



**La BEI prépare une révision de sa politique de prêt à l'appui d'un
secteur des transports viable à long terme**

Sollicitation d'avis du public

1. Informations générales

En octobre 2007, la BEI a publié un document intitulé « Réorientation de la politique de prêt de la BEI dans le secteur des transports » ; ce document expose les principes directeurs et les critères de sélection retenus par la Banque afin de mieux prendre en compte les préoccupations croissantes concernant l'impact du changement climatique sur le secteur des transports, tout en continuant à apporter une réponse appropriée aux besoins de mobilité. En outre, dans ce document, la BEI reconnaît que sa politique de prêt dans le domaine des transports s'inscrit dans un cadre dynamique et elle fait part de son intention de réexaminer cette politique à intervalles réguliers.

Plus récemment, la Commission européenne a lancé un processus devant mener à la rédaction d'un nouveau Livre blanc concernant l'avenir du secteur des transports au cours de la prochaine décennie. À cette fin, elle a publié, en juillet 2009, une communication intitulée « Un avenir durable pour les transports » ; en outre, la Commission a commencé à assembler des éléments d'information générale à ce sujet et elle a lancé une consultation publique. Dans le cadre de ce processus, la Commission s'emploie en particulier à identifier des moyens de satisfaire la demande croissante de mobilité dans un contexte où il devient de plus en plus nécessaire de répondre aux exigences d'un développement durable. Dans le même temps, la Commission a entrepris un réexamen de sa politique en matière de réseaux transeuropéens de transport (RTE-T) en publiant, en février 2009, un Livre vert dans le but de fixer de nouvelles lignes directrices concernant la définition et le développement des RTE-T. En outre, le réexamen de la politique de cohésion – dans le cadre de laquelle les liaisons sont un élément moteur essentiel pour les nouvelles infrastructures – et, tout particulièrement, l'adoption de la stratégie « Europe 2020 » pour une croissance intelligente, durable et inclusive devraient faire apparaître que la réduction des émissions de carbone que génèrent les moyens de transport (la « décarbonisation » du secteur des transports) est indispensable si l'Europe veut disposer d'un système de transports multimodal efficace et durable, propre à appuyer la réalisation de ces objectifs.

C'est pourquoi la BEI estime qu'il est opportun d'entamer une révision de sa propre politique de prêt dans le secteur des transports qui remonte à 2007. Le présent document expose les principaux éléments de la politique de prêt actuelle de la Banque, développe les thèmes dont l'importance s'est accrue depuis 2007 et invite les parties prenantes à faire part de leurs avis et de leurs commentaires sur un certain nombre de questions, en vue d'une éventuelle révision de la politique. La BEI commencera à recueillir dès maintenant des avis et commentaires soumis par écrit et elle organisera des réunions avec les parties prenantes d'ici à la fin de 2010 afin de réviser et d'actualiser la politique de prêt existante avant la fin de l'année en cours. En tout état de cause, la politique de la BEI dans le domaine des transports ne sera pas figée ; elle évoluera en fonction des nouveaux développements tels que le réexamen de la politique de convergence et les progrès accomplis dans la mise en œuvre de la stratégie globale « Europe 2020 ».

2. Brève présentation de la politique de prêt actuelle de la BEI dans le secteur des transports¹

Les activités de prêt de la BEI dans le secteur des transports sont encadrées non seulement par les principes en matière de protection de l'environnement et de lutte contre le changement climatique qu'applique la Banque à l'ensemble de ses activités de prêt, mais aussi, plus directement, par un certain nombre de politiques communautaires, telles que le développement des RTE-T, la politique de cohésion, le développement durable des transports et le soutien à la recherche-développement et à l'innovation (RDI) dans ce secteur. Cette approche multidimensionnelle prend en compte les aspects environnementaux à chaque étape des contrôles préalables que la Banque effectue, dans le but de mettre en place des systèmes de transport respectueux de l'environnement et viables à long terme, qui contribueront à réduire les émissions de gaz à effet de serre (GES) et les autres polluants locaux.

