Connecter l'Europe en finançant la mobilité et des villes durables p.5 • **La BERD, la BEI et le Groupe de la Banque mondiale** unissent leurs efforts pour soutenir l'Europe centrale et orientale p.12 • Consultation publique sur la **déclaration de politique environnementale et sociale de la BEI** p.15 • La BEI finance le **Plan énergie solaire régional** en Poitou-Charentes p.19 • 5e conférence de la FEMIP: **réflexion autour des PME en Méditerranée** p.20 • De l'eau propre et saine pour les **régions pauvres du Malawi** p.22 • **L'élargissement du canal de Panama** p.26

INFO 134

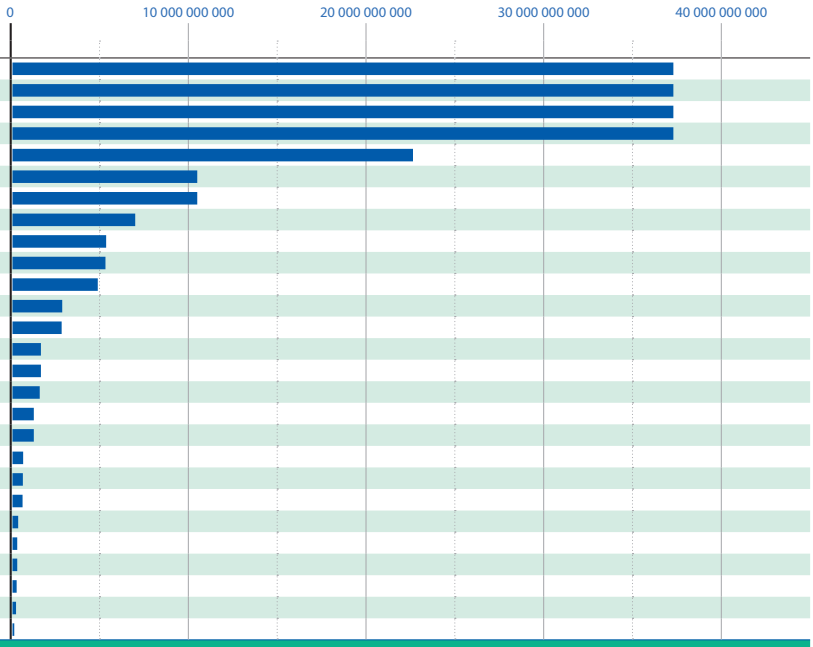
Le magazine d'information du Groupe de la **Banque européenne d'investissement** • 1 – 2009 • ISSN 0250-3867

La BEI soutient le plan européen pour la relance économique

La BEI relève le défi de la récession économique. En 2008, le montant total de ses prêts a augmenté de 21 % pour atteindre 57 milliards d'EUR (contre 48 milliards d'EUR en 2007). Au cours des deux prochaines années, la Banque va encore accroître son soutien à la reprise économique en Europe. Afin de se donner les moyens de répondre aux nouveaux objectifs fixés pour ses prêts, elle a procédé, le 1er avril 2009, à une augmentation de quelque 67 milliards d'EUR de son capital souscrit, pour le porter à 232,4 milliards d'EUR. Cette augmentation a été réalisée par un prélèvement sur la réserve supplémentaire de la BEI.

Répartition du capital de la BEI au 1er avril 2009

	Montants (EUR)	
Allemagne	37 578 019 000	DE
France	37 578 019 000	FR
Italie	37 578 019 000	IT
Royaume-Uni	37 578 019 000	GB
Espagne	22 546 811 500	ES
Pays-Bas	10 416 365 500	NL
Belgique	10 416 365 500	BE
Suède	6 910 226 000	SE
Danemark	5 274 105 000	DK
Autriche	5 170 732 500	AT
Pologne	4 810 160 500	PL
Finlande	2 970 783 000	FI
Grèce	2 825 416 500	GR
Portugal	1 820 820 000	PT
République tchèque	1 774 990 500	CZ
Hongrie	1 679 222 000	HU
Irlande	1 318 525 000	IE
Roumanie	1 217 626 000	RO
Slovaquie	604 206 500	SK
Slovénie	560 951 500	SI
Bulgarie	410 217 500	BG
Lituanie	351 981 000	LT
Luxembourg	263 707 000	LU
Chypre	258 583 500	CY
Lettonie	214 805 000	LV
Estonie	165 882 000	EE
Malte	98 429 500	MT
Total	**232 392 989 000**	



INFO 134

Le magazine d'information du **Groupe de la Banque européenne d'investissement** • 1 – 2009 • ISSN 0250-3867

ACTIVITÉS DE LA BEI

La BEI soutient le plan européen pour la relance économique	1
Connecter l'Europe en finançant la mobilité et des villes durables	5
La BERD, la BEI et le Groupe de la Banque mondiale unissent leurs efforts pour soutenir l'Europe centrale et orientale	12
Action conjointe BEI-Universités en faveur de la recherche	14
Consultation publique sur la déclaration de politique environnementale et sociale de la BEI	15

DANS L'UE

Des banques européennes établissent un recueil de la législation communautaire en matière d'environnement	16
La BEI et le Portugal coordonnent leurs efforts à l'appui d'infrastructures clés	17
La BEI soutient la recherche et l'innovation en Hongrie	18
La BEI finance le Plan énergie solaire régional en Poitou-Charentes	19

À L'EXTÉRIEUR DE L'UE

5e conférence de la FEMIP : réflexion autour des PME en Méditerranée	20
De l'eau propre et saine pour les régions les plus pauvres du Malawi	22
Bonifications d'intérêts de la BEI : placer le développement au cœur des activités de la Banque dans les pays ACP	24
Région andine : la BEI et la CAF intensifient leur coopération	25
L'élargissement du canal de Panama	26

QUESTIONS INTERNES

Nouveau bureau JASPERS à Sofia	29
La BEI reçoit le président italien, M. Giorgio Napolitano	30
Lancement d'un sous-site Web de la BEI spécialement conçu à l'intention de la société civile	30
«Regards croisés» entre la BEI et la BCEE	31
Nouvelles publications de la BEI	32

BEI-Information est une publication périodique du département «Communication» de la Banque européenne d'investissement.

Responsable de publication : Daniela Sacchi-Cremmer.

Mise en page : atelier graphique de la BEI, Sabine Tissot.

Photographies : photothèque de la BEI. Renfe, Patier, Autoridad del Canal de Panamá (ACP), Electrolux Lehel Ltd.

Les informations figurant dans la présente publication de la BEI peuvent être librement reproduites ; la mention de l'origine et une copie de tout article publié seraient appréciées.

En 2008, plus de 86 % (51,4 milliards d'EUR) des financements de la BEI sont allés à l'appui de projets situés dans les pays de l'UE. Avec une hausse de 42 %, ce sont les prêts en faveur des PME qui ont affiché la plus forte progression, atteignant 8,1 milliards d'EUR (dont plus de la moitié rien qu'au quatrième trimestre), contre 5,7 milliards d'EUR en 2007.

Les signatures de prêts ont enregistré une forte augmentation vers la fin de l'année, ce qui s'est rapidement traduit par un accroissement des décaissements (48,6 milliards d'EUR). «Nous faisons de notre mieux pour répondre aussi rapidement que possible à l'appel de nos actionnaires, les États membres de l'UE», a déclaré M. Philippe Maystadt, président de la BEI, à l'occasion de la conférence de presse annuelle qui s'est tenue à Bruxelles le 9 mars dernier, soulignant la nette progression des prêts accordés dans les États membres de l'UE entre octobre 2008 et la fin du mois de février 2009 (31,3 milliards d'EUR, soit 38 % de plus que pendant la même période en 2007-2008).

Pour faire face à l'accroissement de son activité de prêt, la BEI a sensiblement augmenté le volume de ses émissions obligataires, qui est passé de 55 milliards d'EUR en 2007 à 59 milliards d'EUR en 2008. À la fin de l'année, il lui est devenu plus difficile d'emprunter en raison du durcissement des conditions du marché. Toutefois, malgré la très forte augmentation des émissions souveraines, au premier trimestre de 2009, la Banque a déjà réussi à réaliser plus d'un tiers de son programme de collecte de ressources pour l'ensemble de l'année.

Une augmentation de capital pour soutenir les nouveaux objectifs de prêt

En raison de la rapide aggravation de la situation sur les marchés financiers et de l'amplification de la crise économique en 2008, la Banque va renforcer son activité de prêt pour soutenir la relance économique en Europe. En décembre dernier, le Conseil d'administration[1] a approuvé le Plan d'activité de la Banque pour la période 2009-2011[2] ; il a, à cette occasion, revu les objectifs de prêt à la hausse et introduit d'autres mesures concrètes visant à atténuer la crise.

Dans le cadre de sa contribution au plan européen pour la relance économique, la BEI prévoit d'accroître son activité de prêt de 15 milliards d'EUR par an en 2009 et en 2010, en axant ses interventions sur trois domaines essentiels : les petites et moyennes entreprises (PME) et les entreprises de taille intermédiaire, les régions les moins favorisées de l'UE, dites «régions de la convergence»[3], et la lutte contre les changements climatiques, y compris la production de voitures «propres» dans le cadre du Mécanisme européen pour des transports propres (METP).

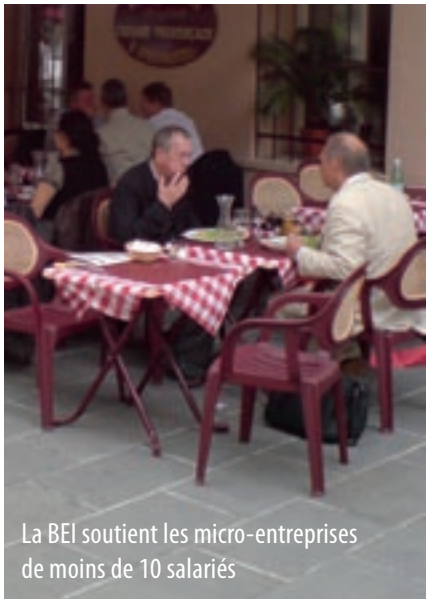
---

[1] Le Conseil d'administration se compose de 28 administrateurs, à raison d'un administrateur désigné, respectivement, par chacun des 27 États membres et par la Commission européenne.

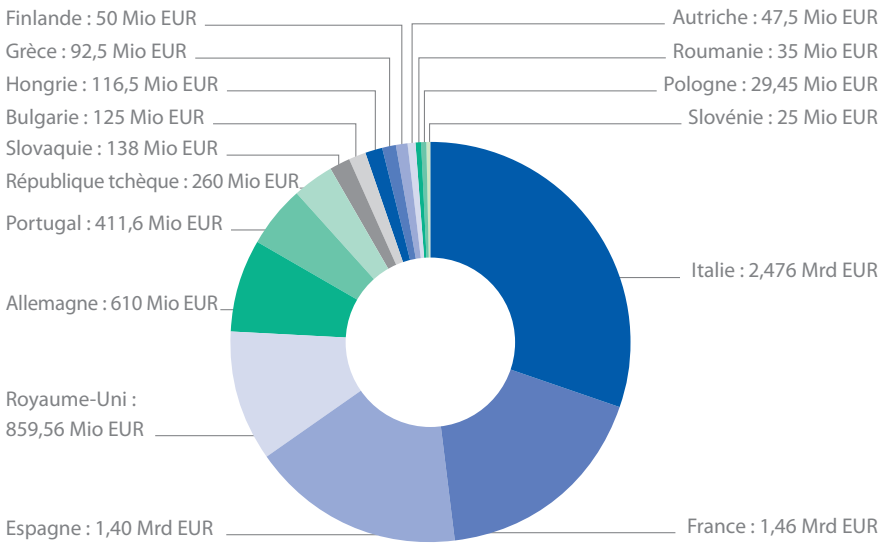
[2] Le Plan d'activité (PAB) formule et quantifie la stratégie de la BEI (priorités et objectifs opérationnels) sur trois ans et guide le personnel de la Banque dans son travail.

[3] Au total, ce sont 113 régions, peuplées de 190 millions d'habitants, qui bénéficient des prêts de la BEI à l'appui de la convergence dans l'UE à 27. Ces mêmes régions sont également les premières bénéficiaires de l'aide des Fonds structurels et du Fonds de cohésion. Entre 2007 et 2013, une enveloppe de 347 milliards d'EUR sera allouée sous la forme d'aides non remboursables au titre des Fonds structurels.

Gill Tudor, porte-parole, BEI, Philippe Maystadt, président de la BEI et Philippe de Fontaine Vive, vice-président de la BEI


La BEI soutient les micro-entreprises de moins de 10 salariés

Répartition des prêts aux PME en 2008



Pour permettre à la BEI d'atteindre ses objectifs de prêt revus à la hausse, le Conseil d'administration a également décidé, le 16 décembre 2008, de soumettre au Conseil des gouverneurs une proposition visant à avancer l'augmentation de capital qui était initialement programmée pour 2010.

Le 1er avril 2009, le capital souscrit de la BEI a ainsi été porté à 232,4 milliards, ce qui représente un accroissement de quelque 67 milliards d'EUR. Selon la pratique habituelle, le capital versé s'est monté à 5 % du capital souscrit. L'augmentation du capital versé a été réalisée par un prélèvement sur la réserve supplémentaire de la BEI, sans frais pour les États membres.

Cette augmentation de capital était nécessaire dès lors qu'avec l'accroissement annuel de 15 % de l'activité de prêt qui est attendu en 2009 et en 2010, l'encours des prêts et des garanties de la BEI dépasserait la limite statutaire de 250 % de son capital souscrit[4]. Le capital souscrit de la BEI ayant été porté à 232,4 milliards d'EUR, le plafond statutaire s'établit dorénavant à environ 581 milliards d'EUR, ce qui va permettre d'absorber la croissance attendue des activités de prêt de la Banque.

1. Appui renforcé aux PME

En septembre 2008, la BEI a lancé un nouveau produit, appelé «prêt BEI pour les PME». Plus simple et plus souple, cette nouvelle formule de prêt permet aux banques européennes de financer tous les types d'investissements des entreprises européennes de moins de 250 salariés, qu'il s'agisse d'investissements matériels, immatériels ou de fonds de roulement permanents.

Dès 2008, la BEI a dépassé le nouvel objectif fixé pour les prêts aux PME puisque les signatures dans ce secteur se sont établies à 8,1 milliards d'EUR, contre 5,7 milliards d'EUR en 2007. Dans le même temps, le Fonds européen d'investissement (FEI), qui est le bras financier du Groupe BEI spécialisé dans le soutien aux petites entreprises, a fourni 2 milliards d'EUR de garanties aux banques commerciales pour leurs prêts aux PME et a investi plus de 400 millions d'EUR dans des fonds de capital-risque.

