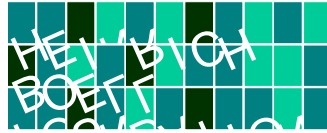




LES AMIS DE LA TERRE
MEMBRE DE FRIENDS OF THE EARTH/INTERNATIONAL



GUIDE CITOYEN

DE LA

BANQUE EUROPÉENNE D'INVESTISSEMENT

PRÉFACE D'ALAIN LIPIETZ

LA BANQUE EUROPÉENNE D'INVESTISSEMENT
N'A-T-ELLE DE COMPTES À RENDRE
QU'AUX MARCHÉS FINANCIERS ?

PRÉFACE D'ALAIN LIPIETZ, DÉPUTÉ EUROPÉEN

Un rapport du réseau CEE Bankwatch et des Amis de la Terre

Traduit de l'anglais par les Amis de la Terre-France

En coopération avec la Fondation Heinrich Böll

Ecrit par Jozsef Feiler et Magda Stoczewicz, coordinateurs de CEE Bankwatch qui est une association indépendante de droit tchèque. CEE Bankwatch est un réseau de vigilance sur les projets des institutions financières internationales et des agences de crédit à l'exportation en Europe centrale et orientale. Ce réseau est actif en : Bélarusse, Bulgarie, République Tchèque, Estonie, Georgie, Hongrie, Lituanie, Macédoine, Pologne, Roumanie, Slovaquie et Ukraine.

Version française mise à jour et complétée par Hélène Ballande, les Amis de la Terre-France
Traduit de l'anglais par Françoise Legrain et Hélène Ballande, les Amis de la Terre-France

Remerciements particuliers à Jim Barnes, conseiller des Amis de la Terre qui a aidé à préparer ce rapport et aux Amis de la Terre-Europe qui ont accueilli et soutenu le coordinatrice européenne de CEE Bankwatch à Bruxelles.

Remerciements

Les Amis de la Terre et le réseau CEE Bankwatch remercient la Fondation Heinrich Böll pour le soutien qu'elle leur a apporté dans la réalisation de ce guide. Les auteurs sont seuls responsables de son contenu et de toute erreur qui pourrait y figurer.

La Fondation Heinrich Böll, dont le siège social est à Berlin, est affiliée au parti politique des Verts. C'est une fondation politique juridiquement indépendante qui travaille dans un esprit d'ouverture politique. Elle agit dans le respect des valeurs politiques fondamentales de l'écologie, la démocratie, la solidarité et la non-violence. La Fondation Heinrich Böll a ouvert un bureau européen à Bruxelles en 1998.

Rapport traduit par les Amis de la Terre-France.
Publié par la Fondation Heinrich Böll, Bureau de Bruxelles.
Imprimé sur papier recyclé par Presse Pluriel, Paris. Décembre 2000.

© Fondation Heinrich Böll, CEE Bankwatch, Les Amis de la Terre
Ce rapport peut être utilisé et cité sous réserve de faire référence à la source.

Ce rapport n'exprime pas nécessairement l'opinion de la Fondation Heinrich Böll.

Vous pouvez commander ce guide auprès
des Amis de la Terre ou de la Fondation Heinrich Böll (Bruxelles)
et le consulter sur internet à www.amisdelaterre.org/economie

Les Amis de la Terre
2 b rue Jules Ferry
93100 Montreuil
France
www.amisdelaterre.org

Tel : 33 1 48 51 32 22
Fax : 33 1 48 51 33 23
e-mail :
France@amisdelaterre.org

Fondation Heinrich Böll
Bureau de Bruxelles
28, rue le Titien
B-1000 Bruxelles
www.boell.de

Tel.: +32 2 7434100
Fax: +32 2 7434109
e-mail:
brussels@boell.de

CEE Bankwatch
Krowoderska 5/3
31-141 Cracovie
Pologne
www.bankwatch.org

Fax: +48 12 429 11 01
Tel: +48 12 430 03 20
e-mail:
main@bankwatch.org

Préface

C'est à la fois une joie et un honneur d'être invité à préfacier cette publication de deux Organisations Non Gouvernementales européennes sur la Banque Européenne d'Investissement. Une joie, parce qu'il était pour le moins paradoxal d'assister à la montée d'un mouvement citoyen mondial de surveillance et de critique du FMI et de la Banque Mondiale, quand notre Banque Mondiale à nous, siégeant à Luxembourg, semblait pouvoir vaquer à ses occupations dans une opacité d'un autre âge, sans que les citoyens d'Europe songent à lui demander des comptes ! Un honneur, parce que, élu européen, je me vois ainsi offrir l'occasion d'exercer la fonction la plus noble du politique : relayer la vigilance de citoyennes et de citoyens avertis.

Militant écologiste, élu député vert en 1999, membre de la Commission Economique et Monétaire du Parlement Européen, j'ai en effet été chargé par cette dernière de rédiger un rapport sur la Banque Européenne d'Investissement (BEI), examiné et mis aux voix dans le courant du premier trimestre 2001. Et, naturellement, je n'ai pas manqué de m'appuyer pour mon enquête sur les travaux et les réunions organisées par le réseau CEE Bankwatch.

Fondée en 1958, la BEI est le bras financier de l'Union européenne, elle est l'outil majeur d'investissement de fonds publics européens. Ainsi, pour 1999, le montant total des prêts accordés par la BEI s'élève à 31,8 milliards de francs ventilés entre 120 pays. En Europe, elle intervient dans 4% des investissements engagés, orientant ainsi de manière décisive le mode de développement de notre continent.

Les missions de la BEI et l'immense masse monétaire nécessaire à leur réalisation en font un établissement bancaire unique, ne pouvant fonctionner comme un établissement commercial ordinaire.

Le rapport que je présente au Parlement européen constitue une première. Car, signe que les temps changent, sous le poids notamment de la mobilisation sans précédent de la société civile, cette année le Parlement, organe législatif de l'Union, a décidé d'évaluer pour la première fois le rapport annuel de la BEI. Lors de mon travail, j'ai pu constater que si nous, parlementaires, en étions à notre coup d'essai, les organisations non gouvernementales s'étaient, quant à elles, investies de longue date dans un travail de surveillance. Réalisé dans des conditions souvent difficiles, leur travail dénonce, argumentation à l'appui, manque de transparence et dysfonctionnements. Et, j'ai pu le constater auprès de la BEI elle-même, cette dénonciation recoupe largement le constat des organes d'audit interne et la « mauvaise conscience » de l'institution.

La démarche des ONG doit être saluée. Elle souligne que, loin d'être un simple instrument technique ou financier, la BEI est en réalité un outil au service d'orientations politiques. En effet, la BEI est le miroir des arbitrages financiers opérés par nos gouvernements. Engager un travail de surveillance sur les activités de la BEI revient en fait à exercer un contrôle citoyen sur les politiques de l'Union : les ONG ne s'y sont pas trompées, et notamment les associations de protection de l'environnement.

Bien entendu mon travail parlementaire est avant tout constructif. Il ne s'agit pas pour moi de critiquer sans proposer, mais au contraire de contribuer à faire de la BEI un outil au service du développement durable, la volonté politique devant être au rendez-vous. Gageons que, si les citoyens d'Europe s'en mêlent (ceux des pays de l'Union comme ceux des pays candidats), nous pourrons collectivement relever cet immense défi. Oui, un autre monde, une autre Europe sont possibles, dès lors que nous osons nous emparer des outils existant, les réorienter vers un développement solidaire et respectueux de l'environnement.

Alain LIPIETZ
Député Verts/ALE

Table des matières

PRÉFACE

1. RESUMÉ	9
2. LA BEI, INSTITUTION DE LA COMMUNAUTÉ EUROPÉENNE	14
3. UNE COMPARAISON DE LA BEI, DE LA BANQUE MONDIALE ,ET DE LA BERD	18
4. STRUCTURE DE LA BEI	22
4.1. Conseil des gouverneurs	24
4.2. Conseil d'administration	
4.3. Comité de direction et Comité de Vérification	
4.4. La Direction des projets	25
4.5. Procédure de financement - l'instruction des projets	25
4.6. Politique environnementale	26
4.7. Prêts globaux	30
5. ÉTUDES DES PROJETS FINANCÉS PAR LA BEI	31
5.1. L'autoroute MO en Hongrie.....	33
5.2. Le secteur des transports en République Tchèque	36
5.3. La route de contournement de Poznan en Pologne	39
5.4. L'aéroport de Sofia en Bulgarie	40
5.5. La mine d'or de Lihir en Papouasie Nouvelle-Guinée	40
5.6. Les barrages des Hauts Plateaux du Lesotho	41
5.7. Le pont d'Oresund en Suède	44
5.8. Le soutien aux autoroutes françaises	46
6. RECOMMANDATIONS DE CEE BANKWATCH ET DES AMIS DE LA TERRE	48
7. CONCLUSION	51
8. BIBLIOGRAPHIE.....	52

ANNEXES

Annexe I. Portefeuille de la BEI en France (1996-99)	53
Annexe II. Portefeuille de la BEI en Europe centrale et orientale	56
Annexe III. Proposition de résolution du Parlement européen sur le rapport annuel 1999 de la Banque européenne d'investissement (rapporteur : Alain Lipietz).....	61
Annexe V. Recommandations d'autres ONG à la BEI	65
Annexe VI. Membres du Conseil d'administration de la BEI, Décembre 2000.....	67

La Banque Européenne d'Investissement, en tant qu'institution financière de l'Union Européenne est en principe soumise aux Traités européens ainsi qu'à leurs principes de représentation, de participation, de responsabilité, et de développement durable. Le grand public semble toutefois ignorer l'existence de la Banque et ses activités. Pourtant, cette institution publique octroie plus de prêts chaque année que la Banque Mondiale.

Une part croissante des prêts est accordée pour des projets hors de l'Union européenne mais nombre d'associations françaises ont pu contester l'opportunité de certaines autoroutes, notamment, sans savoir que l'acteur financier principal en était la BEI. C'est pour cette raison que les ONG de protection de l'environnement - notamment dans les PECO- ont entrepris de surveiller les activités de la BEI et de réclamer une plus grande transparence et des engagements financiers dans le secteur du développement durable. La BEI qui agissait traditionnellement derrière un écran quasi-impénétrable se révèle peu à peu. C'est une institution financière internationale de premier rang dont le discours sur l'environnement est plus important que les actes. La BEI se comporte comme une banque de développement de la fin des années 50.

Les études de cas réunies dans ce rapport illustrent quelques projets récents financés par la BEI. Certains points méritent d'être soulignés dès à présent : dans tous ces cas, la BEI est intervenue sans prêter une attention suffisante à l'environnement, aux aspects sociaux et au contexte juridique local. Deuxièmement, la BEI refuse de donner des informations aux citoyens affectés localement par des projets qu'elle finance. Troisièmement, la BEI ne s'informe pas sur la réglementation et les procédures nationales obligatoires; même en présence de recours judiciaires, la BEI poursuit ses opérations dans une indifférence manifeste. Quatrièmement, plusieurs exemples révèlent que la BEI apporte son soutien financier à des projets que d'autres institutions financières internationales ont rejeté pour des raisons écologiques ou sociales. Cinquièmement, toutes ces études de cas démontrent que la BEI est très réticente à tenir compte des critiques relatives à la violation de la réglementation locale formulées par des ONG ou des communautés locales et qu'elle reste fermée aux propositions d'alternatives.

La traduction de ce rapport en français par les Amis de la Terre en collaboration avec la fondation HEINRICH BÖLL et le réseau CEE BANKWATCH vise à informer le public francophone de l'existence de la Banque Européenne d'Investissement, de son statut juridique, de son contexte institutionnel, et de ses activités. Nous souhaitons ainsi alimenter le dialogue sur la réforme de la BEI afin qu'elle respecte davantage le principe de responsabilité ainsi que les normes environnementales, ce dont elle est légalement et politiquement tenue en application du droit européen, notamment l'article 6 du Traité d'Amsterdam et la Convention d'Aarhus sur l'accès à l'information, la participation du public au processus décisionnel et l'accès à la justice en matière d'environnement.

Les gouvernements des Etats Membres et les responsables de l'Union Européenne ont la responsabilité et l'opportunité de faire avancer la BEI sur la voie de la démocratie, de la transparence, de la responsabilité, et du développement durable. Ils permettront ainsi d'intégrer cette institution financière aux structures et aux normes actuelles de l'Union Européenne.

Nous espérons que ce rapport sera utile aux membres du Parlement Européen, de la Commission Européenne, des autres organismes de l'U.E., aux institutions nationales et aux élus des Etats-membres, aux citoyens et aux ONG européennes pour l'élaboration d'un "code de conduite" de la BEI adapté au nouveau millénaire.

Ce rapport présente en conclusion des recommandations spécifiques de réforme du fonctionnement de la BEI.

Paris, Bruxelles, Cracovie, décembre 2000

*Frieder Wolf-Buchert
Fondation Heinrich Böll
Bureau de Bruxelles*

*Tomasz Terlecki
Directeur
Réseau CEE Bankwatch*

*Ben Lefetey
Président
Les Amis de la Terre*

1. Résumé

Une forte pression a été exercée ces dernières années sur toutes les institutions financières internationales (IFI) pour qu'elles améliorent leur efficacité et leur transparence. Certaines d'entre elles ont fait des efforts même si les avis divergent sur les résultats obtenus. La Banque Européenne d'Investissement (la BEI), adepte du secret comme d'autres institutions de l'Union Européenne (l'UE), reste une exception majeure dans ce contexte. Tandis que certaines IFI ont entrepris certaines réformes, la BEI est celle qui a le moins évolué. Ce rapport porte sur la performance et les projets de la BEI essentiellement hors de l'UE, en Europe centrale et orientale, zone principale d'activité du réseau *CEE Bankwatch*. Ce réseau associatif soutient que la BEI a négligé de nombreux aspects importants dans son action tels que l'environnement, la transparence, sa responsabilité et la participation du public. Ce rapport tente également de faire la synthèse d'un ensemble de propositions de réforme nécessaire à l'amélioration de l'efficacité de la BEI.

Constituée en 1958 pour servir d'organe financier à la Communauté Economique Européenne (ancêtre de l'Union Européenne), la BEI avait à l'origine pour mission de financer les infrastructures d'équipement qui contribueraient à l'intégration des économies nationales des pays membres et de réaliser des investissements dans les régions moins développées. La mission de la BEI et ses domaines d'intervention se sont considérablement étendus depuis sa création. Actuellement son portefeuille d'investissements couvre 120 pays, et plus de 16% de ses opérations sont situées hors de l'Union Européenne. Elle investit en Afrique du Sud, en Asie, en Europe de l'Est, au Moyen Orient, en Amérique Latine. La BEI a annoncé récemment qu'elle participerait activement à la reconstruction dans les Balkans.

Tant la sphère d'activité que la capacité financière de la BEI ont augmenté depuis sa création. Ses ressources proviennent de son capital souscrit par les Etats Membres de l'Union Européenne et des fonds qu'elle emprunte sur les marchés internationaux de capitaux. La BEI jouit de la notation de crédit "AAA" en raison de la puissance de ses actionnaires qui sont les Etats Membres ; elle peut ainsi emprunter des fonds à des conditions très avantageuses et consentir des crédits à des taux d'intérêt et avec des commissions substantiellement inférieurs à ceux pratiqués par d'autres institutions financières internationales.

Quel est le problème?

Tous les financements de projets d'infrastructures, d'énergie, de transport ont inévitablement des impacts écologiques majeurs à long terme. L'Union Européenne a reconnu en souscrivant à l'article 6 du Traité d'Amsterdam - qui exige un niveau élevé de protection de l'environnement ainsi que l'intégration des considérations écologiques dans les autres programmes politiques- l'importance d'un "développement durable" au point d'en faire le cadre de toutes ses actions. La BEI est censée respecter le droit communautaire dans ses activités tant au sein qu'à l'extérieur de l'UE, au moins dans

les pays candidats à l'adhésion. La BEI semble cependant rester bien en-deçà de ces engagements.

Bien que la direction de la BEI ait conscience de ces obligations, elle ne démontre pas qu'elle s'y soumette dans la pratique. Dans ce rapport, CEE *Bankwatch* et les Amis de la Terre donnent des exemples inquiétants qui montrent que la BEI ne tient, en fait, aucun compte de l'environnement ni de l'opinion publique au moment de la sélection, de l'élaboration et de l'exécution des projets.

Les trois principales banques régionales de développement multilatérales en Europe centrale et orientale sont la Banque Mondiale, la Banque Européenne d'Investissement (BEI), et la Banque Européenne pour la Reconstruction et le Développement (BERD). La Banque Mondiale et la BERD ont des règles plus contraignantes en matière d'environnement que la BEI. Cela résulte en partie de l'influence au sein de la BM des Etats-Unis, eux-mêmes sous une intense pression et vigilance des ONG américaines. Les USA n'influencent pas les activités de la BEI car ils n'en sont pas actionnaires. Cependant, la différence la plus significative se situerait surtout au niveau de la direction qui est relativement plus progressiste à la BERD et à la Banque Mondiale; toutes deux sont plus respectueuses de la transparence, de la responsabilité, et du développement durable que la BEI. En comparaison, la BEI intervient le plus souvent à l'arrière plan, adopte une attitude plutôt réservée sur la scène publique et permet un accès très limité du public à ses activités.

Une responsabilité écologique

La BEI fait preuve dans sa gestion des projets d'un manque de responsabilité et de supervision professionnelles. Cela est largement imputable: 1) à l'approbation automatique des projets qui résulte du mode de fonctionnement de la hiérarchie; 2) à la taille plutôt réduite de son personnel qui ne comporte pas de service spécialisé dans l'environnement; cela présente l'avantage de réduire le coût du crédit mais exclut toute surveillance minutieuse de l'environnement. 3) au développement de ses activités hors de sa mission d'origine au sein de l'UE; elle se soustrait ainsi à la direction politique globale de l'Union Européenne. On peut notamment reprocher à la BEI :

- L'absence de normes : bien que l'UE exige l'élaboration de politiques environnementales pour les divers secteurs d'activité de la BEI, celle-ci refuse toujours d'en établir notamment pour les secteurs où elle intervient le plus tels que les transports et l'énergie. Les politiques de l'UE peuvent constituer des lignes directrices suffisantes pour les opérations de la BEI dans les pays membres mais elles ne sont pas toujours suffisantes et pertinentes hors de l'UE. Pour les interventions croissantes à l'extérieur de l'UE, il n'y a aucune règle qui indique clairement quand et comment la BEI doit respecter les politiques, les directives, ou la législation spécifique de l'UE. Lorsque les normes de l'UE ne sont pas suivies, les normes nationales et locales pourraient l'être. Cependant dans de nombreux cas les normes nationales sont inexistantes ou inadéquates.

- La taille et l'expertise du personnel : selon le rapport annuel de 1998 de la BEI, son personnel est d'environ 1000 salariés, soit environ dix fois moins que celui de la Banque mondiale, alors que leurs portefeuilles d'investissements en Europe centrale et orientale sont équivalents. La BEI emploie deux personnes chargées des questions d'environnement à plein temps. Ils sont chargés de la définition de la politique environnementale, de sa prise en compte dans l'instruction des projets et d'informer le personnel de la Banque sur ces questions. A la Banque mondiale, 300 experts travaillent dans des domaines en relation avec l'environnement. Sans aucun doute, le fait que le personnel de la BEI soit peu nombreux contribue à réduire ses coûts opérationnels. A quel niveau se situe l'équilibre entre les considérations financières et le nombre de vies humaines affectées par la mauvaise qualité du travail de la BEI ?
- Les prêts globaux : la BEI s'associe avec des partenaires tels que des banques locales ou nationales auxquelles elle octroie des prêts globaux; elle leur ouvre des lignes de crédit qu'elles utilisent pour des opérateurs locaux. Ces prêts globaux représentent actuellement 20% des crédits de la BEI hors de l'Union Européenne. Les prêts globaux peuvent, en théorie, être un bon moyen d'orienter des fonds vers les petites et moyennes entreprises pour soutenir des projets écologiques comme ceux qui contribuent à l'efficacité et à l'économie d'énergie mais aucune preuve ne vient étayer une telle orientation des prêts globaux de la BEI. Il s'avère également totalement impossible de savoir si les politiques de la BEI/UE sont respectées par ces intermédiaires (ou sous-traitant).
- Une direction à temps partiel : les administrateurs de la BEI exercent leur fonction à temps partiel et ne disposent généralement pas de personnel pour suivre les projets. Le Conseil d'Administration vient au siège social de la BEI au Luxembourg une dizaine de fois par an. Certains administrateurs ne font pas partie du gouvernement d'un Etat membre, certains viennent même du secteur privé. Le Conseil d'Administration détient seul le pouvoir de décision sur les crédits, les garanties, et les emprunts. Comme il doit examiner plus de 300 rapports sur des projets par an en une dizaine de réunions, il est légitime de s'interroger sur la rigueur de la surveillance qu'il exerce. Il n'y a d'ailleurs aucun précédent connu de rejet d'un projet par le Conseil d'Administration sur la base d'un *Rapport d'Evaluation*.
- Des discours sans actes : en raison de l'acharnement des ONG, la BEI a présenté en 1996 une nouvelle politique environnementale comportant de nombreuses déclarations positives et certaines exigences. Néanmoins les ONG exerçant une vigilance, telle que CEE *Bankwatch* et les *Amis de la Terre*, constatent un écart important entre les objectifs environnementaux et leur mise en œuvre. La BEI délègue, par exemple, aux opérateurs des projets la responsabilité de vérifier la conformité du projet avec les normes environnementales. De même, la politique actuelle de la BEI n'attribue pas la priorité au financement de la prévention et de la protection positive de l'environnement mais plutôt à des rafistolages technologiques.

- Responsabilité envers le public : l'une des plus grandes préoccupations des ONG est le manque de transparence et de responsabilité de la BEI. Là aussi, un examen rapide se révèle trompeur. Sous la pression constante des ONG, la BEI a, par exemple, officiellement adopté des "Règles relatives à l'accès du public aux documents". Leur lecture révèle que malgré l'objectif énoncé de diffusion des informations, ces règles sont en réalité restrictives au point de rendre en fait impossible la divulgation des informations pertinentes. Lorsqu'on l'interroge sur son opacité, la BEI se retranche derrière le fait que ce sont des "données confidentielles réservées au seul usage interne de la banque". Bien qu'elle soit une institution publique finançant avec des fonds publics des projets de développement - souvent cofinancés par d'autres institutions qui agissent avec plus de transparence -, la BEI fonctionne toujours principalement à huis clos, et refuse l'accès à l'information aux groupes affectés par les projets envisagés. La directive européenne relative aux études d'impact sur l'environnement stipule que le public doit avoir accès aux informations obtenues et être en mesure de formuler son avis avant qu'un projet ne soit lancé. La BEI ignore toutefois cette obligation de façon systématique. Il en est de même des prêts globaux pour lesquels les tentatives d'obtenir la documentation de la BEI se sont avérées vaines. La BEI et ses intermédiaires refusent de transmettre les informations sur les normes écologiques retenues pour ces prêts. Dans certains cas, les banques locales intermédiaires ne sont même pas informées des exigences de la BEI en matière d'environnement.

Etudes de cas

Les études de cas qui concluent ce rapport donnent des exemples de mauvaise gestion ou de détournement des fonds de la BEI. Dans certains cas, les projets ont abouti à une dégradation de l'environnement dans les pays concernés. Tous ces projets révèlent que le droit d'accès à l'information de la société civile n'a pas été respecté. Ils soulignent aussi l'obstruction de la BEI aux critiques spécifiques sur la violation des lois en vigueur et sa résistance aux alternatives proposées.

