en œuvre en temps utile. Grâce à son offre de services de conseil et d'assistance technique, la BEI est en mesure de fournir une aide et des conseils à ses clients et parties prenantes concernant la mise en place et l'évaluation de programmes d'investissement et de projets individuels.

Mobilité urbaine

- 5.7. La population mondiale est de plus en plus urbanisée, les villes étant le moteur du développement socioéconomique. La mobilité urbaine est un facteur essentiel du développement durable des villes, car elle offre l'accès nécessaire à l'éducation, à l'emploi et aux loisirs, tout en permettant aux marchés de fonctionner efficacement. Étant donné que 80 % des Européens et près de 70 % de la population mondiale devraient vivre dans des villes d'ici à 2050, contre respectivement 70 % et 50 % environ à l'heure actuelle, on s'attend à ce que la demande de mobilité urbaine continue de croître.
- 5.8. Les transports en commun constituent l'option la plus efficace pour une mobilité urbaine durable absorbant un nombre élevé de voyageurs. Ils se caractérisent par les coûts d'exploitation et l'empreinte spatiale les plus faibles, ainsi que par les émissions de polluants, de bruit et de gaz à effet de serre les plus basses par unité de transport. Ils représentent également l'un des modes de transport les plus sûrs et l'option la plus abordable pour les groupes d'habitants des villes économiquement, socialement ou physiquement défavorisés qui n'ont pas accès au transport motorisé individuel.
- 5.9. La transformation numérique offre des possibilités prometteuses de modifier les comportements et de promouvoir l'efficacité de la gestion et de l'utilisation des moyens de transport, en particulier dans les zones urbaines encombrées. L'utilisation accrue de l'information multimodale en temps réel et une tarification efficace, le déploiement de systèmes de transport intelligents, l'automatisation des véhicules et la progression croissante de la mobilité à la demande pourraient réduire la possession de voitures et favoriser la multimodalité, l'efficacité et la sécurité de la mobilité urbaine et autre.
- 5.10. Les priorités politiques de la Commission européenne en matière de mobilité urbaine sont la promotion du passage de la voiture individuelle aux transports publics et collectifs, à la marche et au vélo ainsi que l'adoption de technologies de transport à émissions nulles pour la décarbonation des flottes publiques, ainsi que le développement des infrastructures connexes.
- 5.11. Comme indiqué dans la Feuille de route, la BEI tiendra compte à la fois des stratégies d'utilisation des sols et de transport lors de son instruction des projets. L'approbation de plans de mobilité urbaine durable et de plans directeurs d'utilisation des sols ou de documents équivalents est une condition préalable au soutien de la BEI.
- 5.12. Les priorités et les considérations particulières de la BEI en matière de soutien au transport urbain sont énoncées ci-après.
- 5.13. **Projets relatifs à la mobilité collective :** Projets relatifs à la mobilité collective : le soutien aux transports en commun demeurera une priorité de la contribution de la BEI à la mobilité urbaine durable à l'intérieur comme à l'extérieur de l'UE. Les projets ferroviaires à grande capacité offrent une solution efficace sur le plan de l'utilisation des sols par rapport à l'accès des véhicules routiers aux zones urbaines denses et favorise un développement urbain plus durable. Les projets de ce type comprennent les

chemins de fer périurbains, les métros et les systèmes légers sur rail, y compris les tramways.

