



Banque européenne d'investissement • Banque européenne d'investissement • Banque européenne d'investissement • Banque européenne d'investissement

## Le financement par la BEI des **réseaux transeuropéens**





Banque européenne d'investissement • Banque européenne d'investissement • Banque européenne d'investissement • Banque européenne d'investissement



## Le soutien de la BEI aux RTE

Garantir la liberté de mouvement des marchandises, des personnes, de l'énergie et de l'information est une nécessité indissociable des objectifs fondamentaux de développement et d'intégration que s'est fixés l'Union européenne (UE). Axe majeur des politiques communautaires, l'extension des réseaux transeuropéens (RTE) de transport et d'énergie est aussi l'un des grands objectifs opérationnels de la Banque européenne d'investissement (BEI) – aux côtés d'autres priorités en matière de prêts telles que le renforcement de la cohésion économique et sociale dans l'Union, l'appui aux objectifs énergétiques de l'UE, l'établissement de liens avec les pays partenaires de l'UE et la protection de l'environnement.

### Les réseaux européens de transport

La politique communautaire dans le domaine des transports vise à créer un réseau intégré d'infrastructures de base et, pour cela, à transformer des réseaux construits en fonction de considérations nationales en un maillage européen d'infrastructures efficaces et durables. Ce réseau d'autoroutes, de voies ferrées, de voies navigables, de ports et d'aéroports reliera les 27 États membres entre eux et avec les pays du voisinage européen.

Les problèmes de capacité et les graves encombrements qu'ils créent sur les trajets de longue distance sont autant de facteurs restreignant la mobilité et les échanges dans l'UE. Améliorer l'utilisation des infrastructures existantes est crucial pour contenir l'augmentation des coûts et limiter les incidences environnementales des transports. Mais il faut aussi construire de nouvelles infrastructures de transport ou améliorer celles qui existent afin de faciliter le développement du marché unique.

Les États membres doivent réaliser des investissements très importants pour adapter leurs réseaux d'infrastructure aux besoins croissants en matière de trans-



port d'une Union européenne en expansion. En particulier, un défi majeur pour l'avenir des réseaux transeuropéens de transport (RTE-T) est la nécessité d'intégrer les systèmes de transport dotés de maigres ressources qui sont le lot de la plupart des nouveaux États membres et des pays en voie d'adhésion. Le gros de ces investissements sera assumé par le secteur public, mais la participation du secteur privé doit être encouragée si l'on veut garantir une efficacité et une innovation optimales et réduire la charge financière pour les budgets publics.

Outre ces corridors prioritaires à l'intérieur de la zone du voisinage européen, que l'UE soutiendra dans le cadre de sa politique vis-à-vis des pays tiers, l'Union a identifié 30 projets prioritaires relevant des RTE-T et sur lesquels se concentrera le soutien financier du budget de l'UE. Les contributions de l'UE resteront toutefois bien en deçà du volume d'investissements requis par ces projets et par le réseau en général. On attend donc de la BEI qu'elle contribue, au moyen de ses prêts à long terme, à combler ce fossé financier et à accélérer l'achèvement du réseau, prévu pour 2020.



## Les réseaux européens d'énergie

La stratégie de l'UE pour le secteur de l'énergie est déterminée par les nécessités suivantes:

- la viabilité environnementale – réduction des incidences négatives de la production et de la consommation d'énergie sur l'environnement naturel, en particulier par une diminution des émissions de CO<sub>2</sub>, mais également par la promotion des énergies propres en général;
- la compétitivité de l'approvisionnement énergétique – facteur primordial pour le développement économique de l'Union européenne, étant donné la place centrale que l'énergie occupe dans l'économie moderne;
- la sûreté de l'approvisionnement – par la diversification des sources d'énergie, par le renforcement de l'approvisionnement interne, mais aussi par la diminution de la dépendance de l'Europe vis-à-vis de l'approvisionnement externe et de l'impact potentiel des nombreux facteurs de risque à l'échelle internationale qui affectent le marché de l'énergie.

Du fait de leur rôle crucial dans la création d'un marché interne de l'énergie et dans la diversification et la sécurisation de l'approvisionnement énergétique à l'intérieur de l'Union, les réseaux transeuropéens d'énergie (RTE-E) sont l'une des premières priorités de la politique énergétique de l'UE.

## Le soutien aux initiatives de l'UE

En signant le traité de Maastricht en 1992, les États membres de l'UE ont convenu de la nécessité de développer les réseaux transeuropéens afin de faire avancer les objectifs d'intégration de l'Union. En 1994, le Conseil européen d'Essen a dressé une liste de 14 projets

prioritaires essentiels au développement des réseaux de transport; puis, en 1996, le Parlement européen et le Conseil de l'Union européenne ont approuvé les lignes directrices définissant le cadre du développement des RTE. Cette première liste a été actualisée en 2004 à la lumière du lancement de l'Action européenne pour la croissance et compte désormais 30 projets prioritaires.

## Le rôle de la BEI

La BEI est une importante source de financement bancaire pour les réseaux transeuropéens, tant dans l'Union que dans les pays en voie d'adhésion. Le montant des prêts signés en faveur des RTE entre 1993 (année d'adoption de la politique communautaire correspondante) et décembre 2008 s'élève à 94,3 milliards d'EUR pour les RTE de transport et à 12,4 milliards d'EUR pour les RTE d'énergie.