Le renforcement de l'activité de prêt de la BEI en faveur des PME a également été favorisé par les conclusions de la consultation menée en 2007-2008 auprès des acteurs du marché des PME (chambres de commerce, associations professionnelles et patronales, banques commerciales et autorités publiques des 27 États membres de l'UE). Cette initiative a permis à la Banque de mieux comprendre le marché des PME et d'adapter ses financements en conséquence, en visant en particulier les entreprises qui éprouvent des difficultés récurrentes à accéder au crédit, comme les micro-entreprises de moins de 10 salariés, les entreprises en phase de croissance rapide (appelées «gazelles») ou encore les PME qui souhaitent investir dans les secteurs de l'immatériel, tels que la recherche ou les écotechnologies.

En 2009, la BEI mettra au point une nouvelle gamme de produits permettant le partage des risques avec les banques. Une formule similaire et complémentaire assortie d'une enveloppe de 1 milliard d'EUR supplémentaire par an en faveur des entreprises de taille intermédiaire est en cours d'élaboration. La BEI a par ailleurs confié un nouveau mandat au FEI pour l'octroi de financements mezzanine et elle va lancer une nouvelle initiative de microfinance (appelée JASMINE – voir BEI Info 132) en collaboration avec le FEI et la Commission européenne.

2. Soutien accru à l'Europe centrale et orientale

Étant donné que la crise financière frappe certains États membres avec une intensité particulière, la BEI va renforcer son activité de prêt au titre de la convergence dans les régions défavorisées, en particulier en Europe centrale et orientale. Afin d'atteindre cet objectif et de répondre à la priorité accrue accordée aux PME, elle a déjà constitué une enveloppe de quelque 8,5 milliards d'EUR prête à être utilisée pour soutenir les PME par l'intermédiaire du secteur bancaire local dans les pays d'Europe centrale et orientale et dans les pays candidats, et elle prévoit d'en augmenter le montant au cours des deux prochaines années.

En outre, la BEI gère le programme JASPERS (*Joint Assistance to Support Projects in European Regions* – Assistance conjointe à la préparation de projets dans les régions européennes), qui consiste en un partenariat d'assistance technique conclu entre la Commission européenne, la BEI, la Banque européenne pour la reconstruction et le développement (BERD) et la Kreditanstalt für Wiederaufbau (KfW). JASPERS a pour objectif d'aider les États membres et les régions admissibles aux aides issues des Fonds structurels dans la préparation de projets de grande dimension, en vue de leur soumission à la Commission.

[4] En vertu de l'article 18(5) des statuts de la BEI, l'encours global des prêts et des garanties accordés par la Banque ne peut à aucun moment dépasser 250 % de son capital souscrit.

En 2008, le partenariat JASPERS a réalisé 82 projets et apporté une assistance active à quelque 280 projets qui, s'ils sont approuvés par la Commission européenne, absorberont des ressources des Fonds structurels à hauteur de quelque 51 milliards d'EUR. Le portefeuille de JASPERS est axé sur cinq secteurs : routes (19 %), ports, aéroports et rail (21 %), aménagement urbain (13 %, y compris les transports urbains et l'efficacité énergétique), eau et assainissement (24 %), déchets solides et énergie (17 %), alors que les infrastructures de télécommunications, de recherche-développement et culturelles représentent environ 8 %.

3. Énergie et changement climatique

Le dispositif «énergie et climat» approuvé par la BEI en décembre 2008 comprend un Mécanisme européen pour des transports propres (METP). Ce mécanisme ciblera une réduction significative des émissions de CO_2 et d'autres polluants dans le secteur européen des transports par le biais d'investissements dans la recherche-développement et l'innovation ainsi que dans des immobilisations corporelles telles que les infrastructures et les installations de production connexes. Il renforcera la position de chef de file de l'Europe dans la mise au point de véhicules consommant moins de carburant, contribuant ainsi à réduire l'empreinte carbone du secteur des transports.

En décembre 2008, la Banque a signé avec le constructeur automobile italien Piaggio un premier prêt au titre du METP, qui a été suivi, en janvier 2009, d'un concours au constructeur automobile allemand Volkswagen. En mars 2009, des prêts ont été approuvés en faveur d'une série d'autres constructeurs européens : BMW, Daimler, Fiat, PSA Peugeot-Citroën, Renault, Volvo Cars, Scania et Volvo Trucks.

«D'ici le milieu de cette année, la BEI aura approuvé 7 milliards d'EUR de prêts à l'appui du secteur automobile européen», a expliqué M. Maystadt.

Suite à la demande massive émanant du secteur automobile, la BEI a fixé un plafond de prêt de 400 millions d'EUR par an et par constructeur automobile afin d'éviter que son encours sur un constructeur donné, quel qu'il soit, ne devienne excessif. «Nous sommes prêts à faire plus, mais il y a des limites liées au risque de concentration sectorielle.»

La position politique de la BEI en matière d'énergie traduit parfaitement le fait que ce secteur figure parmi les toutes premières priorités du programme d'action de l'Union européenne : l'énergie est une préoccupation clé qui vaut pour l'ensemble des activités de

la Banque et qui influence les financements de celle-ci dans d'autres secteurs prioritaires.

En 2008, les prêts en faveur de projets ayant trait à l'énergie ont atteint 8,6 milliards d'EUR, contre 6,8 milliards d'EUR en 2007. Les prêts octroyés dans le secteur des énergies renouvelables, y compris la production énergétique renouvelable, ont totalisé 2,2 milliards d'EUR.

Les réseaux électriques (28 %) et les infrastructures de transport et de stockage du gaz naturel (21 %) ont bénéficié d'une part importante des prêts que la BEI a accordés dans le secteur énergétique. En 2008, les signatures de projets relevant des réseaux transeuropéens de l'énergie ont totalisé 2,9 milliards d'EUR, dont 1,4 milliard d'EUR pour les infrastructures de transport de gaz, contribuant ainsi à la diversification et à la sécurisation de l'approvisionnement énergétique de l'UE.

Par ailleurs, le Groupe BEI a aussi pris une part active à la mise en place du Fonds mondial pour la promotion de l'efficacité énergétique et des énergies renouvelables (*Global Energy Efficiency and Renewable Energy Fund* – GEEREF) qui, géré par le FEI, investira au travers de fonds régionaux dans des projets de petite et moyenne dimension ayant trait à l'efficacité énergétique et aux sources d'énergie renouvelables dans les pays en développement et les économies émergentes.

4. Une enveloppe de 10 milliards d'EUR pour améliorer les liaisons de transport dans l'UE

Les prêts de la BEI pour les projets relevant des réseaux transeuropéens de transport se sont montés à près de 10 milliards d'EUR.

Les partenariats public-privé (PPP) jouent un rôle important dans le financement des RTE de transport. En 2008, les projets réalisés en PPP ont représenté 30 % des prêts de la BEI à l'appui des RTE de transport. En 2008, la Banque a en outre créé, en association avec la Commission européenne et les États membres de l'UE, le Centre européen d'expertise en matière de PPP (CEEP). Le CEEP a pour objectif d'encourager un partage efficace de l'expérience et des meilleures pratiques acquises en matière de PPP (voir BEI Info 132, page 11).

La BEI a également contribué à la mise en place de l'Instrument de garantie de prêt pour les projets relatifs au RTE-Transport (LGTT). Le LGTT a été doté d'une enveloppe de 500 millions d'EUR au titre du Mécanisme de financement structuré (MFS) de la BEI, complétée par une affectation supplémentaire de 500 millions d'EUR sur les ressources budgétaires de l'UE pour la période 2007-2013. Une première opération a été approuvée en 2008 au Portugal, et les premières signatures sont prévues pour 2009. Le LGTT fonctionnera sur le modèle des produits mezzanine ; il couvrira les risques d'insuffisance des recettes de trafic durant la phase critique du début d'exploitation des projets et encouragera la participation du secteur privé aux initiatives de PPP.

5. Le partage des risques pour stimuler l'activité de prêt en faveur de la RDI

La BEI a réussi à intensifier son activité de prêt en faveur de la RDI (recherche-développement et innovation), qui a atteint 7,1 milliards d'EUR en 2008.

L'an dernier, la Banque a proposé des prêts avec partage des risques dans le cadre du Mécanisme de financement avec partage des risques (MFPR). Cet instrument est un mécanisme novateur destiné à améliorer l'accès au financement par l'emprunt pour les entreprises du secteur privé ou les institutions publiques qui déploient des activités dans le domaine de la RDI. Reposant sur le principe du partage des risques de crédit entre la Communauté européenne et la BEI, le MFPR renforce la capacité de la Banque d'accorder des prêts assortis de risques financiers plus élevés que ceux habituellement acceptés par les investisseurs.

À la fin de 2008, la BEI avait déjà prêté environ 1,5 milliard d'EUR au titre du MFPR afin de soutenir une quinzaine de projets à la pointe de l'innovation. ■

Daniela Sacchi-Cremmer,
Département Communication

FORUM BEI 2009

Connecter l'Europe en finançant la mobilité et des villes durables

Il ne peut y avoir de villes durables sans transport durable. Pour l'Europe, la politique des transports est un facteur clé de sortie de la crise économique. C'est le message qu'a mis en exergue le Forum BEI qui s'est tenu à Barcelone les 13 et 14 mars 2009. Ce Forum a réuni 650 délégués de 35 pays qui ont écouté des orateurs venus de toute l'Europe exposer les termes de l'équation commune à résoudre, incluant flux humains et économiques, investissement et développement futur de villes viables à long terme.

Carlos da Silva Costa, vice-président de la BEI

Professeur Greg Clark, en collaboration avec Joe Huxley et Tim Moonen

La BEI, qui a investi 25 milliards d'EUR dans le développement urbain en Europe depuis 2004, continue à jouer un rôle majeur face à ces enjeux.

Les institutions financières telles que la BEI fournissent de précieux outils pour répondre aux défis à long terme que doit relever l'Europe, dans un contexte d'incertitudes sur le court terme. Elles alimentent un système de financement et d'investissement très sollicité. Elles permettent d'intégrer des objectifs à long terme dans des plans d'investissement à court terme. Et puis elles donnent confiance au marché en montrant qu'investir aujourd'hui sur le long terme est le meilleur moyen de traverser les turbulences actuelles pour se trouver en position favorable lorsque l'embellie se profilera.

«Un plan d'urbanisme intégré est le meilleur outil permettant de conjuguer efficacité et progrès social et environnemental.»

Philippe Maystadt, président de la BEI

Tirer parti de la crise

Cette conférence de deux jours avait pour thème le financement de la mobilité et des villes durables. Les investissements dans les transports urbains et interurbains ont pour but d'améliorer les connexions entre les centres d'«inspiration et d'innovation» que sont les métropoles européennes.

Les villes européennes ont une opportunité extraordinaire de trouver des solutions de transport cadrant avec leurs objectifs de durabilité, mais à condition seulement de pouvoir optimiser les processus de gouvernance et d'investissement au sein d'un cadre intégrateur. La mobilité productive et la durabilité des villes sont des objectifs qui se confortent mutuellement et permettent à la fois de riposter à la crise économique actuelle et de se rapprocher plus vite d'un futur meilleur sur le plan social et environnemental en Europe. Les investissements d'infrastructure contrecycliques à grande échelle offrent l'opportunité de générer richesse et emplois, tout en contribuant durablement au développement de l'Union européenne, au sens large. La hausse attendue de la demande de transport appelle des stratégies urbaines intégrées.

Les exemples de Barcelone, de la Catalogne et de l'Espagne illustrent bien comment investir dans les infrastructures, en associant financement public et privé, pour atteindre des objectifs ambitieux : connectivité hors pair, villes durables et attirantes et impact minimal en termes de changement climatique. La BEI entretient un partenariat actif avec les trois autorités espagnoles concernées (municipales, régionales et nationales).

Faciliter les connexions : le transport interurbain et interrégional

Plusieurs thèmes majeurs ont été abordés lors de la session plénière d'ouverture, l'accent étant mis sur les grandes tendances du transport interurbain européen et l'équilibre qui se profile entre concurrence et collaboration parmi les modes de transport :

Besoin grandissant d'infrastructures. L'évolution démographique dans les différents pays et l'intensification des échanges commerciaux internationaux vont engendrer une demande croissante de transport au cours des décennies à venir et mettre de nouveau en lumière l'impérieuse nécessité de financer de manière adéquate les projets relevant des principaux programmes d'infrastructure.

Équilibre entre concurrence et collaboration. Il faut encourager la régulation de la concurrence sur le marché tout comme la collaboration dans le secteur public afin d'optimiser l'efficacité des infrastructures de transport.

Coordination, la clé de la réussite. Même si certains succès en termes de sécurité et d'efficacité sont enregistrés ainsi qu'un changement de pensée au profit du long terme et de l'innovation, le manque de systématisation et de coordination reste un obstacle à la réalisation de retours sur investissement élevés, accentué par l'éparpillement persistant des différents efforts et des objectifs des politiques, alors qu'une plus grande intégration est nécessaire.

Tirer parti de ce qui existe. Il est possible de générer plus de valeur à partir des instruments financiers existants, à condition de trouver la

«La politique des transports joue un rôle extrêmement important pour aider les Européens à sortir de la crise et les conduire à bon port.»

Antonio Tajani, vice-président de la Commission européenne, commissaire européen chargé des transports

bonne recette pour conjuguer les financements publics et privés et les autres instruments d'investissement.

Utiliser la crise. La crise économique offre une occasion unique de replacer le transport en tête des priorités politiques et de réaffirmer le rôle clé de l'UE en tant que leader mondial de l'innovation en matière de transport, en soutenant des initiatives majeures qui peuvent contribuer également à répondre à d'autres enjeux (changement climatique et création d'emplois, notamment).

Infrastructure urbaine et périurbaine

Un groupe de travail de haut niveau constitué de trois dirigeants de villes méditerranéennes a réfléchi sur la problématique des villes et zones métropolitaines d'Europe confrontées à la nécessité de gérer les besoins d'infrastructures, de financer de nouveaux projets et d'intégrer les principes de la durabilité. Un consensus s'est dégagé sur les quatre idées forces suivantes.