¹ Ce paragraphe est une version abrégée du document original. Celui-ci est disponible à l'adresse suivante : http://www.eib.org/attachments/strategies/clean_transport_lending_policy_fr.pdf

S'inspirant des politiques de l'UE, la Banque a adopté le point de vue selon lequel, au XXI^e siècle, la construction de systèmes de transport efficaces et adaptés suppose l'articulation de tous les modes de transport disponibles en un montage élaboré. S'agissant du soutien de la BEI au secteur des transports, le défi consiste donc non pas à écarter tel ou tel type d'intervention ou mode de transport, mais à s'efforcer d'optimiser la stratégie d'action et à trouver le juste équilibre entre différents types d'intervention afin de servir au mieux un ensemble d'objectifs complexe. À cette fin, il s'est avéré nécessaire de définir des principes directeurs pour guider les interventions de la Banque et de chercher à mettre au point un ensemble de critères de sélection opérationnels à l'aune desquels la Banque est en mesure de vérifier si les projets proposés répondent aux exigences de cette approche multidimensionnelle. C'est pourquoi, les activités de prêt de la BEI dans le secteur des transports sont actuellement régies par un certain nombre de principes directeurs et par certains critères de sélection plus spécifiques, présentés ci-dessous.

Principes directeurs

- L'approche de la BEI vise à satisfaire la demande de transport de la façon la plus efficace, la plus économique et la plus viable possible. Cela nécessite de conjuguer plusieurs solutions, faisant appel à tous les modes de transport existants.
- La BEI continue à soutenir activement le développement des RTE, car il s'agit d'investissements à long terme jouant un rôle essentiel dans l'émergence d'un système de transport efficace et facteur de cohésion à l'échelle communautaire.
- La BEI continue à accorder la priorité au financement des projets ferroviaires et de transport urbain ainsi que des projets de navigation intérieure et maritime, qui sont par nature les plus prometteurs du point de vue de la réduction des émissions de GES par unité de transport.
- Les activités de RDI des constructeurs de tous types de véhicules bénéficient d'un soutien accru, les objectifs privilégiés étant l'augmentation de l'efficacité énergétique, la réduction des émissions et l'amélioration de la sécurité.
- la Banque s'emploie à affiner son évaluation des conséquences des projets qu'elle finance du point de vue de la consommation énergétique.

Critères de sélection spécifiques

Moyens de transport

- Secteur automobile. La Banque continuera d'apporter un soutien significatif aux projets de RDI conformes aux politiques de l'UE en matière de recherche et d'environnement. En l'absence d'un volet RDI, la Banque soutiendra uniquement les projets relatifs aux véhicules de petite dimension et économes en combustible, dans les régions de la convergence. Dans tous les cas, les projets soutenus par la BEI devront se conformer pleinement aux orientations des politiques de l'UE en matière d'environnement et d'efficacité énergétique.
- Trains, navires et moyens de transport publics. Dans le secteur des transports publics, d'une manière générale, et dans le domaine du transport ferroviaire et maritime, le financement de la construction et de l'achat de véhicules cadre avec les objectifs liés au changement climatique. Les activités de recherche dans ces secteurs méritent elles aussi d'être pleinement soutenues.
- Aéronefs. La BEI soutient les constructeurs aériens qui mènent des activités de RDI axées sur l'amélioration de la sécurité et des performances environnementales, mais elle n'interviendra que dans une mesure limitée dans les projets ne comportant pas de volet RDI (suivant en cela l'approche adoptée pour le financement de la construction automobile). Compte tenu de l'efficacité du secteur privé dans ce domaine, le financement d'achats d'aéronefs se limitera à des cas exceptionnels, procurant une très forte valeur ajoutée. On citera, à titre d'exemple, les liaisons aériennes qui desservent les régions de

convergence, pour autant que le transport aérien soit essentiel pour garantir la continuité territoriale de l'UE et que le rendement énergétique soit amélioré.