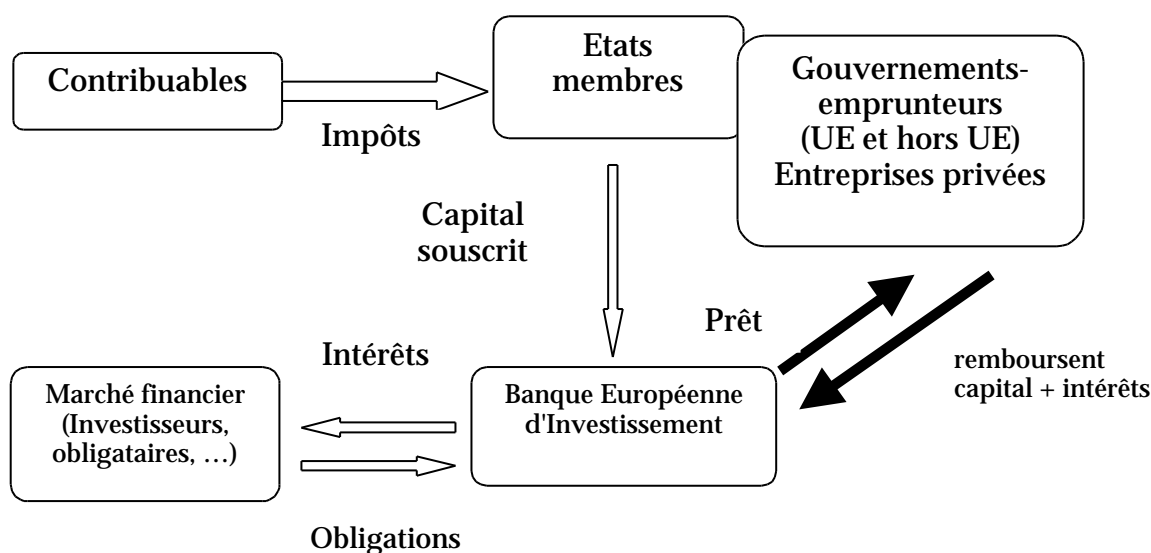
Recommandations

Les années de vigilance exercées par *CEE Bankwatch* et *les Amis de la Terre* sur les activités des institutions financières internationales, ont souvent été l'occasion de vifs échanges avec la Banque Mondiale, la BERD et la BEI à propos de leurs politiques, de l'impact de leurs activités et de leur responsabilité publique. Cette vigilance va continuer. Néanmoins, la BEI joue actuellement le rôle du "chiffonnier" qui s'empare subrepticement des projets d'intérêt douteux rejetés par d'autres banques en raison du danger qu'ils présentent pour l'environnement. Ce rapport conclut par des propositions spécifiques pour que la BEI améliore sa performance en matière d'environnement ainsi que sa transparence et sa responsabilité publique (voir point 7). Nous espérons que la BEI se servira de ce document pour engager un dialogue constructif avec les associations sur ses opérations et ses politiques. Toutefois, vu la faiblesse des réponses apportées par la BEI dans le passé, il pourrait s'avérer nécessaire que le Parlement européen et la Commission l'incitent également à se réformer. Nous espérons que ces institutions prendront conscience de la gravité de la situation.

2. La BEI, institution de la Communauté Européenne

La Banque Européenne d'Investissement a été fondée en 1958, en application du Traité de Rome, pour être l'institution financière de la Communauté Européenne. Le Traité établissant la Communauté Européenne¹, d'autres traités communautaires et les propres statuts de la Banque définissent son cadre institutionnel. Ainsi, dès sa création, la BEI faisait partie intégrante du projet de Communauté Economique Européenne. Afin de développer la coopération sectorielle de la Communauté Européenne du Charbon et de l'Acier en un marché commun intégré, des fonds étaient nécessaires. Il fut donc convenu à la Conférence de Messine de 1955, réunie pour préparer le Traité de la Communauté Economique Européenne, de créer un **organisme public européen pour faciliter la mobilisation et les transferts de capitaux des régions les plus riches aux plus pauvres de la Communauté et pour attirer des capitaux étrangers dans la Communauté**. L'objectif principal de la BEI était, à l'origine, de financer les grandes infrastructures qui contribueraient à l'intégration des économies nationales des pays membres. Les régions moins développées nécessitaient également des financements substantiels.

Le système de financement de la BEI



La BEI sert les objectifs de la Communauté Européenne en procurant des fonds à long terme (sous forme de prêts et de garanties²) aux projets d'investissement. La part la plus importante des prêts est réalisée à l'intérieur de l'Union Européenne; néanmoins des fonds de plus en plus importants sont orientés hors de l'U.E. conformément à l'article 18 des statuts de la Banque :

"Toutefois, par dérogation accordée à l'unanimité par le Conseil des gouverneurs, sur proposition du Conseil d'administration, la Banque peut octroyer des crédits

¹ Aujourd'hui l'Union Européenne (UE)

² La BEI détient 40% du Fonds européen d'investissement créé en 1994 pour accorder des garanties à long terme pour le financement des réseaux trans-européens (RTE) et pour les petites et moyennes entreprises.

pour des projets d'investissement à réaliser en tout ou en partie hors des territoires européens des Etats membres."

Les missions et secteurs d'activité de la BEI se sont beaucoup élargis au cours des 40 dernières années. En 1963, elle a commencé à intervenir dans les 17 pays signataires de la Convention de Yaoundé (les Etats africains associés, Madagascar et l'Ile Maurice, les pays, territoires, et départements d'outre-mer). Le nombre des pays hors de l'UE dans lesquels la BEI opère s'est accru régulièrement par la suite³. **En 1989, elle a commencé à accorder des prêts à l'Europe centrale et orientale** et intervient aujourd'hui dans dix pays de cette région. Au sommet d'Edimbourg de 1992 la "*Facilité d'Edimbourg*" fut créée pour procurer des fonds supplémentaires pour les réseaux trans-européens (RTE). **Depuis 1993, la BEI est autorisée à financer des projets dans les pays d'Asie et d'Amérique Latine qui ont signé un accord avec la Communauté.** Elle intervient actuellement aussi en Afrique du Sud aussi bien qu'au Moyen Orient. En 1997 la BEI a étendu ses concours au soutien des politiques de croissance et d'emploi de l'Union Européenne.

En 1997, un guichet fut créé pour les pays d'Europe centrale et orientale (les PECO) et Chypre, candidats à l'adhésion à l'Union européenne, doublant ainsi le montant de fonds disponibles pour cette région avec 3,5 milliards d'ECU supplémentaires (soit 7 milliards d'ECU au total). Récemment, après les conflits dans les Balkans, la BEI fut désignée pour jouer un rôle moteur dans la reconstruction de l'infrastructure de l'Europe du Sud-Est⁴. **Au cours de l'exercice 1998, les crédits aux pays membres de l'UE représentaient 84% des crédits totaux. Les 16% restant correspondaient à des crédits consentis à d'autres pays répartis dans le monde entier.**

Les ressources de la BEI proviennent du capital souscrit par les Etats Membres et d'emprunts sur les marchés internationaux de capitaux. A sa constitution en 1958, le capital souscrit était de 1 milliard d'ECU. En 1999, après 9 augmentations de capital, il s'élevait à 100 milliards d'ECU⁵. Le volume des prêts de la BEI s'est élevé de 150 millions d'ECU au milieu des années soixante à 5 milliards en 1985 puis à 23 milliards d'ECU en 1997. Grâce à la puissance de ses actionnaires, la BEI jouit de la meilleure cote de crédit décernée par les agences de notation. Elle est ainsi reconnue premier emprunteur international non étatique bénéficiant de la notation "AAA"⁶. La BEI arrive à emprunter sur les marchés de capitaux à moindre coût et réalise des économies sur les frais financiers. Elle peut donc proposer des taux d'intérêt et des commissions nettement

³ Voir *La BEI, 40 ans d'activités*, Luxembourg, 1998 p. 22-24

⁴ Le rapport *Basic Infrastructure Investments in South Eastern Europe, BEI, Luxembourg, 28/9/1999*, n'aborde que les investissements dans les infrastructures. Les ONG et la société civile estiment que les besoins pour la reconstruction des Balkans sont cependant beaucoup plus importants que ce seul secteur et émettent des doutes sur la capacité de la BEI à bien évaluer les besoins de cette région.

⁵ Voir *La BEI, 40 ans d'activités*, Luxembourg, 1998, p. 2 ; Rapport annuel de la BEI, 1998 p.7. Dans les autres IFI, les débats sur les augmentations de capital ont été l'occasion de réformes qui étaient posé comme condition à l'octroi de nouveaux fonds.

⁶ Voir *La BEI, 40 ans d'activités*, Luxembourg, 1998, p. 2-4

inférieurs à ceux pratiqués d'ordinaire par d'autres institutions financières internationales (IFI) telles que la Banque Mondiale et la Banque Européenne pour la Reconstruction et le Développement (la BERD).

Les actionnaires de la BEI sont les Etats membres de l'Union Européenne qui ont souscrit à son capital. Elle se décrit comme "*une institution autonome dotée d'organes de prise de décision indépendants*"⁷. Elle considère faire partie de la "famille" de l'UE tout en bénéficiant néanmoins d'une importante autonomie administrative et financière. Cependant la relation de la BEI avec les institutions de la Communauté Européenne n'est pas très claire. Les statuts de la BEI établissent des liens administratifs entre la Banque et la Commission Européenne. L'article 11 énonce que la Commission désigne un administrateur et un suppléant au Conseil d'administration de la BEI⁸. L'article 21 des statuts dispose que la Commission doit donner son avis sur la compatibilité de chaque projet de financement de la BEI avec les objectifs économiques de la Communauté. Néanmoins, même lorsque la Commission émet un avis négatif, un projet peut être approuvé à l'unanimité par le Conseil d'Administration sans tenir compte du vote de l'administrateur désigné par la Commission. Dans la pratique, le CA se borne à entériner les projets de financement présentés par le Comité de Direction. L'un des documents de la BEI souligne que "*la Banque reste l'arbitre en dernier ressort des décisions financières adoptées par son Conseil d'Administration sur chaque projet séparément après s'être enquis de l'avis de la Commission et de l'Etat Membre concerné*"⁹.

Dans ce contexte, il est intéressant d'observer que la Direction Générale Environnement (DG XI) de la Commission européenne est censée prendre part à la procédure de "contrôle". Il s'est toutefois avéré impossible de savoir comment elle est associée à cette procédure dans la pratique. Puisqu'elle est censée constituer l'un des éléments clés du mécanisme de contrôle de la BEI, il importerait que cette procédure soit clarifiée... et rigoureusement suivie.

La BEI est, théoriquement, en tant que l'une des institutions principales de l'UE, responsable devant le Parlement Européen. Le Président de la BEI informe les députés européens sur les activités de la Banque. Les Commissions du Budget et du Contrôle du Budget jouent un rôle consultatif dans l'octroi de garanties à la BEI par la Communauté. En fait les institutions de l'UE qui ont des relations avec la BEI sont souvent confrontées à son opacité. Le rapport de la Commission du Budget du Parlement Européen du 11 novembre 1999 reflète le désir des députés européens d'obtenir plus d'informations sur les activités de la BEI et d'en faire un contrôle plus approfondi : "*La Banque et la Commission se consulteront régulièrement afin d'assurer la coordination des priorités et des activités dans les pays tiers (hors de l'UE) concernées par cette décision, et de mesurer les progrès dans la réalisation des objectifs de la Banque* " "*Chaque année, au*

⁷ Voir *EIB Information*, 2/1998, p.7

⁸ Le Directeur général pour les affaires économiques et financières (DG II) est l'administrateur désigné par la Commission. Le Directeur général pour la cohésion et les politiques régionales (DG XVI) est l'administrateur-suppléant. Voir *EIB Information* 2/1998, p.9

⁹ Voir *EIB Information* 2/1998, p.10

*moment opportun de la procédure budgétaire, il sera donné à la Banque Européenne d'Investissement l'occasion de dialoguer avec le Parlement Européen et le Conseil sur ses objectifs opérationnels et les indicateurs de performance pour l'année à venir, ainsi que sur sa performance et l'efficacité de ses financements au cours de l'année écoulée*¹⁰ Cette demande formelle de la commission souligne la nécessité d'améliorer la communication entre les institutions officielles de la Communauté et la Banque; de même qu'avec le public.

La Cour des Comptes Européenne contrôle la gestion des ressources de la Communauté Européenne par la BEI. Pour les activités financées par ses comptes propres, le Comité de Vérification interne de la BEI en contrôle la gestion et - en coordination avec un auditeur externe, à l'heure actuelle le cabinet Ernst &Young¹¹- certifie les comptes.

Enfin, en ce qui concerne les prêts d'EURATOM dans le secteur nucléaire en Europe centrale et orientale, le rôle de la BEI se limite à la réalisation d'analyses financières¹² qui seront utilisées entre autres par la Commission Européenne (DG XVIII). La BEI n'a aucun pouvoir de décision dans l'approbation de ces prêts.¹³

¹⁰ Commission du Budget du Parlement européen, *Rapport sur la proposition du Conseil pour accorder une garantie de la Communauté à la Banque européenne d'investissement contre les pertes sur les projets hors de la Communauté (Europe centrale et orientale et Balkans occidentaux, pays méditerranéens, Amérique latine et Asie, République d'Afrique du Sud)*, 142-C5-0039/1999/0080 (CNS), Nov. 11, 1999.

¹¹ Voir *EIB Information* 2/1998, p. 10

¹² La BEI a réalisé une étude sur le projet très controversé d'achèvement de réacteurs nucléaires en Ukraine à Khmel'nitsky et Rovne. Cette étude a souligné que le projet n'avait pas de sens du point de vue financier mais a conclu que la Communauté devrait le financer, soulignant ainsi le rôle politique qui n'a pas de sens du point de vue d'une banque.

¹³ Voir *Tamar Gutner, Banking on the Environment : Multilateral Development Banks and Environmental Policy making in Central and Eastern Europe, Manuscript, MIT Dept of Political Sciences, February 1999, p.52*

3. Une comparaison de la BEI, de la Banque Mondiale, et de la BERD

"Nous n'avons de compte à rendre qu'aux marchés financiers".¹⁴

Bien que la BEI n'aime pas se considérer comme une banque multilatérale de développement et en fait une excuse pour se démarquer des procédures suivies dans certaines IFI; son mandat en matière de développement est pourtant clairement défini à l'article 130 du Traité de Rome. Aux termes de l'article 267 du Traité d'Amsterdam, qui reprend l'ancien article 130, elle doit "*contribuer au développement stable et équilibré du Marché Commun dans l'intérêt de la Communauté*". Ses activités de développement apparaissent clairement dans ses financements hors de l'UE où elle est engagée dans les mêmes projets (dans le cadre de cofinancements) ou le même type de projets que les autres IFI. Au demeurant, toutes les autres IFI jouent un rôle de plus en plus important auprès du secteur privé qui ne diffère pas de celui de la BEI.

Il est intéressant d'étudier la BEI en la comparant à la Banque mondiale et à la BERD. La première distinction entre la BEI et la Banque mondiale ou la BERD vient du fait qu'aucun pays non membre de l'UE, même s'il est emprunteur de la Banque, n'est actionnaire, ni ne siège au Conseil d'Administration de la BEI. Cela pouvait s'expliquer lorsque la totalité des crédits de la BEI était restreinte à la zone UE; il est peut-être temps de revoir la structure statutaire de cette institution puisque le pourcentage de ses concours à l'extérieur de l'UE est en croissance régulière.

Le fonctionnement du Conseil d'administration est très différent à la BEI et à la Banque Mondiale : le CA de la Banque mondiale peut exercer un regard quotidien sur les activités et les projets aussi bien avant leur approbation qu'en cours d'exécution. Les administrateurs de la Banque Mondiale et de la BERD travaillent à plein temps et ont du personnel pour les aider à étudier les très nombreux documents de prêts; ceux de la BEI se bornent à ajouter cette fonction à leur emploi du temps ordinaire et ne travaillent pas avec une équipe. De toute évidence, la fonction d'administrateur de la BEI n'est qu'une activité à temps très partiel.

On peut distinguer les deux secteurs géographiques d'activités de la BEI, au sein de l'UE et hors de l'UE, par leur cadre juridique et les termes des prêts. Même si la mise en œuvre effective de la réglementation communautaire n'est pas toujours claire sur le territoire de l'UE, le cadre juridique qui s'impose à la BEI reste beaucoup plus étoffé qu'à l'extérieur de l'UE. En revanche, il n'y a pas de politique ou de ligne directrice sectorielle qui reprenne clairement les politiques, directives communautaires et autre réglementation applicable aux opérations hors de l'UE. La BEI jouit ainsi, dans la pratique, d'une liberté d'interprétation illimitée des politiques communautaires pour ses opérations hors de l'UE.

Les ONG ont été témoins que la BEI adopte une position plutôt minimaliste, et essaie tout au plus de faire appliquer la réglementation environnementale

¹⁴ Déclaration de Henry Marty Gauquie, Direction de la communication de la BEI pendant une rencontre avec les ONG en février 1998.

communautaire dans les grands projets d'infrastructure. Elle ne semble pas chercher à vérifier si les normes européennes sont adaptées au contexte national de l'emprunteur. Il n'y a aucune obligation précise d'évaluer l'exécution d'un projet dans une optique de développement durable ou de vérifier si les normes européennes - ou toute autre législation en vigueur- ont été respectées. Si la réglementation européenne n'est pas appliquée, on pourrait penser que les normes nationales le sont. Pourtant, dans beaucoup de cas ces normes nationales sont inadéquates, voire inexistantes.

En outre et à l'inverse de la Banque Mondiale ou de la BERD, la BEI n'exerce pas vraiment une influence directe dans les réformes des politiques nationales, même si elle attache parfois des conditionnalités politiques à certains crédits¹⁵. Les prêts de la BEI hors de l'UE sont octroyés en fonction du projet, généralement sans aucun lien explicite à une réforme politique. Cela ne signifie pas, pour autant, que la BEI n'influence pas les politiques nationales et la réglementation des pays où elle opère. Les conditions de ses prêts peuvent avoir un impact majeur sur certains secteurs ou politiques sectorielles des pays emprunteurs. Comme les documents de crédits ne sont pas rendus publics, il est difficile de connaître véritablement dans quelle mesure la BEI tente d'attacher des conditionnalités aux prêts qu'elle accorde hors de l'UE.

Chaque IFI joue un double rôle. En tant que banque elles doivent veiller à leur intégrité financière à long terme et à leur responsabilité fiduciaire envers leurs actionnaires mais il est simultanément imparti à chacune d'elles un ensemble de missions "sociales", notamment celles de promouvoir le développement durable, la responsabilité sociale des entreprises, la démocratie etc... Les actionnaires définissent les principes fondamentaux et les objectifs politiques de chaque institution, et de temps à autre donnent de nouveaux mandats et revoient les priorités. Les actionnaires doivent périodiquement mettre à jour le mandat donné à l'institution en fonction du contexte extérieur; ce faisant, ils devraient également examiner si l'organisation interne et les incitations du personnel ne devraient pas également être revues¹⁶.

La BERD et la Banque mondiale se sont plus engagées en faveur de l'environnement que la BEI. Cela provient en partie de la pression de l'actionnaire américain qui n'est pas membre de la BEI. En partie seulement, car d'autres actionnaires de la BEI peuvent être qualifiés de "progressistes" au sein de la Banque Mondiale et de la BERD. Cela provient donc également des orientations du président et de la direction des diverses banques. Quelles qu'en soient les raisons, la direction de la Banque Mondiale, de la BERD, et de toutes les autres IFI ont été incitées depuis une quinzaine d'années à améliorer la transparence, la responsabilité publique, et la promotion du développement durable.

La BEI se démarque de ces banques. Elle continue à intervenir principalement à l'arrière-plan et à adopter une attitude plutôt réservée sur la scène publique; le public continue donc à être mal informé de ses opérations. Elle a ainsi pu échapper à tout contrôle extérieur sérieux de ses activités pendant plus de 40 ans. Il ne faut pas en

¹⁵ Gutner 1999, p. 111

¹⁶ Gutner 1999, p. 114

déduire pour autant que les opérations de la BEI se déroulent sans problèmes, au contraire, il y en a de graves mais elle refuse de s'y intéresser. La BEI décline toute responsabilité. Contrairement à la Banque Mondiale, la BERD, et d'autres banques régionales, la BEI n'a jamais fait l'objet d'une forte pression pour prendre en considération les questions écologiques, ou pour devenir plus transparente et responsable. Aucun actionnaire ne s'est efforcé de donner de nouvelles orientations à la BEI. Aucune campagne de mobilisation contre un projet de la BEI n'a jamais été lancée.

La BEI a rédigé en 1984 un document de "politique" environnementale interne très modeste qui reprenait grossièrement les politiques de base d'autres institutions financières internationales. Il soulignait l'importance pour la protection de l'environnement, dans les domaines définis à l'article 130 du Traité, de prendre en considération l'impact des projets et des opérations de financement. Certains observateurs, et même des hauts fonctionnaires de la Banque ne qualifient pas ce document de "politique" puisqu'il se borne à exprimer l'engagement de la Banque à suivre les politiques de la Communauté Européenne, et ne développe pas d'obligation spécifique. Il ne clarifie pas comment la Banque transcrit les objectifs et directives communautaires dans ses propres règles d'intervention.¹⁷

Alors que le total annuel des prêts de la BEI est plus important que celui de la Banque Mondiale, et même de la BERD, la BEI compte à peu près le même nombre de fonctionnaires que la BERD, soit environ 1000 personnes, soit moins de 10% du personnel de la Banque Mondiale (environ 10.000 personnes). Alors qu'à la Banque Mondiale plus de 300 personnes ont des fonctions qui ont un lien avec l'environnement, la BEI en a une ou deux.

La BEI se glorifie souvent de gérer un portefeuille énorme avec un personnel aussi réduit. Le fait que, comparé aux autres institutions similaires, elle consacre moins du dixième de son temps à la préparation des projets permet toutefois de s'interroger sur la qualité des prestations. La comparaison des montants des concours consentis directement à des projets environnementaux par chacune de ces banques peut également s'avérer intéressante. Entre 1990 et 1996, les projets à dominante ou à fort contenu environnemental atteignaient 1,2 milliard de dollars à la Banque Mondiale, 809 millions de dollars à la BERD, et environ 406 millions de dollars à la BEI.¹⁸

Les IFI sont concurrentes et coopèrent à la fois. Il importe qu'elles respectent toutes les mêmes règles pour que la concurrence soit plus saine. Si les disparités actuelles se maintiennent, la BEI continuera à offrir un financement "de dernier ressort", ou alimentera ce que certains appellent une enchère au moins offrant.

L'accès à l'information est le nerf de toute contribution constructive des ONG et des organisations citoyennes au travail des IFI. Le tableau ci-après synthétise l'information offerte actuellement au public à la Banque Mondiale, à la BERD, et à la BEI.

¹⁷ Gutner 1999, p. 116

¹⁸ Gutner 1999, p. 196

Comparaison des informations mises à la disposition du public par la Banque Mondiale, la Banque Européenne pour la Reconstruction et le Développement (BERD), et la BEI.

STADE DU PROJET	Banque Mondiale	BERD	BEI
Avant l'approbation du projet	Fiches de données environnementales : justification d'une page de la classification selon l'impact environnemental	Résumé du projet: 30 à 60 jours avant la présentation au Conseil d'administration, que les emprunteurs soient privés ou publics	Néant
	Documents d'information sur le projet: - source principale d'information sur un projet spécifique ou un crédit sectoriel aux premiers stades de la préparation et de la conception d'un projet - résumé des faits d'au moins 2 pages		
	Documents techniques: - études de pré faisabilité y compris une analyse coûts/bénéfices - étude du site et des sols - études détaillées de l' <i>avant-projet</i> - état financier établi par les organismes responsables de l'exécution du projet - description du cadre institutionnel - études techniques utilisées pour l'analyse de l'impact sur l'environnement - analyse de la dimension pauvreté du projet		
	Rapports d'évaluation définitifs du personnel de la Banque : - description détaillée du projet - détails du contrat entre la Banque et le pays emprunteur - organisation du contrôle et de la surveillance du projet - plan financier, justification économique	Rapport du Conseil sur les projets du secteur public, version publiée	
	Etude d'impact sur l'environnement ou, le cas échéant, l'analyse environnementale (pour les projets à plus faible impact)	Etude d'impact sur l'environnement : - mise à la disposition du public pour commentaires avant la dernière évaluation de l'opération par la Banque - Analyse de l'impact sur l'environnement annexée au résumé du projet	
Après l'approbation du Conseil	Contrats d'octroi de crédit		Communiqués de presse après la signature du crédit
Après l'achèvement du projet	Résumé de l'évaluation du projet Rapport d'audit		Néant

Globalement, la comparaison des politiques, de la structure, et des activités des trois institutions montre que la BEI est celle qui fait le moins cas de la transparence, de la participation du public, et de sa contribution à l'exercice de la démocratie et à la protection de l'environnement.

4. Structure et fonctionnement de la BEI

5.1 Le Conseil des Gouverneurs

Le Conseil des Gouverneurs est composé d'un représentant de chaque Etat Membre de la Communauté. Il est l'organe exécutif suprême de la BEI. Les gouverneurs, le plus souvent Ministres des Finances des pays qu'ils représentent, se réunissent une fois par an. Ils définissent les orientations de la politique opérationnelle et de crédit de la banque, et décident des augmentations de capital. Les Gouverneurs nomment les membres du Conseil d'Administration, du Comité de Direction, et du Comité de Vérification. Comme dans les autres institutions financières internationales, ils délèguent en grande part leurs pouvoirs au Conseil d'Administration.