La gouvernance locale est essentielle. Les autorités locales et métropolitaines ont un rôle fondamental à jouer pour gérer les conditions de la reprise économique à venir, notamment en préservant les investissements et les services, en soutenant activement les projets du secteur privé et en facilitant l'intégration sociale et le développement économique.

Donner l'impulsion tout en alignant son approche. Les autorités municipales et métropolitaines doivent prendre les rênes en définissant les opportunités et les orientations à moyen terme, tout en veillant à ce que le programme local cadre avec les objectifs fixés par les autorités nationales et régionales.

Réunir les bonnes compétences techniques. De nombreuses municipalités européennes enrichissent peu à peu leurs compétences techniques mais elles doivent continuer à investir dans l'expertise et élargir la sphère de leurs capacités et responsabilités administratives.

L'innovation financière a un rôle à jouer. Les innovations au niveau local offrent des opportunités importantes de nouvelles formes de financement de projets.

L'exemple espagnol

Le cas de l'Espagne et de la Catalogne illustre clairement les bénéfices sociaux et environnementaux liés à l'investissement dans une stratégie de transport axée sur un réseau de villes durables. Les Espagnols ont désormais accès à toute l'Europe sans qu'aucune zone ne soit isolée ou exclue, les relations et la communication entre les uns et les autres s'en trouvant transformées. D'ici 2020, 90 % de la population espagnole vivra à moins de 50 km d'une gare desservie par une ligne à grande vitesse.

Comme l'a expliqué Magdalena Álvarez Arza, ministre espagnole chargée des infrastructures, lors du Forum BEI 2009, le plan national assure, via des liaisons ferroviaires à grande vitesse, la réintégration des villes espagnoles dans le tissu interconnecté et en expansion des villes d'Europe. Son cadre organisationnel a contribué non seulement à accélérer l'investissement dans les infrastructures malgré un contexte économique hostile, mais aussi à améliorer considérablement la connectivité, et ce dans le strict respect des normes d'émission de CO_2 les plus rigoureuses. Certains progrès ont ainsi été accomplis pour «combler un déficit historique de l'Espagne en matière de durabilité», selon les termes de Mme Alvarez.

Parallèlement, au niveau régional, la BEI a soutenu la transformation des infrastructures publiques de la Catalogne avec des investissements à hauteur de 4,2 milliards d'EUR. Visant à améliorer la productivité économique via de solides réseaux de transport et de communications, la « feuille de route » élaborée par Antoni Castells i Oliveres, ministre de l'économie et des finances de Catalogne, est emblématique de la richesse des possibilités et confirme la capacité de la BEI à conduire une politique d'investissement intégrée.

Cette capacité a d'ailleurs été mise en lumière avec la signature lors du Forum BEI d'un contrat de 500 millions d'EUR pour le financement par la Banque de la ligne ferroviaire à grande vitesse de 364 km entre Madrid et Valence, qui constitue la première tranche d'un prêt de 1,3 milliard d'EUR. Ce contrat important faisait suite à un précédent accord de cinq contrats de financement en Catalogne, pour un montant total de 495 millions d'EUR, affectés à des projets tels que la ligne 9 du métro de Barcelone et d'autres initiatives dans les secteurs de l'environnement, de l'énergie et de la recherche-développement dans la région.

«Le changement climatique est le plus grand défi jamais lancé au secteur du transport, or celui-ci rencontre d'énormes problèmes… nous pouvons concilier ces objectifs.»

Jack Short, secrétaire général du Forum international des transports

Viser une croissance verte et durable

Les choses bougent très vite sur le front du transport actuellement mais il y a encore beaucoup à faire, notamment en ce qui concerne la réduction des effets néfastes du transport automobile. La voiture reste encore le mode de transport privilégié pour les trois quarts des déplacements en Europe, c'est pourquoi l'amélioration de la qualité des véhicules est au cœur de toutes les initiatives en faveur du transport durable prises par les pays européens. Il n'y aura pas de croissance à long terme au sortir de la crise actuelle si rien n'est fait pour qu'elle soit aussi verte et durable. Le vice-président de la BEI, Philippe de Fontaine Vive, a souligné l'importance également d'une meilleure répartition de la croissance. La dimension sociale ne doit pas être oubliée dans l'agenda du développement.

Nous devons veiller à ce que l'ensemble de la population bénéficie de l'amélioration des liaisons de transport, ce qui signifie une tarification et une planification appropriées.

Antoni Castells i Oliveres, ministre de l'économie et des finances du gouvernement de Catalogne, nous a présenté l'exemple de sa région sous l'angle de la récession actuelle. Il estime que le maintien de la compétitivité de l'économie catalane ne peut se réduire à une simple question de productivité. Il est vital également d'investir dans des éléments stratégiques comme le transport, les communications et la mobilité.

M. Oliveres a indiqué que la BEI a un rôle crucial à jouer et a déjà financé des projets d'infrastructure en Catalogne à hauteur de 4,2 milliards d'EUR. Il a aussi lancé un appel éloquent en faveur d'une coopération active au niveau européen pour gérer une crise «d'une intensité sans précédent».

Impératifs environnementaux pour le transport interurbain et interrégional

Au sein des groupes de travail réunissant des participants venus de toute l'Europe, un consensus s'est dégagé autour de trois thèmes urgents concernant les critères environnementaux de la durabilité du transport.

Mieux utiliser les instruments du marché. Même si les choses avancent lentement, il faut recourir plus largement et plus concrètement aux instruments du marché pour encourager le changement de comportement et l'adoption des nouvelles technologies. Les coûts sociaux et environnementaux de toute nature doivent être intégrés aux programmes d'investissement afin de favoriser l'émergence de nouveaux types de projets responsables.

Efficacité énergétique. D'une manière générale, les gains d'efficacité énergétique dans le secteur du transport ont jusqu'ici été décevants. Les améliorations technologiques dans le transport aérien sont les bienvenues mais n'auront pas une incidence particulièrement cruciale à moyen terme.

«Le gros problème actuellement c'est le transport automobile… la technologie certes existe, mais son développement doit être intensifié, en associant investissement et volonté politique.»

Jeremy Drew, conseiller politique principal, CER (Communauté européenne du rail et des compagnies d'infrastructure)

Adopter une approche équilibrée. L'écart se creuse de plus en plus entre le succès des lignes de train à grande vitesse très coûteuses des pays d'Europe occidentale et le déclin du transport ferroviaire en Europe centrale et orientale faute d'investissements de maintenance suffisants. Il faut donc réorienter les priorités d'investissement en faveur d'une répartition plus équilibrée du transport entre les différentes régions européennes, avec une volonté plus marquée de réhabilitation et davantage de pragmatisme.

Des lieux où vivre : impératifs sociaux du développement des zones urbaines et métropolitaines

Les responsables locaux et régionaux présents au Forum de la BEI se sont penchés également sur la capacité du transport à répondre aux attentes sociales de plus en plus fortes dans les zones urbaines. Le groupe de travail constitué autour de ce sujet a pris appui sur les exemples du Piémont, de Rotterdam et même de pays d'Amérique du Sud pour plaider en faveur d'un cadre de planification urbaine global, intégré et totalement coordonné avec les agences sociales pour assurer une bonne qualité de vie. Le groupe a élargi sa réflexion aux difficultés que posent la régénération et l'immigration urbaines et trois idées forces se sont dégagées de la discussion.

L'importance d'une intervention locale. Chaque ville a ses propres contraintes géographiques et son caractère spécifique, c'est pourquoi les solutions aux principaux problèmes de transport doivent avant tout être trouvées à l'échelon local.

Une approche intégrée. Néanmoins, la densité des villes implique que pour les rendre attractives, il faut promouvoir les échanges et faciliter à tous les niveaux les relations sociales qui s'y tissent. Cette densité a des incidences sur le processus de gestion de la mobilité urbaine. Des pratiques cohérentes impliquant tous les acteurs et centrées sur la population sont le signe d'une gestion réussie, qui donne notamment aux catégories désavantagées et aux PME les moyens de coexister durablement.

«Les citoyens veulent les mêmes services au même coût – ce qui est quelque peu contradictoire. Nous devons débattre en toute transparence du coût réel des services que nous fournissons.»

Jordi William Carnes,
maire-adjoint de Barcelone

Le centre-ville en point de mire. Le centre-ville reste un site clé pour la planification de la mobilité urbaine. En le rendant accessible à moindre coût et en exploitant son potentiel d'occupation mixte, on peut favoriser le développement du marché du travail et des liens sociaux. Ces paramètres socio-économiques plus larges peuvent être pris en compte par la BEI lorsqu'elle étudie des projets d'investissement.

«Nous devons réunir un grand nombre d'acteurs pour parvenir à un consensus à long terme.»

Carlos da Silva Costa, vice-président de la BEI

Infrastructure de transport régionale, urbaine et métropolitaine : opportunités et difficultés de financement

Un autre groupe de travail s'est réuni afin de discuter de la question de la planification et du financement des infrastructures de transport urbaines. Les participants se sont accordés sur les points clés suivants.

Les difficultés sont propres à chaque ville. Compte tenu de la diversité des villes, les mesures doivent être prises au niveau local afin de résoudre de manière appropriée les difficultés socio-économiques générales et spécifiques. En particulier, les villes doivent réagir proactivement à la crise économique et réfléchir à quels investissements et initiatives il convient de donner la priorité.

Alignement de tous les acteurs publics. Afin d'apporter une réponse efficace et ciblée à la question de la mobilité et de la durabilité, la collaboration entre les autorités locales, régionales et nationales est essentielle. À défaut de coordination de leur action, elles se privent d'une plate-forme solide et d'un contexte cohérent pour bâtir des solutions.

Collaboration public-privé. Le réseau UIN *(Urban Investment Network)* a été créé récemment afin de permettre aux acteurs publics et privés du développement urbain de partager leurs idées, leur savoir-faire et leurs connaissances en matière d'investissement. La collaboration public-privé peut permettre de débloquer des financements, même dans le contexte de crise économique actuel.

Passer d'une approche projet par projet à une approche système. Afin d'éviter une approche aléatoire et superficielle et de passer à une forme de développement urbain plus globale et plus approfondie, il faut avoir une vision plus large, dépassant les frontières de chaque projet. Une approche système doit être favorisée afin de prendre en compte l'alliage complexe entre les acteurs impliqués dans le développement urbain et les moteurs de ce développement. Le transport n'est pas la seule solution. Il faut trouver un équilibre entre financements publics et privés. Il faut aussi mieux informer les citoyens sur le coût et les avantages des infrastructures afin que le financement des projets par les usagers soit mieux accepté.

Investissement et financement durables sont plus essentiels que jamais

Pour que les villes européennes et les autorités nationales ou régionales puissent atteindre leur double objectif de mobilité et de durabilité, elles ont absolument besoin de financements à long terme ingénieux et durables. De par sa position de choix sur le marché du crédit et sa capacité exceptionnelle à générer des investissements dans les transports et les infrastructures innovants, et ce en dépit de la tourmente financière actuelle, la Banque a indiscutablement un rôle essentiel à jouer.

Conjugués à une gouvernance locale et régionale appropriée et à une politique de mobilité et de développement urbain à long terme, ces investissements peuvent appuyer les systèmes logistiques haute performance qui répondent aux aspirations des villes en matière de mobilité, de protection de la santé et de préservation de l'environnement. Les investisseurs à long terme sont en bonne position pour épauler un programme de redéfinition et de modernisation à travers une série de projets d'infrastructure de reprise. Ils doivent pour cela se projeter au-delà des deux-trois ans de marasme engendrés par la crise actuelle et viser la priorité à long terme, c'est-à-dire le développement de villes durables dans un contexte de renforcement des réseaux de transport européens. ■

«Nous estimons avoir tourné une nouvelle page de l'histoire des réseaux de transport de notre pays.»

Magdalena Álvarez Arza, ministre des infrastructures du gouvernement espagnol

«La BEI doit être un exemple pour beaucoup d'autres organismes.

Son rôle est plus important que jamais car les projets qu'elle finance contribuent à transformer notre modèle de compétitivité.»

Antoni Castells i Oliveres, ministre de l'économie et des finances du gouvernement de Catalogne

Conclusions du Forum

Le vice-président de la BEI Carlos da Silva Costa a conclu le Forum en résumant clairement les différentes questions étudiées au cours de ces deux jours.

La durabilité des villes passe par un bon niveau de mobilité et de ressources. Il n'y a pas de ville durable sans transports et investissements durables. Il faut pour cela des stratégies à long terme, autrement dit une vision de ce que la ville peut être à l'avenir et des investissements dont elle aura besoin.

Tirer parti de la crise. La récession crée à la fois l'obligation et l'opportunité de penser sur le long terme et non plus sur le court terme. On ne peut plus reproduire indéfiniment des pratiques néfastes pour la durabilité en réagissant machinalement. Il faut des réponses mesurées, ciblées et stratégiques.

Élaborer de nouveaux mécanismes de financement fiables. Avec le resserrement du crédit et la nécessité de poursuivre les projets d'infrastructure, il est vital de concevoir de nouvelles solutions de financement. Plusieurs méthodes existent déjà et il faut en chercher de nouvelles mais en veillant particulièrement à ce qu'elles soient robustes et fiables.

Le rôle de la BEI. La BEI est un acteur important des projets de mobilité et de durabilité des villes européennes. Ces cinq dernières années, elle a investi 25 milliards d'EUR dans les différentes facettes du développement urbain, soit environ 10 % de son volume total de prêts. La BEI est bien armée, surtout par ces temps de crise, pour donner confiance et impulser un nouvel élan autour du financement et du développement des zones urbaines.

«Pour convaincre les gens de laisser leur voiture au garage, nous devons investir dans un système de transport public de tout premier ordre.»

Fernando Gimeno, maire-adjoint de Saragosse

«Des villes compactes à vocation mixte – lieux de travail et lieux de vie – et ouvertes aux familles sont une bonne solution.»

Stellan Fryxell, architecte-urbaniste, projet du quartier durable Hammarby Sjöstad à Stockholm

«Les gouvernements n'y parviendront pas seuls, mais nous devons nous assurer du caractère durable des projets entrepris dans une logique de marché.»

Judith Borsboom, Agence d'évaluation environnementale des Pays-Bas

Greg Clark : modérateur et rapporteur de conférence – Forum BEI 2009

Greg Clark est rapporteur et modérateur expert de conférences et de manifestations publiques consacrées au développement et à l'investissement. Il collabore avec des institutions actives à l'échelon local, régional, national ou intergouvernemental. Il est également l'auteur de quatre ouvrages ayant pour thèmes le développement et l'investissement qu'il a écrits pour l'OCDE.