Les opérations de la Banque qui appuient d'une manière générale le développement des RTE contribuent aussi de façon positive à la réalisation d'autres objectifs prioritaires de l'UE. Ainsi, la politique relative aux RTE facilite l'intégration économique et sociale ainsi que le développement des régions les moins favorisées au sein de l'UE. En 2008, environ 53 % des prêts à l'appui des grands réseaux transeuropéens de transport et d'énergie ont été accordés dans des régions relevant de l'objectif de convergence; outre les effets directs que la construction d'infrastructures de transport et d'énergie a sur ces régions en développement, on escompte que les synergies créées produiront divers avantages indirects sur le long terme.

La promotion des infrastructures de transport et d'énergie «propres» contribue aussi à la concrétisation de plusieurs des objectifs de long terme que poursuit la BEI: la promotion de sources d'énergie durables, compétitives et sûres et la

protection et l'amélioration de l'environnement. La priorité donnée aux projets ferroviaires sur les projets routiers ainsi qu'aux projets de gaz naturel réaffirme le soutien de la Banque à la politique communautaire en matière de protection de l'environnement naturel et urbain.

La BEI investit aussi largement dans des projets de transport et d'énergie qui ne relèvent pas des RTE, contribuant ainsi à la croissance et à la création d'emplois dans les régions moins développées des États membres de l'UE et des pays en voie d'adhésion, ainsi qu'à l'amélioration de l'environnement, en particulier au travers d'infrastructures de transports collectifs urbains. Les projets signés ces dernières années dans le domaine des transports portent sur l'extension et l'amélioration de réseaux de métro et de tramway, l'acquisition de matériel roulant et la remise en état de réseaux routiers locaux, notamment dans les nouveaux États membres. Dans le secteur de l'énergie, les récents projets soutenus par la Banque concernent, entre autres, la mise à niveau de réseaux électriques et la modernisation de centrales énergétiques dans une optique de réduction de la pollution.

## Le développement des RTE a pour but de garantir:

- la disponibilité d'infrastructures de grande qualité pour relier les 27 États membres de l'UE entre eux et avec les pays du voisinage européen;
- l'interconnexion et l'interopérabilité des réseaux nationaux existants;
- l'accès aux réseaux de base, afin de diffuser les avantages des réseaux transeuropéens sur l'ensemble du territoire de l'UE.



### La valeur ajoutée apportée par la BEI

La BEI apporte une réelle valeur ajoutée aux projets d'infrastructure relevant des RTE d'énergie et de transport, grâce à sa capacité de :

- mobiliser, à des conditions concurrentielles, les vastes sommes nécessaires au cofinancement de ces infrastructures;
- proposer des financements d'une durée adaptée à la longueur des phases de construction et d'exploitation des projets;
- mettre à disposition des financements structurés, en complément des ressources mobilisées auprès des banques commerciales et sur les marchés de capitaux.

### Des instruments financiers innovants

Depuis 1993, la BEI accroît ses prêts en faveur des RTE au travers d'une gamme d'instruments financiers. Suite au lancement de l'Action européenne pour la croissance, la Banque a intensifié son intervention spécifique dans le cadre de la Facilité d'investissement pour les RTE, en mettant sur pied un mécanisme de prêt prioritaire de 75 milliards d'EUR pour les RTE-E jusqu'en 2013 et en dégagant une enveloppe annuelle supplémentaire comprise entre 500 millions et 1 milliard d'EUR pour les RTE-E. Il est prévu qu'environ la moitié de l'ensemble des prêts de la BEI à l'appui des RTE sera consacrée aux projets prioritaires.

Il convient toutefois de noter qu'une part importante des prêts de la BEI à l'appui des RTE est injectée dans des projets indispensables à la réalisation de l'objectif global des RTE-T, mais qui ne figurent pas sur la liste des projets prioritaires. En 2008, la part de ces projets dans les

financements de la BEI en faveur des RTE-T était de 31 %.

Les autres instruments comprennent le Mécanisme de financement structuré (MFS) pour les RTE, qui permet d'accorder des prêts pour des projets assortis d'une qualité de crédit inférieure à celle d'une valeur d'investissement, et l'instrument de garantie de prêt pour les projets relevant du réseau transeuropéen de transport (LGTT), qui a pour but d'encourager le secteur privé à participer plus largement au financement des infrastructures du réseau transeuropéen de transport (voir les encadrés consacrés à ces deux instruments).

La Commission européenne et le Parlement ont souligné la nécessité de maintenir un niveau adéquat d'investissement dans les infrastructures de transport. La participation du secteur privé est l'une des clés de la mise en œuvre réussie du programme d'investissement dans les RTE.

La BEI joue un important rôle de catalyseur en favorisant la participation du secteur privé au financement des RTE, comme en témoigne le nombre croissant de partenariats public-privé (PPP) qu'elle soutient. Les opérations de type PPP auxquelles la BEI a participé sur la période 2000-2008 représentent un montant annuel moyen de 3,5 milliards d'EUR (toutefois, toutes ne concernent pas le secteur des transports).

La participation du secteur privé est vivement encouragée par l'UE, comme l'illustre la création du Centre européen d'expertise en PPP (CEEP). Aux côtés d'autorités nationales et régionales chargées des PPP et de la Commission européenne, la BEI sera activement associée à la mise sur pied de ce centre d'expertise, dont la finalité est de partager l'expérience acquise par les organismes du secteur public chargés des PPP en Europe et de fournir une assistance pratique pour la mise en œuvre de PPP.