Infrastructures

- Routes. Tous les projets routiers doivent justifier d'une rentabilité économique adéquate. Les projets routiers de faible valeur économique seront évités.
- Transport ferroviaire et urbain, ports et voies d'eau intérieures. La Banque a renforcé l'accent mis sur le critère « viabilité environnementale » pour juger de l'admissibilité des projets de transport ferroviaire et urbain ainsi que des projets réalisés dans le domaine de la navigation intérieure et maritime, sur l'ensemble du territoire de l'UE. Les prêts en faveur de projets viables menés dans ces secteurs sont prioritaires même s'ils ne sont situés ni sur un RTE ni dans une région assistée. Des principes similaires sont appliqués en dehors de l'UE, dans la mesure où les mandats extérieurs de la Banque le permettent.
- Aéroports et gestion du trafic aérien. Les projets aéroportuaires pouvant se prévaloir d'une valeur économique élevée sont soutenus, compte tenu également des éventuels ajustements futurs de la demande, notamment ceux qui interviendront lorsque le coût des émissions sera répercuté sur les tarifs acquittés par les usagers (du fait, notamment, de la participation des compagnies aériennes au Système communautaire d'échange de quotas d'émissions - SCEQE). Les investissements dans le domaine de la gestion du trafic aérien sont une priorité pour autant qu'il s'agisse d'investissements permettant d'améliorer la sécurité et l'efficacité et de diminuer les émissions.

3. Évolution depuis 2007

Depuis l'entrée en vigueur de la politique de prêt actuelle dans le secteur des transports, un certain nombre de faits nouveaux ont eu un impact important sur les activités de la BEI. Il s'agit, notamment, des évolutions suivantes :

En premier lieu, suite à l'adoption, à la fin de 2008, du Plan européen de relance économique, la Banque a inscrit dans son Plan d'activité 2009-2011 un ensemble d'initiatives conçues dans le but de faire face à la crise financière. Le Mécanisme européen pour des transports propres (METP) – conçu pour soutenir les projets de RDI dans le domaine de la réduction des émissions et de l'accroissement de l'efficacité énergétique dans le secteur des transports en Europe – a été créé, à la fin de 2008, suite aux discussions menées au sein du Conseil pour les affaires économiques et financières de l'Union européenne (ECOFIN). Le METP cible les secteurs automobile (constructeurs et équipementiers) et ferroviaire ainsi que les industries aéronautique et navale, bien que les premières demandes de financement aient principalement concerné le secteur automobile.

Deuxièmement, consciente des défis qui se posent sur les plans social, environnemental et climatique, la Banque a publié une déclaration révisée des principes et normes qu'elle adopte en matière sociale et environnementale ; en février 2009, à l'issue d'une procédure de consultation publique, cette déclaration a été approuvée par le Conseil d'administration de la Banque. Dans l'intervalle, la BEI a également renforcé ses procédures internes dans le but de développer au maximum la valeur ajoutée qu'elle apporte aux projets qu'elle finance. Ceux-ci doivent répondre aux critères d'admissibilité et de viabilité de la Banque. Dans le cas des projets de transport, la BEI inclut dans le champ du projet les retombées indirectes de l'utilisation des moyens de transport et elle tient compte de ces coûts indirects. Récemment, la Banque a lancé des études, à titre expérimental, visant à mettre en place les outils nécessaires pour pouvoir évaluer, d'une manière systématique, les émissions de GES causées par les projets qu'elle finance.

Troisièmement, la Banque, d'une manière indépendante ou en partenariat avec d'autres institutions, a assumé un rôle de plus en plus actif dans le domaine de l'assistance technique, en particulier dans les nouveaux États membres et à l'extérieur de l'UE. On peut citer, à titre d'exemple, la contribution apportée par la Banque au programme JASPERS (Assistance conjointe à la préparation de projets dans les régions européennes), destiné à aider les nouveaux États membres à préparer les demandes d'aides communautaires non remboursables, à la Facilité

d'investissement pour le voisinage, à la Facilité d'investissement pour les Balkans occidentaux et au Fonds fiduciaire UE-Afrique pour les infrastructures. La contribution non financière qu'apporte la Banque à la bonne qualité des projets constitue une dimension de plus en plus importante de la valeur ajoutée globale de son intervention, en particulier pour les projets d'infrastructure.