Les activités qu'il exerce actuellement couvrent une palette de fonctions de premier plan : il est en effet directeur de recherche à l'Urban Land Institute, professeur invité à la Cass Business School de la City University de Londres, président du Forum des agences de développement et des stratégies d'investissement (*Forum of Development Agencies and Investment Strategies*) du programme LEED de l'OCDE, conseiller principal auprès du gouvernement britannique pour le développement des villes et des régions et conseiller indépendant à l'échelle internationale pour les questions d'investissement et de développement.

Joe Huxley, chercheur de haut niveau, est associé principal de Greg Clark. Il est spécialisé dans la recherche sur des études de cas menées à l'échelle mondiale dans les domaines de l'investissement et du développement ainsi que dans l'élaboration de stratégies pour les villes et les régions.

Tim Moonen est chercheur associé, spécialisé dans les études de cas et l'analyse des principales villes et régions du monde.

www.citiesandregions.com

La BERD, la BEI et le Groupe de la Banque mondiale

unissent leurs efforts pour soutenir l'Europe centrale et orientale

Les trois institutions s'engagent à soutenir à hauteur de 24,5 milliards d'EUR les secteurs bancaires et l'activité de prêt des banques en faveur des entreprises

Les plus grands investisseurs et bailleurs de fonds multilatéraux actifs en Europe centrale et orientale, à savoir la BERD, le Groupe BEI et le Groupe de la Banque mondiale, se sont engagés à fournir 24,5 milliards d'EUR pour soutenir les secteurs bancaires dans la région et pour financer les activités de prêt aux entreprises qui sont touchées par la crise économique mondiale. Cette initiative vient compléter les mesures nationales de lutte contre la crise et permettra aux institutions de financement internationales (les IFI) de déployer une assistance financière coordonnée rapide et de grande envergure à l'appui de l'activité de prêt des groupes bancaires privés en faveur de l'économie réelle, et en particulier des petites et moyennes entreprises. Ce soutien financier revêtira diverses formes : apport de fonds propres et de prêts, lignes de crédit et assurance couvrant le risque politique. Reflétant la multiplicité des défis découlant de la crise mondiale, le dispositif mis en place prend en compte la diversité des réalités macroéconomiques des pays d'Europe orientale ainsi que des pressions financières qui s'exercent sur eux. La BERD accordera au secteur financier jusqu'à 6 milliards d'EUR au cours de la période 2009-2010, sous la forme d'apports de fonds propres et de prêts aux banques, mais aussi directement aux PME, ainsi que de crédits commerciaux.

La BEI financera à hauteur de quelque 11 milliards d'EUR des prêts aux PME en Europe centrale, orientale et méridionale, dont 5,7 milliards d'EUR sont déjà disponibles pour des décaissements rapides; 2,8 milliards d'EUR supplémentaires doivent être approuvés d'ici la fin du mois d'avril, après quoi suivront les autres tranches. Le FEI, l'organe du Groupe BEI spécialisé dans le capital-risque et l'apport de garanties aux PME, va, lui aussi, renforcer son activité dans la région au cours des deux prochaines années.

Le Groupe de la Banque mondiale apportera environ 7,5 milliards d'EUR selon la clé de répartition suivante : la SFI, par le biais de ses initiatives anticrise en faveur de secteurs tels que les banques, les infrastructures et le commerce, ainsi que par ses services habituels d'investissement et de conseil, devrait contribuer à hauteur de 2 milliards d'EUR au maximum ; la BIRD va accroître le volume de ses prêts en Europe centrale et en Asie centrale jusqu'à 16 milliards d'EUR durant la période 2009-2010 ; sur cette enveloppe, 3,5 milliards d'EUR devraient servir à aider le secteur bancaire dans les pays européens émergents ; l'AMGI, moyennant l'accord de son Conseil d'administration, interviendra en faveur du secteur bancaire pour couvrir le risque politique à hauteur de 2 milliards d'EUR.

La réponse aux problèmes auxquels sont confrontés les marchés financiers intégrés de l'Europe nécessite une action rapide et coordonnée de la part: i) des banques mères qui détiennent une grande partie des établissements financiers de la région, ii) des banques locales qui ont une importance systémique, iii) des autorités des pays d'origine et des pays hôtes des groupes bancaires transfrontaliers et iv) des institutions européennes et des IFI.

En proposant des réponses conjointes à des problèmes financiers urgents, les trois institutions parties prenantes à la présente initiative apportent un appui financier, chacune dans le cadre de ses mandats respectifs et suivant ses capacités spécifiques.

Cette initiative va au-delà du simple octroi de ressources financières, car elle traduit l'engagement pris par toutes les parties concernées de rechercher des solutions appropriées aux problèmes qu'engendre la crise économique mondiale. L'initiative des IFI a été élaborée dans le contexte plus large du soutien qu'accordent les banques mères à leurs filiales en Europe orientale, de manière à fournir des moyens financiers là où ils sont nécessaires et à maintenir des niveaux de financement adéquats. ■

Qui sont les IFI concernées ?

La **BERD (Banque européenne pour la reconstruction et le développement)** a été créée en 1991, au moment de l'effondrement du communisme, pour favoriser l'émergence d'un nouveau secteur privé et assurer son expansion dans un environnement démocratique. Aujourd'hui, la BERD utilise l'investissement comme vecteur pour contribuer à instaurer une économie de marché et la démocratie dans trente pays de l'Europe centrale et de l'Asie centrale. Premier investisseur dans la région, elle y mobilise des volumes considérables d'investissements étrangers directs en plus de ses propres financements. Le capital de la BERD est détenu par 61 pays, par la Commission européenne et par la BEI.

Le **Groupe BEI** est constitué de la Banque européenne d'investissement (BEI) et du Fonds européen d'investissement (FEI). La BEI, créée en 1958 par le traité de Rome et détenue par les États membres de l'UE, est l'institution de financement à long terme de l'Union. Elle a pour mission de contribuer à l'intégration, au développement équilibré et à la cohésion économique et sociale des États membres de l'UE. La BEI emprunte d'importants volumes de fonds sur les marchés des capitaux et les prête à des conditions avantageuses en faveur de projets contribuant à la réalisation des objectifs de l'UE. La BEI adapte en permanence ses activités à l'évolution des politiques de l'Union européenne. Le FEI est l'organe de l'UE spécialisé dans le financement des PME à l'appui des objectifs communautaires. Il a recours à des instruments du marché pour apporter aux petites entreprises européennes des capitaux à risque et des garanties leur permettant de démarrer et de développer leur activité. Le FEI est actif sur l'ensemble du territoire de l'Union élargie. Ses actionnaires sont la BEI (66 %), la Commission européenne (25 %) et une trentaine d'institutions financières européennes (9 %). Le principal domaine de coopération entre la BEI et le FEI est le soutien aux PME. Leurs relations favorisent un partage productif des compétences à l'appui de ces entreprises.

Le **Groupe de la Banque mondiale** comprend cinq entités étroitement associées qui travaillent en concertation à réduire la pauvreté : la Banque mondiale (la Banque internationale pour la reconstruction et le développement – la BIRD, et l'Association internationale de développement – l'AID), ainsi que trois autres agences : la Société financière internationale (la SFI), l'Agence multilatérale de garantie des investissements (l'AMGI) et le Centre international pour le règlement des différends relatifs aux investissements (le CIRDI).

La **BIRD** (Banque internationale pour la reconstruction et le développement) a pour mission de réduire la pauvreté dans des pays solvables à revenu intermédiaire en y favorisant un développement durable par l'octroi de prêts, de garanties, de produits de gestion des risques et de services d'analyse et de conseil. Créée en 1944, l'institution initiale du Groupe de la Banque mondiale est structurée sous la forme d'une coopérative qui est exploitée au bénéfice des 185 pays qui en sont membres.

L'**AID** (Association internationale de développement) est la branche de la Banque mondiale chargée d'aider les pays les plus pauvres. Établie en 1960, l'AID vise à réduire la pauvreté en accordant des prêts sans intérêt et des subventions pour des programmes destinés à stimuler la croissance économique, à réduire les inégalités et à améliorer les conditions de vie des populations.

La **SFI** (Société financière internationale) soutient l'instauration d'une croissance économique durable dans les pays en développement, grâce au financement d'investissements réalisés par le secteur privé, à la mobilisation de capitaux sur les marchés financiers internationaux et à la prestation de services de conseil aux entreprises et aux gouvernements. Elle aide les entreprises et les institutions financières, dans les pays émergents, à créer des emplois, à générer des recettes fiscales, à améliorer la gouvernance d'entreprise et les performances environnementales, et les incite à être des acteurs de la vie locale. L'objectif général de la SFI est d'améliorer les conditions de vie, en particulier des catégories de population pour lesquelles il est vital de pouvoir s'appuyer sur la croissance.

L'**AMGI** (Agence multilatérale de garantie des investissements) assure la promotion de l'investissement étranger direct (IED) dans les pays en développement pour contribuer à soutenir la croissance économique, à réduire la pauvreté et à améliorer les conditions de vie des populations. Elle fournit des garanties non commerciales (assurances) pour des investissements réalisés dans les pays en développement.

Le **CIRDI** (Centre international pour le règlement des différends relatifs aux investissements) est une institution internationale autonome établie par la Convention pour le règlement des différends relatifs aux investissements entre États et ressortissants d'autres États, qui compte plus de 140 États contractants. L'objectif premier du CIRDI est donc d´offrir des moyens de conciliation et d´arbitrage pour régler les différends relatifs aux investissements.

Action conjointe BEI-Universités en faveur de la recherche

La deuxième réunion annuelle du programme d'Action conjointe BEI-Universités en faveur de la recherche a eu lieu en décembre dernier au siège de la BEI à Luxembourg. Parmi les participants figuraient des représentants de plusieurs universités : Oxford Brookes University, Universidad Politécnica de Madrid, Università di Bologna, Università Ca' Foscari di Venezia, EURANDOM (Eindhoven), Università degli Studi di Milano, Università di Verona, University of Oulu, University College Cork, et UNIMED.

Luisa Ferreira et Mateu Turró, PJ

Lors de cette réunion, les participants ont assisté à une présentation générale des différentes activités parrainées par le programme et ont pris part à un débat qui leur a permis de mettre en commun leur expérience et d'élaborer des solutions pour améliorer les résultats. Trois séminaires se sont déroulés en parallèle sur des thèmes de recherche soutenus par l'EIBURS, le programme de parrainage de la BEI en faveur de la recherche universitaire, à savoir : i) les problèmes de l'analyse coûts-avantages dans les nouveaux États membres de l'UE (présentation de Massimo Florio, Università degli Studi di Milano) ; ii) les nouveaux modèles de notation des titres adossés à des actifs (ABS) (Wim Schoutens, K.U. Leuven) ; iii) les effets du changement climatique sur les écosystèmes forestiers et la biodiversité dans une perspective d'économie environnementale : résultats d'une application empirique à l'Europe (Dr Paulo Nunes, Ca' Foscari Università di Venezia) et les effets du changement climatique sur l'économie : perspective par pays et par secteur (Francesco Bosello, Università di Milano).

Depuis sa première réunion annuelle en décembre 2007, le programme d'Action conjointe BEI-Universités en faveur de la recherche a parrainé beaucoup d'autres activités, parmi lesquelles :

- la participation de membres du personnel de la BEI à des stages d'été organisés par l'Università di Bologna afin de promouvoir la recherche dans le domaine des systèmes de propriété intellectuelle et des actifs incorporels ;
- une conférence organisée par l'Universidad Politécnica de Madrid sur l'évaluation du risque de trafic («Le risque de trafic dans les projets de concession») ;
- l'attribution du premier prix BEI-ERSA en Science régionale, dans la lignée de celui décerné tous les ans depuis 2002 par la *European Regional Sciences Association* (ERSA) à un éminent scientifique afin de récompenser sa contribution à la compréhension des processus clés en science régionale. Le prix 2008 a été décerné à Antony Venables ;
- une présentation, en partenariat avec l'Université de Nice-Sophia Antipolis, sur le thème de l'évolution des agrégats macro-financiers des nouveaux États membres de l'UE et des pays candidats – une lecture par la théorie du circuit monétaire.

En quoi consiste l'Action conjointe BEI-Universités en faveur de la recherche ?

Parallèlement à son activité de prêt dans le secteur de l'éducation, la Banque a mis en place l'Action conjointe BEI-Universités afin de soutenir spécifiquement l'enseignement supérieur et la recherche universitaire. Cette action a pour ambition de répondre de manière cohérente aux demandes des universités européennes, notamment en matière d'aide financière, mais aussi de contribution aux travaux de recherche. Elle vise également à faciliter les travaux universitaires et de recherche du personnel de la Banque. Supervisée par le Comité BEI-Universités, lui-même présidé par le président de la Banque, l'Action conjointe BEI-Universités comporte trois programmes : EIBURS, STAREBEI et les Réseaux universitaires BEI. EIBURS, le programme de parrainage de la BEI en faveur de la recherche universitaire, accorde des subventions à des centres de recherche universitaires de l'UE qui travaillent sur des thèmes de recherche présentant un intérêt majeur pour la Banque. STAREBEI (STAges de REcherche BEI), propose des financements pour les jeunes chercheurs qui travaillent sur des projets conjoints de la BEI et des universités. Les Réseaux universitaires BEI sont un

Stage d'été à Bologne (juin 2008)

mécanisme de parrainage pour les réseaux universitaires, dans lequel l'accent est mis sur des domaines présentant un intérêt pour la BEI. En 2008, la Banque a soutenu huit domaines de recherche très divers dans le cadre de son programme EIBURS : les dimensions sociales du développement durable ; l'évaluation financière et économique des incidences environnementales ; les partenariats public-privé ; l'évaluation technologique et l'accélération de l'innovation ; l'analyse quantitative et les méthodes d'analyse pour la tarification des opérations de titrisation ; les investissements publics dans un contexte de restrictions budgétaires dans les nouveaux États membres ; les fonds d'infrastructure ; le financement des jeunes sociétés innovantes en Europe. Quatre STAREBEI ont été engagés et dix bourses ont déjà été accordées. Le programme parraine également trois réseaux de recherche universitaires (UNIMED, FEMISE et CREDIT). Pour en savoir plus sur l'Action conjointe BEI-Universités en faveur de la recherche, visitez le site Web de la Banque www.eib.org/universities. ■

Consultation publique sur la déclaration de politique environnementale et sociale de la BEI

Après presqu'un an d'intenses échanges de vues avec les parties prenantes internes et externes, le 3 février 2009, le Comité de direction de la BEI a approuvé la révision de la Déclaration des principes et normes adoptés par la BEI en matière sociale et environnementale. La nouvelle déclaration a été publiée sur le site Web de la BEI.