## Le LGTT

L'acronyme LGTT (de l'anglais *Loan Guarantee Instrument for Trans-European Transport Network Projects*) désigne l'Instrument de garantie de prêt pour les projets relevant du réseau transeuropéen de transport; c'est un instrument financier innovant conçu et mis en place conjointement par la Commission européenne et la BEI dans le but d'encourager le secteur privé à participer plus largement au financement des infrastructures du réseau transeuropéen de transport (RTE-T) en améliorant sensiblement le profil de risque des bailleurs de fonds de premier rang.

Ce nouvel instrument doit inciter le secteur privé à s'engager en faveur des infrastructures de transport de base en Europe, un domaine dans lequel les risques liés au trafic et aux recettes (notamment pour ce qui est des niveaux de trafic et d'utilisation en phase initiale) découragent souvent les financements privés. Le LGTT s'inscrit dans le programme de l'UE en faveur des RTE-T et dans l'Action européenne pour la croissance, mise en œuvre par la BEI. En couvrant partiellement ces risques, le LGTT améliorera considérablement la capacité des projets à résister à des situations de niveau de trafic inférieur aux prévisions.

Étant donné qu'il rehausse la qualité de crédit des tranches de premier rang, ainsi que le rapport coût-efficacité de l'ensemble du montage financier, le LGTT constituera un soutien déterminant pour les projets dont les recettes sont liées au niveau du trafic, en particulier dans les conditions actuelles du marché.

Le LGTT est doté d'une enveloppe de 1 milliard d'EUR (la Commission et la BEI apportant chacune 500 millions d'EUR) qui devrait permettre de garantir des prêts de premier rang d'un volume total pouvant atteindre 20 milliards d'EUR.



## Financements budgétaires de l'UE en faveur des RTE

Le développement des RTE est soutenu financièrement par des subventions communautaires et par des prêts de la BEI. Pour financer les RTE, l'UE a recours aux instruments suivants:

- la ligne budgétaire pour les RTE (affectations pluriannuelles pour les grands projets, affectations annuelles pour les projets plus petits) – cette ligne du budget de l'UE est spécifiquement consacrée au développement des projets de RTE;
- les Fonds structurels et le Fonds de cohésion – il s'agit des deux principaux outils de l'Union européenne pour promouvoir le développement économique et social et la restructuration dans les États membres. Ils représentent plus d'un tiers du budget de l'Union et servent à soutenir le développement régional, y compris les infrastructures de transport et d'énergie.





## Opérations de la BEI en faveur des réseaux et corridors transeuropéens 1993-2008

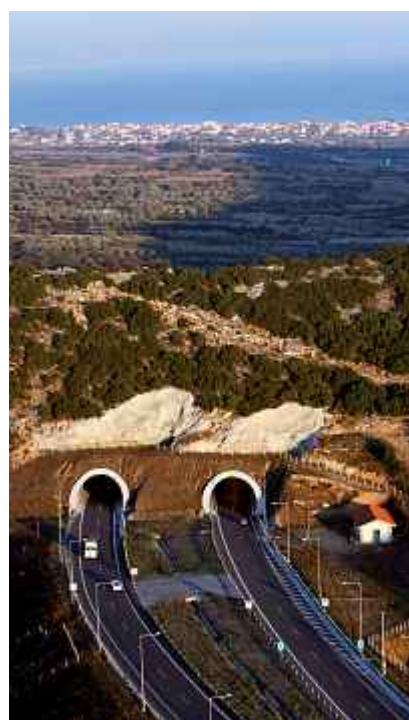
- Itinéraires des réseaux transeuropéens (RTE) prioritaires
- Tronçons de RTE concernés par les accords de financement
- Autres infrastructures et réseaux financés d'intérêt communautaire
- Corridors routiers et ferroviaires en Europe centrale et orientale
- Tronçons de couloirs financés
- Route/Rail
- Électricité
- Gaz
- Aéroport
- Projet multi-régional
- Plateforme intermodale
- Port
- Contrôle du trafic aérien
- Développement de gisements pétroliers et de gaz naturel
- Système de péage électronique multi-voies
- Gare



**Les 30 projets de transport (RTE-T) prioritaires**

1	Axe ferroviaire à grande vitesse et transport combiné nord-sud (Berlin-Erfurt-Halle/Leipzig-Nuremberg; axe Munich-Vérone par le tunnel du Brenner; pont sur le détroit de Messine)
2	Axe ferroviaire à grande vitesse PBKAL (Paris-Bruxelles-Cologne-Amsterdam-Londres)
3	Axe ferroviaire à grande vitesse du sud-ouest de l'Europe (Madrid-Barcelone-Perpignan-Montpellier; Madrid-Vitoria-Dax-Bordeaux-Tours; Lisbonne/Porto-Madrid)
4	Axe ferroviaire à grande vitesse Est (Paris-est de la France-sud de l'Allemagne, y compris l'embranchement Metz-Luxembourg)
5	Chemin de fer classique et transport combiné: ligne de la Betuwe (Rotterdam-frontière germano-néerlandaise-Rhin/Ruhr)
6	Axe ferroviaire à grande vitesse et transport combiné France-Italie-Slovénie-Hongrie (Lyon-Turin et Turin-Milan-Venise-Trieste/Koper/Divača, et Ljubljana-Budapest)
7	Autoroutes grecques: Pathe et Via Egnatia; autoroute Sofia-Kulata-frontière gréco-bulgare; autoroute Nadlac-Sibiu
8	Liaison multimodale Portugal/Espagne
9	Liaison ferroviaire classique Cork-Dublin-Belfast-Larne-Stranraer
10	Aéroport de Malpensa, Milan
11	Liaison fixe (rail-route) de l'Øresund entre le Danemark et la Suède
12	Triangle nordique (rail-route)
13	Liaison routière Irlande-Royaume-Uni-Benelux
14	Ligne ferroviaire principale de la côte ouest ( <i>West Coast Main Line</i> – Royaume-Uni)
15	Galileo (système planétaire de positionnement et de navigation par satellite)
16	Axe ferroviaire de fret Sines-Madrid-Paris
17	Ligne ferroviaire Paris-Strasbourg-Stuttgart-Vienne-Bratislava
18	Axe fluvial Rhin/Meuse-Main-Danube
19	Interopérabilité des lignes ferroviaires à grande vitesse dans la péninsule ibérique
20	Ligne ferroviaire du Fehmarn Belt
21	Autoroutes de la mer
22	Axe ferroviaire Athènes-Sofia-Budapest-Vienne-Prague-Nuremberg/Dresde
23	Axe ferroviaire Gdansk-Varsovie -Brno/Bratislava/Vienne
24	Ligne ferroviaire Lyon/Gênes-Bâle-Duisbourg-Rotterdam/Anvers
25	Axe autoroutier Gdansk-Brno/Bratislava/Vienne
26	Axe ferroviaire et routier Irlande-Royaume-Uni-Europe continentale
27	Axe «Rail Baltica» Varsovie-Kaunas-Riga-Tallinn
28	«EuroCapRail» sur l'axe ferroviaire Bruxelles-Luxembourg-Strasbourg
29	Axe ferroviaire du corridor intermodal mer Ionienne/Adriatique
30	Liaison fluviale Seine-Escaut