Il convient de tenir compte également d'autres évolutions externes à la BEI intervenues depuis 2007. Comme l'a identifié la Commission européenne dans sa communication de juillet 2009 intitulée « Un avenir durable pour les transports », un certain nombre de tendances externes devraient orienter l'évolution du secteur. Parmi ces tendances, l'on peut citer le vieillissement de la population européenne, avec ses conséquences sur les finances publiques et sur les besoins des voyageurs ; la pénurie croissante des combustibles fossiles, qui entraîne la nécessité de rendre le parc des véhicules de transport plus économe en combustible et de l'adapter, progressivement, à l'utilisation de nouvelles sources d'énergie ; l'urbanisation croissante, qui crée de nouvelles possibilités, mais aussi des défis quant à la façon de satisfaire la demande des voyageurs ; la prise de conscience croissante de l'urgence des problèmes que pose le changement climatique et du rôle que peut jouer le secteur des transports aussi bien pour ce qui est de l'objectif consistant à réduire au minimum les émissions de GES qu'en ce qui concerne la nécessité d'adapter le secteur des transports afin de faire face aux nouveaux défis qui se présentent ; et, enfin, le développement de la mondialisation, qui a pour effet d'accroître les échanges entre l'UE et ses partenaires commerciaux et, partant, l'utilisation des moyens de transport. Ces tendances externes, désormais reconnues comme posant des défis globaux essentiels, ont été prises en compte dans le cadre de la stratégie « Europe 2020 », qui propose des solutions pour y faire face.

Il est désormais largement reconnu que l'objectif consistant à « décarboniser » le secteur des transports doit figurer au cœur de la politique européenne concernant ce secteur. Toutefois, contrairement aux idées qui prévalaient au début du siècle, il est maintenant également reconnu que le seul report du trafic vers de nouvelles solutions aux dépens des modes de transport dont l'intensité en carbone est plus élevée ne permettra pas de générer les réductions nécessaires des émissions de GES. Le concept de « comodalité » – à savoir la recherche de l'efficacité énergétique et des améliorations environnementales dans tous les modes de transport, chacun d'entre eux répondant à la demande conformément à son propre avantage comparatif – est maintenant largement accepté.

La politique industrielle européenne s'est particulièrement intéressée à l'industrie automobile, car il s'agit du premier secteur manufacturier en Europe. De plus, l'industrie automobile européenne, en sa qualité de premier constructeur de véhicules à l'échelle mondiale, a des responsabilités particulières pour ce qui est de la réalisation des objectifs globaux en matière de lutte contre le changement climatique. Les conclusions du groupe de travail « CARS21 » et l'initiative « European Green Cars » – qui est inscrite dans le plan de relance de la Commission et qui est actuellement en cours de réalisation – ont fixé les objectifs de l'UE pour le secteur, à savoir la promotion de la recherche-développement et de l'innovation en vue de rendre le transport routier plus écologique ainsi que le soutien à des mesures axées sur la demande et la passation de marchés publics pour la production de véhicules peu polluants.

Au cours des trois dernières années, de nombreuses nouvelles directives et réglementations européennes régissant le secteur des transports ont vu le jour. Certaines d'entre elles ont d'importantes implications pour la BEI, notamment i) la directive 2008/101/CE, qui étend au secteur aéronautique le système d'échange de quotas d'émissions ; ii) la réglementation 443/2009, fixant des normes de performance en matière d'émissions de CO₂ pour les nouvelles voitures de tourisme ; iii) la directive 2008/96/CE, qui impose des audits ou des inspections systématiques en matière de sécurité routière sur les corridors de RTE-T ; iv) la directive 2007/58/CE qui ouvre à la concurrence le transport ferroviaire international des voyageurs ; et v) la réglementation 1370/2007 concernant les services publics de transport de voyageurs par chemins de fer et par route.

En outre, la Commission a mieux pris conscience de la valeur ajoutée de l'action qu'elle peut mener à son propre niveau afin d'appuyer les améliorations dans le domaine de la mobilité urbaine. Un Livre vert sur cette question a été publié en 2008 et un plan d'action a été élaboré, en 2009, précisant le rôle de la Commission dans ce domaine et définissant certaines actions à mener à court et à moyen terme afin de soutenir la mobilité urbaine durable. La BEI s'emploie actuellement à évaluer les implications de ce plan d'action pour ses propres activités.