4.2 Le Conseil d'Administration

Le Conseil d'Administration détient seul le pouvoir de prendre les décisions relatives aux prêts, garanties, et emprunts. Les administrateurs sont nommés pour un mandat renouvelable de 5 ans par le Conseil des Gouverneurs sur proposition des Etats membres. Le Conseil d'Administration est composé de 25 administrateurs et de 13 suppléants, dont un administrateur et un suppléant sont proposés par la Commission Européenne. Les grands pays de l'UE ont plus de sièges au sein du Conseil d'Administration que les autres Etats membres. Chaque administrateur détient une voix, l'Allemagne, la France, l'Italie, et le Royaume-Uni ont chacun trois administrateurs, l'Espagne en a deux, et les autres pays, un chacun. Certains administrateurs sont des hauts fonctionnaires de Banque Centrale ou du Ministère des Finances; d'autres administrateurs ne font pas partie d'un ministère et proviennent notamment du secteur privé. L'autonomie relative de la BEI est accentuée du fait que, à la différence des autres IFI, le Conseil d'Administration ne siège pas en permanence, mais se rend au siège de la BEI une dizaine de fois par an pour les réunions. Au cours de ces brèves réunions, les administrateurs doivent se prononcer sur autant de projets que les administrateurs de la BERD en un an alors que ces derniers occupent leur fonction à plein temps. Il est donc probable que les débats du Conseil d'Administration portent peu sur le contenu des projets puisque les administrateurs n'ont pas la compétence juridique ni le temps d'entrer dans les détails. L'approbation des projets tend à être une simple formalité.

4.3 Comité de direction et Comité de Vérification

Le **Comité de direction** est composé d'un président et sept vice-présidents. Ces derniers sont tous nommés par le Conseil des Gouverneurs sur proposition des administrateurs pour un mandat de six ans. Ils contrôlent toutes les opérations, recommandent les décisions à prendre aux gouverneurs, et veillent à l'exécution de ces décisions.

Les trois membres du **Comité de Vérification** sont nommés par le Conseil des Gouverneurs pour un mandat renouvelable de trois ans. Le Comité de Vérification est

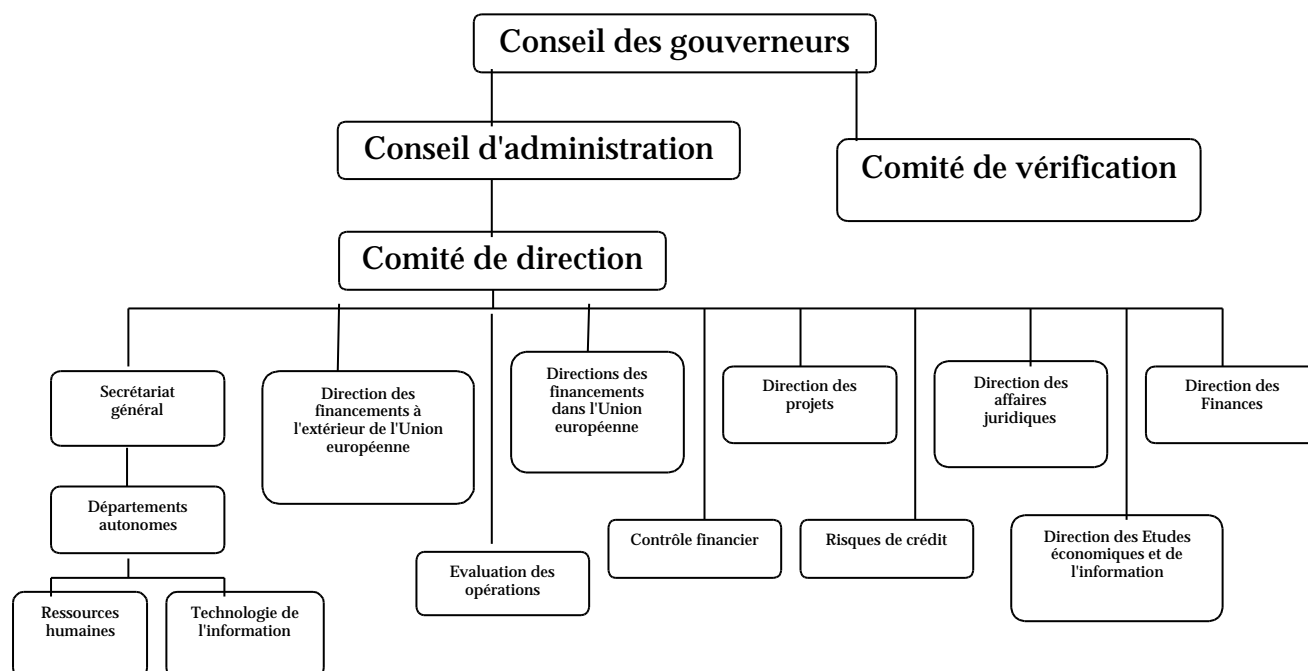
directement responsable devant le Conseil des Gouverneurs. Il vérifie les comptes de la Banque.¹⁹

4.4 La Direction des projets

Jusqu'à récemment trois directions principales participaient à l'évaluation des crédits à la BEI : la direction des Pays Membres (PM), celle des Etudes Economiques et Financières (EF), celle des Corps de Conseillers Techniques. Ces directions ont été profondément remaniées en 1995 : la direction des Etudes Economiques et Financières et celle des Corps des Conseillers Techniques ont été fusionnées et une direction des projets a été instituée. La mission principale de cette direction est d'analyser les projets, notamment leurs aspects économiques, environnementaux, et techniques.

Le personnel de la BEI est actuellement réparti entre sept directions. Deux d'entre elles, la direction des financements et la direction des projets, ont plus de poids sur les financements. Il y a deux directions des financements distinctes : celle des financements dans l'UE, et celle des financements à l'extérieur de l'UE. La direction des financements arrête les grandes orientations de crédit par pays. Lorsque ces opérations de crédit sont hors de l'UE, elle fixe un plafond de financement pour chaque pays. Il appartient alors à la direction des projets de décider la destination et l'objet des concours. Compte tenu de la taille des effectifs, la répartition de la lourde charge de travail exige du personnel une capacité d'analyser rapidement les propositions.²⁰

Structure interne de la BEI



En 1999, un département de contrôle financier a été institué, et la direction des projets a redéfini l'organisation de ses départements qui sont désormais répartis en 3

¹⁹ Rapport annuel 1998, p. 58-59

²⁰ Le rapport annuel 1998 indique qu'environ 320 projets ont été préparés par le personnel de la Banque en 1998, ce qui revient à 1,2 projet par jour. Rapport annuel 1998 p. 7 La BEI comptait 998 fonctionnaires en décembre 1998, Rapport annuel p. 63

missions, sur les infrastructures, sur l'énergie et enfin sur l'industrie. Une division de coordination a été mise en place.²¹

En 1995 une unité d'Evaluation des Opérations a été créée. Elle rend compte directement au Président. Elle est perçue, selon le Rapport Annuel de 1996, "comme l'Unité responsable de l'évaluation impartiale de la contribution des opérations financées par la Banque à la réalisation des objectifs de l'Union."²² On ne sait pas encore précisément comment fonctionne cette Unité; sa création est néanmoins un progrès sensible qui correspond aux recommandations formulées par les ONG quelques années auparavant. Son mandat a été établi en partie sur la base de l'expérience interne et des discussions avec d'autres institutions financières multilatérales. Le problème est qu'elle n'intervient qu'a posteriori, et qu'elle évalue les projets après leur exécution, et il est donc trop tard pour les modifier. A ce jour, cette Unité semble n'avoir eu aucune influence sur la conception ou l'exécution des projets.

Le premier rapport de l'Unité d'évaluation des opérations portait sur neuf stations d'épuration dans des Etats membres de l'UE, financées entre 1985 et 1993. En 1998, l'Unité publia trois évaluations sectorielles sur les télécommunications dans les Etats Membres de l'UE, les projets industriels financés au titre de l'objectif de développement régional, et sur la contribution des grandes infrastructures routières et ferroviaires au développement régional. L'objet de ces études était d'alimenter un débat sur la politique interne. Selon le Rapport Annuel de l'exercice clos en 1998, *"D'après l'une des conclusions du rapport, les projets d'investissements - surtout ceux portant sur l'infrastructure et les télécommunications- sont généralement bien exécutés, solides et opèrent de façon satisfaisante"*. Cependant *"les trois rapports concluent que la BEI n'a pas encore les instruments ou d'autres moyens pour évaluer de façon systématique l'impact de ses financements sur le développement régional. D'ailleurs, selon les études, dans seulement la moitié des cas apparaissait clairement un effet positif sur le développement. Pour 25% des projets, il n'y avait apparemment pas eu d'impact significatif."*²³ Jusqu'en 1999, les documents de la BEI ne mentionnaient aucune évaluation des financements hors de l'UE, alors que des projets de plusieurs milliards d'ECU ont été financés dans une multitude de pays au cours des 30 dernières années.

En 1999, deux rapports d'évaluation ont été publiés. L'un porte sur l'intégration des nouveaux marchés de capitaux en Grèce, en Espagne et au Portugal. L'autre est une première évaluation des activités de la BEI hors de l'Union européenne, sur 17 projets dans le secteur de l'eau dans le bassin méditerranéen.

Alors qu'elle allègue qu'elle soutient les politiques de l'UE, la BEI a refusé pendant plusieurs années de fonder ses politiques sectorielles sur les règles communautaires, même dans les secteurs où elle intervient le plus, tels que les transports et l'énergie. Quelle n'a pas été la surprise des ONG qui portent un intérêt particulier au respect et au soutien des politiques communautaires en matière de protection de l'environnement, de développement durable, et d'accès à l'information d'apprendre que depuis de

²¹ Rapport annuel 1999 p. 73

²² Rapport annuel 1998, p. 67

²³ Rapport annuel 1998, p. 62

nombreuses années la BEI n'emploie officiellement à plein temps qu'une seule personne chargée des questions d'environnement pour participer à l'examen de son énorme portefeuille et veiller à sa conformité aux politiques de l'UE²⁴. Il serait intéressant de savoir pourquoi une institution qui réalise un bénéfice annuel de plus d'un milliard d'euros ne peut pas embaucher plus de personnes qualifiées dans le secteur de l'environnement. Elles pourraient veiller à ce que les considérations écologiques soient pleinement intégrées à la planification et à l'instruction des projets ainsi qu'à leur suivi et contrôle.

4.5 Procédure de financement - Instruction des projets

L'instruction des projets est effectuée par plusieurs Directions : des analystes financiers de la Direction des Financements, des économistes et des ingénieurs de la direction des Projets, et des juristes. La décision de la Direction des financements d'instruire un projet amorce la procédure de financement. Cette décision est transmise à la direction des Projets qui l'oriente avec une "fiche d'allocation" au directeur d'un service. Ce dernier, à son tour, désigne un ingénieur ainsi qu'un économiste. L'équipe chargée du projet est d'ordinaire complétée par un juriste de la direction des affaires juridiques. Cette équipe prépare une recommandation préliminaire sous forme d'*Avis préliminaire* remise au Comité de direction composé du Président et des Vice-Présidents.

Ensuite, l'équipe chargée de l'instruction du projet, sous le contrôle de la direction des financements et de la direction des projets, prépare une visite sur le site. Cette visite dure normalement entre 2 et 5 jours. Le rapport de la mission est adressé au Comité de direction pour qu'il décide s'il convient ou non de recommander l'approbation du financement au Conseil d'Administration. Selon un représentant de la Banque, en principe la BEI n'est pas à l'initiative des projets mais examine des demandes de financement présentées par des promoteurs; le projet doit donc être suffisamment avancé et prêt à être financé à sa date de présentation à la BEI²⁵. Cette information est confirmée par certains représentants d'Etats; à leurs dires, la BEI sélectionne parmi les projets que lui présentent divers Ministères des pays emprunteurs²⁶. Par ailleurs, la BEI tend à cofinancer de nombreux projets avec d'autres IFI (dont la Banque Mondiale et la BERD) qui effectuent le plus gros du travail de préparation du projet.

Au cours de l'instruction, l'équipe étudie la viabilité du projet, identifie les risques sous-jacents, et propose, le cas échéant, des mesures d'atténuation. Au terme de cette évaluation, la direction des Projets rédige un Rapport d'Evaluation qui comporte un chapitre sur les résultats de l'étude d'impact environnemental ainsi qu'une Fiche Environnementale. Ces données sont présentées sur une fiche signalétique au comité

²⁴ Principes d'action en matière d'environnement, p.9 : Contrairement à la plupart des autres institutions financières internationales, la BEI ne dispose pas d'un corps de spécialistes de l'environnement à proprement parler. Les problèmes d'environnement, à l'instar de toutes les autres questions relatives aux projets traitées par la BEI, relèvent de la responsabilité collective de tous les membres d'une "équipe de projet",Au sein de cette équipe, c'est d'habitude l'ingénieur ou l'économiste qui supervise les questions d'ordre environnemental..." La seule personne étant vraiment responsable de l'environnement est le "coordinateur environnemental" au sein de la direction des prêts. Rapport annuel 1998, p.61 En l'an 2000, le coordinateur était entouré d'un seul adjoint.

²⁵ Entretien avec un responsable de la BEI au bureau de Bruxelles, Octobre 1999

²⁶ Entretien avec un fonctionnaire du ministère des Transports polonais, 1998

de Direction qui prépare à son tour des recommandations à l'intention du Conseil d'administration.²⁷

A ce jour, le Conseil n'a jamais refusé de projet soutenu par le Comité de Direction. Il faut souligner que pour approuver plus de 300 projets en un an au cours d'une dizaine de réunions, il est en fait impossible pour les administrateurs d'étudier et de débattre sur les détails des projets.

La BEI applique des règles très restrictives en matière d'information. A l'inverse des autres IFI, elle ne met pas les documents relatifs aux projets à la disposition de la société civile ou de ceux qui sont directement concernés avant l'approbation du projet. Elle maintient cette opacité même après le financement²⁸. Il n'y a donc pas de communication directe et en temps opportun entre les citoyens et la Banque sur les projets qu'elle examine²⁹. Il appartient en grande partie à l'équipe en charge du projet de s'informer auprès du promoteur et au cours des visites sur le site, sur les doléances et préoccupations des citoyens ou ONG.

Les documents suivants sont préparés au cours de l'instruction du projet et sont uniquement à usage interne à la BEI :

- Fiche d'allocation
- *Avis Préliminaire*
- Note au Comité de direction demandant l'autorisation de procéder à l'instruction du projet et comportant l'identification des risques environnementaux et les points du projet à étudier
- Fiche environnementale/étude d'impact sur l'environnement
- Evaluation économique
- Demande adressée à la Commission de l'UE et aux Etat(s) Membre(s) concerné(s) sollicitant un avis sur le projet³⁰
- Rapport au Conseil d'Administration (comportant un "chapitre" sur l'environnement) pour autorisation de signer le contrat et financer le projet en accord avec les termes arrêtés au cours de la négociation du prêt
- Rapport de contrôle (ou sur l'avancement) du projet
- Rapport d'achèvement du projet (préparé après l'exécution du projet)
- Rapport d'évaluation ex-post dans lequel des questions relatives à l'environnement peuvent faire l'objet d'études spécifiques ou être abordées dans le cadre d'une étude plus générale

²⁷ Voir EIB environmental Guidelines 1997, p. 4-6

²⁸ Le 26 mars 1997 la BEI a publié une "politique d'information et des règles relatives à l'accès du public aux documents" (97/C 243/06) L'article 6 dispose : "Aucun document contenant des informations relatives à des tiers ne sera divulgué..." qui est défini comme excluant la divulgation de : "documents relatifs à des opérations de prêt ou d'emprunt effectives ou potentielles, à des projets ou programmes d'investissement particuliers, ou aux parties effectivement ou potentiellement engagées dans de tels projets ou opérations, tels que rapports d'instruction et documents contractuels; de tout autre document contenant des informations : sur l'identité ou la situation financière ou autre d'emprunteur ...sur les caractéristiques techniques, économiques ou financières de projets ou de programmes d'investissement particuliers; ainsi que sur l'instruction, le suivi ou l'évaluation de ces aspects par la Banque." Ainsi, alors que ces règles prétendent améliorer la transparence, elles renforcent l'opacité de la BEI.

²⁹ Voir Barnes, J., The EIB : Little Access for Citizens to Project Information, published in "Participate", April 1998

³⁰ Il semblerait que la DG XI au sein de la Commission soit responsable mais nous n'avons pu savoir quelle procédure exacte était suivie. Selon Gutner, les fonctionnaires de la DG XI estiment bien souvent que les informations transmises par la BEI sur les études d'impact sont insuffisantes, p. 35

Aucun de ces documents n'est mis à la disposition du public³¹. En effet, comme elle l'écrit dans un document intitulé "Environmental Guidelines" (directives en matière d'environnement non traduites en français), la Banque estime qu'ils "...contiennent souvent des informations confidentielles, et que par conséquent ils sont réservés au seul usage interne de la Banque"³². Pendant longtemps, les coordonnées des membres du Conseil d'Administration sont restées confidentielles; ce qui les tenait à l'écart des informations que pourraient leur fournir le public ou les associations. Ainsi, bien qu'elle soit une institution publique finançant avec des fonds publics des projets de développement - souvent conjointement avec d'autres IFI qui opèrent de manière plus transparente- la BEI agit encore surtout à huis clos; et est presque totalement opaque à la société civile.

4.6 Principes d'action en matière d'environnement

La Banque a adopté une politique environnementale pour la première fois en 1984; elle s'est notamment engagée à sensibiliser davantage les opérateurs aux problèmes écologiques afin qu'ils lui présentent des projets moins polluants. La BEI s'est également engagée à cette époque à procurer pour tout projet qui comporterait des équipements, du matériel, ou des aménagements réduisant la pollution à un niveau inférieur aux normes en vigueur, un financement complémentaire à concurrence de 10% de son coût. Le Conseil d'Administration décida la même année d'évaluer la performance de la Banque dans le domaine de l'environnement tous les deux ans³³. Malgré cet engagement précurseur, la Banque élabora peu d'obligations concrètes relatives à l'environnement par la suite. Aucune information sur la mise en œuvre de la politique environnementale de 1984, notamment sur les financements additionnels, n'a été publiée.

Grâce en partie aux récentes campagnes des ONG, la BEI a entrepris d'améliorer quelque peu sa performance en matière d'environnement, et de mieux valoriser ses activités perçues comme favorables à l'environnement. Elle a présenté des Principes d'action en matière d'environnement lors de la réunion annuelle du Conseil d'Administration du 3 juin 1996. De nombreuses déclarations et exigences y figurent : l'instruction de chaque projet doit comporter la vérification de la conformité de l'investissement aux règles les plus restrictives de l'UE ou du pays concerné; il y est précisé que la Directive sur les Études d'Impact sur l'Environnement (85/337) est une des règles les plus importantes. L'instruction du projet est censée identifier les risques écologiques, les mesures d'atténuation appropriées, et l'évolution possible de la législation environnementale.

Les ONG reprochent à la politique environnementale actuelle de la BEI de ne pas attribuer la priorité au financement de la protection de l'environnement et de la prévention. D'une manière générale, la BEI finance surtout des "rafistolages"

³¹ Voir chapitre 4 comparaison entre les différentes IFI

³² EIB Environmental Guidelines, 1997, p. 5

³³ M. Wenning, WWF International Discussion Paper, Dec. 1992, p. 15 sur la base du Rapport annuel sur les activités de la BEI pour la mise en œuvre de la déclaration des politiques environnementales et des procédures relatives au développement économique, présenté à la 12^e conférence CIDIE, Washington DC, 19 avril 1991

technologiques en fin de course. Nous constatons également de graves failles dans la mise en œuvre et le suivi opérationnel des objectifs écologiques actuels.

A ce jour, la BEI est rarement intervenue dans la définition des projets, laissant largement aux opérateurs bénéficiaires de ses financements la charge de veiller eux-mêmes au respect des normes environnementales :

*"C'est en effet au promoteur qu'incombe le respect des obligations et des normes légales en matière d'environnement, y compris l'obligation d'effectuer une étude d'impact sur l'environnement et les consultations publiques connexes, et de respecter les normes relatives aux émissions et à la qualité pendant la phase opérationnelle d'un projet. La réglementation et son application sont du ressort des autorités compétentes au niveau communautaire et/ou national."*³⁴

*"Il y a des limites au rôle et aux responsabilités de la Banque dans le domaine de l'environnement. C'est en effet au promoteur du projet qu'incombe le respect des obligations légales ainsi que des règles en matière de consultations publiques. La réglementation et son application sont du ressort des autorités compétentes au niveau communautaire et/ou national"*³⁵

Rien ne s'oppose toutefois à ce que la BEI applique une politique active et préventive en soutenant des projets novateurs dans le secteur de l'environnement qui contribuent à la réalisation des politiques et des priorités de l'UE. La Banque allègue contribuer substantiellement au financement de l'environnement :

*"Près du quart des 125 milliards d'ECU de prêts que la BEI a accordés au sein de l'UE au cours de la décennie 1986-1995 ont été consacrés directement à la protection de l'environnement. Pendant la même période, la Banque a prêté près de 1,5 milliard d'ECU pour des projets favorisant l'environnement à l'extérieur de l'Union, en particulier dans la région méditerranéenne et dans les pays d'Europe centrale et orientale."*³⁶

La Banque affirme qu'en 1998, 26% du total des prêts individuels, soit 4,369 milliards d'ECU finançaient des projets environnementaux.³⁷

*"Les deux éléments clés de la politique environnementale de la BEI sont le financement des investissements dans des projets spécifiquement orientés vers la protection ou l'amélioration de l'environnement et de la qualité de vie, d'autre part l'examen systématique de l'impact environnemental des projets d'investissements présentés pour financement."*³⁸

"La banque a pour objectif principal, dans le domaine de l'environnement, d'appuyer des projets entraînant un ou plusieurs des effets positifs suivants: amélioration de l'approvisionnement en eau potable et du traitement des eaux

³⁴ Principes d'action en matière d'environnement, p. 7

³⁵ EIB Information, 3rd quarter 1996 p. 11 de l'anglais

³⁶ Environmental Policy Statement, p. 5

³⁷ Rapport annuel 1998 p25 de l'anglais

³⁸ BEI Information 2è trimestre 1996

usées; introduction de techniques écologiquement rationnelles de traitement des déchets solides et, dans certains cas, toxiques; réduction de la pollution atmosphérique provoquée notamment par les centrales électriques et les installations industrielles; promotion de procédés et de produits industriels respectueux de l'environnement; protection de l'environnement et amélioration de la qualité de la vie urbaine."³⁹

Ces déclarations soulèvent néanmoins un certain nombre de questions. Le sens que la BEI donne à l'environnement est assez flou. Deuxièmement, puisqu'elle s'y oppose, il n'a été procédé à aucune évaluation externe indépendante des projets qualifiés par la BEI d'environnementaux. Il est donc difficile d'apprécier s'ils répondent au but proposé et réalisent leurs objectifs. Troisièmement, puisque la BEI n'a pas de politiques sectorielles et n'a pas procédé à des évaluations de stratégies environnementales dans les pays où elle intervient, ses décisions sectorielles ne sont pas forcément les meilleures. Si l'on se réfère aux rencontres entre les ONG et la BEI au cours de ces 4 dernières années, et à la correspondance suivie avec des représentants de la BEI sur ces thèmes, il s'avère impossible d'évaluer ou de vérifier ces allégations⁴⁰. En outre, sans une politique d'information, il est impossible à quiconque, que ce soit les ONG, les représentants d'Etats, ou les députés du Parlement Européen d'évaluer en toute objectivité les allégations de la BEI en matière d'environnement.