Le coût global du réseau transeuropéen de transport (RTE-T) est estimé à environ 900 milliards d'EUR (sur la période de 1996 à 2020), dont 500 milliards doivent encore être investis d'ici 2020. Le coût estimé des seuls projets prioritaires devrait être d'un peu moins de 400 milliards d'EUR (sur la période 1996-2020), dont environ 270 milliards doivent encore être investis d'ici 2020. Sur ces 30 projets, 21 portent sur des aménagements ferroviaires, mais des infrastructures routières, portuaires et aéroportuaires, ainsi que des voies de navigation intérieure sont également concernées.







## Les projets de transport d'électricité et de gaz naturel (RTE-E) prioritaires

### Électricité

1	France-Belgique-Pays-Bas-Allemagne: renforcement des réseaux électriques pour résoudre les problèmes de congestion dans l'acheminement via le Benelux.
2	Frontières de l'Italie avec la France, l'Autriche, la Slovaquie et la Suisse: augmentation des capacités d'interconnexion électrique.
3	France-Espagne-Portugal: augmentation des capacités d'interconnexion électrique entre ces pays ainsi que pour la péninsule Ibérique et développement du réseau dans les régions insulaires.
4	Grèce-Pays balkaniques-Système UCTE: développement de l'infrastructure électrique pour connecter la Grèce au système UCTE et pour faciliter le développement du marché de l'électricité de l'Europe du Sud-Est.
5	Royaume-Uni-Europe continentale et Europe du Nord: établissement/augmentation des capacités d'interconnexion électrique et éventuelle intégration de l'énergie éolienne offshore.
6	Irlande-Royaume-Uni: augmentation des capacités d'interconnexion électrique et éventuelle intégration de l'énergie éolienne offshore.
7	Danemark-Allemagne-Anneau de la Baltique (dont Norvège-Suède-Finlande-Danemark-Allemagne-Pologne-États baltes-Russie): augmentation des capacités d'interconnexion électrique et éventuelle intégration de l'énergie éolienne offshore.
8	Allemagne-Pologne-République tchèque-Slovaquie-Autriche-Hongrie-Slovaquie: augmentation des capacités d'interconnexion électrique.
9	États membres méditerranéens – Anneau électrique méditerranéen: augmentation des capacités d'interconnexion électrique entre les États membres méditerranéens et le Maroc, l'Algérie, la Tunisie, la Libye, l'Égypte, les pays du Proche-Orient et la Turquie.

### Gaz

1	Royaume-Uni-Europe du Nord continentale (y compris les Pays-Bas, la Belgique, le Danemark, la Suède et l'Allemagne)-Pologne-Lituanie-Lettonie-Estonie-Finlande-Russie: gazoducs connectant certaines des principales sources de gaz en Europe, améliorant l'interopérabilité des réseaux et augmentant la sécurité de l'approvisionnement, y compris des gazoducs offshore entre la Russie et l'UE et terrestres entre la Russie, la Pologne et l'Allemagne pour le transport de gaz naturel; construction de nouveaux gazoducs et augmentation de la capacité du réseau en Allemagne, au Danemark et en Suède, ainsi qu'entre ces pays, et en Pologne, en République tchèque, en Slovaquie, en Allemagne et en Autriche, ainsi qu'entre ces pays.
2	Algérie-Espagne-Italie-France-Europe du Nord continentale: construction de nouveaux gazoducs pour le transport de gaz naturel à partir de l'Algérie vers l'Espagne, la France et l'Italie et augmentation des capacités des réseaux en Espagne, en Italie et en France et entre ces pays.
3	Pays de la mer Caspienne-Moyen-Orient-Union européenne: nouveaux réseaux de gazoducs pour le transport de gaz naturel vers l'Union européenne, à partir de nouvelles sources, notamment par les liaisons Turquie-Grèce, Grèce-Italie, Turquie-Autriche et Grèce-Slovaquie-Autriche (via les Balkans occidentaux).
4	Terminaux GNL en Belgique, en France, en Espagne, au Portugal, en Italie, en Grèce, à Chypre et en Pologne: diversification des sources d'approvisionnement et des points d'entrée, y compris les connexions des terminaux GNL avec le réseau de transport.
5	Stockages souterrains de gaz naturel en Espagne, au Portugal, en France, en Italie, en Grèce et dans la région de la mer Baltique: augmentation de la capacité en Espagne, en France, en Italie et dans la région de la mer Baltique et construction des premières installations au Portugal, en Grèce et en Lituanie.
6	États membres méditerranéens – Anneau gazier de la Méditerranée orientale: construction et augmentation des capacités des gazoducs pour le transport de gaz naturel entre les États membres méditerranéens et la Libye, l'Égypte, la Jordanie, la Syrie et la Turquie.