Pour le secteur des transports, le principal élément nouveau externe a été la crise financière et ses retombées économiques et budgétaires. Parallèlement au repli enregistré dans les différentes économies, la demande a chuté dans de nombreux segments du système des transports, ce qui, d'une part, a réduit l'encombrement de la circulation et, d'autre part, a atténué l'urgence de mettre en place des capacités supplémentaires ou des installations plus performantes. Il est probable que les emprunts supplémentaires et les mesures de relance que la plupart des pays ont décidé de mettre en place, conjugués à la diminution des recettes fiscales, signifieront que, pendant plusieurs années, la situation des finances publiques restera faible et que, par conséquent, dans un avenir prévisible, les ressources publiques disponibles pour l'investissement seront encore moins abondantes. Pour faire face à cette pénurie probable des ressources publiques disponibles pour le financement du secteur des transports, il sera nécessaire de recourir à diverses stratégies.

L'objectif de la politique européenne dans le secteur des transports est de mettre en place un système de transports viable, capable de répondre aux besoins économiques, sociaux et environnementaux de la société et favorisant l'émergence d'une société ouverte à tous et d'une Europe pleinement intégrée et compétitive. Pour transformer et « décarboniser » le secteur des transports conformément à ces grandes orientations, il faudra réaliser des investissements importants. En sa qualité de banque au service des politiques de l'UE, la BEI est résolue à soutenir la réalisation des objectifs de l'UE et à prêter son assistance en faveur de projets et de programmes qui appuient la concrétisation de ces objectifs. En outre, la Banque joue un rôle à l'extérieur de l'UE, en s'inspirant des mêmes principes, dans la mesure où ceux-ci y sont applicables, et en tenant compte des exigences des divers mandats relatifs à ses activités de financement hors UE. La communication de la Commission de juillet 2009 concernant la mise en place d'un avenir durable pour les transports fournit un cadre utile et complet pour l'évaluation des grandes orientations futures permettant de mieux atteindre cet objectif. De plus, la stratégie « Europe 2020 », récemment publiée, inclut, au titre de la priorité « Croissance durable », l'initiative phare « Une Europe efficace dans l'utilisation des ressources », laquelle présente un certain nombre de propositions visant à moderniser et à « décarboniser » le secteur des transports.

Les grandes orientations esquissées dans ces documents pouvant présenter un intérêt particulier pour façonner l'évolution future des activités de la BEI dans le secteur des transports sont énumérées ci-dessous.

Infrastructures

- Renforcement de l'accent mis sur l'intégration, l'interopérabilité et le fonctionnement efficace des principaux points de blocage, notamment les sections transfrontalières et les nœuds de circulation (carrefours, villes, ports, plateformes logistiques) ainsi que des interconnexions entre modes de transport ou entre corridors à forte circulation. Réalisation d'investissements d'infrastructure afin de réduire l'encombrement et les effets négatifs pour l'environnement qui en découlent.
- Intégration plus poussée des investissements avec les plans de développement urbains et régionaux.
- Évaluation plus systématique et multidimensionnelle des projets et hiérarchisation de ceux-ci afin de garantir que les ressources limitées disponibles pour l'investissement sont utilisées le mieux possible en vue de réaliser les objectifs fixés.
- Établissement de comparaisons sur la base desquelles effectuer un choix entre la mise à niveau technique des infrastructures existantes et leur amélioration. Utiliser plus largement la technologie en vue de renforcer l'efficacité du fonctionnement des réseaux existants.
- Identification d'un nouveau réseau RET-T de base, dont chaque module devra présenter une « valeur ajoutée » européenne, et (ou) de « corridors verts », à savoir un ensemble de liaisons intermodales conçues spécifiquement pour répondre au mieux à la demande sur certains tronçons à forte circulation. Cette thématique inclut également la dimension extérieure, c'est-à-dire l'extension du réseau RET-T aux pays voisins.

- Séparation plus prononcée entre le trafic des marchandises et la circulation des voyageurs.
- Meilleure valorisation des possibilités offertes par le transport maritime intra-européen à courte distance, les « Autoroutes de la mer » et l'adaptation de la flotte aux normes écologiques. Cette thématique inclut également les questions concernant les liaisons avec les pays voisins et les pays plus lointains.