La consultation publique, organisée de mars à novembre 2008, était la troisième du genre concernant un document de politique de la BEI. Le rapport décrivant le déroulement de la consultation et récapitulant les propositions des parties prenantes accompagnées des commentaires de la Banque a été mis en ligne sur le site Web de la BEI.

La nouvelle déclaration, qui remplace la Déclaration sur l'environnement 2004 de la Banque, souligne beaucoup plus nettement le caractère urgent des enjeux liés au changement climatique, approfondit la question des dimensions sociales du développement durable et reconnaît plus largement l'importance de la biodiversité. Elle a essentiellement pour but de renforcer la conformité avec les exigences de l'UE dans toutes les régions. Elle définit plus clairement les responsabilités, notamment en décrivant plus explicitement le rôle du promoteur et la règle du respect des zones protégées. Elle met avant tout l'accent sur les principes et les normes adoptées, les lois elles-mêmes et les pratiques étant détaillées dans le manuel et dans le recueil.

Déroulement de la consultation

La Banque a fait preuve de souplesse dans ses calendriers et procédures afin que la consultation soit aussi exhaustive que possible. Cette consultation s'est déroulée en deux cycles de respectivement 45 et 20 jours ouvrables, qui ont été prolongés afin de répondre aux attentes des parties prenantes externes. La Banque a en outre organisé trois réunions de consultation publique afin de dialoguer directement avec les parties prenantes concernées sur le projet de déclaration. Un comité d'examen constitué au sein de la BEI a été chargé d'analyser les contributions des parties prenantes et de déterminer dans quelle mesure celles-ci pourraient être prises en considération.

Dans le cadre de cette consultation, l'avis des parties prenantes internes a également été sollicité. Le projet de déclaration et tous les détails relatifs au déroulement de la consultation ont été largement diffusés au sein de la Banque. Les directions de la BEI ont eu l'occasion de formuler leurs observations sur chaque nouveau projet de déclaration, notamment la version I, avant le lancement du processus de consultation publique. Également consulté, le personnel de la BEI, notamment le Collège des représentants du personnel, a pu faire part de remarques constructives lorsque la déclaration lui a été présentée. Le Conseil d'administration a été informé du déroulement de la consultation le 7 mai 2008.

Dans un souci de transparence, la version finale du projet de déclaration a été publiée pour information sur le site Web de la BEI quinze jours ouvrables avant son approbation par le Conseil d'administration. Ainsi, les parties prenantes ont pu savoir quelles contributions avaient été prises en compte et pourquoi d'autres observations n'avaient pas été retenues.

Prochaine étape

La BEI prévoit de lancer prochainement d'autres procédures de consultation sur certaines de ses politiques. Elle va ainsi engager en 2009 une vaste consultation sur la révision de trois d'entre elles, distinctes mais étroitement liées, à savoir la politique de transparence, la politique de divulgation et la politique de traitement des plaintes. Des informations à ce sujet seront disponibles sur le site Web de la Banque. ■

M. del Valle,
Département Communication

Des banques européennes établissent un recueil de la législation **communautaire en matière d'environnement**

La Banque européenne d'investissement (BEI), la Banque de développement du Conseil de l'Europe, la Banque européenne pour la reconstruction et le développement (BERD), la Banque nordique d'investissement (NIV) et la Société nordique de financement pour l'environnement ont récemment publié conjointement un recueil décrivant dans ses grandes lignes la législation environnementale, principes et normes compris, qui a été adoptée par ces cinq institutions multilatérales de financement. Il s'agit ici d'un nouvel exemple de coopération entre ces institutions, qui a pour objectif de défendre la stratégie de l'UE en matière de protection durable de l'environnement, dans le prolongement des Principes européens pour l'environnement (PEE), lancés en 2006.

Ce recueil doit permettre aux promoteurs de projets opérant dans les États membres de l'UE, dans les pays candidats et candidats potentiels, ainsi que dans les pays relevant de la politique européenne de voisinage de cerner et de maîtriser les normes environnementales européennes que les projets financés dans ces régions par les banques signataires des PEE sont supposés respecter. Il sera également très utile pour le personnel de ces banques et les autres parties s'intéressant aux activités de financement de projets menées par celles-ci.

Le document est axé sur les normes spécifiquement applicables à des projets couvrant un large éventail de secteurs essentiels sur lesquels les banques signataires des PEE concentrent leurs activités de prêt. Les secteurs traités sont l'énergie, les infrastructures, la production et la transformation des métaux, la gestion des déchets, l'agriculture, l'industrie chimique et les activités extractives. Le recueil contient en outre des orientations plurisectorielles sur des aspects tels que l'évaluation des incidences sur l'environnement (EIE), les systèmes de gestion de l'environnement et la responsabilité environnementale.

Lancé à l'initiative de la BEI et financé par toutes les institutions intéressées, ce recueil a été élaboré par un groupe de consultants de l'Institut pour la politique environnementale européenne (*Institute for European Environmental Policy* – IEEP), sous la supervision d'un groupe de travail composé de représentants des cinq banques signataires. Il bénéficie de l'appui de la direction générale Environnement de la Commission européenne.

Le recueil, qui sera périodiquement mis à jour par les banques signataires des PEE, est disponible sur le site Web de la BEI : http://www.bei.org/about/publications/sourcebook-on-eu-environmental-law.htm. ■

Úna Clifford,
Département Communication

La BEI et le Portugal
coordonnent leurs efforts à l'appui d'infrastructures clés

Aguas de Portugal
Projet d'assainissement à Gaia

Alto Minho
Parc éolien

La BEI et le Portugal ont signé récemment un accord-cadre portant sur la coordination des financements de projets d'infrastructures clés qui seront réalisés au Portugal d'ici à 2018.

Signé par MM. Philippe Maystadt, président de la BEI, Fernando Teixeira dos Santo, ministre d'État et des finances, et Carlos da Silva Costa, vice-président de la BEI, cet accord offre désormais un cadre cohérent pour le développement des opérations de la Banque au Portugal au cours des années à venir. Les prêts seront accordés à l'appui d'investissements jugés valables à l'issue de l'évaluation habituelle des aspects techniques, environnementaux, économiques et financiers effectuée pour tous les projets pris en considération, qui devront en outre avoir été approuvés individuellement par la direction et les instances décisionnelles de la Banque.

Le programme visé par l'accord-cadre prévoit la réalisation, sur une période de dix ans, d'investissements représentant un coût global actuellement estimé à 40 milliards d'EUR. Il porte tout particulièrement (sans que la liste soit exhaustive) sur les secteurs et projets suivants :

- transports : réseau ferroviaire à grande vitesse, nouvel aéroport international de Lisbonne, infrastructures routières ;
- énergie : énergies renouvelables (électricité d'origine hydraulique, éolienne et solaire), extension du réseau d'électricité et amélioration du rendement énergétique
- eau : gestion et planification de la fourniture et de l'utilisation de l'eau ;
- déchets : élimination et traitement des déchets ;
- centres urbains : revitalisation et réhabilitation de centres-villes.

La BEI pourrait financer jusqu'au tiers de ces investissements ou bien fournir des fonds pour un total compris entre 13 et 14 milliards d'EUR environ sur une période de dix ans.

Il s'agit du troisième accord de ce type signé par la BEI, des opérations similaires ayant été conclues par le passé avec l'Espagne et l'Italie. ■

Hellen Kavvadia,
Département Communication

La BEI soutient la recherche et l'innovation en Hongrie

La BEI prête 440 millions d'EUR à la Hongrie pour cofinancer la contribution du pays à la mise en œuvre de projets prioritaires du Cadre de référence stratégique national pour la période 2007-2013 dans les secteurs de la recherche et de l'innovation.

Philippe Maystadt, président de la BEI et János Veres, ministre des finances de Hongrie et gouverneur de la BEI

Dusan Ondrejicka, Département Communication

Les ressources à long terme de la BEI, qui sont accordées à des conditions favorables alors que le marché traverse actuellement une période difficile, aideront l'État hongrois à financer des projets axés sur le développement de l'économie de la connaissance dans six régions du pays.

Les projets cofinancés par le prêt de la BEI, le budget de l'État et les fonds de l'UE au titre du programme opérationnel de développement économique seront réalisés dans des régions considérées comme prioritaires dans le cadre des politiques régionales de l'UE, à savoir : la Transdanubie centrale, la Transdanubie occidentale et la Transdanubie méridionale, la Hongrie septentrionale ainsi que la Grande plaine du Nord et la Grande plaine du Sud. Conformément à l'engagement ferme de l'État de développer la science et la technologie pour relever la compétitivité et de soutenir la modernisation du secteur des entreprises, les projets concerneront principalement la recherche appliquée, le développement expérimental et le lancement de nouveaux produits sur le marché, ce qui contribuera à renforcer la compétitivité des PME sur le plan technologique ainsi qu'à améliorer leur accès aux financements (notamment au travers de l'initiative JEREMIE). ■

La BEI finance le **Plan énergie solaire** régional en Poitou-Charentes

Le Plan énergie solaire de la Région Poitou-Charentes, financé conjointement par la Banque européenne d'investissement avec l'octroi d'un prêt de 200 millions d'EUR, vise à structurer une véritable filière photovoltaïque en Poitou-Charentes. Les Caisses régionales du Crédit agricole et Crédit agricole Leasing ont été sélectionnés pour mettre en œuvre et cofinancer ce grand projet régional à hauteur de 200 millions d'EUR supplémentaires. La Région Poitou-Charentes s'est engagée à garantir les prêts octroyés.

La convention pour les grands travaux 2009-2012 du Plan énergie solaire régional, signée à la fin de février par Ségolène Royal, présidente de la Région, Noël Dupuy, vice-président de Crédit agricole SA et Philippe de Fontaine Vive, vice-président de la BEI, est un accord unique en Europe à ce jour. Il garantit des financements attractifs pour les collectivités publiques, les entreprises, les associations, les professionnels et les agriculteurs. Le partenariat tripartite entre la BEI, la Région Poitou-Charentes et le Crédit agricole est également novateur par l'ampleur des financements engagés et la synergie des outils mobilisés. Il permet d'optimiser la capacité d'intervention des partenaires avec un meilleur effet de levier et un coût quasi nul pour le contribuable.

Le Plan, qui avait été adopté par la Région Poitou-Charentes en janvier 2008, vise au développement de la production d'énergie renouvelable par l'installation de 650 000 m² de panneaux solaires. L'objectif de production pour 2012 est ambitieux : 73 GWh (gigawattheures) d'électricité solaire en Poitou-Charentes, soit 1,5 fois ce que l'ensemble du pays a produit en 2007 pour 2,8 % de la population française seulement. Un défi en parfaite adéquation avec celui, lancé par l'Union européenne, d'atteindre 20 % d'énergie renouvelable en 2020, raison pour laquelle le Plan énergie solaire de la Région a reçu le plein appui de la BEI.

En 2008, la BEI a consacré 2,2 milliards d'EUR au développement des énergies renouvelables, un engagement qui a triplé ces deux dernières années. Parmi les projets financés par la BEI dans dix pays européens, l'énergie solaire a fait une rapide percée puisque, en 2008, elle a représenté 35 % des prêts consacrés aux énergies renouvelables, contre 9 % l'année précédente. ■

Ségolène Royal, présidente de la Région et Philippe de Fontaine-Vive, vice-président de la BEI

Daniela Sacchi-Cremmer,
Département Communication

5e conférence FEMIP
Réflexion autour des PME en Méditerranée

La FEMIP[1] a tenu sa cinquième conférence le 6 mars 2009 à Rabat, au Maroc, sur le thème : «Les besoins des PME méditerranéennes tout au long de leur cycle de vie». Cet événement a réuni des décideurs politiques, des entrepreneurs, des banquiers et des représentants d'institutions internationales de financement et de la société civile autour d'une question centrale pour les pays partenaires : comment aider les PME à devenir le moteur de la croissance et de la création d'emplois dans la région ?

Philippe de Fontaine Vive, vice-président de la BEI

L'enjeu

Les pays du sud et de l'est du bassin méditerranéen devront créer quelque 30 à 40 millions d'emplois d'ici 2020 s'ils souhaitent simplement maintenir le taux de chômage à son niveau actuel. Cette évolution à long terme des pays partenaires dépendra largement des emplois productifs qui se créeront dans les très petites, petites et moyennes entreprises, lesquelles occupent les deux tiers de la population active locale.

Ces entreprises éprouvent pourtant de grandes difficultés à obtenir des prêts auprès des banques pour financer leur développement et exploiter tout leur potentiel. Les tensions actuelles observées sur les marchés financiers accentuent ces difficultés, remettant en cause la capacité des PME à se développer et croître afin de devenir des champions régionaux. De même qu'en Europe où la BEI a lancé un plan massif de soutien au financement des PME, la FEMIP a engagé le débat sur les solutions appropriées aux pays méditerranéens.

[1] La Facilité euro-méditerranéenne d'investissement et de partenariat (FEMIP) rassemble l'ensemble des instruments d'intervention de la BEI dans les pays partenaires méditerranéens : Algérie, Égypte, Gaza et Cisjordanie, Israël, Jordanie, Liban, Maroc, Syrie et Tunisie.

Une grande diversité sous le vocable « PME »

L'organisation des débats autour de trois sessions traitant des principales étapes du cycle de vie des entreprises (création, croissance, transmission) aura permis de mettre l'accent sur la très grande diversité des PME en Méditerranée.

En effet, alors que la première session fut principalement consacrée aux très petites entreprises de moins de 5 à 10 salariés opérant à un niveau local, les deuxième et troisième sessions furent axées sur les moyennes entreprises ayant souvent réussi à se développer au-delà des frontières nationales et à s'implanter dans d'autres pays de la région. La mise en parallèle de ces deux types de PME aura permis de souligner le besoin d'élaborer des produits adaptés à la taille des entreprises.

Comment mieux répondre aux besoins des entreprises ?

Les discussions ont débouché sur une série de recommandations qui seront présentées au Comité FEMIP puis aux ministres des finances des pays euro-méditerranéens lors de la réunion ministérielle de la FEMIP du 7 juillet prochain à Bruxelles.