Comme il a été mentionné auparavant, la BEI est soumise aux orientations politiques générales de l'Union Européenne. L'UE a adopté un certain nombre de mesures ces dernières années énonçant que toutes les actions de l'Union et de ses Etats Membres doivent être entreprises dans une optique de développement durable. Parmi ces mesures figurent l'adoption en 1993 du Cinquième Programme d'Action Environnementale, la ratification en 1993 du Traité sur l'Union Européenne - qui fait de "la croissance non-inflationniste durable et respectueuse de l'environnement" un objectif majeur -, le livre blanc du Conseil Européen de décembre 1993 sur la Croissance, la Concurrence et l'Emploi - qui comporte une section intitulée "Réflexions sur un nouveau modèle de développement (durable) pour la Communauté"-, la mention de la BEI dans la Directive 85/337/CEE⁴¹ qui crée l'obligation d'effectuer une étude d'impact sur l'environnement lors de la conception de projets, et enfin les articles 2 et 6 du Traité d'Amsterdam qui imposent un niveau élevé de protection de l'environnement et l'amélioration de la qualité de l'environnement ainsi que l'intégration des considérations écologiques dans les autres politiques⁴². Les ONG et les députés du Parlement Européen sont donc bien fondés à exiger que la BEI s'oriente dans cette direction. Les dirigeants actuels de la BEI reconnaissent ces obligations, tout du moins dans leur rhétorique. Néanmoins, à nouveau, aucun moyen n'est disponible pour évaluer en toute objectivité comment la BEI respecte ces obligations en pratique.⁴³

³⁹ Principes d'action en matière d'environnement, p. 5

⁴⁰ Pour la correspondance sur les questions sectorielles ou des projets spécifiques entre les ONG et la BEI, ou les compte-rendu des réunions, voir EIB : accountable only to the Market, CEE Bankwatch, December 1999

⁴¹ Voir Rapport à la commission sur la mise en œuvre de la directive 85/337, 2 avril 1993

⁴² article 6 du Traité d'Amsterdam, "les exigences de protection de l'environnement doivent être intégrées dans la définition et la mise en œuvre des politiques et activités mentionnées dans l'article 3, en particulier dans la perspective de promouvoir le développement durable." JOCE C 340, 10/11/1997 p. 45

⁴³ Voir par exemple, le résumé des principes d'action en matière d'environnement (p. 4) qui reprend les termes "une croissance durable qui soit respectueuse de l'environnement" (Traité établissant la Communauté européenne,

Les règles communautaires en matière d'enquête publique ne semblent généralement pas être appliquées hors de l'Union Européenne. Les représentants de la BEI ont reconnu lors d'une rencontre avec des ONG en septembre 1996 qu'ils imposent seulement aux promoteurs de projets hors de l'UE de consulter les autorités locales. Les représentants de la BEI ont promis, à la demande des ONG, de s'orienter vers des consultations du public plus transparentes et ouvertes sur la base des règles communautaires. Malheureusement, aucun signe n'atteste de ce changement comme le démontrent les études de cas ci-après.

4.7 Les prêts globaux (lignes de crédit)

En dehors des prêts individuels et des garanties, la BEI a largement recours aux dénommés "prêts globaux". Ces derniers sont consentis à des intermédiaires financiers, banques nationales ou locales. Les prêts globaux constituent une part importante des crédits de la BEI. Ils représentaient environ 20% des crédits octroyés hors de l'UE et près de la moitié en France. La BEI allègue qu'ils sont utilisés pour des projets à dominante écologique. Dans les documents de la BEI, la liste des concours dans le secteur "environnement" est souvent augmenté par le montant des prêts globaux. Le réseau *CEE Bankwatch* s'est efforcé d'obtenir la documentation de la BEI sur les prêts globaux dans plusieurs pays. En règle générale, ces tentatives sont restées vaines en raison du refus de la BEI et de ses intermédiaires de divulguer l'information.

Les représentants de la BEI ont affirmé au cours de leur réunion avec les ONG en septembre 1996 que les intermédiaires bénéficiaires des lignes de crédit devaient contractuellement respecter les règles de la BEI. Il est exigé dans les nouveaux prêts globaux, ont-ils expliqué, que l'intermédiaire utilise une fiche environnementale. Cela semble toutefois être en contradiction avec les directives en matière d'environnement ("Environmental Guidelines") de la BEI qui indique que "*Le financement à travers des intermédiaires -"les prêts globaux" dans la terminologie de la Banque- dont les modalités diffèrent de celles réservées aux opérations de crédit directes n'est pas traité dans cette note*". Quoiqu'il en soit, la BEI refuse toujours de donner des informations sur la nature des prêts globaux en se fondant sur le caractère confidentiel de ses relations avec ses clients. Il est donc impossible de connaître, d'une part, les critères retenus pour s'assurer du respect des normes écologiques dans le cadre des financements par des prêts globaux, et, d'autre part, de l'ampleur réelle de la contribution des prêts globaux au portefeuille environnemental de la banque. D'après l'expérience des ONG d'Europe centrale et orientale, les banques intermédiaires locales ont souvent peu connaissance des exigences de la BEI en matière d'environnement, et il est pratiquement impossible au public concerné d'obtenir des informations sur la destination finale des prêts globaux. Dans plusieurs pays des demandes d'information sur des prêts "environnementaux" ont été directement adressées aux banques intermédiaires. Chaque fois le voile du secret bancaire est resté baissé.

Les modes de contrôle par la BEI de l'emploi des prêts globaux et du respect de ses règles ne sont pas plus clairs. Un représentant de la BEI a déclaré qu'il le vérifiait à

travers le suivi des modifications du portefeuille des intermédiaires. Cela permettrait de constater quels secteurs ont été soutenus : *"Nous ne vérifions pas tous ces petits projets; aller dans les détails serait s'immiscer dans les affaires de la banque locale...Nous interviendrons lorsqu'il sera démontré que la banque ne respecte pas les politiques de l'UE"*. Rapporter cette preuve demeure toutefois un défi eu égard au circuit totalement fermé de l'information .

Compte tenu du soutien qu'ils sont susceptibles d'apporter aux petites et moyennes entreprises, les prêts globaux pourraient être un bon instrument pour acheminer des fonds à de bons projets environnementaux, y compris aux plus modestes, tels que la maîtrise de l'énergie et le développement des énergies renouvelables. Ils ne semblent toutefois pas actuellement servir cet objectif.

5. Etudes de cas sur des projets de la BEI

"La BEI s'assure que les projets qu'elle finance - que ce soit dans l'Union Européenne ou ailleurs, comme en Hongrie- ont fait l'objet d'études environnementales détaillées et qu'ils ont reçu les autorisations légales requises au niveau national."⁴⁴

Les études de cas suivantes illustrent quelques projets récents financés par la BEI hors de l'UE ainsi qu'un exemple dans un Etat membre. Elles portent sur des projets en Europe centrale et orientale, en Papouasie Nouvelle-Guinée, au Lesotho, et en Suède, pour illustrer l'envergure mondiale des activités de la BEI qui accorde à présent des crédits à plus de 120 pays. Quatre observations principales peuvent en être tirées : dans tous ces cas, la BEI est intervenue sans prêter une attention particulière à l'environnement, aux aspects sociaux et au contexte juridique local. En outre, la BEI a refusé de donner des informations spécifiques aux citoyens affectés localement même lorsque des procédures judiciaires étaient en cours. Troisièmement, la BEI ne s'est pas informée de la législation et réglementation en vigueur localement ni des procédures qui en découlent. Quatrièmement, plusieurs projets révèlent que la BEI a apporté son soutien financier alors que d'autres institutions financières internationales s'étaient retirées de ces projets pour des raisons écologiques. Cinquièmement, toutes ces études de cas démontrent la réticence de la BEI à réagir aux critiques spécifiques formulées par la société civile ou les communautés locales et à prendre en considération les propositions d'alternatives.

Les projets étudiés montrent la tendance de la BEI à être moins regardante pour les projets en dehors de l'UE. La BEI allègue que les projets qu'elle finance sont en accord avec les politiques et réglementations de l'UE en vigueur dans les pays candidats à l'adhésion. Cela est malheureusement faux. Mais même au sein de l'UE - comme dans le projet en Suède -, les associations qui sont confrontées aux activités de la BEI font face au même mur de silence et à l'absence de responsabilité envers le citoyen que celles hors de l'UE.

⁴⁴ Lettre de M. Henry Marty-Gauquie (BEI) à Mme Barbara Mihok, 2 décembre 1998 Ref : 10817

Dans leurs courriers aux fonctionnaires de la BEI, les ONG ont constamment exprimé leur désir de présenter leurs préoccupations et de débattre des alternatives. Elles ont toutefois toujours reçu le même type de réponse: *"Il n'appartient pas à la Banque de débattre des projets individuels avec les Amis de la Terre ou d'autres associations."*

La BEI *"reconnaît (...) l'intérêt légitime des citoyens des Etats actionnaires, ainsi que des citoyens des autres pays dans lesquels la Banque prête et emprunte des fonds"*, et affirme qu'elle *"est déterminée à appliquer une politique active d'information"* dans ses propres *"Règles relatives à l'accès du public aux documents"* (97/C/243/06). La BEI a également déclaré qu'elle appliquera les directives communautaires dans ses activités hors de l'UE, tout au moins dans les pays candidats à l'adhésion. La directive 85/337 sur les Etudes d'Impact sur l'Environnement dispose :

*"Les Etats membres veillent à ce que toute demande d'autorisation ainsi que les informations recueillies aux termes de l'article 5 soient mises à la disposition du public dans un délai raisonnable afin de donner au public concerné la possibilité d'exprimer son avis avant que l'autorisation ne soit délivrée."*⁴⁵

Cependant, la BEI ne fait résolument aucun cas de cette obligation. Dans ce contexte, les ONG sont excédées que la Banque reste réticente à tout contact entre des groupements de citoyens et des représentants de la BEI en République Tchèque, en Pologne, Hongrie, ou dans d'autres pays d'Europe centrale et orientale où la BEI intervient. Aussi, n'y a-t-il pratiquement aucun moyen d'informer le personnel de la BEI sur les dispositions légales nationales en vigueur, et les éventuelles procédures judiciaires pendantes. Celles-ci ont pourtant un lien direct avec la réalisation des contrats de prêt qui sont en voie d'être signés⁴⁶.

Les ONG regrettent que la BEI rejette leurs demandes d'avoir des occasions d'exposer les préoccupations des groupes de citoyens ou des associations environnementales sur des projets en cours d'examen. Selon notre interprétation des règles communautaires en vigueur, puisque la BEI intervient en tant qu'instrument d'investissement de l'Union Européenne, elle devrait respecter tant les règles de procédure que de fond de l'UE pour ses crédits dans les pays d'Europe centrale et orientale. La BEI devrait tenir compte, dans chaque secteur, des politiques de l'UE en vigueur, notamment celles récemment adoptées pour les transports; celles-ci accordent une priorité au soutien des transports écologiquement rationnels, plus particulièrement au transport en commun ferroviaire. De même, la BEI devrait avoir pleine connaissance des lois, réglementations et procédures nationales en vigueur et prendre des dispositions pour ne pas interférer ou les battre en brèche. Lorsque les règles nationales sont plus exigeantes que celle de l'UE, la BEI devrait, autant que nous le sachions, suivre la norme la plus élevée.

⁴⁵ Directive 97/11/CE du Conseil du 3 mars 1997 modifiant la directive 85/337/CEE concernant l'évaluation des incidences de certains projets publics et privés sur l'environnement, article 6.

⁴⁶ En effet, certaines procédures contestent la légalité de permis de travaux ou de permis de construire. Les juges peuvent par exemple ordonner l'arrêt de travaux ou annuler des autorisations ou des permis de construire.

La BEI accorde systématiquement sa préférence au développement routier et autoroutier au détriment du rail

Un autre problème concret ressort de ces études de cas : le statut privilégié attribué à la construction routière dans le secteur des transports. La BEI n'éprouve aucune inquiétude sur le remboursement sur des deniers publics des financements d'infrastructure routière; en revanche, les compagnies de chemin de fer doivent rembourser elles-mêmes les financements ferroviaires. Aussi des conditions afférentes à des aménagements du secteur ferroviaire sont quelquefois liées au prêt. Cela, de toute évidence, amplifie les distorsions économiques entre le transport routier et ferroviaire et ne fait aucun cas des avantages sociaux et écologiques que procurent les investissements dans les transports publics ferroviaires.

Cette orientation peut être imputée dans une certaine mesure aux origines fortement technocratiques, très peu formées dans les domaines écologique et social des fonctionnaires de la Banque qui se cramponnent à une conception étriquée et dépassée des activités de crédit. Elle reflète aussi, à notre avis, l'attitude plutôt démissionnaire du Conseil d'Administration, et l'absence de contrôle efficace par le Parlement Européen. Ces procédures et mentalités peuvent peut-être avoir été considérées "normales" en 1958, lors de la constitution de la BEI. Elles sont totalement obsolètes plus de quarante ans après.

5.1 L'autoroute MO en Hongrie

La BEI a accordé en 1993 à la Hongrie un prêt de 72 millions d'ECU pour le financement partiel d'un projet routier à deux volets : la construction d'un tronçon d'environ 35 km de la route E77 au nord de Budapest - dont un bout fait partie de l'autoroute périphérique MO-, et la remise en état de 350 km de routes existantes.

Les plans d'origine du tronçon nord de la MO, notamment l'étude d'impact sur l'environnement, ont été préparés en juin 1994 par UNITEF Ltd. L'itinéraire prévu reliait l'autoroute M3 (provenant de Miskolc à l'est de la Hongrie) à la route nationale n° 11 (provenant du nord, sur la rive ouest du Danube). D'après ces plans, la MO devait traverser une zone presque inhabitée près de la M3, puis rejoindre la nouvelle route nationale M2 que la BEI finance également dans le cadre de ce crédit. De là, l'autoroute devait traverser un viaduc de 270 mètres de long et de 16 mètres de haut qui est à 250 ou 300 mètres d'un ensemble de logements dénommé Kaposztamegyer KK qui compte 5000 habitants. La construction de la jonction n°2 où se rejoignent la nouvelle autoroute M0 et une artère principale qui mène au sud de Budapest est prévue à moins de 150 mètres d'une maternelle et de 400 mètres d'immeubles d'habitation. Le trafic doit arriver à cette jonction par une route à deux voies qui se situe à seulement 15 mètres des immeubles d'habitation, et passe entre l'école locale, la maternelle, et les appartements.

De l'avis de plusieurs experts, l'oxyde d'azote (Nox) et les émissions de particules générées par l'accroissement de la circulation sur la route dépasseront de 25 à 30% les normes hongroises de bruit et de pollution de l'air. De nouvelles études médicales

révèlent de graves risques pour la santé publique de l'exposition aux micro-particules (PM10) provenant en majeure partie des automobiles. 2 tonnes de pollution seront émises par kilomètre par jour. On s'attend aussi à ce que le niveau du bruit atteigne 70 à 76 dB le jour, et 63 à 68 dB la nuit, selon les prévisions jusqu'en 2008. Les seuils officiels sont de 65 dB le jour, et de 55 dB la nuit. Ce projet viole donc non seulement la Constitution hongroise (paragraphe 18 de la loi 20-1949) qui garantit aux citoyens le droit à un environnement sain, mais aussi le paragraphe 3 de la loi 21-1996 sur l'aménagement et la planification régionale qui dispose que les considérations écologiques sont aussi importantes que toute autre dans les décisions relatives aux plans et aux projets.

Le dispositif d'atténuation mentionné dans l'Etude d'impact qui consiste à planter des arbres autour du site de la nouvelle autoroute pour créer une ceinture de protection verte ne pourra être efficace avant 15 à 16 ans, temps nécessaire pour que les arbres atteignent une taille suffisante. Même après ce sera insuffisant. En effet, les prévisions de circulation routière préparées pour la municipalité de Budapest indiquent clairement une augmentation considérable du trafic et de la pollution. La construction de ce tronçon de la M0 réduira donc sensiblement la qualité de l'air. De plus, comme le tronçon nord du MO traverse un couloir d'air de la ville de Budapest, la pollution atmosphérique pour s'étendre dans la ville bien au-delà des limites légales autorisées. N'ayant pas utilisé de modèle de dispersion, l'équipe chargée de l'EIE n'a pas calculé l'impact du projet sur la qualité de l'air dans la partie nord de Budapest. Quoiqu'il en soit, il est clair que le projet va faire baisser la qualité de l'air d'une partie importante de la ville, en violation de l'arrêt n°28-1994 de la Cour Constitutionnelle qui sursoit à l'exécution de tout acte de l'Etat qui aggrave les conditions environnementales.

Ces problèmes auraient été signalés à l'occasion d'audiences publiques si les riverains et les ONG avaient été informés de la conduite d'une enquête publique. Le Ministère des transports, des communications et de la Gestion des Eaux (le KHVM) a signé le 19 décembre 1997 un contrat avec UTIBER ltd pour commencer les travaux. Les habitants de Kaposztasmegyer II furent seulement informés de la construction de l'autoroute au début du printemps 1998 lorsqu'ils réalisèrent avec une certaine inquiétude que les travaux avaient commencé à 250 mètres de leur domicile. Indignés, ils se sont constitués en association dénommée Kaposztasmegyeri Környezetvédők Köre Egyesület (Association pour la protection de l'environnement de Kaposztasmegyer, KKKE). Les autorités locales du district allèguent avoir annoncé l'audience publique à laquelle assistaient 16 haut fonctionnaires mais le fait qu'elles reconnaissent que pas une seule personne ne s'y présenta malgré l'inquiétude évidente attestée par la constitution de la KKE, prouve une grossière violation de la loi 53-1995 - loi sur les principes généraux en matière de protection de l'environnement- qui exige une notification publique en bonne et due forme, et du Décret national 152-1995 aux termes duquel l'annonce de l'audience doit être publiée dans un quotidien à grande diffusion. Cela prouve également la violation manifeste des directives communautaires ainsi que de l'esprit des "Règles relatives à l'accès du public aux documents" (97/C/243/06) de la BEI qui *"reconnait (...) l'intérêt légitime des citoyens des Etats actionnaires, ainsi que des citoyens des autres pays dans lesquels la Banque prête et emprunte des fonds"*.

La légalité de l'étude d'impact sur l'environnement est également mise en doute. L'EIE a été effectuée sous l'empire de l'ancienne loi régissant les EIE, et a été rejetée dans un premier temps. La zone de construction de l'autoroute ne faisait pas l'objet de la critique la plus importante de l'ancienne EIE. Toutefois, lorsque le projet a été poursuivi sur l'autre tronçon, une EIE conforme à la loi de 1996 sur les EIE, beaucoup plus restrictive, aurait dû être effectuée. L'autoroute périphérique et le carrefour n°3 où se rejoignent la MO et la M2 se trouvent dans une zone de protection de la nature où se trouve un buisson protégé, l'Hippophae rhamnoides. Au surplus, la clôture prévue dans l'EIE autour de la zone prescrite comme mesure d'atténuation pour protéger ces plantes pendant la durée des travaux n'a jamais été posée en violation de la loi 53/1996 p.31; cette loi limite, en effet, toutes activités menaçant l'environnement dans les zones de protection de la nature.

Accédant aux demandes des associations locales et à la requête du Bureau Européen de l'Environnement, le Médiateur européen a, pour la première fois, accepté d'enquêter sur le rôle de la BEI dans cette affaire. Le Médiateur européen a demandé à la BEI de produire des documents spécifiques sur le projet. Le Président de la BEI remit certains documents mais il lui fut demandé de produire des documents supplémentaires. La BEI refusa au motif qu'en vertu de l'article 237(c) du Traité des Communautés Européennes les décisions du Conseil d'Administration de la Banque ne sont pas soumises au contrôle judiciaire. Le Médiateur demanda néanmoins à nouveau à la BEI de décrire plus en détails comment elle examinait, d'une part, la législation actuelle et prévisible en matière d'environnement et, d'autre part, l'étude d'impact sur l'environnement diligentée par le promoteur du projet. Il demanda également à la BEI de lui remettre les documents soumis par l'organisme chargé du projet (le Ministère des Transports, des Communications, et de la Gestion des Eaux) et d'autres documents. La BEI refusa de coopérer, et même d'accéder à la demande du Médiateur :

"Je vous prie de bien vouloir reconsidérer ce refus puisque les actes du Médiateur européen ne sont pas régis par l'article 237 du Traité de la Communauté Européenne mais par l'article 195. En application de l'article 195 du Traité de la Communauté le Médiateur européen instruit, soit de sa propre initiative soit sur une demande qui lui est présentée, des affaires de mauvaise gestion d'institutions ou d'organismes de la Communauté à l'exception des actes accomplis par la Cour de Justice et le Tribunal de première instance dans le cadre de leur fonction judiciaire. L'article 195 du Traité de la Communauté ne prévoit aucune exception autre que celle afférente aux juridictions de la Communauté dans le cadre de leur fonction judiciaire Plus spécifiquement, il ne prévoit aucune exception à l'égard de la BEI."⁴⁷

Malgré le délai fixé à fin décembre 1999 par le médiateur, la BEI ne communiqua les documents qu'elle avait reçus pendant l'instruction du projet qu'au mois de juin 2000.

Entre-temps, les associations nationales lancèrent une procédure d'injonction de surseoir à la construction du tronçon de l'autoroute devant un tribunal de Budapest. Cette demande aboutit, et le tribunal jugea le 21 juin 1999 que les lois en vigueur

⁴⁷ Lettre du médiateur à Sir Brian Unwin, Président de la BEI

n'avaient pas été respectées, et qu'il convenait en conséquence de suspendre la construction dans l'attente d'une décision judiciaire définitive.⁴⁸

5.2 Le secteur des transports en République Tchèque

Le gouvernement de la République Tchèque au pouvoir de 1992 à la fin de 1997 a soutenu une politique des transports coûteuse et insoutenable prônant un investissement massif dans la construction de milliers de kilomètres de nouvelles autoroutes et de routes express à 4 voies, au dépens de l'entretien du réseau routier et des transports ferroviaires. Le programme de construction des autoroutes était remis à jour chaque année, mais le gouvernement ne permit jamais à la population de participer effectivement au processus de prise de décision. Aucune *étude stratégique d'impact sur l'environnement* - globale ou par corridor- ne fut effectuée pour les projets de développement d'infrastructure au cours de ces cinq années. L'argument avancé pour ne pas appliquer la loi sur l'étude d'impact sur l'environnement votée par le Parlement en 1992 était que le projet initial de construction de l'autoroute avait été approuvé par le gouvernement en 1963. Il y eut une forte réticence à la participation de la population au niveau municipal et du comté. On eut recours à une tactique de "saucissonnage" pour construire de courtes sections d'autoroutes et rendre ainsi impossible une analyse effective de l'impact des corridors.

Telle était la situation lorsque la BEI fut sollicitée pour financer la construction de tronçons des principales voies de chemin de fer et d'autoroutes. Il est généralement admis que les investissements dans les chemins de fer sont cruciaux pour transférer ultérieurement la circulation routière au rail (ce qui est également prioritaire dans la politique de transport de l'UE); on peut donc s'interroger sur les réels bénéfices pour la République Tchèque de nouveaux investissements dans les autoroutes.

En 1997 le gouvernement tchèque demanda à la BEI de lui procurer des financements d'environ 420 millions d'ECU pour les autoroutes suivantes :

- D5 (Prague - Pilsen - frontière allemande en direction de Nuremberg)
- D8 (Prague - Usti nad Labem- frontière allemande en direction de Dresde)
- D11 (Prague- Hradec Hradec Kralove- frontière polonaise)
- R1 (périphérique de Prague)
- R35 (Hradec kralove-Olomouc)

L'absence de consultation de la population ou d'étude d'impact environnemental pour évaluer les projets d'autoroutes, que ce soit au moment de l'instruction des projets ou des travaux, signifie non seulement que les principes démocratiques fondamentaux ont été bafoués, mais que des alternatives moins destructrices de l'environnement et aussi moins coûteuses n'ont pas été envisagées. Ces sections d'autoroutes financées par la BEI (D5, D8, D11, R1, R35) sont, à une exception près, les plus controversées par le public. Si la BEI avait insisté sur le respect des règles communautaires en vigueur en matière d'EIE et de participation de la population, il est évident que la situation de ces projets serait différente aujourd'hui. Les ONG tchèques ont l'impression que la BEI a accepté d'intervenir pour accélérer la construction de ces tronçons d'autoroutes, en

⁴⁸ voir la décision de la Cour en Annexe IV

collusion avec le gouvernement précédent, sans aucune considération pour le contexte social ou écologique, ni d'ailleurs juridique, local.

Heureusement, le gouvernement qui est arrivé au pouvoir en janvier 1998 a jugé inacceptable la politique précédente. Il a décidé qu'une politique des transports totalement nouvelle était nécessaire et qu'une *étude stratégique d'impact sur l'environnement (ESIE)* devrait être effectuée lors de la proposition d'une *stratégie d'aménagement* des réseaux de transport jusqu'à 2010 (SART 2010). Ce processus a commencé au printemps 1998 avec la participation de représentants de la population. En raison de la non conformité de la proposition initiale du Ministère des Transports à la réglementation en matière d'EIE (il n'y avait qu'une seule "option" d'aménagement), une alternative reposant sur les propositions des associations a été élaborée. Les documents de l'ESE ont été publiés, et le gouvernement prendra une décision définitive après l'avis du Ministère de l'Environnement.

Au cours de ce processus, le groupe d'experts de l'ESE a confirmé les critiques relatives à plusieurs itinéraires d'autoroutes projetés par le Ministère des Transports et qui dépendaient du financement de la BEI. Les documents de l'ESE soutiennent que les propositions ministérielles ne sont pas les meilleures options et simultanément, le groupe d'experts soutient les propositions alternatives présentées par les associations locales.