- 5.14. S'agissant des transports en commun routiers, tels que les réseaux d'autobus et les systèmes de bus à haut niveau de service (BHNS), au sein de l'UE, la priorité sera donnée aux véhicules dont les émissions à l'échappement sont nulles. Cela peut s'avérer très difficile à réaliser en dehors de l'UE, où tous les investissements admissibles dans la mobilité collective sont jugés prioritaires.
- 5.15. **Projets relatifs à la mobilité active et partagée** : en complément des projets relatifs à la mobilité collective, la BEI accordera la priorité aux investissements dans les actifs soutenant les modes de mobilité active, tels que la marche et le vélo. En raison de leur taille relativement modeste, ces investissements sont généralement regroupés avec d'autres projets de transport dans le cadre de programmes globaux d'aménagement urbain ou régional et justifiés dans ce contexte. Bien que les zones urbaines offrent le plus de possibilités pour la marche et le cyclisme, la priorité sera aussi donnée, en matière de mobilité active, à des projets régionaux et interurbains mis en œuvre de manière autonome ou dans le cadre d'un programme plus vaste. La BEI accordera également la priorité au soutien aux investissements dans la mise en place de services de partage de véhicules à émissions directes nulles, afin de favoriser l'efficacité de l'utilisation de l'espace et des véhicules.
- 5.16. **Systèmes de transport intelligents et solutions numériques** : Systèmes de transport intelligents et solutions numériques : la BEI accordera la priorité aux investissements dans les systèmes de transport intelligents urbains et d'autres solutions numériques, en particulier lorsqu'ils ciblent l'utilisation optimale et plus sûre des infrastructures existantes, en finançant : des systèmes de gestion du trafic et d'information des voyageurs, l'automatisation, la sécurité et la surveillance, la mobilité à la demande, y compris les services de transport public à la demande, et des solutions intermodales et de billetterie intégrée.
- 5.17. **Voirie urbaine** : La BEI accordera la priorité aux programmes intégrés d'aménagement urbain, à condition qu'ils soient compatibles avec les plans de mobilité urbaine durable. Ces investissements seront évalués et justifiés dans le cadre de l'aménagement urbain dont ils font partie, l'objectif principal étant de soutenir les modes de transport collectifs et actifs, la sécurité routière, le ralentissement de la circulation, l'adaptation aux changements climatiques ou le déploiement d'infrastructures de recharge pour les véhicules à émissions nulles.
- 5.18. Tous les plans urbains comprenant des composantes relatives à la voirie doivent comporter des mesures de sécurité routière adéquates.
- 5.19. **Autres flottes de véhicules routiers ; solutions logistiques et intermodales** : La BEI accordera la priorité au soutien aux flottes de véhicules à émissions nulles et aux infrastructures de recharge connexes en soutenant, par exemple, des opérations relatives à des services de mobilité partagée ou à la logistique urbaine. Le déploiement de bus, de taxis et de navettes automatiques électriques, ainsi que d'autres véhicules

propres, constituera également une priorité pour la BEI. Il s'agira d'accroître la proximité et l'efficacité des transports et de combiner des plateformes informatiques et logistiques pour améliorer l'efficacité du fret urbain et réduire ses incidences sur l'environnement, en particulier pour la livraison sur le « dernier kilomètre ». La mobilité aérienne urbaine, notamment par drone, peut présenter un potentiel important à cet égard²⁸ et est donc également considérée comme une priorité.

Transport ferroviaire extra-urbain

- 5.20. Le chemin de fer est le mode de transport en commun terrestre à grande capacité qui consomme le moins d'énergie et génère le coût externe le plus bas par unité de transport. Plus de la moitié du réseau ferroviaire de l'UE est électrifiée, y compris toutes les lignes à grande vitesse. Dans l'UE, plus de 80 % des services de transport ferroviaire de voyageurs et de marchandises sont assurés par des trains électriques. Tant pour les voyageurs que pour le fret, le chemin de fer présente les coûts marginaux d'exploitation et les émissions de GES les plus faibles par unité de transport, et il s'agit de l'un des modes de transport les plus sûrs.
- 5.21. Il est prévu que la part du rail dans les transports de voyageurs et de marchandises augmente de manière substantielle afin de respecter la trajectoire de décarbonation du secteur des transports définie par la Commission européenne. Cela exigera d'importants investissements dans le réseau ferroviaire.
- 5.22. Parmi les priorités de la Commission européenne pour le rail figurent l'accroissement du nombre de voyageurs et du volume de fret, ce qui passera par le soutien à de nouveaux investissements dans les infrastructures au sol et dans les installations embarquées (telles que les équipements ERTMS ou le couplage automatique numérique (DAC)), le matériel roulant, les interfaces intermodales et les outils numériques à l'appui des processus opérationnels, commerciaux et de planification de base. Cela va de pair avec la nécessité de renforcer l'interopérabilité du réseau, ainsi qu'avec la poursuite des efforts en faveur de la transformation numérique, en particulier le déploiement de l'ERTMS. Enfin, l'électrification des tronçons non encore électrifiés du réseau ferré et la recherche, la démonstration et le déploiement de trains à pile à hydrogène (pour l'hydrogène, voir la définition donnée dans la Feuille de route de la banque du climat) ainsi que le déploiement d'infrastructures pertinentes de ravitaillement et de production d'électricité à partir de sources renouvelables sont des éléments nécessaires au passage à une mobilité à émissions nulles dans le transport ferroviaire.