Parmi ces recommandations figure l'amélioration de la circulation de l'information entre les banques et les PME. D'une part, il conviendrait en effet de mieux informer les PME sur les financements disponibles auprès des banques et les modalités pratiques pour y accéder. D'autre part, il faudrait améliorer les informations dont disposent les banques pour évaluer le risque de crédit des PME.

Les participants ont également discuté des moyens d'améliorer les instruments de la FEMIP. Celle-ci soutient déjà les PME et leur a consacré 1,5 milliard d'EUR depuis 2002 au travers de lignes de crédit à des banques locales, de prises de participation dans des sociétés ou des fonds, ou encore de prêts à des institutions de microfinance. Elle pourrait dans un proche avenir diversifier son offre en proposant des produits de garantie et en aidant les petites entreprises à investir dans la recherche-développement et à se développer à l'international.

Enfin, en partenariat avec les autres institutions opérant dans la région, la FEMIP pourrait également mettre en place des financements en monnaie locale dès que les gouvernements l'autoriseront à avoir accès aux marchés dans les mêmes conditions que ces institutions. Cet instrument serait particulièrement adapté aux très petites entreprises.

Enfin, plusieurs participants ont souligné la nécessité de contribuer à la modernisation du système bancaire local à travers une meilleure formation au sein des banques, afin qu'elles mettent au point des outils d'évaluation des risques de crédit et renforcent leur capacité de financement des PME.

La crise, une opportunité ?

Bien entendu, la thématique de la crise financière internationale fut maintes fois abordée au cours de la conférence. Alors qu'il reste difficile de mesurer ses effets sur les pays partenaires et plus précisément sur les PME, de nombreux participants ont évoqué la nécessité de percevoir la crise non pas comme une fatalité, mais plutôt comme une opportunité.

Banquiers, décideurs politiques et entrepreneurs ont convenu que la crise actuelle était synonyme de changement, permettant peut-être un repositionnement économique plus favorable de la région au niveau international. ■

Joyce Liyan,
Département des pays voisins
et partenaires de l'Europe

2e forum régional sur le climat d'investissement

Un appel à la poursuite des réformes en Méditerranée en dépit de la crise

Faisant suite à la première édition du forum qui s'était tenue en novembre 2005 au Caire, la BEI a organisé conjointement avec la Commission européenne, la Banque mondiale et la Société financière internationale (SFI), le 2e forum régional sur le climat d'investissement dans le sud de la Méditerranée et au Moyen-Orient, les 4 et 5 mars 2009 à Rabat.

Cet événement, organisé en collaboration avec le ministère des affaires économiques et générales du Maroc, a rassemblé près de 150 participants, parmi lesquels des responsables gouvernementaux, des banquiers, des gestionnaires d'entreprises privées et publiques, ainsi que des universitaires et des chercheurs des pays partenaires méditerranéens et du Moyen-Orient

Le forum a permis de dresser le bilan des progrès réalisés depuis 2005 en matière de réformes. Les participants ont ainsi pu constater que le secteur privé joue un rôle de plus en plus important dans la création d'emplois et la stimulation de la croissance dans la région. Ils ont également noté, sur la base d'exemples concrets notamment en Égypte et au Maroc, que les associations du secteur privé sont davantage impliquées dans la définition des réformes mises en place par les autorités gouvernementales. Cette coopération entre le secteur public et le secteur privé a été saluée et encouragée.

La réunion a également permis un échange de vues sur les effets potentiels de la crise économique et financière sur les économies des pays de la région. Même si cette crise est génératrice d'incertitudes, les participants ont convenu qu'elle ne remettait pas en cause le besoin de poursuivre le train des réformes.

La question du renforcement de l'intégration régionale a également été abordée, ainsi que la nécessité de tirer pleinement profit des accords régionaux déjà signés, notamment l'accord d'Agadir qui constitue une importante initiative d'intégration entre pays du Sud.

Enfin, les participants ont exprimé le souhait de voir ce forum constituer une étape de plus vers le renforcement de la coopération entre les pays de la région et les quatre institutions.

Au cours des dernières années, la BEI, la Commission européenne et le Groupe de la Banque mondiale ont construit un partenariat stratégique qui a pour but de renforcer l'efficacité des efforts déployés par chacune des institutions en vue de répondre aux besoins des pays la région.

Ce partenariat s'est concrétisé par la signature, en mai 2004, d'un protocole d'entente destiné à renforcer la coordination dans la région du Moyen-Orient et du sud de la Méditerranée. La SFI s'est associée à ce partenariat en septembre 2007. Nombre d'activités ont été menées dans le cadre de cet accord, notamment le cofinancement d'opérations, la tenue de réunions de coordination pour identifier les liens potentiels entre les politiques sectorielles et les initiatives d'investissement, ainsi que l'organisation de conférences et d'ateliers de travail.

De l'eau propre et saine pour les **régions les plus pauvres du Malawi**

La BEI a récemment prêté 15,75 millions d'EUR au secteur de l'eau du Malawi afin d'approvisionner en eau potable saine 720 000 citadins et de fournir un assainissement de base à 470 000 personnes dans certaines des régions les plus pauvres du Malawi. Le projet est d'une importance capitale pour le développement économique du Malawi – classé parmi les pays pauvres très endettés – ainsi que pour le bien-être collectif de sa population.

La BEI connaît bien le secteur de l'eau du Malawi. En effet, les prêts alloués à des projets d'eau et d'assainissement représentent une grande partie des activités de la Banque dans le pays. Depuis 1987, la BEI a travaillé à quatre reprises avec les compagnies des eaux des deux villes principales du pays, Blantyre et Lilongwe, et a injecté près de 32 millions d'EUR dans la fourniture de services d'eau et d'assainissement sûrs et fiables. Grâce à ces efforts, la majorité de la population de Lilongwe bénéficie aujourd'hui d'une alimentation en eau sans interruption. Et avec l'aide de ce nouveau prêt de la BEI, qui financera les projets des deux compagnies des eaux, ce sont 400 000 habitants de Blantyre qui auront accès à l'eau 24 heures sur 24 ; grâce à ce projet, les deux compagnies pourront en outre étendre leurs services aux quartiers pauvres.

Fournir plus que de l'eau potable

Jusqu'à présent, les prêts accordés par la BEI au secteur de l'eau du Malawi se concentraient uniquement sur des investissements matériels, permettant d'apporter les améliorations indispensables aux infrastructures du secteur. Ce nouvel investissement de la Banque vise également à développer les capacités institutionnelles et à renforcer l'efficacité des compagnies des eaux de Lilongwe et de Blantyre. Un prestataire de services privé examinera leur structure organisationnelle, les aidera à améliorer leur gestion financière et commerciale, à renforcer leurs performances opérationnelles et à mener à bien les investissements prévus dans le cadre du projet.

Coopérer avec les organisations non gouvernementales et la Commission européenne

Un autre aspect innovant du projet est une coopération étroite avec les organisations de la société civile locale, qui a permis aux compagnies des eaux d'explorer les possibilités de rendre l'assainissement et l'eau potable plus facilement accessibles pour les habitants les plus démunis – actuellement non desservis – des zones concernées. Afin de soutenir cet effort, un instrument financier innovant, le mécanisme d'accès à l'eau, sera créé. Fonds renouvelable géré par les compagnies des eaux, il permettra de proposer, à des prix abordables, 35 000 raccordements individuels aux usagers à faibles revenus.

Les retombées positives sur le développement du pays ont été encore amplifiées par une approche coordonnée du financement de l'UE, le prêt de la BEI à des conditions préférentielles se conjuguant à une aide non remboursable de 14,9 millions d'EUR au titre de la Facilité pour l'eau de l'UE (soit 47 % du coût total du projet, qui s'élève à 32 millions d'EUR). L'État du Malawi a également contribué au coût du projet à hauteur de 1 million d'EUR (3 %). De plus, la BEI a alloué une aide non remboursable de 250 000 EUR au titre de l'assistance technique, qui permettra d'engager un consultant pour aider les compagnies des eaux à sélectionner un prestataire de services.

Sensibiliser la population

Ce nouveau projet de la BEI dans le secteur de l'eau au Malawi bénéficiera de la présence de WaterAid, une ONG internationale de premier plan, qui est partenaire du projet. WaterAid travaillera aux côtés d'ONG locales afin de promouvoir l'adoption de bonnes pratiques d'hygiène, un meilleur assainissement et un accès équitable à une eau potable saine. De plus, elle soutiendra le renforcement des capacités des institutions locales et des petites compagnies privées de distribution d'eau afin d'assurer de façon durable l'accès à l'eau pour les populations pauvres à ce jour non desservies. Grâce aux actions de promotion de l'assainissement menées par WaterAid, les populations se verront proposer un éventail de techniques d'assainissement qu'elles seront encouragées à adopter et à entretenir.

Ce projet capital concerne le volet urbain du programme de réformes du secteur de l'eau qui figure dans le deuxième Programme national pour le développement des ressources en eau (NWDP II), lancé par le gouvernement du Malawi avec le soutien de la Banque mondiale. Une cérémonie officielle en l'honneur du projet sera organisée au Malawi dans le courant de l'année afin de célébrer la coopération fructueuse de toutes les parties dans le but commun d'améliorer les services d'eau et d'assainissement du pays. ■

Petia Manolova,
OPSB/ACP

Bonifications d'intérêts : placer le développement au cœur des activités de la BEI dans les pays ACP

Dans les pays d'Afrique, des Caraïbes et du Pacifique (ACP), où elle a un mandat d'aide au développement, la BEI prête pour réduire la pauvreté et promouvoir une croissance économique durable. En plus de ses activités de prêt classiques, la Banque a recours aux ressources du budget de l'Union européenne consacrées à la Facilité d'investissement, qu'elle gère au nom des États membres de façon innovante, au moyen d'un large éventail d'instruments financiers. L'objectif est de s'assurer que ses activités aient des retombées en termes de développement là où le besoin est le plus criant – c'est-à-dire parmi les populations les plus pauvres et les plus isolées. Les bonifications d'intérêts, utilisées dans la pratique comme des aides non remboursables, sont un des exemples les plus intéressants et les plus efficaces de ce pan méconnu des activités de la BEI dans les pays ACP.

NamPower, la compagnie publique d'électricité namibienne, bénéficie depuis un certain temps de bonifications d'intérêts, qu'elle met à profit pour financer un programme visant à raccorder les villages isolés au réseau électrique et à améliorer les conditions de vie des plus démunis. Si la Namibie est un pays relativement riche, cette richesse est concentrée dans les mains d'une minorité, et la pauvreté y est très grande, en particulier dans les zones rurales, dépourvues d'accès aux services de base.

Avec le soutien des distributeurs régionaux d'électricité (*Regional Electricity Distributors* – RED), la BEI et NamPower collaborent pour mettre les bonifications d'intérêts au service de la réalisation du plan national de développement énergétique. Des bonifications d'un montant de 5,5 millions d'EUR ont été octroyées en 2001 à la compagnie sur un prêt de la BEI relevant de la Convention de Lomé. Au lieu de les consacrer à réduire les remboursements au titre du prêt, la compagnie publique d'électricité a accepté de les placer sur un compte de développement créé spécifiquement à cet effet. Les montants qui s'accumulent sur le compte sont ensuite alloués, sous la forme d'aides non remboursables, à la construction d'infrastructures électriques de base dans des villages de l'ensemble du pays.

Les projets susceptibles de bénéficier des bonifications d'intérêts sont présentés pour examen à la BEI par NamPower, en collaboration avec les RED, qui possèdent une connaissance et une expérience directes du réseau électrique local. La Banque exige que les projets présentent une valeur actualisée nette positive et soient conformes au minimum à l'un

des critères d'admissibilité fixés en accord avec NamPower et les RED elles-mêmes. Ces critères incluent généralement la conduite d'études sur le réseau électrique et le renforcement des capacités pour le secteur. Tout récemment, les critères liés au compte de développement dédié à l'interconnexion de Caprivi ont été établis. Outre les critères de NamPower, ils incluent la mise en œuvre de projets dans les domaines des énergies renouvelables et de l'efficacité énergétique, ainsi que d'autres projets qui profiteront à tous les segments les plus défavorisés de la population, y compris les pauvres des villes. À titre exceptionnel, des financements peuvent être accordés pour des projets qui ne présentent pas une valeur actualisée nette positive, lorsqu'ils concernent, par exemple, un village dont l'école ou la clinique fonctionne sans électricité.

Une fois que les institutions européennes ont approuvé les projets proposés par les RED, la bonification d'intérêts est là pour favoriser leur mise en œuvre. La Banque suit la progression des projets avec la collaboration de NamPower. Un rapport annuel relate l'avancement des programmes en faveur du développement, qui sont considérés comme positifs par toutes les parties concernées. La BEI et NamPower coopèrent de manière fructueuse, les RED ont la possibilité de réaliser plus de projets prioritaires dans leur région et les bénéficiaires finals font état de conditions de vie améliorées.

La BEI collabore de façon continue avec NamPower sur ce type de projets, et des opérations de bonification d'intérêts similaires ont été mises en place avec d'autres entreprises dans des pays ACP, afin que les activités de la Banque aient un impact maximal sur le développement. ■

Úna Clifford,
Département Communication

Région andine :

la BEI et la CAF intensifient leur coopération

De gauche à droite : José Brito, Gonzalo de Castro (CAF), Regan Wylie-Otte, Francisco de Paula Coelho, Carlos Costa, vice-président de la BEI, Enrique García, président de la CAF, Alberto Barragán, Susan Antz, Germán Jaramillo.

La BEI et la Corporación Andina de Fomento (CAF) ont intensifié leur coopération en matière de cofinancement, par la coordination de leurs stratégies et activités tant dans les pays actionnaires[2] de la CAF que dans les secteurs prioritaires communs et par des échanges d'informations visant à tirer parti de leurs expériences et connaissances respectives. À l'occasion de la signature, en janvier 2009, d'une déclaration conjointe à Luxembourg, Carlos da Silva Costa, vice-président de la BEI, et Enrique García, président exécutif de la CAF, ont affirmé que cette collaboration dans des domaines d'intérêt commun permettra d'atteindre plus efficacement les objectifs de développement qu'elles partagent.

Depuis 1993, la BEI a mis en œuvre quatre mandats de prêt successifs destinés à l'Amérique latine et à l'Asie. En vertu du mandat actuel (ALA IV), qui couvre la période 2007-2013, la BEI dispose d'une enveloppe de 3,8 milliards d'EUR au maximum pour financer des opérations contribuant à appuyer la présence de l'UE dans ces régions par le biais d'investissements étrangers directs, de transferts de technologie et de savoir-faire, ainsi que d'investissements destinés à atténuer les effets des changements climatiques. Le montant maximal de cette enveloppe est réparti entre deux sous-enveloppes indicatives, l'une de 2,8 milliards d'EUR pour les pays d'Amérique latine et l'autre de 1 milliard d'EUR pour les pays d'Asie.