La liste des projets prioritaires relevant des RTE d'énergie recense une série de projets de transport d'électricité et de gaz naturel qui vont des petites liaisons énergétiques transfrontalières aux gazoducs transcontinentaux.



## SFF

Créé en 2001, le Mécanisme de financement structuré (MFS) a pour vocation de générer une importante valeur ajoutée grâce à l'octroi d'un soutien supplémentaire à des projets prioritaires, sous la forme d'instruments présentant un risque accru par rapport à celui que la Banque assume normalement. Pour chaque opération réalisée, des ressources en capital sont imputées au fonds réservé aux activités au titre du MFS (la «réserve du MFS»), pour lequel le Conseil des gouverneurs a approuvé, en 2001, une enveloppe initiale d'un montant de 750 millions d'EUR, qui a été entièrement allouée durant la période 2001-2006.

En 2006, le Conseil des gouverneurs a convenu d'envisager, lorsque cela serait nécessaire, des augmentations successives de la réserve du MFS, à concurrence d'un plafond de 3,75 milliards d'EUR au maximum jusqu'en 2013, afin d'appuyer des opérations sur ressources propres dans les pays où la Banque est autorisée à exercer ses activités. En 2006, une allocation supplémentaire immédiate de 500 millions d'EUR a été approuvée, ce qui a porté le montant total de la réserve du MFS (couvert par des fonds transférés) à son niveau actuel de 1,25 milliard d'EUR.

En juin 2008, le rôle central que joue le MFS dans le partage des risques a été reconnu par les gouverneurs de la BEI, qui ont approuvé une augmentation de 1,5 milliard d'EUR de la réserve du MFS. Ce supplément est indispensable pour que la Banque dispose des capitaux nécessaires à ses opérations au titre du MFS en 2009 et 2010. L'augmentation de la réserve du MFS laisse 1 milliard d'EUR disponible pour des affectations futures dans la limite du plafond de 3,75 milliards d'EUR fixé pour ce type d'opérations.

Les objectifs stratégiques établis par la Banque incluent la constitution d'un programme MFS viable à long terme et de grande ampleur, qui devienne une composante plus courante de l'activité de prêt de la Banque, tout en restant axé sur les projets hautement prioritaires relevant des RTE, de i2i, de l'énergie et de la coopération avec les pays partenaires. Le MFS pourrait néanmoins être également utilisé, le cas échéant, pour d'autres objectifs prioritaires, tels que les PME. Le recentrage de la BEI sur le MFS, soutenu par une restructuration appropriée de ses directions opérationnelles, s'est déjà traduit par une accélération du rythme des signatures au titre de ce mécanisme et par la constitution d'une importante réserve de projets, en particulier au cours de l'année 2007.





## Études de cas

### Projet NorNed

Le projet NorNed porte sur le déploiement du plus long câble sous-marin de transport d'électricité au monde. Ce maillon majeur et innovant des réseaux transeuropéens assurera une liaison par câble sous-marin hybride bipolaire de 580 km fonctionnant en CCHT (courant continu haute tension). Le câble traversera la mer du Nord via les eaux territoriales danoises et allemandes, pour relier Eemshaven (Pays-Bas) à Fedaa (Norvège), permettant ainsi d'interconnecter les réseaux électriques de ces deux pays. Ses promoteurs sont les opérateurs des réseaux de transport néerlandais (TenneT B.V.) et norvégien (Statnett SF). Dans cette co-entreprise, les promoteurs investiront à eux deux quelque 600 millions d'EUR au total, dont près de 50 % (280 millions d'EUR) financés par la BEI.



En réalisant l'interconnexion des marchés de l'électricité néerlandais et norvégien, NorNed permettra le transport et les échanges d'électricité entre les Pays-Bas et la Norvège, en exploitant les différences dans les structures de production des deux pays, et, dans un avenir proche, rendra possible le raccordement des marchés de Scandinavie et de la partie centrale de l'Europe occidentale.

Le câble NorNed assurera la liaison – actuellement inexistante – entre les réseaux et les marchés nationaux de l'électricité des Pays-Bas et des pays nordiques. Le projet contribuera à garantir la continuité de l'approvisionnement et permettra d'optimiser l'utilisation des capacités de production dans les deux pays, notamment grâce à une meilleure exploitation des capacités thermiques aux Pays-Bas pendant les heures creuses et à une utilisation plus rationnelle des ressources hydrauliques en Norvège pendant les années de forte pluviosité.

### Aéroport de Madrid

En décembre 2003, la BEI a octroyé la tranche finale d'un prêt de 1,9 milliard d'EUR à la société publique espagnole de services de navigation aérienne (Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea – AENA), le plus grand exploitant d'aéroports au monde, pour la modernisation et l'extension de l'aéroport de Madrid-Barajas. Ce projet, qui bénéficie du soutien de la BEI depuis son démarrage en 1994, a permis au premier aéroport d'Espagne de porter sa capacité à 60 millions de voyageurs par an et 120 mouvements d'aéronefs par heure.