²⁸ https://www.eib.org/attachments/publications/eib_guide_to_finance_for_drone_projects_en.pdf

- 5.23. La BEI soutient activement l'ouverture du marché du rail et la mise en œuvre du quatrième paquet ferroviaire de l'UE, en cherchant à remédier aux défaillances existantes du marché. Une fois que la fourniture de matériel roulant sera dissociée de l'exploitation de services ferroviaires, de nouveaux acteurs du marché pourront concurrencer les opérateurs historiques dans des conditions de concurrence égales. Sur le segment important des services aux voyageurs exploités dans le cadre d'obligations de service public, la BEI a mis au point des modèles de financement soutenant la mutualisation du matériel roulant, des modèles de propriété régionale ou des modalités de crédit-bail. Le matériel roulant est ensuite mis à la disposition du soumissionnaire sélectionné pour la fourniture de services ferroviaires dans le cadre de contrats de service public. Sur le segment commercial, la BEI soutient les investissements dans les locomotives, les autocars, le fret ainsi que le matériel roulant destiné au transport de voyageurs intermodal et à grande vitesse, et cherche à accroître ses interventions.
- 5.24. Le secteur ferroviaire est également essentiel pour améliorer la multimodalité du système de transport de l'Union européenne et en faire un réseau de chemins de fer, de voies navigables intérieures, de voies maritimes à courte distance et de routes reliés aux nœuds urbains. La multimodalité est une condition préalable au transfert modal et à l'amélioration de la durabilité des transports sur tous les plans. Les investissements dans des modes sûrs et verts, comme le rail, doivent être réalisés dans un contexte multimodal afin d'exploiter au maximum leur potentiel, en tenant compte également des considérations relatives au dernier kilomètre dans les décisions d'investissement concernant le transport entre les points nodaux. En outre, il est nécessaire de soutenir les investissements à l'appui de la transformation numérique pour assurer une multimodalité efficace, dans le transport tant de marchandises que de voyageurs.
- 5.25. Les priorités et les considérations particulières de la BEI en matière de soutien au transport ferroviaire extra-urbain sont énoncées ci-après.
- 5.26. **Infrastructures ferroviaires :** Infrastructures ferroviaires : les investissements dans des infrastructures ferroviaires électrifiées nouvelles ou modernisées, en particulier sur le réseau RTE-T, constitueront une priorité pour le soutien de la BEI. Le financement d'infrastructures ferroviaires non électrifiées restera possible dans des circonstances spécifiques, conformément à la taxinomie de l'UE sur la finance durable et à la Feuille de route du Groupe BEI dans son rôle de banque du climat, mais il ne sera considéré comme prioritaire qu'en dehors de l'UE.
- 5.27. **Matériel roulant :** Outre le soutien au matériel roulant électrique, une part croissante des nouvelles flottes exploitées sur les lignes transportant un trafic plus léger sera composée de matériel roulant électrique à batterie, fonctionnant à l'hydrogène (pour l'hydrogène, voir la définition donnée dans la Feuille de route de la banque du climat) ou hybride, dont le financement sera également prioritaire pour la BEI. Le financement de matériel roulant non électrique ne sera considéré comme une priorité qu'en dehors de l'UE. À l'intérieur de l'UE, le matériel roulant non électrique sera une priorité uniquement pour ce qui est des véhicules spécialisés de pose et d'entretien des voies. Les projets relatifs au matériel roulant au sein de l'UE devront également satisfaire aux normes pertinentes en matière d'interopérabilité.

- 5.28. **Fret ferroviaire** : La BEI continuera à accorder la priorité au financement de locomotives électriques et soutiendra également à l'avenir des locomotives alimentées à l'hydrogène (voir la définition donnée dans la Feuille de route de la banque du climat) une fois qu'elles seront prêtes à être commercialisées. La BEI continuera à promouvoir le transport combiné et des corridors ferroviaires plus efficaces et à leur accorder la priorité par le financement d'autoroutes ferroviaires, de centres intermodaux et de terminaux de transport combiné.
- 5.29. **Transformation numérique et automatisation** : le financement par la BEI d'investissements dans les infrastructures appuyant la transformation numérique et l'automatisation restera prioritaire, dans un souci d'optimiser l'utilisation des ressources et des capacités ferroviaires et d'améliorer la sécurité et l'interopérabilité, tout en renforçant l'intégration et la connectivité entre différents modes au sein du système de transport.
- 5.30. De plus, la BEI cherchera à développer des dispositifs de financement innovants permettant la modernisation, le post-équipement, la transformation numérique et l'automatisation du matériel roulant ferroviaire – autant d'aspects prioritaires pour le soutien de la BEI. Ces investissements peuvent porter, par exemple, sur le remplacement de moteurs diesel par des solutions de propulsion électrique ou à l'hydrogène (voir la définition donnée dans la Feuille de route de la banque du climat), l'introduction de couplages automatiques pour le matériel roulant de transport de fret ou l'installation d'équipements ERTMS embarqués et de conduite automatique des trains. La mutualisation d'installations et le regroupement de tels investissements seront davantage utilisés afin de permettre un soutien de la BEI, étant donné que les besoins d'investissement par véhicule sont souvent inférieurs au seuil justifiant une intervention individuelle de la Banque.