Créée en 1970 à Caracas (Venezuela), la Corporación Andina de Fomento est une institution financière multilatérale qui achemine les ressources obtenues sur les marchés internationaux vers les pays d'Amérique latine, dans le but de fournir des services bancaires multiples aux clients tant publics que privés des pays actionnaires. Elle s'est engagée à soutenir le développement durable et l'intégration régionale et à encourager une plus grande coopération économique entre, d'une part, ses États membres d'Amérique latine et des Caraïbes et, d'autre part, l'Europe. À ce jour, l'Espagne est un actionnaire non régional de la CAF ; le Portugal et l'Italie mènent actuellement des discussions pour obtenir le même statut dans l'avenir. ■

[2] Argentine, Bolivie, Brésil, Chili, Colombie, Costa Rica, Équateur, Espagne, Jamaïque, Mexique, Panama, Paraguay, Pérou, République dominicaine, Trinidad-et-Tobago, Uruguay, Venezuela.

Mercedes Sendín de Caceres,
Département Communication

L'élargissement du canal de Panama

Alberto Barragán
Susan Antz
Pierre Poinsignon
Manuel Fernández-Riveiro

La BEI et d'autres IFI financent l'élargissement du canal de Panama

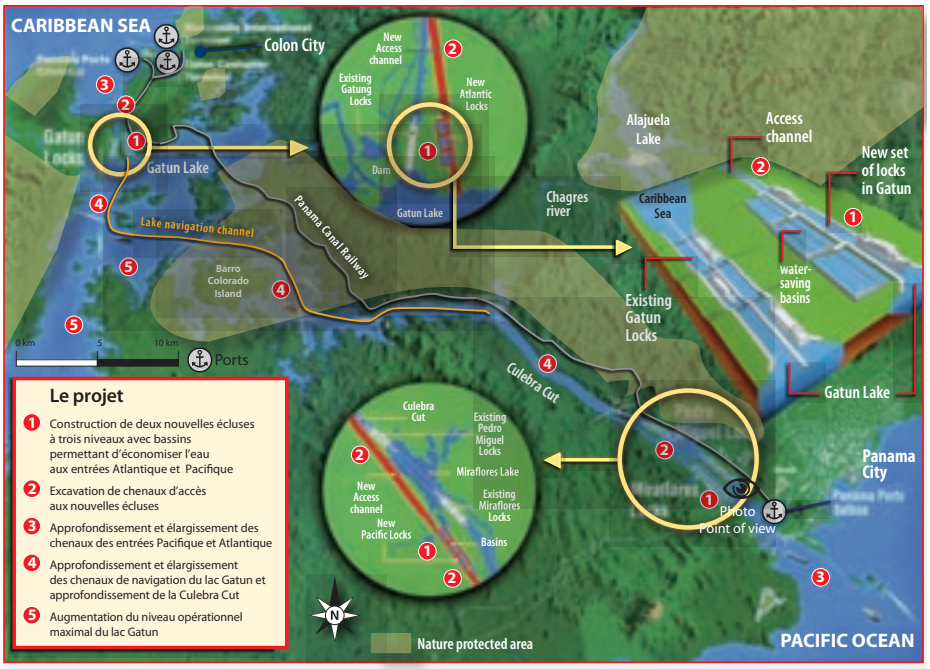
Le premier projet d'élargissement du canal de Panama depuis son inauguration en 1914 a été récemment mis en route. La Banque européenne d'investissement, la Banque interaméricaine de développement, la Société financière internationale, la Société andine de développement et la Banque japonaise pour la coopération internationale ont apporté 2,3 milliards d'USD de financements externes, dans le cadre d'un crédit consortial destiné à soutenir l'ambitieux projet d'élargissement du canal dont le coût total se monte à 6 milliards d'USD. Le solde sera couvert par les flux de trésorerie dégagés par les droits que les navires doivent acquitter pour emprunter le canal.

Au cours de l'histoire, il n'a fallu faire appel à des financements externes pour le canal de Panama qu'à deux reprises : la première fois dans les années 1880, lorsqu'une société française dirigée par Ferdinand de Lesseps, le bâtisseur du canal de Suez dix ans plus tôt, s'est vu attribuer une concession pour construire un canal interocéanique à travers l'isthme de Panama et a levé des capitaux à cette fin ; la seconde, quelque 125 années plus tard, en 2008, lorsque l'Autoridad del canal de Panama (ACP) a recherché 2,3 milliards d'USD de financements externes pour agrandir ce même ouvrage que Lesseps avait tenté de construire. Entre ces deux dates, tous les fonds dont le canal a pu avoir besoin, que ce soit pour sa construction proprement dite ou pour son entretien, ont été imputés sur le budget des États-Unis d'Amérique ou sur les propres flux de trésorerie générés par le canal.

Bref historique du canal de Panama

L'histoire du canal de Panama est étroitement liée à l'existence même du Panama en tant que nation indépendante. L'idée de construire une voie navigable reliant les océans Atlantique et Pacifique remonte au XVIe siècle. En 1525, Charles Quint fit établir le premier relevé topographique de l'isthme centre-américain et dresser les premiers plans d'une liaison interocéanique. Au début du XIXe siècle, le savant allemand Alexander von Humboldt relança l'intérêt pour le projet et, en 1819, le gouvernement espagnol autorisa en bonne et due forme la construction d'un canal. L'entreprise fut interrompue par le processus d'indépendance d'un certain nombre de pays d'Amérique latine durant le XIXe siècle. En 1880, la société de Ferdinand de Lesseps obtint de la Colombie une concession pour creuser un canal sans écluses à travers l'isthme de Panama. Des travaux gigantesques d'excavation et de percement de roches eurent lieu entre 1881 et 1888. Les défis techniques, l'inadaptation du matériel, les glissements de terrain, les difficultés logistiques et de graves problèmes sanitaires provoqués par les moustiques vecteurs de maladies dans un environnement humide et tropical constituaient des obstacles majeurs. Dès 1883, on se rendit compte que les différences d'amplitude des marées entre l'Atlantique et le Pacifique rendraient irréalisable un canal sans écluses. La société rencontra alors ses premières difficultés financières et, finalement, en 1899, la tentative française de construire le canal de Panama fut abandonnée. Néanmoins, un volume total de 59,75 millions de mètres cubes avait été creusé et la valeur du travail accompli représentait environ 25 millions d'USD.

En 1899, le Congrès américain créa une commission du canal *(Isthmian Canal Commission)*



et la société française céda ses avoirs aux États-Unis pour 40 millions d'USD. Avec le soutien des États-Unis, le Panama proclama son indépendance de la Colombie en 1903, et les États-Unis et le nouvel État du Panama conclurent le traité Hay-Bunau-Varilla, par lequel les États-Unis garantissaient l'indépendance du Panama et se voyaient accorder un bail perpétuel sur un territoire de 16 km de large où le Canal serait creusé. La construction d'un canal à écluses, s'élevant graduellement jusqu'à 26 mètres au-dessus du niveau moyen de la mer, fut reprise par les États-Unis en 1904, et le canal de Panama fut finalement inauguré en 1914.

Omar Torrijos, un colonel de l'armée qui avait pris le pouvoir au Panama lors d'un coup d'État en 1968, négocia avec l'administration Carter la restitution au peuple panaméen de la souveraineté sur le canal, ce qui déboucha en 1977 sur la signature du traité Torrijos-Carter en vertu duquel la souveraineté sur le Canal devait être transférée au Panama le 31 décembre 1999. Près de sept ans après le transfert de souveraineté au Panama, en octobre 2006, un référendum national approuva à une large majorité l'élargissement du canal.

Et 31 ans après la signature par Omar Torrijos du traité qui accordait la souveraineté sur le canal au peuple panaméen, son fils, Martin Torrijos, président démocratiquement élu (2004) du Panama, assistait à la signature, par les représentants de la Banque européenne d'investissement, de la Banque interaméricaine de développement, de la Société financière internationale, de la Société andine de développement et de la Banque japonaise pour la coopération internationale, des contrats relatifs à un crédit consortial apportant à l'Autoridad del Canal de Panama 2,3 milliards d'USD de financements externes destinés à soutenir un projet ambitieux d'une valeur de 6 milliards d'USD, projet qui représentait le premier élargissement du canal depuis son inauguration en 1914. Les travaux doivent être achevés en 2014, et la date d'inauguration a d'ores et déjà été fixée, cent ans jour pour jour après l'ouverture initiale du canal.

Un projet sans équivalent

Le canal de Panama est une voie navigable de 80 km de long reliant les océans Atlantique et Pacifique par un système intégré d'écluses et de chenaux. De l'Atlantique au Pacifique, les navires empruntent successivement les écluses de l'Atlantique, le lac Gatun (lac artificiel créé pour le canal et dont le niveau se situe à environ 27 mètres au-dessus du niveau de la mer), une section passant à l'intérieur des terres et, enfin, les écluses du Pacifique (voir la coupe longitudinale). La durée moyenne de la traversée est d'environ 8 heures. Les dimensions des écluses autorisent le passage des navires appelés Panamax, à savoir des porte-conteneurs d'une capacité maximale de 4 500 EVP. Les jeux d'écluses Atlantique et Pacifique possèdent actuellement deux voies.

Le canal de Panama a une capacité limitée, déterminée par les performances et les cycles de fonctionnement des écluses existantes. En dehors des aspects matériels, un ensemble d'autres facteurs liés au marché et à la météorologie ont une influence sur sa capacité maximale. Le premier d'entre eux est la multiplicité des tailles, des formats et des types de navires qui transitent par le canal. Plus les navires sont grands et moins le canal peut gérer de passages. Cela est en partie dû au fait que les plus gros navires mettent plus de temps à franchir les écluses et les chenaux de navigation. De surcroît, ces navires sont soumis à des restrictions opérationnelles supplémentaires, comme l'obligation de naviguer de jour et dans une seule direction dans la Tranchée Gaillard. Au cours des cinq dernières années, on a enregistré un accroissement moyen de 20 % de la taille des navires empruntant le canal. Cet accroissement s'accompagne d'une diminution du nombre de passages (à l'utilisation de navires toujours plus grands correspond une augmentation du vo-

lume de marchandises). Au cours de l'année 2005, plus de 80 % des cargaisons ont transité sur de gros navires. Toutefois, depuis 2004, la croissance totale du volume de marchandises coïncide avec un accroissement du trafic, une grande partie des cargaisons étant d'ores et déjà transportée par les navires les plus performants. Par conséquent, au vu de sa capacité actuelle, le canal aura de plus en plus de mal à absorber l'augmentation du volume de trafic, en termes à la fois de taille et de nombre de navires.

Autre facteur qui influe sur la capacité maximale admissible du canal : la qualité de service exigée par les usagers. Pour que le passage par le canal soit compétitif, le commerce maritime international doit pouvoir l'emprunter dans de bonnes conditions de sécurité et de fiabilité. C'est particulièrement important pour les segments du transport maritime à valeur élevée, tels ceux des porte-conteneurs, qui constituent le premier moteur de la croissance du trafic dans le canal. Pendant l'exercice 2007, ce segment a représenté 55 % des recettes générées par les droits de traversée. Les porte-conteneurs opèrent sur des lignes régulières comportant différentes escales prédéfinies. Tout retard sensible en n'importe quel point de leur itinéraire a une incidence financière qui se répercute sur les escales ultérieures. En plus d'une augmentation du coût pour les armateurs et les propriétaires des cargaisons, des retards pendant la traversée du canal provoquent d'autres retards, l'expéditeur étant contraint de reprogrammer l'accostage pour le déchargement et le chargement des marchandises, ainsi que des transports terrestres additionnels imprévus et coûteux dans le cas où un navire est contraint de sauter une escale afin de reprendre sa route normale. De ce fait, la demande de trafic conteneurisé est très sensible aux variations de la qualité de service fournie par le canal, faisant de la fiabilité l'un des plus importants facteurs dans le choix des itinéraires à emprunter.

La capacité maximale des installations actuelles du canal est estimée à approximativement 340 millions de tonnes par an, soit l'équivalent d'environ 14 000 traversées. Bien qu'il soit ouvert 24h/24 et sept jours sur sept, le canal n'est plus en mesure de répondre à l'accroissement de la demande. Le succès du canal de Panama est maintenant tel que les navires font littéralement la queue à l'entrée, parfois des jours durant, en attendant de pouvoir traverser. De plus, beaucoup de navires actuels, en particulier les grands porte-conteneurs, sont trop gros pour le canal de Panama. Ces navires, dits Post-Panamax, doivent donc l'éviter, ce qui implique de longs détours maritimes et/ou terrestres pour les cargaisons concernées.

L'élargissement résoudra ce problème en ajoutant une troisième voie aux écluses agrandies à chaque extrémité du canal. Les nouvelles écluses seront assez longues et larges pour autoriser le transit interocéanique des navires Post-Panamax, qui équivalent à des porte-conteneurs d'une capacité pouvant atteindre 12 000 EVP. En outre, les chenaux de navigation existants seront améliorés et le niveau maximal du lac Gatun sera relevé d'environ 0,5 mètre. Le canal demeurera en exploitation pendant les travaux d'élargissement. Les nouvelles écluses seront équipées de bassins de réutilisation de l'eau qui permettront de réduire leur consommation d'eau de 60 %. La capacité maximale du canal élargi est estimée à environ 600 millions de tonnes par an, soit l'équivalent de 16 000 traversées – et des traversées de navires encore plus gros. Les études de marché commandées par l'ACP indiquent que, dans le scénario de demande le plus probable, le volume du trafic dans le canal ne sera pas loin de doubler au cours des vingt prochaines années, soit une augmentation moyenne de près de 3 % chaque année.

Les avantages du projet seront doubles. D'abord, les navires Post-Panamax pourront franchir les nouvelles écluses, et l'accroissement des capacités permettra de réduire le temps d'attente et d'augmenter la fiabilité du service. Ensuite, le gain de compétitivité du canal par rapport aux itinéraires concurrents aura des incidences environnementales positives résultant de la réduction des émissions de gaz à effet de serre par unité de transport. Dans ces conditions, le canal élargi sera porteur d'avantages économiques substantiels, non seulement pour le Panama et sa population, mais aussi pour le monde entier.