Détails sur les autoroutes financées par la BEI en République Tchèque

Tronçon d'autoroute D11 (Prague-Hradec Kralove) :

La section de l'autoroute D11 entre Libice nad Cidlinou et Hradec Kralove pose un problème similaire. Non seulement elle dégraderait la richesse naturelle d'un certain nombre de réserves naturelles notamment en traversant la réserve naturelle nationale de Libický Luh qui est la plus belle et la plus protégée. La précédente EIE n'a pas étudié d'alternatives à cette section de la D11, notamment l'option de ne pas y construire l'autoroute. Les possibilités de répondre aux besoins de transport sans traverser la réserve de Libický sont actuellement étudiées dans le cadre de l'ESE consécutive à la proposition de SART 2010. Là aussi, les experts de l'ESE ont étudié l'option proposée par les associations d'utiliser une liaison ferroviaire parallèle, et dans l'éventualité d'une insuffisance de capacité, d'élargir la route nationale utilisée actuellement. Cette option est à présent soutenue par le Ministère des Transports.

La section de l'autoroute D8 (Prague-Dresde) :

C'est la seule autoroute tchèque faisant partie du projet de réseaux trans-européens (RTE) de transport. La BEI est censée financer la section 0805 (Lovosice-Rehlovice). La section de 15 km se situe en totalité dans la zone de protection du paysage de Ceske Stredori. Si ce projet est poursuivi, il faudra obtenir une exemption, car la loi sur la protection de la nature n°114/1992 Coll. interdit toute construction dans de telles zones. La liaison routière coupera la zone en son milieu et dégradera ses richesses. A l'inverse, la proposition alternative préserve la richesse naturelle de ces montagnes, une perle de la Bohème du nord déjà "réputée" pour les dommages considérables causés à son environnement. Cette option est en train d'être étudiée dans le cadre de l'ESE consécutive à la proposition de la SART 2010; l'itinéraire ébauché en 1963 suivi notamment par la section 0805 est sérieusement remis en cause. Le groupe d'experts de l'ESE apportait son soutien total à l'option proposée par les associations de protection de l'environnement de ne pas poursuivre l'autoroute au delà de Lovosice où elle s'arrête actuellement. Cette solution présenterait une opportunité pour le corridor ferroviaire des RTE de Berlin-Prague-Vienne qui, une fois amélioré, pourrait transporter beaucoup plus de marchandises et de passagers. L'importance du rail dans le transport de marchandises peut déjà être constaté dans le système de transport combiné entre Dresde et Lovosice : environ 20.000 camions par an sont transportés par rail entre ces deux villes. Ce système de transport non seulement réduit considérablement la pollution mais économise aussi le temps en évitant les embouteillages. Si elle est construite sur le trajet proposé financé par la BEI, l'autoroute attirera évidemment un grand nombre de poids lourds, et le rail et le transport combiné en pâtiront. Par ailleurs, en cas d'une insuffisance de capacité, il existe une autre possibilité de relier la République Tchèque à la partie orientale de l'Allemagne tout en évitant la zone de paysage protégé de Ceske Stredori ainsi que le parc naturel de Vychodni Krusne Hory.

Le périphérique de Prague (la R1):

La BEI a été sollicitée pour financer un viaduc de 2 km qui fait partie du périphérique de Prague. La BEI déclare que "cet investissement est en lui-même justifié puisqu'il décongestionnera la zone avoisinante, quelles que soient les décisions que doivent prendre les autorités tchèques sur l'ensemble du périphérique". Cet argument ne tient pas puisque, en l'absence de décision sur le tracé définitif de la route périphérique de Prague, la construction du viaduc n'apporterait aucune amélioration. La construction d'un tel viaduc séparément pourrait au contraire compliquer le problème de capacité et prédéterminer la nécessité d'ajuster le reste du projet au flux de circulation du viaduc.

Ce projet diffère des précédents car il relève du pouvoir discrétionnaire de la municipalité de Prague. Le problème essentiel, celui de l'absence de participation de la population aux stades préparatoires, persiste toutefois. En effet, les conseillers municipaux ont décidé de modifier arbitrairement le plan d'occupation des sols de l'agglomération de Prague jusqu'à 2010 afin d'éviter une EIE légale. 1,2 millions de pragois furent ainsi privés du droit légal de participer à la création du plan principal de développement de la ville. La municipalité continue à ne faire aucun cas des observations et des propositions d'alternatives de la population sur les plans d'aménagement. Le Ministère de l'Environnement ayant refusé d'approuver la proposition municipale, des débats fructueux sur les besoins réels de Prague pourront avoir lieu avec les nouveaux conseillers municipaux élus en novembre 1998. Il ressort de l'étude de ce projet que la situation est très complexe et nécessite une instruction plus ample. Le financement du viaduc par la BEI serait donc prématuré et nuirait aux débats ultérieurs sur les meilleures alternatives possibles.

5.3 La route de contournement de Poznan -Pologne

La route de contournement de Poznan sera financée à concurrence de 130 millions d'ECU par un prêt de la BEI approuvé en juillet 1998, et subventionnée à concurrence de 35 millions d'ECU dans le cadre du programme PHARE⁴⁹. La route de contournement de 13,3 km de long fait partie du projet d'autoroute A2. Cette autoroute étendra le réseau trans-européen à la Pologne par le corridor Berlin-Varsovie-Moscou. L'autoroute sera construite et gérée par une société privée, Autostrada Wielkopolska. La route de contournement dont la construction sera financée sur des fonds publics aidera à justifier économiquement d'autres parties de l'autoroute.

Les associations écologistes polonaises s'opposent à l'intégralité du projet de construction de l'autoroute en Pologne : elle doit en effet être effectuée aux dépens de l'entretien des routes existantes et de la modernisation du rail et des transports publics. Aucune étude sectorielle n'a été effectuée, que ce soit celle de l'impact du projet d'autoroute sur l'environnement polonais, ou celle des implications budgétaires sur d'autres modes de transport. Les ONG polonaises estiment qu'aucun fonds public ne devrait être dépensé sur le projet avant la réalisation de ces études. Elles contestent également l'utilisation des deniers publics pour soutenir des entreprises privées.

Les routes de contournement sont souvent jugées nécessaires dans les villes. Dans le cas de Poznan, toutefois, le problème est qu'elle traverse en partie la ville, notamment la zone du réservoir d'eau potable alimentant une partie importante de la ville. Le projet de route date des années 40 et a été conçue par les Allemands pour des raisons stratégiques. Le projet actuel modifie seulement légèrement les plans d'il y a plus de 50 ans. L'importance de la zone menacée n'est pas uniquement qu'elle sert de réservoir d'eau potable - Poznan perdra 40% de ses ressources en eau potable avec la route de contournement -, mais aussi de site de loisirs. Le projet envisagé aboutira à une l'augmentation de la pollution qui dépassera les normes de concentration autorisées et rendra la zone inadaptée aux loisirs.

Plusieurs ONG polonaises de protection de l'environnement et des associations locales font campagne depuis 1995 contre l'itinéraire de la route de contournement. Le droit de participation de la population n'a pas été respecté, l'étude d'impact sur l'environnement présente de nombreuses lacunes dont l'absence d'analyse d'alternatives n'est pas la moindre. Des groupes locaux ont introduit un recours judiciaire contre la route de contournement, la municipalité de Poznan aussi. Ces deux procédures n'ont pas abouti au motif que la loi sur les autoroutes à péage l'emporte sur la plupart des autres textes légaux. L'un des juges commenta le jugement en ces termes: "Vous avez raison mais la Pologne en voie d'adhérer à l'Union Européenne, doit avoir des autoroutes." Malgré les mouvements de protestation contre la route, les graves menaces sur la distribution publique d'eau potable, la pollution de l'environnement et la dégradation de la santé publique, la BEI a néanmoins approuvé le prêt de 130 millions d'ECU.

Ce projet est un autre cas qui plaide pour que l'application des normes

⁴⁹ Communiqué de presse de la BEI, 27 juillet 1998

communautaires - tant de forme à l'égard de l'EIE que de fond relatives à la qualité de l'air et à la protection de l'eau- soit l'une des conditions fondamentales des financements de la BEI hors de l'UE.⁵⁰

5.4 L'aéroport de Sofia en Bulgarie

La Banque Européenne d'Investissement a approuvé en septembre 1997 le prêt de 60 millions d'ECU pour le projet de modernisation et d'extension de l'aéroport international de Sofia. Le financement était destiné à la construction d'un nouveau terminal de voyageurs pour faire face à l'augmentation du trafic à l'aéroport de Sofia. Il servira également à prolonger la piste principale pour réduire le bruit en réorientant les vols au-dessus de la capitale. L'extension de la piste permettra en outre aux plus grands avions d'utiliser l'aéroport.⁵¹

Le contrat a été signé alors qu'aucun projet concret n'avait été rédigé, et donc sans étude d'impact sur l'environnement. Seul avait été effectué par une société anglaise, Sir Halkrow and Partners, un plan d'ensemble général pour la reconstruction de l'aéroport de Sofia. La BEI a donc approuvé le prêt à un moment où il n'y avait pas de projet spécifique. Plusieurs variantes étaient proposées pour le prolongement de la piste dans le plan d'ensemble. La décision prématurée d'octroi du prêt de la BEI signifie qu'il n'a été procédé à aucune instruction appropriée de ces variantes et du projet dans son ensemble. Une EIE devrait être effectuée sur un projet spécifique et non seulement sur le plan d'ensemble détaillé.

L'aéroport est situé très près de la ville de Sofia. Les niveaux de bruit et d'émissions atmosphériques polluantes dépassent déjà les normes légales. La population locale a organisé de nombreuses manifestations et pétitions contre l'extension de l'aéroport. On a soulevé des arguments contre le projet actuel et proposé des alternatives à l'emplacement de l'aéroport au cours de la réunion publique sur l'étude d'impact environnemental général. La BEI n'a tenu compte d'aucun de ces commentaires.

5.5 La mine d'or de Lihir - Papouasie, Nouvelle Guinée

En juillet 1996, la BEI a annoncé l'octroi d'un prêt de 46 millions d'ECU pour la mine d'or de Lihir en Papouasie- Nouvelle Guinée. Au cours des 30 années d'opérations prévues, 104 millions de tonnes de minerai seront exploitées, ce qui produira 341 millions de tonnes de déblais de roches. Ces résidus doivent être déchargés dans le port voisin de Louisiana sur la côte Est de l'île de Lihir. La société Rio Tinto utilise le procédé de cyanuration à carrière ouverte qui est extrêmement polluant. 89 millions de tonnes de résidus toxiques seront produits au cours de l'exploitation de la mine. Les résidus devraient être traités mais l'eau de traitement sera déversée directement dans la mer. Or, il y a des traces de métaux lourds dans cette eau de traitement, notamment du cuivre, de l'arsenic, du cadmium, du plomb, du chrome, et du mercure. L'agence

⁵⁰ La BEI reconnaît pourtant que la déclaration de politique environnementale de 1996, p. 6, indique "Dans les pays candidats à l'adhésion à l'UE, principalement les pays d'Europe centrale et orientale, la législation communautaire est une ligne directrice évidente." (traduit de l'anglais)

d'assurance-crédit du gouvernement américain, OPIC (Overseas Private Investment Corporation) a refusé d'accorder une police d'assurance contre les risques politiques en 1995 en raison de l'impact environnemental mentionné ci-dessus. Pourtant la BEI a accepté de participer et de financer directement le projet.

5.6 Les barrages des Hauts Plateaux du Lesotho

Le 4 juin 1998 la BEI a procuré plusieurs prêts d'un montant total de 99 millions d'ECU au projet de barrage des Hauts Plateaux du Lesotho (LHWP) : un prêt de 44 millions d'ECU était attribué à la Lesotho Highlands Development Authority (organisme public chargé du développement de cette région, LHDA) pour financer le barrage et la dérivation de Matsoku ; un deuxième prêt de 45 millions d'ECU était attribué à la Trans-Caledon Tunnel Authority (organisme public chargé de ce projet, la TCTA) pour financer les garanties de change pour le barrage Mohale; un troisième prêt de 10 millions d'ECU doit également être accordé à la LHDA.

Selon le communiqué de presse de la BEI, *"Le financement est destiné à la phase 1B du LHWP, l'un des plus grands projets d'infrastructure en cours de réalisation en Afrique. Régi par un traité conclu entre la République sud-africaine et le Royaume du Lesotho, le projet a pour but de transférer de l'eau des régions montagneuses du Lesotho vers le cœur industriel de l'Afrique du Sud, principalement dans la province de Gauteng. Cet approvisionnement en eau supplémentaire contribuera à préserver le potentiel de développement industriel de l'Afrique du Sud et à fournir de l'eau courante propre aux ménages vivant dans les quartiers urbains et péri-urbains, longtemps défavorisés, ce qui constitue l'une des priorités du Programme de reconstruction et de développement de l'Afrique du Sud. Le projet permettra en outre d'offrir localement des emplois à des milliers de ressortissants du Lesotho, qui survivent dans une large mesure grâce aux envois de fonds des travailleurs migrants employés dans les mines d'or sud-africaines."*⁵²

Le projet des Hauts Plateaux du Lesotho de 8 milliards de dollars vise à fournir de l'eau à l'Afrique du Sud et de l'électricité au Lesotho. Il prévoit la construction de cinq barrages sur le fleuve Sinqa - partie du fleuve Orange située au Lesotho-, une centrale hydroélectrique, et des aqueducs souterrains à travers les montagnes du Lesotho. Les barrages retiendront les eaux des fleuves qui se déversent actuellement dans l'Océan Atlantique, et détourneront environ 40% de l'eau du bassin du fleuve Sinqa vers le nord à travers un réseau complexe de galeries vers le fleuve Ash en Afrique du Sud. De là, cette eau sera dirigée vers le barrage du Vaal, à 70 km au sud de Johannesburg. Les travaux doivent être achevés en 2017.

La phase 1B du projet qui doit être achevée en 2003 comprend le barrage de Mohale sur les fleuves Senqunya et Matsoku (d'une valeur de 1 milliard de dollars) et 30 kms de voies d'eau souterraines. Le barrage du Mashai qui doit être achevé en 2008 serait construit au cours de la phase 2, celui du Tsoelike prévu pour 2020 est planifié dans la phase 3. Le coût exorbitant du projet a conduit à l'augmentation du prix de l'eau

⁵¹ Communiqué de presse de la BEI, 10 septembre 1997

⁵² communiqué de presse de la BEI du 4 juin 1998

dans la région la plus peuplée d'Afrique du Sud. Multiplié par deux, le prix de l'eau la met hors de portée des pauvres qui subissaient déjà les inégalités d'approvisionnement en eau sous l'Apartheid.

Cette hausse du prix de l'eau a poussé les activistes de la banlieue noire d'Alexandra en Afrique du Sud à contester le projet devant le Panel d'Inspection de la Banque Mondiale. Les demandeurs soutenaient que la construction du deuxième barrage ne devrait pas commencer sans une étude approfondie de la gestion de la demande (maîtrise et conservation de l'eau) pour déterminer si le projet était opportun pour la période prévue. La Banque Mondiale a débouté les demandeurs.

L'absence de réformes démocratiques et la détérioration des conditions de vie sont au cœur de la crise actuelle au Lesotho qui a été aggravée par l'invasion massive surprise des troupes militaires sud-africaines en septembre 1998. Compte tenu de l'importance du LHWP pour l'Afrique du Sud et le ressentiment croissant au Lesotho à l'encontre du grand voisin, il était prévisible que la protection des sites des barrages devienne une priorité militaire.

Moins de 10% des terres du Lesotho sont cultivables. La terre la plus fertile du Lesotho se trouve dans la vallée du Mohale qui sera inondée après la construction du barrage du Mohale; cette vallée est la seule région du pays à avoir un surplus de production agricole⁵³. Outre les villages inondés, d'autres seront affectés par la construction des routes et les autres activités du projet. La construction des routes du projet a déjà commencé, perturbant les populations locales, notamment en endommageant leurs fermes et leurs champs, et par la présence des ouvriers de travaux publics dans cette région isolée. Environ 20.000 personnes perdront leur logement, leur terre, ou l'accès aux terres communales lors de la phase 1 du projet. Puisque la terre agricole est une ressource rare dans le pays, ceux qui ont été expulsés dans la zone des réservoirs n'ont pas reçu de terres de substitution et sont contraints de rechercher de nouveaux moyens de subsistance. A l'origine, le projet devait pourvoir des formations à des métiers sans aucune utilité au Lesotho. Les formations réellement pertinentes dans le contexte du Lesotho ont pris beaucoup de retard, et peu d'expulsés ont suivi une formation de reconversion à ce jour.

A cause du projet, la population tribale des Hauts Plateaux a perdu des champs, des pâturages et l'accès aux sources d'eau douce. Malgré les promesses, ils n'ont pas retrouvé de nouveaux moyens de subsistance; les pauvres ont encore davantage été poussés à l'extrémité de leur lutte pour la survie. Les problèmes d'érosion et les effets en aval de la dérivation de quantités d'eau considérables ruineront les écosystèmes et les ressources de la population.

En mars 1993 l'Agence Norvégienne pour la Coopération au Développement (l'ANCD) a rejeté une demande de *concours financier* de 9,4 millions de dollars de la société Kvaerner Energy pour le barrage de Muela. Kari Nordheim-Larsen, le Ministre norvégien de la Coopération, rejeta le projet parce que le contrat portait sur un des

⁵³ Les phases 1A et 1B ont résulté dans la perte de 4635 hectares de pâturages et 1500 hectares de terres arables, selon la Banque mondiale.

éléments d'une série de barrages dont les effets sociaux et écologiques cumulés n'avaient pas été étudiés.⁵⁴

Non seulement la paupérisation de la population des Hauts Plateaux directement touchée s'aggraverait de toute évidence de manière durable, mais il est en outre douteux que des bénéfices économiques durables soient tirés des emplois temporaires créés pour le chantier. Les travaux ont provoqué des tensions sociales considérables du fait des conditions de travail extrêmement dures et des salaires très faibles accordés à la main d'œuvre Basotho⁵⁵. En 1996, suite au licenciement brutal de 2.500 employés, une grève a éclaté. La police est intervenue pour la briser et de nombreux employés furent tués par balle, beaucoup d'autres cherchèrent refuge dans des églises.

Des preuves ont été rapportées de l'étendue de la corruption qui a entouré le projet. Une douzaine d'entreprises alléguent avoir versé plus de 2 millions de dollars de pots de vin au président de la LHDA, Masupha Ephraim Sole, entre février 1988 et décembre 1998. La liste suivante des sociétés et des montants de pots de vin versés a été publiée en juillet 1999.⁵⁶

Les pays d'origine de ces sociétés sont tous signataires de la Convention de l'OCDE sur la lutte contre la corruption d'agents publics étrangers dans les transactions commerciales internationales du 17 décembre 1997. Par cette convention, les Etats s'engagent à qualifier de crime la corruption d'un fonctionnaire étranger, et à ce que "*L'instruction et les poursuites pour corruption d'un fonctionnaire étranger...ne soient pas influencées par des considérations d'intérêt d'ordre économique national, par l'effet éventuel sur les relations avec un autre Etat, ou l'identité des personnes physiques ou morales impliquées.*" (article 5).

En octobre 1999, un tribunal du Lesotho⁵⁷ a condamné M. Sole, l'ancien directeur de la Lesotho Highlands Development Authority (LHDA), à lui verser plus de 7 millions R de dommages-intérêts. Le montant de dommages-intérêts le plus élevé de 6.362.488 R correspondait à la perte subie par l'entreprise suite au retrait du soutien financier de l'UE.

Pendant les auditions, M. Sole a reconnu avoir autorisé la modification du contrat du barrage du Muella sans l'accord des institutions européennes. Lorsqu'elle s'en aperçurent, elles retirèrent leur financement⁵⁸. En novembre 1999 l'Etat du Lesotho a engagé des poursuites pénales à l'encontre des sociétés devant le tribunal de Maseru pour chef de corruption.

⁵⁴ conversation avec Lori Pottinger, directrice du département Afrique du Sud d'International Rivers Network

⁵⁵ populations tribales du Lesotho

⁵⁶ Actes de l'instruction contre M. Sole in Business Day 29/7/1999, rapports annuels des entreprises concernées, base de données PSIRU

⁵⁷ High Court of Lesotho

⁵⁸ Lesotho Judge awards R7M to LHDA, Maseru 21/10/1999 Sapa, <http://gopher.anc.org.za/00/anc/newsbrief/1999/news1022>

Entreprise multinationale	Pays d'origine OCDE	Sous-traitant	Part détenue	Consortium	Montant de la commission occulte globale	Commentaire
ABB	Suède Suisse				250.000 FF	
Acres International	Canada				279.539 C\$	
Alcatel	France	Sogreah			84.000 FF	Détenue par Alcatel jusqu'au 11/1/1999
AMEC	Grande-Bretagne	Spie Batignolles	41.6		738.630 FF	
AMEC	G.-B.	Spie Batignolles	41.6	LHPC	105.639 DM	LTA est contrôlé par AMIC
AMIC Anglo American Industrial Corporation	USA G.-B.	LTA		LHPC	105.639 DM	
BICC	G.-B.	Balfour Beatty	100	LHPC	105.639 DM	
Bouygues				HWV	733.404 US\$	
ED Zublin	Allemagne				819.862 DM	
ED Zublin	Allemagne			LHPC	105.639 DM	
Group Five	Afrique du Sud			HWV	733.404 US\$	
Impreglio	Italie				250.000 US\$	L'actionnaire de contrôle est FIAT qui détient 5%, plus 16% à travers Gemina
Impreglio	Italie			HWV	733.404 US\$	
Kier Intl	G.-B.			HWV	733.404 US\$	
RWE	Allemagne		Lahmeyer Consulting Engineers		16.000 DM	
RWE	Allemagne		Hochtief		733.404 US\$	
RWE	Allemagne		Concor		733.404 US\$	Détenu à travers Hochtief
Stirling Intl	G.-B.				733.404 US\$	
Suez Lyonnaise des Eaux	France		Dumez Intl		509.905 FF	

Il est regrettable que le nom de la BEI soit associé à ce type d'affaires. Cette expérience démontre clairement qu'elle prend des engagements au-delà des capacités de suivi de son personnel lorsqu'elle essaye de prêter de l'argent dans le monde entier. Alors que la BEI n'arrive déjà pas à respecter ses propres obligations, elle s'expose à d'importants risques financiers en participant à de tels projets.

5.7 Le pont Öresund entre le Danemark et la Suède⁵⁹

Le pont Öresund qui relie la Suède au Danemark a été ouvert à la circulation en juillet 2000. L'achèvement du projet a été au centre d'une grande controverse pendant quinze ans. Le projet a été qualifié de scandale contre la démocratie, l'économie européenne et l'environnement.

Au milieu des années 80, un lobby d'affaires dénommé "The European Roundtable of Industrialists" (la Table Ronde Européenne des Industriels) présenta un rapport intitulé "les liaisons manquantes" comportant un certain nombre de projets spécifiques d'infrastructure de transports. L'un de ces projets était un pont ou un tunnel reliant la Suède au Danemark.

Peu après, un consortium fut constitué pour frayer la voie du projet. La Commission Européenne accorda des subventions à ce consortium qui fut ainsi en mesure de

⁵⁹ étude de cas préparée par Charles Berkow, les Amis de la Terre Suède

préparer le projet. Il était toutefois sévèrement critiqué par les écologistes. A partir de la fin des années 80, c'était devenu un sujet politique très controversé en Suède et au Danemark.

Craignant, à juste titre, de perdre les élections en septembre 1991, le gouvernement suédois social-démocrate fit accepter au printemps 1991 par le gouvernement danois de construire le pont. La convention fut ratifiée en toute urgence par le Parlement suédois en juin 1991, et par le Parlement danois en août 1991.

Des associations écologistes danoises ont déposé un recours contre le projet devant la Commission Européenne tout de suite après, en août 1991. Elles alléguaient onze violations des directives européennes. Les associations danoises insistaient sur les dangers que le projet présenterait pour la mer Baltique, déjà fragile, la mer entre la Suède et le Danemark, et à des réserves ornithologiques parmi les plus précieuses d'Europe; il violait la Directive Natura 2000 (sur l'habitat des Oiseaux) et la Directive sur l'Etude d'Impact sur l'Environnement.

La décision suédoise de signer l'accord de construction a été prise avant de demander une étude d'impact sur l'environnement ou de vérifier sa conformité aux lois nationales en vigueur en matière d'environnement. Il prétendit ensuite que le pont devait être construit en application d'un accord international intangible. Les tribunaux rendirent néanmoins une longue série de décisions compliquées sur le projet dans les années qui suivirent. Un tribunal soumit le projet à certaines conditions pour que le flux d'eau salée essentielle de l'Atlantique à la Baltique ne soit pas réduit. Un autre tribunal refusa l'octroi d'un permis de construire au motif qu'il pourrait porter atteinte à la mer Baltique, à des zones naturelles et de pêche importantes, et en raison de l'impact du système de transport choisi. Nonobstant, en juin 1994 le gouvernement suédois décida de poursuivre le projet. Le Ministre de l'Environnement démissionna en signe de protestation. Ce gouvernement perdit les élections peu après, en septembre. Afin de limiter l'opposition au projet, il était stipulé dans la Convention de 1990 entre la Suède et le Danemark que le consortium et les péages du pont couvriraient l'intégralité du coût de la conception, de la construction, et du fonctionnement du pont, pas un denier public ne devrait être utilisé. Cette promesse a été répétée à de nombreuses reprises et fait partie intégrante de la décision. Toutefois les calculs démontrant que cela ne serait pas viable ont été cachés au Parlement suédois avant le vote.