Transport routier extra-urbain

- 5.31. Les infrastructures routières jouent un rôle essentiel dans la circulation efficace des personnes et des marchandises en raison de la flexibilité qu'offre le transport routier. La route demeure le mode de transport dominant : environ 80 % des voyageurs et 50 % du fret dans l'UE. Il existe une trajectoire de décarbonation claire permettant de supprimer environ 73 % des émissions du secteur routier (celles provenant des voitures particulières et des fourgonnettes) et des solutions technologiques pour éliminer le volume restant se profilent déjà.
- 5.32. Parmi les priorités politiques de la Commission européenne en matière de renforcement de la durabilité du transport routier figurent l'adoption de véhicules à émissions nulles, de carburants renouvelables et à faibles émissions de carbone et le déploiement d'infrastructures connexes à émissions nulles, l'amélioration de la sécurité routière ainsi que la tarification routière intelligente et fondée sur la distance parcourue.

- 5.33. Les projets soutenus par la BEI au sein de l'UE sont soumis à des exigences relatives à la sécurité et à la sûreté des routes et des tunnels, aux carburants de substitution, aux systèmes de transport intelligents, à la tarification routière et autres, conformément à la législation pertinente de l'UE, telle que complétée par les normes de la BEI, le cas échéant. Les promoteurs doivent prouver l'existence d'arrangements satisfaisants sur le plan de la gestion et des finances afin de garantir un entretien adéquat du projet.
- 5.34. En dehors de l'UE, les projets devront respecter les normes et les clauses de garantie de la BEI, et des conseils et un soutien appropriés seront fournis, le cas échéant, comme condition de l'appui de la BEI. Ils sont souvent proposés dans le cadre d'un cofinancement et d'une coopération avec d'autres institutions internationales et multinationales de développement.
- 5.35. Comme indiqué dans la Feuille de route de la banque du climat, les grands projets d'augmentation de la capacité routière dont le coût d'investissement est supérieur ou égal à 25 millions d'EUR seront soumis à un test économique adapté tenant compte des prix du carbone et d'une évolution de la circulation compatibles avec l'objectif de neutralité climatique à l'horizon 2050. Ce test économique adapté fournira un cadre visant à confirmer l'alignement sur l'accord de Paris des nouveaux projets d'extension des capacités routières. En particulier, les projections concernant la demande seront adaptées en fonction d'études de modélisation à long terme reconnues, en prenant dûment en considération les taux de pénétration des véhicules électriques. Les émissions nettes des projets seront valorisées sur la base d'un coût virtuel du carbone compatible avec la trajectoire vers l'objectif de neutralité climatique à l'horizon 2050. Les investissements justifiés dans l'Union européenne devront également apporter la preuve de la mise en place appropriée d'infrastructures pour les carburants de substitution, conformément aux exigences de l'UE en la matière.
- 5.36. Les priorités et les considérations particulières de la BEI en matière de soutien au transport routier extra-urbain sont énoncées ci-après.
- 5.37. **Réseaux stratégiques** : conformément à la politique de l'UE, la BEI considérera comme prioritaires les opérations sur les réseaux central et global du RTE-T et leur prolongement dans les pays voisins. Le parc d'infrastructures routières est actuellement inégalement réparti dans toute l'Europe et le développement du réseau RTE-T reste nécessaire, en particulier dans les pays qui accusent un retard de développement, y compris pour ce qui est des aires de stationnement et de service situées sur le RTE-T et équipées d'infrastructures pour carburants de substitution. Ailleurs, même lorsque le réseau RTE-T est bien développé, certaines parties souffrent d'encombrements ou d'un mauvais entretien, et le sous-investissement entraîne une détérioration des infrastructures. La BEI accordera également la priorité aux projets routiers mis en œuvre dans le cadre d'un programme de développement régional intégré ou de plans équivalents visant à assurer un développement territorial équilibré ou à résoudre les problèmes d'accessibilité ou de précarité en matière de transport.
- 5.38. Le soutien à des projets routiers stratégiques en dehors de l'Union européenne est considéré comme une priorité, conformément aux dispositions des mandats extérieurs de la Banque et sous réserve des critères de la Feuille de route.