L'extension de l'aéroport de Madrid-Barajas – le plus grand projet de construction aéroportuaire d'Europe – incluait la construction de deux nouvelles pistes et d'une aérogare passagers ultramoderne (le terminal T4), conçue par l'architecte Richard Rogers, qui a été inaugurée en février 2006.

Ce projet revêt une importance stratégique pour les réseaux transeuropéens de transport, car il répond aux besoins créés par l'augmentation du trafic sur l'un des principaux aéroports européens, en permettant notamment son développement en tant que plateforme pour les destinations vers l'Amérique latine.



### Liaison ferroviaire à grande vitesse (AVE), Espagne

La Banque soutient depuis toujours la création d'un réseau ferroviaire à grande vitesse interopérable sur la péninsule ibérique, qui est l'un des projets prioritaires de RTE-T. En 2002, la BEI a approuvé un prêt d'environ 2,5 milliards d'EUR pour la construction de la ligne ferroviaire à grande vitesse (LGV) Madrid-Barcelone-Figueras. Cette nouvelle ligne, d'une longueur totale de 855 km, comprend un certain nombre de voies de contournement, de tunnels et d'autres liaisons. Le tronçon Madrid-Barcelone a été mis en service en 2007, mais l'exploitation à grande vitesse n'a commencé qu'en février 2008. Il s'agit du principal corridor de transport de voyageurs en Espagne. La LGV attire actuellement 36 % du trafic sur ce corridor et l'utilisation du rail continue de monter en puissance. Le tronçon Barcelone-Figueras et le prolongement de Figueras vers Perpignan, en France, sont en construction. En 2004, la BEI a approuvé un prêt de 1 milliard d'EUR pour la construction de la LGV Cordoue-Málaga, qui constitue un prolongement, sur 155 km, de la ligne Madrid-Séville, inaugurée à la fin de 2007. En 2006, la BEI a approuvé un prêt de 500 millions d'EUR pour la LGV Madrid-Valladolid, qui a été mise en service à la fin de 2007 et qui comprend plusieurs tunnels et viaducs (dont le plus grand tunnel ferroviaire à grande vitesse d'Espagne, sous la Sierra de Guadarrama, long de 28,4 km). Ce projet sera prolongé par deux branches, l'une vers la Galice (voire, au sud, vers la frontière portugaise) l'autre au nord vers les Asturies, Santander et le Pays basque.



La Banque instruit actuellement le projet de la nouvelle LGV entre Madrid et Valence (363 km), qu'elle pourrait soutenir par un prêt de 1,3 milliard d'EUR destiné au financement des travaux. Outre qu'il présente des défis techniques sous la forme de plusieurs tunnels et viaducs, ce projet a occasionné la découverte du plus grand gisement de fossiles de dinosaures jamais mis au jour en Espagne, «Lo Hueco», l'un des plus importants sites fossilifères du crétacé en Europe.

Quoi qu'il en soit, ces projets contribueront (et contribuent déjà) beaucoup à accroître le taux de capture du rail par rapport à la route et à l'aérien, ce qui a des conséquences positives pour l'environnement au niveau de la consommation d'énergie et des émissions de polluants atmosphériques.

### Extension de l'autoroute E18 en Finlande

En octobre 2005, la BEI a signé un contrat de prêt d'un montant de 153 millions d'EUR pour un projet de partenariat public-privé (PPP) portant sur la construction et l'exploitation d'un nouveau tronçon de l'autoroute E18. Long de 51,4 km, ce tronçon, qui reliera Muurla à Lohja, dans le sud-ouest de la Finlande, comprendra huit échangeurs, sept tunnels et quarante-neuf ponts.

Le financement du projet par la Banque contribuera à améliorer globalement la qualité des autoroutes et des infrastructures de transport en général dans le sud-ouest de la Finlande, infrastructures qui desservent à la fois les régions enregistrant les plus forts taux de développement du pays et de nombreux pôles de croissance. Le projet concourra également beaucoup à réduire la durée des trajets et à améliorer les accès, la capacité et la sécurité.

Il s'inscrit dans le contexte du Triangle nordique, l'un des projets prioritaires parmi les RTE de transport, qui constitue un corridor de transport multimodal d'importance stratégique destiné à relier entre elles les capitales des pays nordiques et à améliorer les liaisons de ces pays avec l'Europe centrale et avec la Russie.





### Extension du Port de Rotterdam

En janvier 2008, la BEI a signé la première tranche d'un prêt de 900 millions d'EUR destiné à appuyer la réalisation d'une importante extension de la zone portuaire de Rotterdam. Le port de Rotterdam est le plus grand d'Europe tant par le volume total de fret que par le trafic de conteneurs, et il est la principale voie d'importation et d'exportation pour les industries situées le long du Rhin.

La première phase du projet Maasvlakte 2 porte sur la construction d'ouvrages extérieurs de protection contre les eaux et la réalisation d'infrastructures internes de base – dont 2,2 km de nouveaux quais et 1,1 km de quais destinés aux barges et aux navires collecteurs – dans le cadre de cette nouvelle extension du port de Rotterdam. Le projet nécessitera l'assèchement d'environ 675 ha de terres et fournira environ 400 ha de bassins portuaires supplémentaires.