Le dilemme inhérent à ce projet est qu'une tarification plus basse des péages attirera un plus grand nombre d'usagers pour collecter plus de fonds, mais en augmentant, la circulation engendrera plus de pollution. Au moment du vote du parlement en 1991, le gouvernement suédois estimait que dès la première année de son achèvement, environ 10.000 véhicules traverseraient le pont chaque jour. L'estimation actuelle évalue le transit à 12.000 voitures par jours alors que la capacité du pont est de 50.000.

Le prix de la traversée du pont et la viabilité financière du projet font encore l'objet de débats. En 1995, le journal financier Dagens Industri a sorti un numéro spécial démontrant que le pont était un projet à haut risque et que les péages ne suffiraient

probablement pas à couvrir son coût.

En 1995 la Banque Européenne d'Investissement prêta 31,9 millions d'ECU au projet, en 1996 192,2 millions, en 1997 à nouveau 82,8 millions d'ECU, soit un total de plus de 300 millions d'ECU en 3 ans.

La Suède est un contributeur net d'argent à l'UE. Au cours des négociations sur sa quote part, le montant que la Suède reçoit en retour de l'UE influence le montant qu'elle accepte de contribuer. Ainsi les fonds que l'UE et la BEI accordent en Suède peuvent être vus comme des fonds qui correspondent indirectement à ceux payés par le contribuable suédois. Dans cette optique, le contribuable suédois contribue à payer le pont Öresund en dépit des nombreux discours annonçant qu'il ne serait pas tenu de payer.

Le public n'en a généralement pas conscience : on trouve ainsi en première page du plus grand quotidien suédois, Dagens Nyheter, du 5 mai 1999 un article affirmant: "Le pont n'est pas financé par les deniers publics mais par des prêts privés." Ce journal réitère le 12 novembre : "Le pont Öresund a été financé par des emprunts sur le marché."

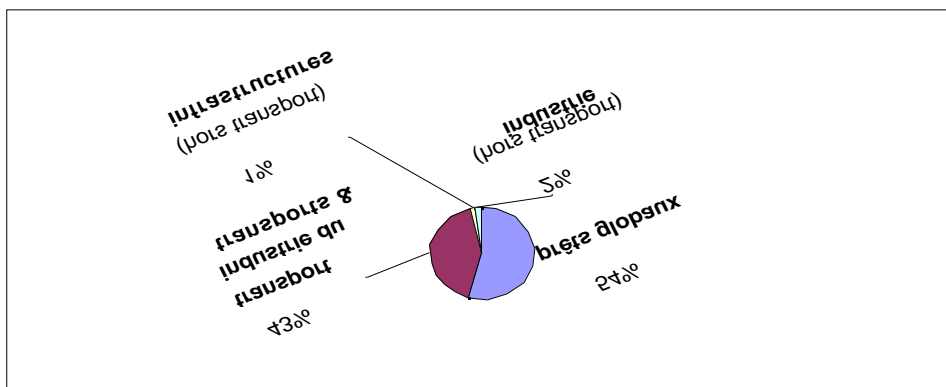
Les défenseurs du pont font quelques fois valoir que c'est un projet ferroviaire puisque une voie de chemin de fer passe sur le pont. Il a été également avancé que la pollution des véhicules passant sur le pont serait inférieure à celle des ferries.

Des doutes persistent sur le bénéfice réel tiré par le rail. Par ailleurs, l'achèvement du pont a été utilisé comme argument en faveur d'autres projets autoroutiers en Suède par des hommes politiques locaux. A titre d'exemple, la modernisation de l'autoroute à Kristianstad présentée par la collectivité régionale dans son programme de développement est à la base de sa candidature aux fonds structurels de l'UE.

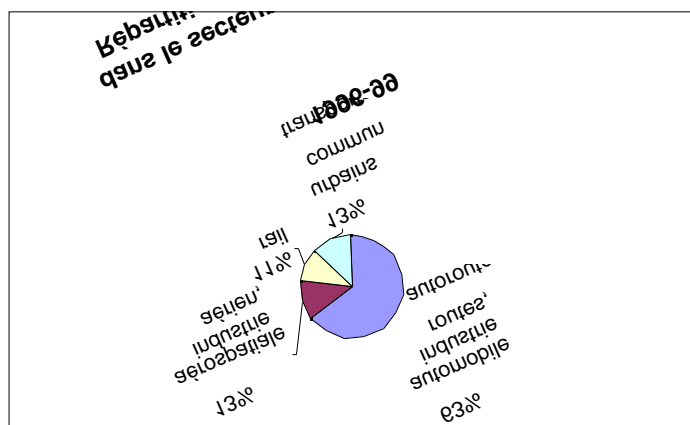
Malgré l'immense polémique autour de ce projet pendant les 15 dernières années, l'intervention de la BEI est passée inaperçue auprès du public.

5.8. Le soutien massif de la BEI aux autoroutes françaises (1996-99)

La France est le deuxième client de la BEI après l'Allemagne et a reçu en 1999, plus de 4 milliards d'euro (environ 26 milliards de francs). Les prêts globaux représentent presque 60% des concours financiers de la BEI en France.



En France, les financements individuels de la Banque européenne d'investissement sont consacrés dans une large majorité au secteur des transports avec un accent particulier sur la construction des autoroutes. Au cours des trois dernières années, la BEI a accordé plus de 500 millions d'euros (3,2 milliards FF) par an à la Caisse nationale des autoroutes. Ce chiffre est en augmentation en 1999, puisque 890 millions d'euros (5,8 milliards FF) sont dédiés aux autoroutes. L'entretien des routes, surtout dans les départements d'outre - mer, et un soutien à l'industrie automobile de l'ordre de 400 millions d'euros (2,6 milliards FF) pour une ligne de fabrication de véhicules diesel du Groupe Peugeot et à Daimler Benz pour l'usine de fabrication de la SMART en Lorraine constituent le complément des concours financiers de la BEI dans ce secteur.



En 1999, un prêt de 600 millions d'euros (3,9 milliards de francs) a été consacré à la restructuration des Sociétés d'économie mixte d'autoroutes. Cet investissement paraît plus que douteux du point de vue financier et économique puisque ces sociétés sont déjà très fortement endettées auprès de la Caisse nationale des autoroutes qui attend le remboursement d'une créance de plus de 250 milliards de francs⁶⁰. Ce nouvel emprunt est d'autant plus contestable que le Budget public sera certainement amené à éponger la dette qui en résultera puisque ces sociétés sont intégralement garanties par l'Etat⁶¹. Christian Garnier qui dirige le réseau Transports et Aménagement durable du Territoire pour France Nature Environnement souligne que pour l'année 1996, la SEMCA a dégagé 1 milliard de francs d'autofinancement tout en recourant à plus de 18 milliards d'emprunts. Cet élément est inquiétant car pour la période 1995-1997, 90% des autoroutes n'ont pas remboursé leur investissement !⁶²

En France, le transport autoroutier est de plus en plus décrié par l'opinion publique qui subit ses effets sur la santé, la qualité de vie et l'environnement. L'Etat a néanmoins eu une politique très autoritaire dans ce domaine sans laisser place à un réel débat sur les alternatives possibles pour une politique des transports durables et se montrant très arrogant vis-à-vis des recommandations des instances de contrôle telle que la Cour des comptes. Celle-ci souligne que "les études de bilan mettent en évidence l'absence préjudiciable de politique globale remplaçant l'infrastructure dans une plus large

⁶⁰ Voir La politique autoroutière française, Cour des comptes, juin 1999. Résumé disponible sur <http://www.ccomptes.fr> (section rapports)

⁶¹ En vertu de l'article 37 des conventions de concession, Voir *Le système autoroutier dans le Mur : quelle réforme pour éponger 300 milliards?* Christian Garnier, dans La Lettre du Hérisson n°194-195 Décembre 1999

⁶² Voir "Evaluation économique et environnement" cellule prospective et stratégie Ministère de l'Environnement, Michel Cohen de Lara et Dominique Dron. La Documentation française, 1998.

perspective à tous les stades du processus de décision : choix du type d'infrastructure et du tracé, détermination des mesures d'accompagnement nécessaires." Les enquêtes publiques pour la construction des autoroutes sont souvent lacunaires, ainsi ce même rapport relève que "l'effet des infrastructures autoroutières sur l'environnement dépasse largement ce que prévoyait l'étude d'impact présentée lors de l'enquête publique... Les mesures dites "compensatoires", pour utiles qu'elles soient, ne sont le plus souvent pas à la hauteur des dommages..." Il conclue dans ses recommandations, qu'il convient de "donner une portée concrète aux engagements que l'Etat prend à l'issue de l'enquête publique, de mieux concevoir les aménagements à caractère écologique et assurer le suivi de leur efficacité, de leur entretien et de leur gestion."

Entre 1996 et 1999, la BEI était également un acteur important du transport aérien à travers le financement de l'achat de nouveaux Airbus, les extensions des aéroports de Roissy, de Bâle-Mulhouse et de la Réunion. Ce mode de transport est pourtant la source la plus importante de pollution atmosphérique par kilomètre/voyageur. Dans le secteur industriel, la SNECMA et l'Aérospatiale pour l'unité de lancement d'Ariane ont bénéficié de prêts.

A part un financement pour le TGV Sud-Est en 1996 et l'acquisition de wagons pour le transport de voitures (peut-être pour favoriser le transport intermodal), la BEI ne participe pas à la maintenance et au développement du transport ferroviaire en France. Alors que l'Ademe réclame des investissements de l'ordre de 20 milliards de francs pour désengorger les chemins de fer français, la BEI continue à investir massivement dans les autoroutes pourtant décriées par l'opinion publique en raison de la destruction des paysages qu'elles causent et de l'assèchement du territoire au profit des grandes agglomérations.

La BEI a participé à hauteur de 13% de son portefeuille des transports pour la France au développement des transports en commun urbains, notamment pour les Tramway d'Orléans, Montpellier et Lyon. Ce chiffre est dérisoire par rapport aux investissements dans les autoroutes réalisés dans la même période.

La BEI démontre que la prise en compte de l'environnement dans sa politique d'investissements en France est inexistante dans la mesure où la majorité des investissements vont dans le secteur des transports les plus polluants. Alors que l'Union européenne et la France se sont engagés à réduire les émissions de gaz à effet de serre depuis la signature du Protocole de Kyoto en 1997, la BEI augmente le financement des transports qui contribuent le plus au changement climatique⁶³.

6. Recommandations

Quelles sont les réformes nécessaires pour que la BEI s'ajuste aux normes modernes de responsabilité publique et écologique? Les ONG se sont efforcées à de multiples reprises d'engager un dialogue avec la BEI. Cela leur a permis de se familiariser avec le fonctionnement de la BEI, et à la BEI de connaître les préoccupations de la société civile. A l'occasion de ces dialogues, les ONG ont formulé

⁶³ En France, les transports sont la première source d'émission de gaz à effet de serre (21% du total). C'est le secteur où l'augmentation des émissions est la plus forte avec un accroissement de 20% des émissions entre 1990 et 1998. (source : les données de l'environnement, IFEN, n°61, 2000)

un certain nombre de suggestions directement à la BEI. Les recommandations présentées à l'origine par Wenning et Lankowski (études du WWF de 1992 et de 1994) ont été réitérées en 1995 par les Amis de la Terre à la première consultation des ONG tenue dans les locaux de la BEI. Les représentants de la BEI s'y sont référés au cours de la deuxième et troisième consultation du réseau *CEE Bankwatch*, des Amis de la Terre et d'autres représentants d'ONG en 1996 et 1998. Ces recommandations⁶⁴ servent toujours de points de repère pour apprécier l'écoute et la volonté d'évoluer de la BEI. Des progrès peuvent être constatés sur certains points mais l'évolution reste minime sur d'autres.

Le réseau *CEE Bankwatch* et les Amis de la Terre ont présenté un certain nombre de recommandations dans des lettres adressées à des représentants de la BEI. Elles mériteraient d'être prises en considération par le Parlement Européen et les Gouverneurs de la BEI.

1. Revoir la politique actuelle de communication de sorte que toutes les informations sur l'évaluation économique, financière, et écologique des projets soient mises à la disposition en temps utile des ONG intéressées et des communautés concernées. Comparée aux autres institutions financières internationales, la BEI est nettement en retard en matière de communication externe. Il ressort également clairement que les autres IFI peuvent fournir au public une information de qualité sur leurs concours aux opérations du secteur privé, comme la Société Financière Internationale (SFI) de la Banque Mondiale, et la BERD. La nouvelle politique de communication d'informations de la BEI devrait se fonder sur la Convention d'Aarhus sur l'accès à l'Information, la participation du public au processus décisionnel et l'accès à la justice en matière d'environnement et s'inspirer de la politique et des pratiques de la Banque Mondiale, de la SFI, et de la BERD.

2. Renforcer les procédures d'étude d'impact sur l'environnement (EIE).

La BEI devrait aborder les projets comme le font la Banque Mondiale et la BERD. Ces deux banques ont adopté des critères clairs et transparents de classification des projets en catégories A, B et C⁶⁵; les projets de la catégorie A sont ceux susceptibles d'avoir un impact social et/ou écologique négatif, et sont assortis de contraintes en matière de consultation et d'EIE. Les EIE devraient être menées au sens le plus large, et porter sur l'investissement projeté dans son intégralité et non seulement sur la partie financée par la BEI. Ainsi par exemple, s'il s'agit d'une autoroute l'EIE porterait sur toute l'autoroute et non seulement sur le tronçon pour le financement duquel la BEI a été sollicitée.

3. Exiger la consultation du public dès l'instruction de projets susceptibles d'avoir un impact social et écologique négatifs

Les promoteurs devraient être clairement obligés de procéder à des consultations publiques pour tous les projets classés en catégorie A. Des dispositions concrètes devraient être promulguées pour vérifier la qualité de ces consultations.

⁶⁴ Voir annexe IV

⁶⁵ La BEI déclare suivre les directives communautaires pour l'évaluation environnementale mais pour les projets hors de l'UE, la procédure reste vague : "Au sein de l'UE pour tout projet susceptible d'avoir un impact important sur l'environnement, le promoteur est tenu, en application des législations communautaire et nationale, d'effectuer une EIE, y compris une enquête d'utilité publique. Mais en dehors de l'UE, le cadre juridique est peut-être moins développé et le promoteur peut avoir besoin des conseils de la Banque pour savoir quelles études environnementales il convient d'effectuer." principes d'action en matière d'environnement, p. 7

4. Fournir des informations détaillées sur les "prêts globaux" concédés au travers de banques intermédiaires, plus particulièrement sur le bénéfice réel apporté à l'environnement, et sur les critères de sélection des projets.

Les prêts globaux pourraient servir à soutenir des petites et moyennes entreprises, notamment pour acheminer des fonds aux projets plus modestes authentiquement écologiques, à savoir de prévention et novateurs, et non à ceux qui consistent en des "rafistolages" technologiques en fin de course.

5. Adopter des politiques substantielles sur des thèmes prioritaires tels que l'énergie et les transports, et respecter l'obligation de l'UE d'intégrer le développement durable et la protection de l'environnement dans toutes les politiques et les activités.⁶⁶

Ce serait aussi l'occasion de détailler le rôle joué par la BEI dans la mise en œuvre des politiques de développement durable et d'environnement de l'UE, ainsi que sa contribution à l'effet de serre et son rôle dans la lutte contre le changement climatique.

6. Promulguer des *stratégies d'assistance aux pays candidats* à l'adhésion qui seraient le fruit de l'effort concerté de la Banque et de chaque pays.

Ces programmes devraient se fonder sur l'évaluation des besoins du pays, ainsi que sur les normes de l'UE, et intégrer l'objectif de développement durable dans tous les secteurs. La BEI pourrait également coopérer avec la Banque Mondiale dans l'élaboration des *stratégies d'assistance pays (country assistance strategy)*.

7. Ajouter des spécialistes de l'environnement aux effectifs actuels de la BEI

La BEI compte devenir la source financière principale en Europe centrale et orientale, tout particulièrement des pays candidats à l'adhésion, tout en poursuivant ses crédits importants à d'autres régions hors de l'UE. Elle ne pourra pas respecter les obligations en matière d'environnement énoncées dans le Traité d'Amsterdam si l'expertise de son personnel n'est pas mieux équilibrée.

8. Créer au sein de la Banque une équipe pour la promotion de la maîtrise de l'énergie, de l'efficacité énergétique et des énergies renouvelables.

Elle pourrait s'inspirer de l'exemple de la BERD qui montre tout ce que peut accomplir une équipe concentrée dans ce secteur et qui possède les connaissances financières et techniques requises. Sans cette expertise et la définition d'une mission claire dans ce secteur par la direction, qui fait de ce types de prêts une priorité, il est peu probable que le déséquilibre actuel du portefeuille soit corrigé.

9. Activer les institutions de contrôle.

Il s'agit notamment du Parlement Européen, de la Cour des Comptes Européenne, et de l'Office Européen de Lutte contre la Fraude (OLAF). Le Parlement Européen et ses commissions, ainsi qu'aux services compétents de la Commission Européenne devraient mieux superviser la Banque, notamment en diligentant diverses procédures de contrôle. Le rôle du Médiateur européen devrait être développé.

⁶⁶ en vertu de l'article 6 du Traité d'Amsterdam

7. Conclusion

La structure et les activités actuelles de la Banque Européenne d'Investissement sont problématiques à divers égards tant pour les décideurs des Etats Membres et des institutions de l'UE que pour les citoyens concernés.

La Banque est une institution publique dont l'activité est financée en fin de compte par les deniers publics et les contribuables des Etats Membres de l'UE. Elle est de toute évidence loin de remplir au début du nouveau millénaire le mandat qui lui est imparti de promouvoir le développement. Cette banque cultive le secret, le manque de transparence et de contrôle public, elle finance de nombreux projets qui détruisent l'environnement social et écologique. Dans notre monde d'interdépendance mondialisée, ces projets font plus de mal que les énormes bénéfices financiers que la Banque en retire. Par ailleurs, la Banque concurrence les institutions publiques similaires et des investisseurs privés aux seules fins de promouvoir les intérêts de certaines entreprises privées d'une façon qui bat en brèche tout effort pour améliorer l'éthique sociale et écologique de la finance.

Les ONG estiment globalement qu'il y a de nombreux problèmes à résoudre si l'UE souhaite s'assurer que la BEI suive des procédures modernes appropriées en matière d'environnement :

1. combattre l'idiosyncrasie de la Banque. Comme le décrivait en privé il y a quelques années un membre de l'ancienne direction des Pays Membres, la BEI considère qu'avoir une instruction rigoureuse des projets avec diverses vérifications techniques et écologiques est un tracas qui réduirait la valeur de son crédit relativement peu onéreux ;
2. l'absence d'une politique d'information et de transparence ;
3. l'absence d'effectifs disposant des compétences requises dans les disciplines sociales et de l'écologie;
4. l'absence de moyens et d'autorité du "coordinateur environnemental" pour suspendre ou rejeter des propositions de projet ;
5. l'absence de politiques concrètes guidant les financements de la Banque.

Ces problèmes sont essentiellement imputables à l'attitude passéiste de l'institution qui a pu échapper à tout contrôle public de ses activités depuis plus de 40 ans. Le défi pour les responsables de l'UE est de taille : ils devraient reprendre le contrôle de la banque qui s'éloigne de l'intérêt général, la bride au cou.

Si ces réformes étaient conduites, les projets de la BEI se conformeraient plus à l'intérêt général. La qualité écologique et sociale finale d'un projet conduit aussi à réduire les risques financiers; il y va donc de l'intérêt des décideurs et des citoyens de l'Union Européenne. La réforme de la BEI devrait figurer parmi les priorités des citoyens européens en ce nouveau millénaire.

8. Bibliographie

- Tamar Gutner, Banking on the Environment : Multilateral Development Banks and Environmental Policy making in Central and Eastern Europe, Manuscript, MIT Dept of Political Sciences, February 1999.
- M. Wenning (1992) WWF Internal Discussion Paper, 1992
- Lankowsky, C. (1994) Environmental impact Review in the European Investment Bank : a report on current practices, Washington, 1994.
- Hook, Peters, Suchorzewski, Stoczkiewicz, "Transport Sector Investment Decision-Making in the Baltic Sea region" June 1999
- Rapports annuels (1996-1999), BEI, Luxembourg
- European Parliament Budget Committee Report on the proposal for a Community guarantee to the European Investment Bank against losses under loans for projects outside the Community (Central and Eastern Europe and Western Balkans, Mediterranean countries, Latin America and Asia, and the Republic of South Africa) (COM(1999) 142-C5-0039/1999-1999/0080 (CNS)), 11 November 1999
- Statuts, BEI, Luxembourg
- "Contribution des grandes infrastructures routières et ferroviaires au développement régional", rapport d'évaluation, BEI, Luxembourg, décembre 1998
- Les prêts dans les pays candidats d'Europe centrale, BEI, Luxembourg.
- EIB, Basic infrastructure investments in South Eastern Europe, Luxembourg, September 1999
- Politique d'information et règles relatives à l'accès du public aux documents, BEI, Luxembourg, Septembre 1997
- EIB 40 years' activity, Luxembourg, 1998
- Principes d'action en matière d'environnement, BEI, Luxembourg, 1996
- Vitchev, D. (1998) European Financial Institutions and the Environment. Practical Steps to Sustainability. Globe Europe, Brussels, 1998, p. 19

Annexe I. Portefeuille de la BEI en France de 1996 à 1999⁶⁷

1996	Secteur/Projet	Opérateur	Montant en millions d'Euros
	Route		624,1
	construction de nouveau tronçons d'autoroutes	Caisse nationale des autoroutes	554,7
	A39 - Sections : Dôle - Lons Le Saunier - Bourg en Bresse	SAPR Rhin Rhone SA	84,9
	A 16 - Sections L'Isle Adam - Amiens - Boulogne	SANEF - Societe des autoroutes du Nord et de l'Est de la France	72,5
	A 43 - Tunnel de Frejus	Société française du Tunnel routier de Frejus	206,5
	A 29 - Le Havre-Yvetot- Saint Saens	SAPN - Société des autoroutes Paris -Normandie	35,5
	A29 - Neuchâtel-Amiens St Quentin	SANEF - Societe des autoroutes du Nord et de l'Est de la France	7,7
	A 51 - Grenoble - Col du Fa+B37u	AREA - Société des autoroutes Rhône Alpes SA	23,4
	A 51 - Sisteron - La Saulce	ESCOTA Société de l'autoroute Esterel - côtes d'Azur	31,6
	A 20 - Brive Cahors Montauban	ASF Société des autoroutes du Sud de la France SA	92,6
	Francilienne Cergy Pontoise - Roissy Charles de Gaulle	Departement du Val d'Oise	69,4
	Transports en commun urbains		107,8
	Metro de Lyon - extension ligne B	SYTRAL - syndicat mixte des transports pour le Rhone et l'agglomeration de Lyon	107,8
	Rail		469
	TGV Valence - Avignon, Avignon-Marseille, Avignon-Nîmes	SNCF	469
	Transport aérien		63,2
	Usine de la region parisienne	SNECMA	63,2
	TOTAL TRANSPORTS		1264,1
	Industrie		45,6
	Centre de fabrication de vaccins vétérinaires	Rhône Merieux SA	38,5
	Usine de fabrication de fibres optiques à Tégrastel	Pirelli Cavi SpA	2,1
	chaîne de fabrication electromenager	Merloni Electromenager SA	5
	Infrastructures		24,8
	assainissement des eaux de Nancy	Communauté urbaine du Grand Nancy	24,8
	Prêts globaux		
	Caisse nationale de crédit agricole		155,3
	Crédit local de France		695,3
	Credit national		92,4
	Crédit commercial de France		77,6
	Societe generale SA		77
	Credit mutuel centre Est Europe		46,5
	Credit mutuel de Bretagne		30,8
	total prets globaux		1174,9
1997	Secteur/Projet	Opérateur	Montant en millions d'Euros
	route		849,7
	construction de nouveau tronçons d'autoroutes	Caisse nationale des autoroutes	514,7
	A39 - Sections : Dôle - Lons Le Saunier - Bourg en Bresse	SAPR Rhin Rhone SA	102,7
	A 16 - Sections L'Isle Adam - Amiens - Boulogne	SANEF - Societe des autoroutes du Nord et de l'Est de la France	106
	A 43 - Tunnel de Frejus	Société française du Tunnel routier de Frejus	75,9
	A 29 - Le Havre-Yvetot- Saint Saens	SAPN - Société des autoroutes Paris -Normandie	8
	A29 - Neuchâtel-Amiens St Quentin	SANEF - Societe des autoroutes du Nord et de l'Est de la France	15,1
	A 51 - Grenoble - Col du Fau	AREA - Société des autoroutes Rhône Alpes SA	20,4
	A 51 - Sisteron - La+B73 Saulce	ESCOTA Société de l'autoroute Esterel - côtes d'Azur	15,5
	A 20 - Brive Cahors Montauban	ASF Société des autoroutes du Sud de la France SA	171,1