- 5.39. **Systèmes de transport intelligents et solutions numériques** : une gestion efficace des actifs routiers peut contribuer à répartir efficacement les capacités routières, à réduire les dommages causés à l'environnement et à renforcer la sécurité routière. Outre les systèmes de gestion du trafic et de péage, l'utilisation croissante de la surveillance et des capteurs pour collecter des données analytiques en vue d'une utilisation plus efficace et plus sûre des infrastructures routières constituera une priorité pour la BEI. Les solutions numériques et l'amélioration de la gestion des données, notamment la création d'un environnement rendant possible l'utilisation de systèmes avancés d'aide à la conduite et de véhicules autonomes, seront également prioritaires.
- 5.40. **Sécurité routière** : tous les projets routiers soutenus par la BEI doivent être conçus en prenant dûment en considération la sécurité routière. La sécurité routière sera une priorité pour les opérations de financement de projets routiers par la BEI et un élément important de l'approche pour un système sûr, telle que définie dans le Plan mondial des Nations unies et dans le cadre d'action de l'Union européenne en matière de sécurité routière pour la période 2021-2030. La BEI continuera donc à élaborer son approche en matière de soutien consultatif et de financement des projets de sécurité routière avant l'examen à mi-parcours de la présente politique en 2025.
- 5.41. Tout projet routier au sein de l'UE doit respecter des normes minimales reconnues pour être considéré comme présentant un niveau de sécurité acceptable, conformément aux principes et au processus décrits dans la législation de l'UE²⁹. La BEI poursuivra ses travaux par l'intermédiaire de dispositifs de conseil et de ses partenariats avec des organisations internationales, des organismes publics, des entreprises, ainsi que des banques de développement bilatérales et multilatérales, afin d'aider les bénéficiaires à appliquer une approche pour un système sûr, tant à l'intérieur qu'à l'extérieur de l'UE.
- 5.42. La BEI continuera également à fournir des services de conseil pour le renforcement des capacités des professionnels de la sécurité routière travaillant pour les pouvoirs publics, le secteur privé, la société civile et les organismes de recherche. Le manque de connaissances spécialisées constitue un obstacle majeur au développement d'une approche pour un système sûr et à l'adaptation aux conditions locales des principes d'un système sûr des Nations unies, et il est nécessaire de collecter et d'analyser efficacement des données relatives à la sécurité routière, ainsi que de mener des recherches de qualité sur la question.

²⁹ Directive 2008/96/CE concernant la gestion de la sécurité des infrastructures routières (telle que modifiée par la directive (UE) 2019/1936)

- 5.43. **Réhabilitation et modernisation des infrastructures :** la réhabilitation et la modernisation des réseaux routiers existants constitueront une priorité pour le soutien de la BEI, notamment pour améliorer leur résilience face aux changements climatiques. Le stock total d'actifs routiers est un atout économique important et précieux ; la réhabilitation et la modernisation de ces actifs en vue de les rendre résilients sont essentielles pour préserver les tronçons des réseaux subissant des arriérés d'entretien et les effets des changements climatiques et pour améliorer la sécurité routière. La plupart du temps, les opérations concernant la résilience et la réhabilitation ne débordent pas les droits de passage existants. Lorsque les opérations comportent également des éléments d'augmentation des capacités, celles-ci seront aussi soumises au test économique adapté.
- 5.44. **Parcs de véhicules routiers :** La BEI accordera la priorité au soutien au déploiement de véhicules à émissions directes nulles ou de solutions à zéro émission nette satisfaisant aux critères d'alignement sur l'accord de Paris, tant pour les poids lourds que pour les véhicules de la gamme moyenne ou longue distance. La priorité sera également donnée aux infrastructures connexes de recharge et de ravitaillement en carburants de substitution à faible intensité de carbone compatibles avec la taxinomie de l'UE sur la finance durable.

Voies navigables intérieures

- 5.45. La navigation intérieure reste un mode de transport relativement sous-utilisé, en particulier en ce qui concerne la liaison entre les ports maritimes et l'arrière-pays, et la desserte de centres industriels et d'agglomérations importants, ainsi que le transport de voyageurs. Les infrastructures de navigation intérieure sont particulièrement vulnérables aux effets des changements climatiques, en particulier à la variation du niveau de l'eau des voies navigables. Le cadre réglementaire de l'UE exige que les cours d'eau, les canaux et les lacs, ainsi que les infrastructures qui leur sont associées, soient entretenus de manière à préserver un bon état de navigation, tout en respectant la législation environnementale applicable. Le transport par voie navigable représente un moyen relativement efficace de transport de fret, en particulier de marchandises en vrac, et est donc considéré comme une solution durable pour remplacer le transport de marchandises par route. La BEI accordera donc la priorité aux investissements justifiés sur le plan économique dans le secteur du transport par voie navigable.
- 5.46. Le pacte vert pour l'Europe plaide en faveur d'une réorientation d'une part substantielle de 75 % du transport intérieur (routier) vers d'autres modes de transport, tels que le rail et la navigation intérieure ou le transport maritime à courte distance. L'objectif est d'accroître l'activité de la navigation intérieure et du transport maritime à courte distance de 25 % d'ici à 2030 et de 50 % d'ici à 2050. Cela nécessitera une extension de la capacité des voies navigables, des infrastructures fluviales, des installations de transbordement et de la flotte de transport par voie navigable.