Le port de Rotterdam, qui est classé «port de catégorie A» dans le réseau transeuropéen (RTE) de ports maritimes, joue un rôle très important dans le transport maritime international. Le projet permettra à la fois de renforcer les capacités du port afin d'absorber la croissance future du trafic, principalement dans les secteurs des conteneurs et des produits chimiques, et d'améliorer les liaisons de transport au sein de l'UE et entre l'UE et le reste du monde.

### Autoroute IP4 entre Amarante et Vila Real, Portugal

En mai 2008, la BEI a signé la première opération faisant intervenir le LGTT, en faveur de l'autoroute IP4 entre Amarante et Vila Real, au Portugal. Ce projet comprend cinq grands échangeurs avec le réseau autoroutier existant, la construction de 27 nouveaux ouvrages importants et l'élargissement de trois ouvrages existants.

L'objet du projet est l'amélioration de l'axe A4/IP4 reliant Amarante (Geraldès) et Vila Real (Parada de Cunhos) sur une longueur de 29,8 km, dans le cadre d'un contrat de concession de type «conception, construction, financement, exploitation et maintenance». L'ensemble de la concession a une durée de 30 ans au maximum (à compter de la date de signature du contrat de concession). Le projet comprend les volets suivants:

- l'élargissement du tronçon de 4,2 km entre les échangeurs de Geraldès et Padronelo pour le porter à deux fois deux voies;
- la construction, sur un nouveau tracé, de 25,6 km d'autoroute à deux fois deux voies entre Padronelo et Parada de Cunhos;
- la construction d'un tunnel de 5,7 km à travers la Serra do Marão.

Situé sur l'un des principaux axes autoroutiers reliant la péninsule ibérique au reste de l'Europe, ce projet fait également partie d'un corridor RTE T prioritaire. La BEI a fourni deux produits au concessionnaire: un prêt direct de 180 millions d'EUR au titre du MFS et une garantie de prêt pour un projet du RTE de transport («LGTT») d'un montant de 20 millions d'EUR. Le projet IP4 est le premier à bénéficier du mécanisme LGTT.

**colonne élargie****Les modes de financement utilisés par la BEI**

La BEI ne finance pas la totalité du coût d'investissement d'un projet; l'objectif de l'intervention de la Banque est plutôt de faire en sorte que les conditions de premier ordre qu'elle offre attirent d'autres sources de financement viables. La contribution de la BEI n'excède normalement pas 50 % du coût d'investissement total, même si, pour les projets transeuropéens de transport, le financement de la Banque peut atteindre 75 % dans certains cas exceptionnels. La limitation du concours de la BEI à 50 % du coût du projet permet à l'emprunteur de monter un plan de financement dynamique et diversifié en partenariat avec d'autres banques et institutions financières.

Les prêts de la BEI peuvent s'ajouter à des aides publiques locales ou nationales, ainsi qu'à des aides non remboursables de l'UE – au titre des Fonds structurels, par exemple –, en fonction de la nature et de la portée du projet concerné.

D'une manière générale, la BEI utilise deux grands types de produits pour ses financements au titre des RTE:

- les prêts individuels, qui s'appliquent aux projets ou programmes d'investissement d'un coût supérieur à 25 millions d'EUR, et sont donc tout à fait pertinents pour des projets d'infrastructure à grande échelle tels que les RTE;
- la participation à divers fonds d'investissement spécialisés dans les infrastructures, afin d'injecter des fonds propres dans des projets de RTE de type PPP. Depuis 2005, la BEI a signé trois opérations de ce type (projets *Emerging Europe Convergence Fund*, *Dexia Southern EU Infrastructure Fund* et *Dutch/Northern EU Infrastructure Fund*) et plusieurs autres sont en préparation.

**Les contreparties (emprunteurs) de la BEI**

Les contreparties de la BEI dans le cadre de projets de RTE peuvent être des collectivités publiques ou des entités privées, y compris des sociétés de projet, ainsi que des banques et d'autres institutions financières. Les collectivités locales – autorités régionales, communes, villes, etc. – occupent elles aussi une place de plus en plus importante parmi les contreparties de la Banque dans les projets d'infrastructure de transport et d'énergie de petite dimension.





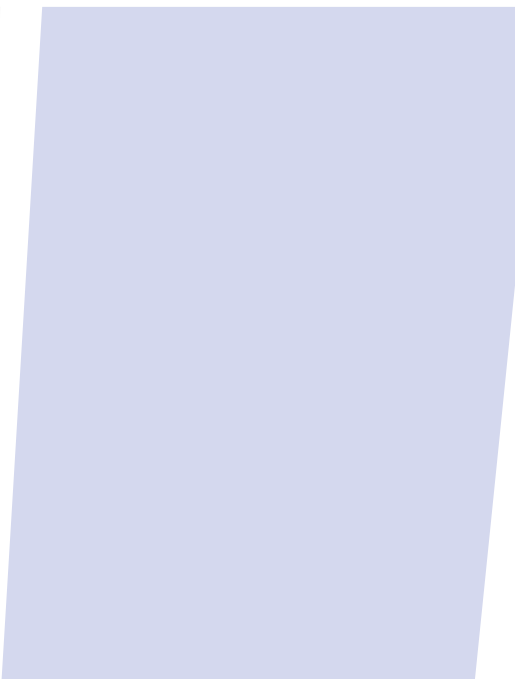
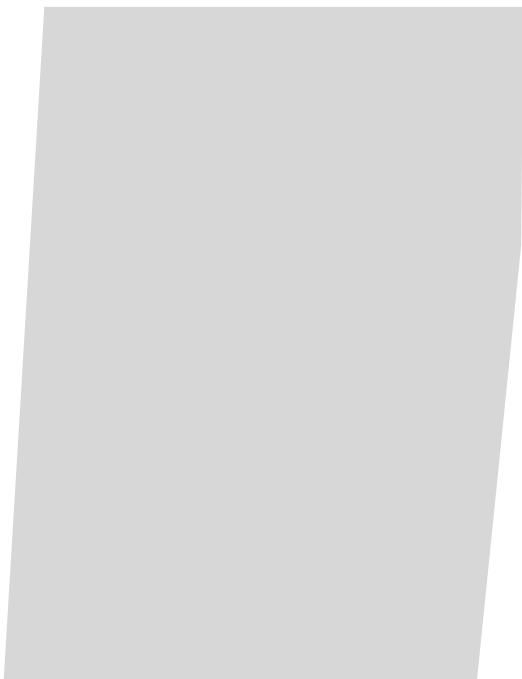
## La nouvelle politique de prêt de la BEI dans le secteur des transports