Technologie

- Chercher à réduire les émissions de GES et les autres émissions nocives générées par les véhicules routiers ainsi que par les transports aériens et maritimes en accroissant les investissements dans la recherche-développement afin d'améliorer l'efficacité des moteurs à combustion interne (y compris les biocarburants). Mise au point de véhicules routiers électriques et hybrides et de véhicules équipés d'une pile à combustible afin de répondre à l'impérieuse nécessité d'une réorientation vers des véhicules dont les émissions sont moins élevées, voire nulles.
- Lancement d'une initiative européenne concernant les voitures « vertes », afin de promouvoir de nouvelles technologies, grâce à la fixation de normes communes et au développement du socle d'infrastructures nécessaires.
- Nécessité de réaliser des projets pilotes afin de démontrer la faisabilité et la viabilité économique des nouvelles technologies.
- Mise en place d'une infrastructure à l'appui des véhicules électriques, tels que des « réseaux intelligents » ou des stations de chargement des batteries électriques. Mise en place de systèmes de production et de distribution d'hydrogène pour les véhicules équipés d'une pile à combustible.
- Promotion des systèmes « intelligents » de gestion de la circulation.

Dans ce contexte ont également été soulevées des questions liées au financement du secteur et au prix à payer par l'utilisateur – par exemple, une application plus stricte du principe « pollueur-payeur » au travers de l'accélération de l'internalisation des coûts externes dans tous les modes de transport et d'un recours plus intensif à l'utilisation des technologies pour l'application du principe « pollueur-payeur ». À cet égard, il sera nécessaire de réaliser des efforts supplémentaires en vue de :

- rendre le secteur de plus en plus autonome sur le plan financier, non seulement en ce qui concerne l'exploitation et l'entretien des infrastructures, mais aussi pour ce qui est des investissements ;
- mobiliser les instruments financiers de l'UE – y compris les Fonds structurels, le programme-cadre de R-D, les RTE et la BEI – dans le cadre d'une stratégie cohérente associant les financements offerts par l'UE et par les secteurs public et privé ; et
- utiliser des instruments axés sur le marché, tels que l'échange de quotas d'émissions, la réforme de la taxation des produits énergétiques, les aides d'État, et promouvoir une utilisation plus large d'appels d'offres écologiques.

4. Sujets de discussion dans le contexte de la révision de la politique actuelle de prêt

Compte tenu de l'évolution de l'environnement économique et politique, telle que décrite ci-dessus, la BEI souhaite recevoir des commentaires et des avis sur tous les aspects de sa politique actuelle de prêt en faveur des transports et sur la façon dont la Banque pourrait mieux tenir compte de l'évolution récente du secteur dans le texte révisé de cette politique. Celle-ci sera applicable aux opérations réalisées dans l'UE, mais aussi, le cas échéant, à l'activité de la Banque à l'extérieur de l'UE. Les aspects sur lesquels la BEI souhaite plus particulièrement obtenir l'avis des parties prenantes sont les suivants :