⁶⁷ source : rapports annuels de la BEI

construction d'une usine de construction de petites voitures de ville à Hambach (Lorraine)	Micro Compact Car	136,9
developpement et construction de nouveaux moteurs diesels à Trémery près de Metz	Groupe Peugeot	198,1
Transport aérien		38,1
achat et aménagement d'airbus 300-600	SNI aérospatiale	38,1
Transport en commun urbain		257
Tramway de Montpellier	District de l'agglomération de Montpellier	97,3
TER Rennes?	District urbain de l'agglomération rennaise	159,7
total transports		1144,8
Industrie		147,6
amélioration de la productivité et mesures environnementales sur 3 usines chimiques (Roches Roussillon, Salindres, Melle)	Rhône Poulenc Chimie	75,7
usine de fabrication de produits phytopharmaceutiques	Rhône Poulenc Agro matières actives	33,9
usine de circuits intégrés à Rousset	Atmel	38
Infrastructures publiques		22,7
extension et modernisation d'établissements scolaires du secondaire	Région de la Réunion	22,7
Prêts globaux		
Caisse nationale de crédit agricole		152,4
Crédit local de France		151,4
Crédit commercial de France		106,4
Caisse centrale de crédit coopératif		45,2
Groupe Paribas		228,1
Bail Matériel		45,6
total prêts globaux		729,1

1998	Secteur/Projet	Opérateur	Montant en millions d'Euros
	route		525,8
	construction de nouveau tronçons d'autoroutes	Caisse nationale des autoroutes	525,8
	A39 - Sections : Dôle - Lons Le Saunier	SAPR Rhin Rhone SA	80
	A 16 - Sections L'Isle Adam - Amiens - Boulogne	SANEF - Societe des autoroutes du Nord et de l'Est de la France	120,7
	A 29 - Le Havre-Yvetot- Saint Saens	SAPN - Société des autoroutes Paris -Normandie	26,2
	A29 - Neuchâtel-Amiens St Quentin	SANEF - Societe des autoroutes du Nord et de l'Est de la France	22,6
	A 51 - Grenoble - Col du Fau	AREA - Société des autoroutes Rhône Alpes SA	22,7
	A 51 - Sisteron - La Saulce	ESCOTA Société de l'autoroute Esterel - côtes d'Azur	8,5
	A 20 - Brive Cahors Montauban	ASF Société des autoroutes du Sud de la France SA	95
	Routes de la Réunion	Région Réunion	60,5
	Design et developpement de petites voitures de ville a Hambach (Lorraine)	Micro Compact Car AG	89,6
	Transport aérien/aérospatiale		120,5
	extenstion de l'aéroport Roissy Charles de Gaulle	Aéroports de Paris	75,1
	extenstion de l'aéroport St Denis Gillot	Chambre de commerce et d'industrie de la Réunion	7,6
	developpement et production de l'unité de propulsion d'Ariane 5 à Vernon et Bordeaux	Société européenne de propulsion	37,8
	Transports en commun urbains		69,8
	Tramway à Orléans	Syndicat intercommunal de l'agglomération d'Orléans	45,6
	Tramway à Montpellier	Disctriict de l'agglomération de Montpellier	24,2
	Rail		21,3
	acquisition de wagons pour transports de voitures	Société de transports de véhicules automobiles	21,3
	TOTAL TRANSPORTS		737,4

Prêts Globaux		
Financement de petite et moyenne infrastructures publiques	Crédit local de France	1 187,10
Financement de petite et moyenne projet de renovation et développement urbain	Crédit local de France	151,2
Financement de petites et moyennes infrastructures d'amélioration de la qualité de l'eau dans le bassin de Seine Normandie	Caisse nationale du Crédit Agricole	30
Lignes de crédit pour PME/PMI		
BNP		302,2
Caisse nationale du Crédit Agricole		150,2
Crédit commercial de France		105,6
Société générale		76
Opérations du guichet PME/PASA		
Caisse des dépôts et consignations		22,8
SOFARIS		15,1
total prêts globaux		2 040,20

1999	Secteur/Projet	Opérateur	Montant en millions d'Euros
	TRANSPORTS		1404,2
	construction de nouveau tronçons d'autoroutes	Caisse nationale des autoroutes	860,7
	A 20 -section Brive-Cahors- Montauban	ASF Société des autoroutes du Sud de la France SA	60
	A66- section Toulouse- Pamiers	ASF Société des autoroutes du Sud de la France SA	50
	A 83 Oulmes- Niort	ASF Société des autoroutes du Sud de la France SA	50
	A 29 Neuchâtel-Amiens-St Quentin (Picardie)	SANEF - Societe des autoroutes du Nord et de l'Est de la France	15
	Francilienne Cergy Pontoise - Roissy Charles de Gaulle	Departement du Val d'Oise	45,7
	Modernisation du réseau des sociétés d'économie mixtes concessionnaires d'autoroutes		640
	Extension et aménagement du réseau routier	Région Guadeloupe	30
	Total route/automobile		890,7
	2 lignes de Tramway à Lyon	SYTRAL Syndicat mixte des Transports pour le Rhône et les Alpes	152,5
	transports en commun urbain		152,5
	23 airbus A319 et A321	Air France SA	300
	Extension de l'aéroport de Bâle -Mulhouse (Alsace)	Aeroport de Bâle Mulhouse	61
	Total transport aérien/aérospatiale		361
	Infrastructures		
	centre de traitement et de valorisation des déchets urbains à St Germain en Laye	Azalys SA	42,8
	aménagement du quartier de Gerland à Lyon (Ecole normale supérieure, parc urbain, axe de circulation principale)	Communauté urbaine de Lyon	53,4
	amélioration de l'environnement urbain a Bastia	ville de Bastia	6,1
	Total infrastructures		102,3
	Prêts globaux		
	Caisse nationale de crédit agricole		752
	Banque nationale de Paris		400
	Société générale		200
	Banque fédérative du Crédit mutuel		100
	Crédit commercial de France		100
	Crédit du Nord		100
	Caisse centrale de crédit coopératif		75
	Compagnie financière du crédit mutuel de Bretagne		45
	Opérations du guichet PME/PASA		
	Caisse des dépôts et consignations		11,4
	Total Prêts globaux		1783,4

Annexe II. Portefeuille de la BEI en Europe centrale et orientale⁶⁸

Pays	Secteur	Sous-secteur	année	Description	Million ECU ou Euro
Albanie	Energie		1996	Modernisation du réseau de transmission électrique	12,00
Albanie	Multisecteur		1995	Prêt global pour les PME	5,00
Albanie	Transport	Routes	1995	Réhabilitation de 94 km de la route principale Est-Ouest	24,00
Albanie	Transport	Routes	1998	Nouvelle route entre Durres-Tirana - 21km voie express	22,00
Albanie	Transport		1995	Modernisation du port de Durres	5,00
Bulgarie	Energie	Charbon	1992	Prêt pour l'entreprise d'électricité nationale pour l'achèvement de la centrale au charbon de Maritza Ost II	45,00
Bulgarie	Multisecteur		1993	Prêt global à la Banque nationale de Bulgarie pour des petits et moyens projets	30,00
Bulgarie	Télécom.		1992	Poste et Télécom de Bulgarie Co Ltd - Modernisation du réseau de télécommunications	70,00
Bulgarie	Transport	Aérien	1993	Prêt à la Bulgarie (RTE) - modernisation du système de transport aérien	30,00
Bulgarie	Transport	Aérien	1994	Modernisation des installations de contrôle et sécurité aériens (RTE)	30,00
Bulgarie	Transport	Transport aérien	1997	Modernisation de l'aéroport de Sofia - construction d'un nouveau terminal passager et de l'extension de la piste d'atterrissage	60,00
Bulgarie	Transport	Routes	1993	Entretien de 800 km routes et autoroutes	21,00
Bulgarie	Transport	Routes	1995	entretien et reconstruction d'autoroutes et de routes prioritaires	60,00
Bulgarie	Transport	Routes	1998	Réhabilitation, entretien et reconstruction de 600 km de routes prioritaires	60,00
Bulgarie	Industrie	Metal	1998	Modernisation et expansion de l'usine de cuivre à Pirdop, Est de Sofia	100,00
Bulgarie	Environment		1998	Protection des rives de la mer noire et du Danube	25,00
Bulgarie	Transport	Routes	1998	Modernisation des liens routiers avec la Grèce - Sofia à Kulata (E79), Orizovo à Novo Selo (E80/E85)	40,00
R. Tchèque	Energie	Charbon	1995	programme environnemental pour la mise en conformité de centrales au charbon avec les standards internationaux	200,00
R. Tchèque	Energie	Charbon	1996	Syndication internationale de 12 banques internationales pour garantir le prêt à l'entreprise d'électricité tchèque pour son programme environnemental (équipement de desulphurisation pour "nettoyer" les centrales au charbon)	100,00
R. Tchèque	Energie	Pétrole, gaz	1994	MERO CR, a.s. - Construction d'un oléoduc de TAL (Trans-Alpine Leitung) entre Ingolstadt (Allemagne) et l'oléoduc Druzhba (de Russie) à Kralupy, près de Prague	100,00
R. Tchèque	Energie		1996	remplacement de la centrale au charbon de Skoda à Mlada Boleslav	55,00
R. Tchèque	gouvernement		1997	Reconstruction après les inondations - routes, chemins de fer, systèmes de protection contre les inondations, infrastructures municipales d'assainissement et de distribution d'eau	200,00
R. Tchèque	Gouvernement		1997	Reconstruction de l'hôpital d'Olomouc après les inondations	0,50
R. Tchèque	Multisecteur		1992	Prêt global pour les PME	57,00
R. Tchèque	Télécom.		1993	SPT-Telecom - Modernisation et expansion des réseaux de télécommunication	65,00
R. Tchèque	Télécom.		1994	Ceske Telekomunikace - Extension et modernisation des réseaux de télécommunication	30,00
R. Tchèque	Télécom.		1997	Prêt à SPT Télécom a.s. pour financer le programme d'investissements pour couvrir la digitalisation de près d' 1.1 million de lignes de téléphone et l'installation de 850 000 nouvelles lignes.	100,00
R. Tchèque	Industrie	industrie automobile	1993	Skoda automobilova - Modernisation et expansion de l'usine automobile Skoda à Mlada Boleslav	100,00
R. Tchèque	Industrie	automobile	1996	Prêt à Skoda - Volkswagen	100,00
R. Tchèque	Transport	Rail	1994	C'eske Drahy, s.o. - Modernisation de la ligne de chemin de fer Berlin-Prague-Vienne	125,00
R. Tchèque	Transport	Rail	1996	Prêt à la compagnie ferroviaire nationale pour la modernisation de 216 km sur la ligne Varsovie-Vienne entre Petrovice et Breclav	200,00
R. Tchèque	Transport	Rail	1997	Modernisation du rail (RTE) - Modernisation du tronçon Berlin-Prague-Vienne	75,00
R. Tchèque	Transport	Routes	1995	Modernisation et entretien de 450 km de routes européennes	60,00

⁶⁸ source : rapports annuels de la BEI

R. Tchèque	Transport	Routes	1997	Construction d'un tronçon de 62 km d'autoroutes entre Pilsen et la frontière tchéco-allemande (RTE)	165,00
R. Tchèque	Multisecteur		1998	Financement des PME; prêt global à Commerzbank AG (10,00), Vereinsbank (CZ) a.s. (10,00), Bank Austria Creditanstalt Czech Republik a.s. (10,00), Deutsche Bank AG (10,00)	40,00
R. Tchèque	Transport	autoroutes	1998	construction de 6 sections d'autoroutes à 4 voies et de de 100 km de voies express desservant Prague (capacité de 40 000 à 45 000 véhicules par jour)	230,00
Estonie	Energie		1994	Modernisation des réseaux de chaleur municipaux à Pärnu	7,00
Estonie	Multisecteur		1993	Prêt Global à Eesti Bank, via la Banque centrale d' Estonie, pour les PME-industrie, tourisme, maîtrise de l'énergie et programmes environnementaux	5,00
Estonie	Multisecteur		1995	Prêt à l'Estonien Investment Bank pour les PME	5,00
Estonie	Multisecteur		1997	Prêt global pour les PME (Union Bank of Estonie)	10,00
Estonie	Transport	aérien	1994	Modernisation des installations de contrôle et sécurité aériens (RTE)	20,00
Estonie	Transport	aérien	1997	Prêt à Tallinn Airport Ltd. pour améliorer les infrastructures et les conformer aux standards internationaux et accroître la capacité à 1.4 million passagers par an	10,00
Estonie	Transport	Rail	1996	Réhabilitation de la ligne de chemin de fer Tallinn-Narva (60 km)	16,00
Estonie	Transport	Maritime	1994	Construction d'un terminal en eau profonde au Port de Muuga	15,00
Hongrie	Energie		1990	Entreprise d'électricité hongroise- Modernisation des systèmes de lignes électriques et étude de faisabilité pour le raccordement des réseaux d'Europe orientale et occidentale	15,00
Hongrie	Energie		1993	Entreprise d'électricité hongroise- Modernisation des systèmes de lignes électriques et étude de faisabilité pour le raccordement des réseaux d'Europe orientale et occidentale	20,00
Hongrie	Energie	Pétrole, gaz	1998	Prêt pour la raffinerie de MOL et le réseau de stations service	125,00
Hongrie	Energie		1997	Magyar Villamos Müvek Rt. (MVM) - financement d'un nouveau cycle de combustion sur le site d'une ancienne centrale à Lőrinci pour assurer la fourniture des périodes de pointe	35,00
Hongrie	Energie		1991	Magyar Villamos Müvek Tröszt - Modernisation de la centrale de Kelenföld près de Budapest	35,00
Hongrie	Gouvernement		1994	Prêt Global à National Savings et Commercial Bank -OTP pour des infrastructures municipales	40,00
Hongrie	Multisecteur		1990	Prêt Global à Inter-Europa Bank pour les PME de tourisme, maîtrise de l'énergie et les programmes environnementaux	25,00
Hongrie	Multisecteur		1991	Prêt Global à Banque nationale de Hongrie	80,00
Hongrie	Multisecteur		1995	Prêt Global à K&H Bank, OTP Bank, Creditanstalt - Budapest, ING Bank - Budapest, Inter-Europa Bank et Unicbank pour les PME	150,00
Hongrie	Télécom.		1990	Entreprise publique de Télécommunications - Modernisation et expansion des télécommunications	80,00
Hongrie	Télécom.		1994	Modernisation et expansion des réseaux de télécommunications	100,00
Hongrie	Télécom.		1995	MATAV - modernisation des réseaux de télécommunications	50,00
Hongrie	Télécom.		1997	Prêt à MATAV modernisation des réseaux de télécommunications aux standards européens	168,00
Hongrie	Transport	Aérien	1992	Ministère des transports - Modernisation du système de contrôle aérien	20,00
Hongrie	Transport	Public	1998	Construction d'une ligne de métro entre Buda et Pest	50,00
Hongrie	Transport	Rail	1997	compagnie ferroviaire nationale - modernisation et compétitivité	120,00
Hongrie	Transport	Routes	1992	construction de la route de contournement de Sopron et Szolnok et mesures de réhabilitation	50,00
Hongrie	Transport	Routes	1993	routes au nord de Budapest	72,00
Hongrie	Transport	Routes	1996	Extension de l'autoroute M3 de Budapest à la frontière Ukrainienne	95,00
Hongrie	Transport	Routes	1996	construction de la première extension de l'autoroute M3	95,00
Hongrie	Multisecteur		1998	Financement des PME; Prêt Global à Kereskedelmi es Hitelbank Rt. (K+H Bank), Budapest	30,00
Hongrie	Dév. urbain		1998	Modernisation des transports urbains, égouts et autres infrastructures à Budapest	110,00
Hongrie	Transport	Rail	1998	Modernisation de 340 km de lignes ferroviaires et achat de matériel roulant	60,00

Lettonie	Energie	centrale hydroélectrique	1996	Centrale hydroélectrique - Prêt pour les travaux de réhabilitation et d'amélioration de la sécurité des barrages de Daugava	6,00
Lettonie	Multisecteur		1994	Prêt Global à Investment Bank of Lettonie (LIB), pour les PME dans l'industrie, le tourisme, les services et la protection de l'environnement	5,00
Lettonie	Multisecteur		1996	Prêt Global à Investment Bank of Lettonie (LIB), pour les PME dans l'industrie, le tourisme, la maîtrise de l'énergie et la protection de l'environnement	5,00
Lettonie	Transport	Rail	1998	Modernisation des lignes de chemin de fer Spa Latvijas Dzelzceļš	34,00
Lettonie	Multisecteur		1998	Prêt Global à Vereinsbank Riga, pour les PME dans le secteur de l'énergie, du tourisme et de la protection de l'environnement	10,00
Lettonie	Transport	Maritime	1997	Modernisation du port de Ventspils	20,00
Lituanie	Energie	Pétrole, gaz	1996	Extension des réseaux de transport et distribution de gaz	10,00
Lituanie	Multisecteur		1995	Prêt à Lituanien Développement Bank pour les PME dans les secteurs de l'énergie, du tourisme et de la protection de l'environnement	5,00
Lituanie	Multisecteur		1996	Prêt Global à Lituanien Développement Bank pour les PME dans le secteur de l'énergie, du tourisme et de la protection de l'environnement et les petites infrastructures	5,00
Lituanie	Télécom.		1997	réseau de téléphone mobile (GSM)	15,00
Lituanie	Télécom.		1997	réseau de téléphone mobile (GSM) - Prêt à UBA Bité GSM, opérateur privé	7,00
Lituanie	Transport	Aérien	1994	Modernisation de l'aéroport international de Vilnius	10,00
Lituanie	Transport	Routes	1996	Modernisation de l'autoroute Via Baltica	20,00
Lituanie	Transport	Maritime	1995	Modernisation et expansion du port de Klaipeda	14,00
Lettonie	Eau		1996	Prêt à la ville de Riga. Réseau de distribution et d'assainissement de l'eau	15,00
Lituanie	Transport	Routes	1998	Réhabilitation du réseau routier	40,00
Macédoine	Transport	Routes	1998	Développement du réseau autoroutier (36 km sur la E65, 31 km sur la E75 entre Sàbi et Demir Kapija)	70,00
Pologne	Agriculture	forestier	1993	replantation forestière de 17.000 ha de zones agricoles	13,00
Pologne	Energie	Pétrole, gaz	1990	société pétrolière et gazière - Expansion du réseau de distribution et de transport de gaz	50,00
Pologne	Energie	Pétrole, gaz	1996	Infrastructure de stockage de gaz à Wierchowice	180,00
Pologne	Gouvernement		1997	assistance après les inondations, reconstruction de la bibliothèque universitaire de Wrocław	0,50
Pologne	Gouvernement		1997	Reconstruction après les inondations- a) ECU 225 mio. Routes, infrastructures municipales; b) ECU 75 mio. Pour la reconstruction de lignes ferroviaires, achat de matériels et reconstruction de réseau électrique	300,00
Pologne	Multisecteur		1990	Prêt Global à Export Développement Bank pour les PME	25,00
Pologne	Multisecteur		1991	Prêt Global à Polish Développement Bank pour les PME	75,00
Pologne	Multisecteur		1993	Prêt Global à la Polish Développement Bank pour l'industrie, le tourisme et les infrastructures de protection de l'environnement	50,00
Pologne	Multisecteur		1994	Prêt Global à Export Développement Bank pour les PME	13,00
Pologne	Multisecteur		1995	Prêt Global à Bank Creditanstalt(Polska), Raiffeisen Centrobank, ABN AMRO(Polska) et ING Bank -	100,00
Pologne	Multisecteur		1996	Prêt Global à Deutsche Bank Polska S.A. pour les PME	100,00
Pologne	Multisecteur		1997	Prêt Global (via Vereinsbank Polska S.A.) pour le secteur des services, du tourisme, et de l'efficacité énergétique	35,00
Pologne	Télécom.		1991	Modernisation et expansion of télécommunications	70,00
Pologne	Télécom.		1994	Modernisation et expansion des réseaux de télécommunications	150,00
Pologne	Transport	Aérien	1992	Modernisation l'aéroport de Varsovie (Okecie)	50,00
Pologne	Industrie	industrie automobile	1998	Prêt à Isuzu Motors Polska Sp. Pour une usine de moteurs diesel en haute Silésie	110,00
Pologne	Transport	Rail	1990	Société de chemins de fer polonaise, modernisation d'un atelier de fabrication de rails, ...	20,00
Pologne	Transport	Rail	1993	réhabilitation des lignes ferroviaires Berlin-Varsovie	200,00
Pologne	Transport	Rail	1995	Modernisation de 37km sur l'autoroute E-20 Berlin-Varsovie-Minsk-Moscou	40,00

Pologne	Transport	Routes	1994	Réhabilitation de l'autoroute Wroclaw - Opole; et construction d'une nouvelle autoroute Opole à Gliwice (RTE)	125,00
Pologne	Transport	Routes	1996	autoroute A-4 (RTE) - Reconstruction et entretien de 70 km de route entre Wroclaw et Opole	100,00
Pologne	Transport	Routes	1998	Construction de 25 km sur l'autoroute A4	150,00
Pologne	Dév. urbain	Public	1998	Construction de tramways à Katowice	100,00
Pologne	Dév. urbain	Public	1998	Construction de tramways à Cracovie	45,00
Pologne	Télécom.		1998	Développement des réseaux de téléphonie mobile	150,00
Pologne	Transport	Routes	1998	Construction de la route de contournement de Poznan autoroute A2	130,00
Pologne	Dév.urbain		1997	Ville de Katowice - infrastructures municipales de transport et d'égoûts	20,00
Pologne	assainissement des eaux		1995	Prêt pour une station d'épuration à Varsovie	45,00
Roumanie	Energie	Gaz	1994	Réhabilitation du réseau de distribution de gaz	50,00
Roumanie	Energie		1995	RENEL-Renia Autonoma de Electricitate - Modernisation des réseaux de chaleur	60,00
Roumanie	Energie		1997	Prêt à Radet R.a. réhabilitation des réseaux de chaleur à Bucarest	35,00
Roumanie	Industrie	Bois	1997	MDB Sebes FRATI S.A. - Construction d'une usine de résines à Sebes	47,00
Roumanie	Multisecteur		1993	Prêt Global au ministère des Finances pour les PME via banques roumaines	30,00
Pologne	Industrie	Chimie	1998	Construction d'une usine de liquéfaction à Katowice	30,00
Roumanie	Multisecteur		1998	Prêt Global à ABN AMRO Bank (Roumanie) S.A pour les PME	10,00
Roumanie	Télécom.		1995	Prêt à (ROM-TELECOM R.A.) pour l'expansion et la modernisation du système national de télécommunications	80,00
Roumanie	Télécom.		1991	réhabilitation de 2 centrales au charbon (Rovinari & Turceni)	25,00
Roumanie	Télécom.		1997	Prêt à Romtelecom S.A. installation de câbles de fibres optiques	40,00
Roumanie	Transport	Transport aérien	1993	Prêt à la République de Roumanie (Ministère des Finances) Modernisation du système de contrôle aérien (RTE)	24,00
Roumanie	Transport	Aérien	1994	Réhabilitation et modernisation du système de contrôle aérien	16,00
Roumanie	Transport	Public	1996	métro de Bucarest	20,00
Roumanie	Transport	Public	1997	METROREX.R.A. -métro de Bucarest	20,00
Roumanie	Transport	Routes	1993	Prêt à la République de Roumanie (RTE) réhabilitation de routes	65,00
Roumanie	Transport	Routes	1996	réseau routier et autoroutier roumain	70,00
Roumanie	Transport	Maritime	1995	Prêt pour le Port de Constanta (réparation des infrastructures)	35,00
Roumanie	Transport	Routes	1998	réhabilitation des routes des régions de Transylvanie et Moldavie	225,00
Roumanie	Transport	Rail	1998	modernisation des lignes ferroviaires entre Bucarest et Brasov pour des trains de passagers allant à 160 km/h	200,00
Slovaquie	Energie	Pétrole, gaz	1995	Modernisation et expansion du gazoduc transportant le gaz russe vers l'Europe occidentale à travers la Slovaquie	30,00
Slovaquie	Energie	Pétrole, gaz	1993	Prêt à Pozagas, a.s. - construction d'un réservoir de gaz à 40 km au nord de Bratislava	55,00
Slovaquie	Energie	Pétrole, gaz	1996	Prêt à Slovensky Plynarensky Priemysel (SPP) pour moderniser le gazoduc transportant le gaz russe vers l'Europe occidentale à travers la Slovaquie e	30,00
Slovaquie	Energie		1996	Prêt à Slovenske Elektrarne pour la centrale de Vojany	70,00
Slovaquie	Multisecteur		1992	Prêt global à la Banque nationale de Slovaquie pour financer une ligne de crédit pour les PME	28,00
Slovaquie	Multisecteur		1995	Prêt global pour les PME	50,00
Slovaquie	Télécom.		1993	Prêt à Slovenske Telekomunikacie - Expansion et modernisation du réseau de télécommunications	45,00
Slovaquie	Télécom.		1994	Expansion et modernisation des réseaux de télécommunications	20,00
Slovaquie	Télécom.		1997	Prêt à Slovenské Telekomunikácie, pour les réseaux de télécommunications	100,00
Slovaquie	Télécom.		1997	Réseau GSM - Prêt à Globtel GSM	65,00
Slovaquie	Transport	Aérien	1994	Réhabilitation et modernisation des systèmes de contrôle et de sécurité aériens	15,00
Slovaquie	Transport	Routes	1993	Réhabilitation de réseaux routiers	10,00
Slovaquie	Transport	Routes	1997	routes entre l'Autriche et la Hongrie (RTE) - 18km entre Bratislava et la nouvelle frontière autrichienne et hongroise qui doit relier l'autoroute du RTE (Nuremberg-Prague-Bratislava-Budapest et Vienne)	25,00
Slovaquie	Transport	Routes	1997	Route de contournement de Bratislava- extension de 6,5 km d'une autoroute urbaine, construction d'un viaduc de 1,7 km et d'un tronçon de liaison avec le corridor Nürnberg-Prague-Bratislava-Budapest	72,00
Slovénie	Télécom.		1997	Réseau GSM en Slovénie - développement du réseau de téléphonie mobile; Prêt à MOBITEL d.d.	45,00