Le 27 septembre 2007, le Conseil d'administration a approuvé la nouvelle politique de prêt de la BEI pour le secteur des transports. Cette révision faisait suite à l'adoption par le Conseil européen, en mars de la même année, du Plan d'action pour la politique énergétique. La Banque a traduit ces nouvelles décisions dans sa propre politique énergétique, exposée dans le document intitulé «Énergies propres pour l'Europe: une contribution renforcée de la BEI», que le Conseil des gouverneurs a approuvé en juin. Le Conseil des ministres des transports est convenu en juin 2007 de la nécessité d'élaborer également une stratégie énergétique européenne pour les transports.

La nouvelle politique de prêt de la BEI en faveur des transports établit des principes directeurs et des critères de sélection qui vont renforcer la contribution de la Banque à ce secteur, notamment parce qu'elle tient compte des inquiétudes suscitées par le changement climatique. Le document s'accompagne d'une vue d'ensemble sur la question des liens entre réchauffement climatique et transports.

Plusieurs grands principes se retrouvent dans cette nouvelle politique:

- la mobilité est essentielle à la libre circulation des personnes et à la croissance économique. Dans ce contexte, la BEI poursuivra une approche qui consiste à rechercher systématiquement les moyens les plus efficaces, les plus économiques et les plus durables de satisfaire la demande de transport. Cela nécessitera de conjuguer plusieurs solutions, qui tiennent compte de tous les modes de transport, tout en veillant à ce qu'elles soient soigneusement planifiées pour limiter les incidences négatives des transports sur l'environnement;
- la BEI continuera à promouvoir activement les RTE au travers de ses financements. Parce qu'ils mobilisent des investissements à long terme et qu'ils jouent un rôle essentiel dans la mise en place d'un système de transport efficace – facteur de cohésion à l'échelle communautaire –, les RTE restent la pierre angulaire des investissements en matière de transport dans l'UE et sont cruciaux pour le fonctionnement du marché interne. La relation entre le stock d'infrastructures et les émissions de gaz à effet de serre est certes complexe, mais elle ne justifie pas de remettre en cause la poursuite de l'engagement de l'UE en faveur des RTE;
- la BEI maintiendra son soutien à tous les modes de transport, mais en continuant d'accorder la priorité aux projets ferroviaires et aux projets de liaisons fluviales et maritimes (en particulier les autoroutes de la mer), qui sont par nature les plus prometteurs du point de vue de la réduction des émissions de gaz à effet de serre par unité de transport. Ce principe vaut également pour les transports urbains et les plates-formes intermodales;
- à l'avenir, les projets routiers et aéroportuaires devront justifier d'une valeur économique élevée pour être financés. Le soutien accordé visera en priorité l'amélioration de la sécurité et de l'efficacité ainsi que la réduction des incidences sur l'environnement;
- dans les secteurs du transport ferroviaire et maritime, tout comme dans celui des transports urbains, le financement de l'achat de véhicules, de matériel roulant et de navires cadre avec les objectifs liés au changement climatique. Le financement de l'achat d'aéronefs sera limité à des cas exceptionnels où l'apport d'une très forte valeur ajoutée peut être attesté. En l'occurrence, il pourrait s'agir par exemple de liaisons aériennes qui desservent les régions de la convergence à condition que le transport aérien soit essentiel pour garantir l'intégrité territoriale de l'UE et que l'efficacité énergétique soit améliorée;
- un soutien accru sera accordé aux activités de RDI menées par les constructeurs de tous types de véhicules, les objectifs à privilégier étant l'augmentation de l'efficacité énergétique, la réduction des émissions et l'amélioration de la sécurité.



Banque européenne d'investissement • Banque européenne d'investissement • Banque européenne d'investissement • Banque européenne d'investissement

## Contacts

Pour tout renseignement d'ordre général:

### Bureau d'information

Département Communication

☎ (+352) 43 79 - 22000

☎ (+352) 43 79 - 62000

✉ [info@bei.org](mailto:info@bei.org)

Pour la presse:

### Secrétariat du Bureau de presse

Département Communication et information

☎ (+352) 43 79 - 21000

☎ (+352) 43 79 - 62000

✉ [press@bei.org](mailto:press@bei.org)

### Banque européenne d'investissement

98-100, boulevard Konrad Adenauer

L-2950 Luxembourg

☎ (+352) 43 79 - 1

☎ (+352) 43 77 04

[www.bei.org](http://www.bei.org) – [info@bei.org](mailto:info@bei.org)



Banque  
européenne  
d'investissement