- 5.47. Les priorités stratégiques de la Commission européenne pour le transport par voie d'eau comprennent également le développement de ports à émissions nulles (branchement électrique à quai) ainsi que la transition vers des navires à émissions nulles ou faibles, deux mesures promues par la stratégie de mobilité intelligente et durable. Dans ce contexte, les nouveaux navires ainsi que le post-équipement de la flotte existante et la mise en place des infrastructures pour les carburants de substitution pour les flottes à émissions nulles jouent un rôle essentiel.
- 5.48. Conformément à la Feuille de route de la banque du climat, les installations exclusivement consacrées à la manutention ou au stockage des combustibles fossiles ne pourront pas bénéficier du soutien de la BEI. Les navires affectés au transport de combustibles fossiles ne seront pas admissibles au soutien de la BEI.
- 5.49. Les priorités et les considérations particulières de la BEI concernant le soutien au transport par voie navigable sont énoncées ci-après.
- 5.50. **Réhabilitation et modernisation des infrastructures** : La BEI accordera la priorité à la réhabilitation et à la modernisation des infrastructures de navigation intérieure, ainsi qu'aux investissements économiquement justifiés dans de nouvelles infrastructures de navigation intérieure, y compris les ports intérieurs et les installations et équipements intermodaux ou logistiques connexes.
- 5.51. La priorité sera donnée au financement de projets qui éliminent les goulets d'étranglement sur les réseaux existants, en accordant une attention particulière à la cohérence des interventions le long des principaux corridors. Les projets d'expansion, sur le réseau RTE-T, de voies navigables intérieures qui présentent une justification économique acceptable constitueront également une priorité.
- 5.52. En dehors de l'Union européenne, les projets relatifs au transport par voie navigable qui sont compatibles avec le mandat extérieur concerné constitueront une priorité.
- 5.53. **Transformation numérique** : Transformation numérique : les investissements en faveur de la transformation numérique des voies navigables et des navires, y compris la poursuite du déploiement des technologies relatives aux systèmes d'information fluviale, l'automatisation, la sûreté et la sécurité du secteur de la navigation intérieure, continueront d'être prioritaires.
- 5.54. **Renouvellement de la flotte** : Des investissements supplémentaires sont nécessaires pour améliorer les performances environnementales de la flotte de transport par voie navigable, qui, pour bonne part, continue d'utiliser d'anciens moteurs à gasoil marins. La BEI accordera la priorité à la modernisation et à l'amélioration technologique des flottes de navigation intérieure, notamment en ce qui concerne leurs performances environnementales, leur efficacité et leur sécurité, grâce au financement de la construction de nouveaux navires et au post-équipement des navires existants.

Transport maritime

- 5.55. Le transport maritime est essentiel pour faciliter le commerce international et pour le transport de voyageurs et de marchandises au sein de l'UE. Plus de 70 % du fret extérieur de l'UE et plus d'un tiers des échanges intra-UE, en tonnes-kilomètres, sont transportés par voie maritime. Le transport maritime est capital pour garantir la sécurité de l'approvisionnement en énergie, en denrées alimentaires, en autres produits de base et en matières premières. Il permet aux entreprises européennes d'exporter leurs marchandises dans le monde entier et, à ce titre, stimule la croissance économique et contribue à la prospérité dans l'UE. Le transport maritime assure également des liaisons vitales avec des régions qui, sinon, seraient isolées. Les ports maritimes et la logistique intermodale jouent un rôle de premier plan dans un système intégré et durable de chaînes d'approvisionnement à l'échelle mondiale.
- 5.56. Bien que le transport maritime soit l'un des moyens de transport les plus économes en énergie, il représente, en raison de son ampleur et des distances parcourues, une source importante de gaz à effet de serre et d'autres émissions. Le caractère international de ce secteur signifie qu'une grande partie du cadre réglementaire est convenue au niveau multilatéral au sein de l'Organisation maritime internationale (OMI) et que la réglementation de l'UE n'a qu'une influence limitée sur ses performances environnementales.
- 5.57. Conformément à la Feuille de route de la banque du climat, les installations exclusivement consacrées à la manutention ou au stockage des combustibles fossiles ne pourront pas bénéficier du soutien de la BEI. La BEI ne soutiendra plus les navires alimentés au fioul lourd.
- 5.58. Les priorités et les considérations particulières de la BEI en matière de soutien au transport maritime sont énoncées ci-après.
- 5.59. **Infrastructures portuaires stratégiques** : la BEI continuera de donner la priorité au développement des ports du RTE-T dans l'UE et dans les pays du voisinage, y compris leurs infrastructures, les équipements associés, les travaux et équipements permettant l'accès aux infrastructures, les connexions ferroviaires multimodales et les autres infrastructures d'accès à l'arrière-pays, les installations intermodales connexes et les navires spécialisés, tels que les remorqueurs, les brise-glaces et les bateaux-pilotes, qui sont essentiels pour assurer le fonctionnement du réseau portuaire du RTE-T dans des conditions de sûreté et de sécurité adéquates. La BEI exigera que les projets portuaires soient solides du point de vue économique, compatibles avec le développement des infrastructures de l'arrière-pays et intégrés dans le cadre d'une stratégie à long terme en matière de transport et de développement durable. Une approche similaire sera adoptée pour les ports stratégiques situés en dehors de l'UE.
- 5.60. Le soutien à d'autres ports tant à l'intérieur qu'à l'extérieur de l'UE sera considéré comme une priorité s'il est estimé que le projet contribue clairement aux objectifs climatiques ou environnementaux favorisant un système de transport plus durable, ou lorsqu'il apporte une contribution significative à la réduction de la précarité en matière