L'intérêt européen

Outre les avantages environnementaux et économiques du projet, il convient de ne pas perdre de vue que le trafic en provenance ou à destination de l'Europe représente quelque 15 % du trafic total dans le canal. L'utilité que présente le projet d'élargissement pour les échanges commerciaux de l'UE avec la côte ouest des Amériques et, dans une moindre mesure, avec l'Asie est par conséquent évidente. L'intérêt de l'Union pour le projet a été affirmé par la commissaire européenne, Mme Benita Ferrero-Waldner, à l'occasion de la visite qu'elle a effectuée au Panama en décembre 2007 en compagnie notamment de représentants de la Banque. Le vice-président de la BEI, M. Carlos Costa, s'était rendu dans le pays en février 2007 pour y rencontrer les autorités et témoigner de l'intérêt éprouvé par la Banque à participer au financement du projet. Outre un intérêt stratégique pour l'UE, il existe également un intérêt commercial de la part des entreprises européennes de conception, de construction et de dragage, attirées par ce qui est actuellement le plus vaste chantier d'infrastructure en Amérique latine.

Accorder des financements en période de contraction du crédit

Les discussions sur le financement du projet ont débuté peu après le référendum de 2006, et avant le début de la crise du crédit. À l'époque, l'emprunteur avait accès à un large éventail d'instruments financiers et de sources de financement (prêts de banques commerciales, émissions obligataires, crédit à l'exportation et prêts multilatéraux, par exemple). Le canal, dont les recettes étaient abondantes, pouvait financer près de la moitié du coût de l'élargissement à l'aide de ses propres flux de trésorerie, qui généraient les quelque 5 % du fret maritime mondial qui l'empruntaient chaque

année. Mais l'ACP avait encore besoin d'environ 2,3 milliards d'USD pour boucler l'opération. Lorsque la crise financière mondiale s'est installée, l'emprunteur s'est vite rendu compte que les institutions multilatérales restaient intéressées tout en offrant les durées de prêt nécessaires, et qu'elles pouvaient aussi assurer la diversité géographique recherchée dès le départ par l'emprunteur, puisque des banques du Japon, des États-Unis, d'Europe et d'Amérique latine soumettaient des offres. Les banques commerciales trouvaient elles aussi un rôle à jouer en qualité de bailleurs de fonds secondaires dans le cadre des montages financiers de certaines institutions multilatérales.

Les bailleurs de fonds devaient trouver un cadre commun susceptible de répondre à la fois aux besoins de l'emprunteur et aux exigences spécifiques des diverses institutions de financement. Dans ces conditions, la négociation et la signature d'un accord conjoint entre cinq banques publiques originaires de trois continents, et ce dans l'espace de six mois à peine entre la première ébauche du texte et sa version définitive, représentent un succès majeur et un excellent exemple de coopération multilatérale fructueuse. Il pourrait y avoir là une base solide pour de futures transactions et une voie à suivre en vue de la simplification et de l'harmonisation de pesanteurs administratives parfois contraignantes. ■

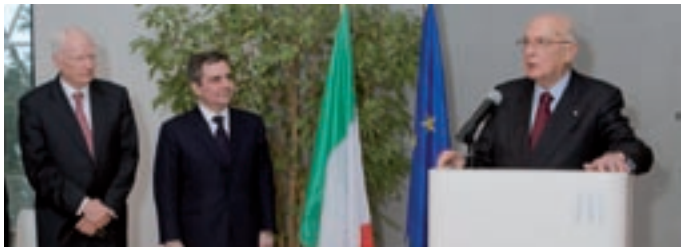
Nouveau bureau JASPERS à Sofia

Le 3 avril 2009, la BEI a ouvert, à Sofia, en Bulgarie, un nouveau bureau JASPERS, afin de se rapprocher de ses clients bulgares et de les épauler dans la préparation de projets susceptibles de bénéficier d'un financement dans le cadre des Fonds structurels de l'UE. Ce bureau, qui est destiné à répondre à l'augmentation du nombre de missions à réaliser en Bulgarie et au développement prévu du nombre de projets dans ce pays, offrira par ailleurs une nouvelle interface de nature à faciliter le partage de l'expérience professionnelle mise à disposition par JASPERS. Le bureau de Sofia est occupé par les membres du personnel du bureau de Bucarest chargés du programme JASPERS, assistés des équipes JASPERS à Luxembourg, Vienne et Varsovie.

L'initiative JASPERS (*Joint Assistance to Support Projects in European Regions* – Assistance conjointe à la préparation de projets dans les régions européennes) a été mise en place par la Commission européenne, la BEI, la Banque européenne pour la reconstruction et le développement et la KfW Bankengruppe pour aider les douze États qui ont adhéré à l'UE en 2004 ou en 2007 à utiliser plus rapidement et plus efficacement les aides des Fonds structurels de l'UE. Le partenariat JASPERS a réalisé 116 missions entre 2006 et avril 2009 et il apporte actuellement une assistance active à plus de 400 projets qui, s'ils sont approuvés par la Commission européenne, absorberont des investissements s'élevant à plus de 50 milliards d'EUR. On trouvera de plus amples informations sur le programme JASPERS sur le site Web http://www.jaspers-europa-info.org/. ■

Adresse du bureau JASPERS à Sofia :
2a rue Saborna
1000 Sofia – Bulgaria
(+ 359-2) 9264 290/291/292/293/294
jaspers@eib.org

Matthias Kollatz-Ahnen, vice-président de la BEI avec Medlena Plugchieva, vice-premier ministre bulgare et des membres du personnel JASPERS de la BEI



Le président de la BEI Philippe Maystadt et le vice-président Dario Scannapieco ont accueilli M. Giorgio Napolitano, président de la République italienne

La BEI reçoit le président italien, M. Giorgio Napolitano

M. Philippe Maystadt, président de la BEI, et M. Dario Scannapieco, vice-président de la BEI chargé des financements en Italie, à Malte et dans les Balkans occidentaux, ont accueilli M. Giorgio Napolitono, président de la République italienne, au siège de la BEI à Luxembourg, le mercredi 4 février 2009. C'était la première visite officielle d'un chef d'État italien à la BEI depuis sa création en 1958.

M. Napolitano s'est tout d'abord entretenu avec les dirigeants opérationnels de la BEI. Accompagné de son épouse Clio, il a ensuite rencontré le personnel italien de la Banque. ■

Lancement d'un sous-site Web de la BEI spécialement conçu à l'intention de la société civile

À l'occasion de la séance annuelle d'information à laquelle M. Philippe de Fontaine Vive, vice-président de la BEI, a convié les organisations de la société civile (OSC) le 9 février dernier, la BEI a lancé un sous-site destiné à la société civile. Cette initiative vise à renforcer le dialogue entre la BEI et les OSC, y compris les organisations non gouvernementales (ONG). Elle traduit également la volonté de transparence de la Banque et le souhait d'accroître sa visibilité et sa crédibilité auprès de ces organisations.

Les pages du site Web de la BEI consacrées à la société civile fournissent des informations sur une série d'activités organisées par la Banque à l'intention des OSC ou en collaboration avec celles-ci. Le sous-site a été conçu spécifiquement pour faciliter l'accès à l'information et à la documentation. Ces nouvelles pages mettent en outre l'accent sur les principes et les procédures qui régissent la consultation du public sur certaines politiques de la BEI ; elles répondent aux questions et aux remarques des OSC sur des projets financés par la Banque en fournissant des informations sur des aspects qui suscitent un vif intérêt auprès du public.

Dans un court film de présentation spécialement réalisé pour le lancement du sous-site, M. de Fontaine Vive, responsable des relations de la BEI avec la société civile, présente la démarche dynamique de la Banque à l'égard des OSC. Ce film est disponible sur le sous-site concerné, à l'adresse suivante : http://www.bei.org/about/partners/cso/index.htm.

Le sous-site n'est actuellement disponible qu'en anglais. Les versions française et allemande pourront être consultées prochainement. ■

Viviana Siclari,
Département Communication

«Regards croisés» entre la BEI et la BCEE

Pour célébrer un partenariat commercial et financier de 40 ans, la BEI et la Banque et Caisse d'épargne de l'État de Luxembourg (BCEE) ont échangé leurs collections le temps d'une double exposition, intitulée «Regards croisés».

Une sélection de 93 œuvres appartenant à la BEI, réalisées par plus de 50 artistes ressortissants de quelque 17 pays, a été prêtée à la BCEE pour l'exposition «Le papier dans tous ses états» (février-avril 2009), à l'affiche de la Galerie «Am Tunnel» à Luxembourg-ville.

L'exposition montre comment des artistes européens de générations et d'horizons très différents ont su exploiter toute la richesse d'un support commun comme le papier. Les travaux, y compris les tirages photographiques, laissent le champ libre aux expérimentations les plus sophistiquées et constituent parfois les prémices de la sculpture, de la peinture ou encore la trace de l'univers singulier d'un artiste.

La BEI achète des œuvres d'art depuis sa création en 1958 et est à la tête d'un fonds de 350 œuvres (peintures, sculptures, installations, travaux sur papier, photographies) venant d'artistes issus des pays de l'Union européenne. Il ne s'agit pas seulement d'acheter des œuvres pour décorer les bureaux, mais bien plus encore d'un «investissement socialement responsable» qui met en avant des artistes parfois très jeunes ou peu connus.

L'empreinte de l'homme sur l'évolution urbaine ainsi que la relation de l'homme avec l'environnement naturel sont au centre de quelque soixante œuvres appartenant à la BCEE, présentées au cours de la même période dans les locaux de la BEI.

L'exposition inclut un éventail exceptionnel de richesses sur le plan de l'illustration et du format. Certaines images rappellent et glorifient ce que la main de l'homme a créé, d'autres évoquent la profanation des espaces urbains et les dégâts causés à la nature, ainsi que l'effet potentiellement déshumanisant de l'humanité. Enfin, les dernières nous rappellent un monde qui n'existe plus, détruit par cette même «main de l'homme». ■

Victor Rod, Président du Conseil d'administration de la BCEE et le vice-président de la BEI Carlos da Silva Costa, président du comité des arts

Daniela Sacchi-Cremmer,
Département Communication

Le magazine d'information du Groupe de la Banque européenne d'investissement

Banque européenne d'investissement
98-100, boulevard Konrad Adenauer
L-2950 Luxembourg
(+352) 43 79 1 – (+352) 43 77 04
www.bei.org – info@bei.org

Bureaux extérieurs

Afrique du Sud
(+27-12) 425 04 60 – (+27-12) 425 04 70
Allemagne
(+49-30) 59 00 47 90 – (+49-30) 59 00 47 99
Ankara
(+90-312) 405 60 50/51 – (+90-312) 446 85 05
Autriche
(+43-1) 505 36 76 – (+43-1) 505 36 74
Belgique
(+32-2) 235 00 70 – (+32-2) 230 58 27
Caraïbe
(+596) 596 74 73 10 – (+596) 596 56 18 33
Égypte
(+20-2) 33 36 65 83 – (+20-2) 33 36 65 84
Espagne
(+34) 914 31 13 40 – (+34) 914 31 13 83
Finlande
(+358) 106 18 08 30 – (+358) 92 78 52 29
France
(+33-1) 55 04 74 55 – (+33-1) 42 61 63 02
Grèce
(+30-210) 68 24 517 – (+30-210) 68 24 520
Istanbul
(+90) 212 319 76 04 – (+90) 212 319 76 00
Italie
(+39) 06 47 19 1 – (+39) 06 42 87 34 38
Kenya
(+254-20) 273 52 60 – (+254-20) 271 32 78
Maroc
(+212) 37 56 54 60 – (+212) 37 56 53 93
Pacifique
(+61-2) 82 11 05 36 – (+61-2) 82 11 05 38
Pologne
(+48-22) 310 05 00 – (+48-22) 310 05 01
Portugal
(+351) 213 42 89 89 – (+351) 213 47 04 87
Roumanie
(+40-21) 208 64 00 – (+40-21) 317 90 90
Royaume-Uni
(+44) 20 73 75 96 60 – (+44) 20 73 75 96 99
Sénégal
(+221) 338 89 43 00 – (+221) 338 42 97 12
Tunisie
(+216) 71 28 02 22 – (+216) 71 28 09 98

Fonds européen d'investissement
96, boulevard Konrad Adenauer
L-2968 Luxembourg
(+352) 42 66 88 1 – (+352) 42 66 88 200
www.eif.org – info@eif.org

On trouvera sur le site Web de la Banque la liste mise à jour des bureaux existants et des bureaux ouverts après la date de la présente publication, ainsi que leurs coordonnées.

QH-AA-09-134-FR-C
©BEI - 04/2009 - FR

À noter dans vos agendas...

- **9 mai 2009** – Journée «portes ouvertes» des institutions de l'UE. Luxembourg et Bruxelles
- **10 et 11 mai 2009** – 6e conférence de la FEMIP : «Financement durable de l'eau et changement climatique en Méditerranée». Monaco
- **9 juin 2009** – Séance annuelle 2009 du Conseil des gouverneurs. Luxembourg

Programme détaillé et inscription www.eib.org/events

Nouvelles publications de la BEI

Janvier 2009

- Révision de la Déclaration des principes et normes adoptés par la BEI en matière sociale et environnementale, version finale
- Fonds fiduciaire de la FEMIP

Février 2009

- Brochure sur la stratégie de la BEI en matière de diversité
- Financements de la Facilité d'investissement et prêts accordés par la BEI sur ses ressources propres, modalités et conditions
- JASPERS – Assistance technique à la préparation de projets
- Déclaration des principes et normes adoptés par la BEI en matière sociale et environnementale
- La FEMIP pour la Méditerranée
- Plan d'activité de la Banque 2009-2011
- Les instruments de la FEMIP
- Le rôle de la BEI dans le financement des projets de transports urbains durables

Mars 2009

- L'activité de la BEI en Espagne (1981-2008)
- Le financement par la BEI des réseaux transeuropéens
- Brochure sur le Fonds fiduciaire UE-Afrique pour les infrastructures

Conférence de presse annuelle tenue en mars 2009

La BEI a publié 16 fiches thématiques sur les activités qu'elle a menées en 2008, chacune de ces fiches étant consacrée à un des objectifs opérationnels de la Banque. Elles sont disponibles sur le site **www.eib.org/about/events/annual-press-conference-2009.htm.**

Les brochures de la Banque sont disponibles dans plusieurs langues en fonction du public auquel elles s'adressent et des besoins opérationnels. Elles peuvent être téléchargées gratuitement à partir du site www.eib.org/publications.