- Comment la Banque peut-elle apporter une contribution plus efficace à la réalisation de l'objectif « Croissance intelligente » fondée sur la connaissance et sur l'innovation ? En particulier :
 - Dans quels segments et comment la R-D et l'innovation (nouvelles technologies) sont-elles susceptibles de contribuer à la modernisation et à la « décarbonisation » du secteur des transports ? Comment utiliser les nouvelles technologies afin d'encourager un effet de substitution entre modes de transport dans les situations où en résultent des avantages sur le plan social ? De quelles façons la Banque doit-elle appuyer ces tendances ?
 - Comment la Banque peut-elle apporter une contribution plus efficace à l'introduction de nouvelles technologies dans le secteur ? Par exemple, comment encourager l'adoption de véhicules plus propres en dépit de leur coût plus élevé et quels outils la Banque doit-elle déployer pour soutenir ces évolutions ?
 - Existe-t-il des initiatives spécifiques (par exemple, l'initiative concernant les voitures « vertes ») dans le cadre desquelles la Banque devrait assumer un rôle d'une manière volontariste ?
- Comment la Banque peut-elle apporter une contribution plus efficace à la réalisation de l'objectif « Croissance durable » et à l'émergence d'une économie plus efficace dans l'utilisation des ressources, plus respectueuse de l'environnement et plus compétitive ? En particulier :
 - Comment la Banque peut-elle soutenir l'amélioration de la mobilité d'une manière durable, tout en apportant une contribution à la réduction de l'encombrement et de la pollution ?
 - Comment appuyer le plus efficacement possible la promotion de l'efficacité énergétique dans les divers modes de transport ?
 - Comment la Banque peut-elle encourager l'adoption des meilleures pratiques dans la gestion et dans la diffusion des innovations en ce qui concerne la production, la distribution, le stockage et l'utilisation de l'énergie dans le secteur des transports ?
 - Comment la Banque peut-elle jouer un rôle dans la promotion de l'utilisation des énergies renouvelables dans le secteur des transports ?
- Comment la Banque peut-elle apporter une contribution plus efficace à la réalisation de l'objectif « Croissance inclusive » et encourager une économie créatrice d'emplois, favorisant ainsi la cohésion sociale et territoriale ? En particulier :
 - Quels sont les projets stratégiques offrant une forte valeur ajoutée « européenne » et visant à remédier aux principaux points de blocage – notamment les sections transfrontalières et les nœuds intermodaux (villes, ports, plateformes logistiques) – dont la Banque doit chercher à accélérer la réalisation au travers de ses interventions ?
 - Comment les activités que mène la Banque dans le secteur des transports sont-elles susceptibles d'encourager la création d'emplois ?

- Comment les activités que mène la Banque dans le secteur des transports peuvent-elles apporter une contribution plus efficace à la réalisation de l'objectif « cohésion territoriale », en particulier dans les régions de la convergence, dans les régions périphériques et dans les îles éloignées ?
- Comment les investissements dans les transports – équipements et (ou) infrastructures – sont-ils susceptibles d'apporter une contribution à la réalisation de l'objectif « développement urbain et régional » ?

Données statistiques concernant les activités de prêt de la BEI

Secteur	2007		2008		2009	
	Montant signé mio EUR	%	Montant signé mio EUR	%	Montant signé mio EUR	%
Volume global prêts BEI	47 800		57 625		79 102	
dont :						
Total Transport (*)	11 517	24	14 950	26	17 782	23
Air	669	6	2,614	17	1,874	11
Autres	25	0	50	0	0	0
Intermodal	4	0	981	7	0	0
Transport maritime	582	5	313	2	2 273	13
Rail	3 971	34	2 918	20	3 036	17
Routes et autoroutes	4 151	36	5 274	35	7 115	40
Transport urbain	2 115	18	2 800	19	3 484	20
Total		100		100		100

(*) À l'exclusion des prêts-cadres

Secteur	2007		2008		2009	
	Montant signé mio EUR	%	Montant signé mio EUR	%	Montant signé mio EUR	%
Automobile			1 970	100	5 610	94
<i>Dont : METP</i>	0	0	550	28	3 084	51
Aéronautique			0	0	388	6
Total		100	1 970	100	5 998	100

Notes :

D'une manière générale, le volume des prêts en faveur du secteur des transports s'est accru parallèlement à l'accroissement du volume global des prêts de la BEI (lequel a connu une forte expansion en raison du rôle assumé par la Banque pour faire face à la crise financière et économique et dans le contexte du Plan européen de relance économique). La répartition entre les différents sous-secteurs traduit des différences d'accentuation dictées par les besoins spécifiques identifiés dans le Plan européen de relance économique, mais, d'une manière générale, cette répartition est restée largement stable compte tenu, toutefois, de ce que les projets de grande dimension sont susceptibles d'avoir un impact disproportionné sur cette répartition pour une année donnée (par exemple, le prêt de 1 milliard d'EUR octroyé, en 2007, à l'appui de la ligne ferroviaire à grande vitesse reliant Milan et Naples et le prêt de 1 milliard d'EUR consenti, en 2009, en faveur de l'autoroute A2, en Pologne).