de transport dans les régions moins développées et les pays partenaires en dehors de l'UE, où la BEI continuera à soutenir des projets portuaires conformément à ses mandats dans les pays et régions concernés.

- 5.61. **Transformation numérique et décarbonation :** la BEI accordera également la priorité aux investissements dans les équipements de manutention au terminal, l'automatisation, les infrastructures de stockage et de logistique pour le fret, les branchements électriques à quai et les infrastructures de ravitaillement en carburant de substitution, les équipements de sécurité dans les ports ou les terminaux, les systèmes informatiques et les solutions de technologies de l'information et de la communication (TIC) visant à réduire les encombrements et à améliorer l'efficacité de la chaîne d'approvisionnement.
- 5.62. **Activité navale :** La BEI accordera la priorité à la mise au point et au déploiement de navires à émissions directes de CO₂ nulles au moyen de projets pilotes et de démonstration.
- 5.63. La BEI envisagera de soutenir le déploiement de technologies et de carburants de substitution prêts à être commercialisés qui sont compatibles avec la Feuille de route de la banque du climat.
- 5.64. Le soutien aux navires entièrement alimentés par des combustibles fossiles sera exceptionnel et limité aux services de secours et de protection civile tels que les services médicaux, de sauvetage, de recherche ou de lutte contre les incendies, ainsi qu'aux navires essentiels à l'exploitation des ports du RTE-T dans des conditions de sécurité adéquates, lorsqu'il n'est pas possible, techniquement ou économiquement, d'utiliser à cette fin des navires alimentés par des carburants à émissions de carbone plus faibles ou nulles.
- 5.65. Les navires financés par la BEI devront faire escale dans des ports de l'UE et, sauf si les caractéristiques particulières d'un projet le justifient, la BEI financera uniquement les navires battant pavillon de l'UE afin de garantir le respect des normes européennes en matière de sécurité, d'exploitation et d'environnement. S'agissant de la construction et de l'exploitation des navires, tous les projets navals financés par la BEI respecteront, au strict minimum, l'ensemble des règles et réglementations de l'UE et de l'OMI en matière de sécurité et d'environnement.
- 5.66. Les projets navals financés par la BEI devront également satisfaire aux exigences du règlement de l'UE relatif au recyclage des navires et de la convention de Hong Kong de l'OMI pour le recyclage sûr et écologiquement rationnel des navires. En outre, lorsqu'un projet soutenu par la BEI inclut la démolition de navires en fin de vie, la Banque exigera que celle-ci soit réalisée dans des chantiers navals figurant sur la liste européenne des installations de recyclage des navires, respectant les exigences pertinentes de l'UE en matière de sécurité et de protection de l'environnement et conformes aux principes de l'économie circulaire.

Transport aérien

- 5.67. L'aviation offre une connectivité vitale à l'échelle régionale, nationale et internationale et est plus difficile à remplacer à mesure que la distance à parcourir s'allonge. Le transport aérien favorise la cohésion territoriale et permet l'accès aux régions ou îles éloignées où il est généralement le seul moyen viable de mobilité. Il joue également un rôle essentiel dans les chaînes logistiques de produits à forte valeur ajoutée. L'aviation représente 1 % des expéditions mondiales en tonnage et un tiers si on en considère la valeur. Au cours des vingt dernières années, la libéralisation du marché intérieur des services aériens par l'UE et la forte croissance de la demande au sein de l'UE et dans le monde ont entraîné un développement notable de l'aviation civile européenne.
- 5.68. Cette évolution importante doit maintenant être conciliée avec la réduction de l'empreinte environnementale de l'aviation et la réalisation des objectifs de l'UE dans le domaine du climat, tout en maintenant des normes élevées en matière de service, de sûreté et de sécurité.
- 5.69. La décarbonation de ce sous-secteur est possible, mais elle nécessite des investissements et un soutien institutionnel importants. La vision stratégique à long terme de la Commission européenne « Une planète propre pour tous » et la stratégie de mobilité durable et intelligente – soutenues par le paquet « Ajustement à l'objectif 55 » – définissent une trajectoire de décarbonation possible pour le sous-secteur, fondée sur l'effet combiné d'un ensemble reconnu de mesures. Les priorités stratégiques de la Commission européenne dans le domaine de l'aviation comprennent l'écologisation des aéroports, des flottes et des services connexes en général, ainsi que la sécurité, la sûreté et la transformation numérique, y compris l'amélioration et le passage au numérique du système de gestion du trafic aérien. Il convient de souligner qu'il existe un consensus général entre les parties prenantes du transport aérien en faveur d'une trajectoire ambitieuse de décarbonation, comme indiqué dans la déclaration publiée à l'issue du Sommet de l'aviation de Toulouse de 2022 et dans l'initiative phare du secteur privé en faveur de la durabilité, « Destination 2050 ».
- 5.70. Conformément à la Feuille de route de la banque du climat, la BEI s'abstiendra de soutenir toute augmentation de la capacité aéroportuaire. Le soutien de la BEI aux aéronefs ayant recours à des combustibles fossiles sera exceptionnel et limité aux services de secours et de protection civile, tels que les services médicaux, de sauvetage ou de lutte contre les incendies.
- 5.71. Toutefois, la trajectoire de décarbonation de l'aviation est en butte à un certain nombre de défaillances du marché, d'obstacles institutionnels et de défis technologiques.
- 5.72. Les priorités et les considérations particulières de la BEI en matière de soutien à l'aviation sont énoncées ci-après.

- 5.73. **Décarbonation et résilience opérationnelle :** les investissements en matière de résilience environnementale et opérationnelle dans les aéroports du RTE-T, y compris les mesures sanitaires visant à prévenir la propagation des maladies, ainsi que les investissements en matière de sûreté et de sécurité, constitueront une priorité pour le soutien de la BEI. Le soutien à la rénovation, à la modernisation et au remplacement des infrastructures et équipements obsolètes, en particulier en dehors de l'UE, sera également prioritaire.
- 5.74. La BEI accordera la priorité au financement de projets qui permettront de surmonter les contraintes existantes en matière d'efficacité et aux mesures de décarbonation explicites telles que l'écologisation des flottes de services au sol, les programmes d'efficacité énergétique et les infrastructures permettant d'assurer l'entretien des aéronefs à faibles émissions et utilisant des carburants durables pour l'aviation. Les liaisons aéroportuaires avec le réseau ferroviaire du RTE-T et les investissements visant à encourager la multimodalité et l'utilisation accrue des transports publics pour accéder aux terminaux seront également soutenus en priorité.
- 5.75. **Aéronefs :** la BEI accordera la priorité à la mise au point et au déploiement d'aéronefs à émissions directes de CO₂ nulles au moyen de projets pilotes et de démonstration.
- 5.76. La BEI envisagera de soutenir le déploiement de technologies et de carburants de substitution prêts à être commercialisés qui sont compatibles avec la Feuille de route de la banque du climat. Dans l'intervalle, le soutien de la BEI aux aéronefs à carburant conventionnel sera exceptionnel et limité aux services de secours et de protection civile, tels que les services médicaux, de sauvetage ou de lutte contre les incendies.
- 5.77. **Transformation numérique :** les investissements qui renforceront la transformation numérique du sous-secteur, y compris les projets contribuant à la mise en œuvre du ciel unique européen, élément central de la politique européenne dans le domaine de l'aviation, seront considérés comme prioritaires. En outre, le remplacement et la modernisation des installations de gestion du trafic aérien et des équipements fournis par les prestataires nationaux de services de navigation aérienne seront également prioritaires.

Politique de prêt dans le secteur des transports 2022

La voie à suivre

Investir dans un système de transport plus propre et plus intelligent



Banque
européenne
d'investissement

La banque de l'UE

Banque européenne d'investissement
98-100, boulevard Konrad Adenauer
L-2950 Luxembourg
+352 4379-22000
www.eib.org – info@eib.org