Slovénie	Transport	Rail	1993	Slovenske Zeleznice - Réhabilitation et modernisation des principales liaisons ferroviaires Est-Ouest	47,00
Slovénie	Transport	Rail	1994	Réhabilitation et modernisation des principales liaisons ferroviaires Est-Ouest	13,00
Slovénie	Transport	Routes	1994	Construction de l'autoroute Ljubljana-Celje	28,00
Slovénie	Transport	Routes	1995	Druzba za Avtocest v Republiki Sloveniji (DARS) - Construction de 3 tronçons d'autoroutes Ljubljana - Celje	32,00
Slovénie	Transport	Routes	1996	Prêt pour la modernisation de l'autoroute Ljubljana - Celje	30,00
Slovénie	Transport	Routes	1998	Autoroute - tronçon Sentjakob et Blagovica, (RTE Italie-Ukraine)	130,00
Roumanie	Energie		1999	Réhabilitation du réseau de chauffage de la municipalité de Cluj-Napoca	3,5
Roumanie	Transport	Routes	1999	Réhabilitation et construction d'autoroutes sur le couloir de transports Pan-Européen IV	210
Roumanie	Transport	Public	1999	Modernisation du tramway de Bucarest	63
Roumanie	Transport	Rail	1999	modernisation des infrastructures ferroviaires souterraines de Bucarest	60
Roumanie	Transport	Public	1999	Modernisation du Tramway de Timisoara	19
Roumanie	Transport	Air transport aérien	1999	Construction et Acquisition d'avions ATR-42 par TAROM et réhabilitation du hangar de maintenance de l'aéroport de Bucarest Otopeni	40
Slovénie	Transport	Routes	1999	tronçon d'autoroutes Blagovica - Vransko sur le couloir prioritaire V du RTE	175
Slovénie	Transport	Routes	1999	Construction d'autoroutes entre Kozina et Sermin sur le couloir prioritaire V du RTE	160
Slovénie	Télécom.		1999	Développement du premier réseau GSM de télécommunications mobiles	40
Pologne	Transport	Rail	1999	Modernisation du tronçon d'autoroute Minsk-Mazowiecki-Terespol	200
Pologne	Secteur financier		1999	Financement des PME	100
Pologne	Secteur financier		1999	Financement des PME	47
Slovaquie	Transport	Rail	1999	Modernisation du réseau ferroviaire et achat de matériel roulant	200
Slovaquie	Industrie	automobile	1999	Construction d'une usine automobile à Bratislava	40
Slovaquie	Secteur financier		1999	Financement des PME	30
République tchèque	Transport	Routes	1999	Construction de routes de contournement et amélioration du réseau routier européen	
R. tchèque	Transport	Routes	1999	Réhabilitation de routes prioritaires et d'autoroutes	95
R. tchèque	dév. urbain.		1999	Réhabilitation et extension des réseaux d'eau et d'égouts à Prague	50
R. tchèque	Secteur financier		1999	Financement des PME	25
Hongrie	Energie	Chimie	1999	Construction d'une centrale de production combinée de chaleur et d'électricité pour l'approvisionnement d'une usine chimique à Kazincbarcika, au nord est de la Hongrie	20
Hongrie	Energie		1999	Construction d'une centrale de production combinée de chaleur et d'électricité sur l'emplacement d'une centrale mixte existante à Debrecen à l'Est du pays	15
Hongrie	Industrie	lourde	1999	Construction d'une usine de fabrication de pompes à injection pour moteurs diesel à Szekesfehervar, sud ouest de Budapest	35
Hongrie	Industrie	Pétrole, gaz	1999	Installation d'une unité de cokéfaction différée à la raffinerie de Duna et Modernisation réseau de stations services	50
Hongrie	Secteur financier		1999	Financement des PME	30
Hongrie	Secteur financier		1999	Financement des PME	20
Bulgarie	Transport	Rail	1999	Modernisation de la ligne ferroviaire de Plovdiv-Dimitrovgrad-Svilengrad	80
Bulgarie	Assainissement des eaux		1999	Construction de station d'épuration et réseaux d'égouts à Maritsa	28
Bulgarie	Secteur financier		1999	Financement des PME	20
Lettonie	Transport	Maritime	1999	Modernisation des infrastructures portuaires de Ventspils	8
Lettonie	Télécom.		1999	Modernisation du réseau de téléphones fixes	50
Lettonie	Secteur financier		1999	Financement des PME	20
Lituanie	Transport	Rail	1999	Modernisation des infrastructures ferroviaires	18
Lituanie	Télécom.		1999	Expansion et développement du réseau GSM des réseaux de télécommunications mobiles	45
Lituanie	Assainissement des eaux		1999	Réhabilitation et modernisation de la station d'épuration de Panevezys	6
Lituanie	Environnement		1999	Réhabilitation et Modernisation des infrastructures de protection de l'environnement et autres infrastructures municipales	15
Estonie	Transport	Routes	1999	Reconstruction et entretien de tronçons de la route Via Baltica et Tallinn-narva	15
Estonie	Secteur financier		1999	Financement des PME	20
Macédoine	Transport	Routes	1999	Construction de la route de contournement de Skopje et modernisation des autoroutes Nord-Sud	60

Annexe III. Proposition de résolution du Parlement européen sur le rapport annuel 1999 de la Banque européenne d'investissement, Commission économique et monétaire, rapporteur : Alain Lipietz⁶⁹

PROPOSITION DE RÉSOLUTION

Le Parlement européen,

- vu les articles 266 et 267 du traité instituant la Communauté européenne, relatifs à la Banque européenne d'investissement, et le protocole annexé au traité sur le statut de la Banque,
 - vu le 42e rapport annuel (1999) de la BEI,
 - vu les rapports de l'unité d'évaluation interne de la BEI,
 - vu l'avis d'initiative du Comité économique et social sur le rôle de la BEI dans la politique régionale européenne (CES 1001-2000),
 - vu les conclusions des Conseils européens de Dublin (1998), de Cologne (1999), d'Helsinki et de Lisbonne,
 - vu sa résolution du 18 mai 2000 concernant les grandes orientations des politiques économiques des États membres (A5-134/2000),
 - vu sa résolution du 3 octobre 2000 concernant le capital-investissement (A5-235/2000),
 - vu sa résolution du 26 octobre 2000 concernant un programme européen sur le changement climatique (A5-270/2000),
 - vu le discours prononcé par M. Maystadt, président de la BEI, devant la commission du contrôle budgétaire, le 10 juillet 2000,
 - vu l'article 163 de son règlement,
 - vu le rapport de la commission économique et monétaire (A5-xxx/2000),
- A. considérant que la BEI a été créée par les traités instituant les Communautés européennes comme leur instrument de financement privilégié pour atteindre leurs objectifs, et que cette mission a été confortée par l'Union Européenne,
- B. considérant que la contribution de la BEI aux objectifs de l'Union a été réaffirmée par les Conseils européens d'Helsinki, de Berlin et de Cologne (1999), ainsi que par celui de Lisbonne,
- C. considérant que les encours de prêts sur ressources propres et les garanties atteignent 193 milliards d'euros à la fin du mois de septembre 2000,
- D. considérant que les prêts accordés en 1999 représentent une augmentation de 8% par rapport à l'année précédente et se montent à 31,8 milliards, dont 27,8 pour les pays de l'Union (87%), 2,4 pour les pays candidats à l'adhésion (Chypre comprise, hors Turquie), 0,8 pour les pays du partenariat euro-

⁶⁹ cette proposition de résolution sera débattue à la commission économique et monétaire en début d'année 2001. Pour voir l'exposé des motifs et la version finale de la résolution adoptée, www.europarl.eu.int ou www.lipietz.net

méditerranéen (hors Chypre), 0,3 pour les pays ACP, 0,46 pour les autres pays du tiers monde et 0,06 pour les Balkans, soit au total 120 pays,

- E. considérant que la BEI intervient donc essentiellement dans le cadre de l'UE, où elle participe à des projets représentant 5% de l'investissement total, ce qui lui confère un rôle majeur dans l'orientation de l'investissement européen,
- F. considérant que, dans l'Union et les pays candidats, elle doit veiller au respect de l'acquis communautaire tout en agissant principalement de sa propre initiative, avec ses fonds propres ou ceux qu'elle collecte sur le marché,
- G. considérant que, dans les autres pays, elle intervient sur mandat de la Commission et gère des fonds relevant du budget de l'Union ou garantis par l'Union,
- H. considérant que, dans son action hors mandat, elle dispose essentiellement de l'avantage que lui procurent sur les marchés des capitaux sa cotation AAA et la garantie que peut apporter l'Union,
- I. considérant qu'en outre, mais pour le seul cas des investissements environnementaux dans le cadre du partenariat euro-méditerranéen, l'Union accorde une bonification de 3% du taux d'intérêt,
- J. considérant que les encours de la BEI relèvent, à la fin de septembre 2000, à 30% du risque projet ou entreprises, à 35% du risque bancaire (soit qu'une autre banque garantisse les prêts de la BEI, soit qu'elle-même prête à une autre banque), à 34% du risque souverain et à 1% du risque en fonds propres (interventions du Fonds européen d'investissement contrôlé majoritairement par la BEI depuis juin 2000),
- K. considérant que le conseil d'administration de la BEI a adopté en janvier 1999 un plan d'activité de la banque (PAB) pour la période 1999-2000 ; que ce PAB fixe trois "priorités absolues" (le développement régional et la cohésion de l'Union, le capital humain santé-éducation, le financement de PME en capital-risque) et deux "priorités élevées" (les réseaux de transport transfrontaliers et l'environnement); que ce PAB prescrit que les décisions de financement reposeront sur trois "piliers" (la cohérence de chaque opération avec les objectifs prioritaires de l'Union, la qualité et le bien-fondé de l'investissement considéré, l'intérêt financier particulier que présente le recours aux ressources de la BEI),
- L. considérant que l'Union européenne s'est assigné un projet d'excellence dans le domaine des nouvelles technologies et que ce projet implique des investissements considérables dont l'expérience des États-Unis nous a donné la mesure ; que l'Union européenne s'est également fixé des objectifs de réduction des émissions de gaz à effet de serre qui deviennent contraignants dans un délai de huit ans ; que le Parlement a déjà diagnostiqué qu'en l'état actuel des choses, ces objectifs risquent de ne pas être atteints compte tenu du taux de croissance actuel et des conséquences de cette croissance en termes de CO₂; que le Parlement européen a également souligné l'importance toute particulière que revêtait le financement en fonds propres des PME,
- M. considérant que l'action de la BEI est le moyen privilégié dont dispose l'UE pour combler son déficit d'investissement dans ces trois domaines ; que la BEI intervient pour 75% à travers des prêts ciblés et identifiés, pour 20 % à travers des "prêts globaux" à des banques locales qui elles-mêmes répartissent ces crédits et, pour 5%, à travers le FEI qui, lui-même, fonctionne comme un "fond nourricier" des fonds locaux d'investissement,
- N. considérant que l'importance de la BEI dans le dispositif institutionnel de l'Union, la masse des crédits

qu'elle gère, dont certains ont pour origine le budget de l'Union, l'impact de ces interventions en matière de cohésion sociale, sur le plan interrégional et celui de l'environnement, justifient une surveillance rapprochée par les institutions de l'Union et la société civile, en particulier la Cour des comptes européenne, l'OLAF, et les organisations non gouvernementales,

- O. considérant que la BEI fait valoir que son statut d'institution financière relève des méthodes classiques de contrôle interne et externe du secteur bancaire, et notamment de son comité de vérification; que, bien entendu, lorsqu'elle mobilise des fonds communautaires (prêts sur mandat et prêts bonifiés), elle relève également du contrôle de la Cour des comptes; que, néanmoins, son Président a fait part par lettre au Parlement, au Conseil et à la Commission de sa disponibilité à collaborer avec l'OLAF, dès novembre 1999; qu'un jugement est attendu de la Cour de justice européenne qui déterminera avec précision ce qui relève obligatoirement de l'OLAF dans l'activité de la BEI,
- P. considérant que les ONG réunies au sein du CEE Bankwatch Network s'alarment de l'opacité de la justification des projets soutenus par la BEI, de l'absence de débat public pour leur évaluation, a priori et a posteriori, et considèrent que la BEI manque de volonté et de personnel pour évaluer l'impact économique, écologique et social de ses projets ; considérant que cette dernière critique est confirmée par la récente publication des premiers rapports de l'unité d'évaluation interne de la BEI, qui soulignent que la plupart des projets étudiés pèchent par l'absence d'études d'impact et de justifications a priori, et encore plus d'évaluation ex-post des résultats acquis; que, lorsque celle-ci peut être faite, elle révèle trop souvent l'absence d'impact positif des réalisations ; que la conformité aux objectifs prioritaires de l'Union est rarement prise en compte explicitement dans leur justification; que bon nombre des projets retenus par la BEI auraient sans difficulté trouvé un autre financement; qu'en somme les "trois piliers" du PAB ne sont guère respectés,
- Q. considérant que la BEI oppose à ces critiques les nécessités du secret commercial, mais s'est publiquement et profondément engagée dans un mouvement de divulgation de l'information visant à soumettre à un débat public les éléments qui lui manquent,
- R. considérant que les mêmes inquiétudes sont encore renforcées dans le cas des prêts globaux et des investissements du FEI, disséminés sur des dizaines de milliers de petits projets, ce à quoi la BEI répond que c'est la responsabilité des banques et des fonds d'investissement de lui faire rapport sur la conformité des projets financés avec les objectifs de l'Union,
1. félicite la BEI pour sa contribution de plus en plus marquée à l'effort de cohésion sociale interrégionale, ainsi que pour le rôle nouveau qu'elle a su assumer, tant dans le cadre de la stratégie de pré-adhésion élaborée pour les pays candidats que des efforts concertés des pays membres dans la lutte contre le chômage;
 2. invite la BEI à étendre son action à l'ensemble des Balkans ; lui suggère de négocier avec chaque pays candidat et avec les pays des Balkans un plan d'investissement stratégique permettant d'intégrer les projets successifs dans une vision d'ensemble à moyen terme prenant en compte les engagements réciproques de l'UE et du pays considéré;
 3. approuve chaleureusement le plan 1999-2000, ses trois priorités et ses trois piliers ; note toutefois que les engagements pris par l'Union européenne à la Conférence de Kyoto constituent la seule contrainte ayant le caractère d'un traité international quant à la nature des investissements en Europe, et que le choc pétrolier de l'an 2000 souligne cruellement la dépendance de l'Union européenne à l'égard du pétrole; recommande en conséquence fermement, pour les plans suivants, de promouvoir l'environnement et plus particulièrement la lutte contre l'effet de serre au rang de priorité absolue, le financement des réseaux de transports étant un objectif subordonné à cette priorité absolue ; invite la BEI à approfondir les études sur la contribution réelle des investissements publics au développement régional;

4. s'inquiète à cet égard du poids relatif donné au financement des projets concernant les autoroutes et le transport aérien par rapport au rail et aux transports en commun dans le bilan 1999; s'étonne de ce que la part des énergies renouvelables dans le chiffre total des montants accordés par la BEI au secteur de l'énergie reste inférieure à la part actuelle de ces énergies dans la satisfaction des besoins de l'UE (6%), et de ce qu'en conséquence, la BEI ne contribue nullement à accroître le poids relatif des énergies renouvelables; appelle la BEI à se montrer à l'avenir beaucoup plus sélective dans le choix des projets de transports transeuropéens et de production d'énergie, et à prendre en compte explicitement le tonnage de gaz carbonique évité dans le choix des projets qu'elle soutient;
5. reconnaît que la BEI doit le plus souvent endosser les décisions préalables des États, dans le choix des techniques de transport ou de production d'énergie financés, et n'a d'autre incitation à faire valoir que sa cotation AAA; appelle en conséquence les États membres et les pays associés à prendre en compte dès l'origine les objectifs de l'Union et à y associer la BEI dès les premières étapes ; appelle la Commission et le Conseil à étendre rapidement (pour l'ensemble des pays candidats d'abord, pour l'UE ensuite) le mécanisme de bonification des taux d'intérêt dont bénéficie la BEI à tous les projets de transport et de production d'énergie renouvelable lorsqu'ils sont propres à favoriser le respect des engagements de Kyoto ; suggère à la BEI et à la Commission d'étudier avec la BCE les moyens de refinancer à taux exceptionnellement bas les investissements rendus nécessaires par les critères de Kyoto;
6. invite la BEI à concentrer son concours à la "e-Europe" sous la forme de financement des infrastructures (autoroutes de l'information) et de la formation de capital humain ; considérant que les fonds de capital-risque sont surabondants pour les entreprises naissantes de l'informatique et du multimédia, appelle la BEI et le FEI à concentrer leurs efforts sur le financement des PME des autres branches plus délaissées par la Bourse;
7. appelle la BEI et la Cour des comptes européenne à coopérer étroitement lorsque des fonds communautaires sont en jeu; reconnaît que la Cour des comptes n'est pas un instrument adéquat pour contrôler l'activité d'une banque d'investissement; affirme néanmoins que la BEI doit être responsable devant le Système européen des banques centrales comme toute banque commerciale l'est devant la banque centrale de son propre pays ; suggère, dans ce sens, la nomination d'un représentant de la BCE au comité de vérification ; salue la volonté du Président de la BEI de coopérer avec l'OLAF;
8. se réjouit du mouvement de divulgation de l'information annoncé par la BEI; félicite la BEI pour la publication des rapports de son unité d'évaluation et l'invite à les mettre à la disposition de chacun sur son site web; invite la BEI à s'inspirer des meilleures pratiques utilisées par les institutions de financement international (Banque mondiale, BERD) dans leurs rapports avec les organisations non gouvernementales et les partenaires sociaux, en amont et en aval des projets qu'elles financent, et à les associer notamment au débat public sur le choix des options techniques, comme à l'évaluation sur le moyen terme des résultats obtenus ; considérerait normal que la BEI étoffe son personnel d'évaluation des projets (notamment sur le plan environnemental) afin d'intensifier ses contrôles sur les projets et son dialogue avec la société civile;
9. reconnaît que la réforme des liens entre la BEI et le FEI ne peut qu'accroître la flexibilité et le champ d'initiatives du FEI; appelle toutefois la BEI et le FEI à resserrer leur contrôle sur l'usage des prêts globaux et des fonds propres investis, afin de mieux évaluer leur conformité aux "priorités" et aux "piliers" du PAB; leur suggère pour cela de recourir aux méthodes de certification et d'évaluation déléguée, et d'associer les organisations non gouvernementales et les partenaires sociaux à la définition de ces procédures de certification;
10. charge sa Présidente de transmettre la présente résolution au Conseil, à la Commission et aux parlements des États membres, ainsi qu'à la BEI.

Annexe IV. Recommandations d'autres ONG à la BEI

Lankowsky C, Environmental Impact Review in the European Investment Bank : a report on current practices, Washington, 1994, p. 41

1. Etablir un comité permanent sur le développement durable au sein du conseil d'administration qui aura en charge d'approuver le rapport environnemental annuel de la BEI
2. Embaucher du personnel supplémentaire avec de nouvelles compétences, notamment un coordinateur sur l'environnement et le développement durable, qui préparerait un rapport annuel environnemental, contrôlerait les projets dangereux pour l'environnement, assisterait les équipes d'évaluation, recevrait et répondrait aux questions sur les aspects environnementaux des financements de la BEI
3. Améliorer la capacité de la BEI d'influencer les options choisies pour les infrastructures financées, en terme d'indicateur de développement durable, en développant l'utilisation des études d'impact sur l'environnement dans un cadre géographique et temporel plus large, en animant le dialogue entre les hauts fonctionnaires de la BEI, les administrateurs, les autorités gouvernementales et le public concerné par les options, renforçant l'intégration de la politique environnementale à tous les stades des projets et en encourageant l'analyse de la viabilité écologique dans tous les secteurs
4. Améliorer la transparence en encourageant les promoteurs à solliciter la participation du public dans la planification et la mise en œuvre des projets et en adoptant des lignes directrices internes exigeant systématiquement des consultations et des interviews sur les sites des projets
5. Publier un rapport annuel sur les initiatives de la BEI relatives à la viabilité écologique et qui serait un outil pour favoriser un dialogue avec le public

Recommandations du WWF International, décembre 1992⁷⁰

1. Les politiques environnementales de la BEI devraient favoriser le financement des activités qui participent directement au développement durable. Les secteurs tels que les transports et l'agriculture doivent être revus dans une perspective environnementale.
2. Les ingénieurs en charge des projets à la BEI doivent avoir une connaissance et une sensibilité aux problèmes environnementaux qui vont au delà des questions purement techniques et législatives
3. Des procédures connues de tous et aisément vérifiables devraient guider les ingénieurs en charge des projets sur les aspects environnementaux, elles devraient être communiquées au public qui doit pouvoir les contrôler et les commenter
4. La BEI devrait systématiquement et plus fréquemment avoir recours à des spécialistes en environnement qui peuvent fournir l'expertise nécessaire et former le personnel sur les évaluations environnementales et les procédures
5. La BEI devrait introduire, et rendre publique, une procédure de classification des projets afin de mieux définir le type d'évaluation environnementale détaillée nécessaire

⁷⁰ M. Wenning, WWF Internal Discussion Paper, December 1992

6. L'avis préliminaire sur les projets devrait identifier tous les aspects environnementaux, indiquer la catégorie de l'impact potentiel sur l'environnement, et fournir un calendrier prévisionnel de l'évaluation environnementale. Une copie de ce document devrait être communiquée au conseil d'administration et devrait être publiée régulièrement sous la forme d'un résumé opérationnel. La Fiche environnementale pourrait répondre à cette recommandation.
7. Des procédures générales en matière d'évaluation environnementale indiquant des termes de référence type qui devront être suivies par les promoteurs des projets doivent être élaborées et rendues publiques.
8. La BEI devrait adopter un système d'évaluation de la qualité des études environnementales présentées par les promoteurs de projet
9. Les rapports d'évaluation définitifs devraient contenir un résumé de l'évaluation environnementale, les mesures de compensation nécessaires et un calendrier pour la mise en œuvre et le contrôle
10. Le suivi des projets doit être amélioré, avec des normes strictes pour les promoteurs, qui devraient faire un suivi et remettre un rapport sur une base régulière, et pour le personnel de la BEI, des sanctions, tel que le blocage des fonds, devraient être utilisés.
11. La BEI doit mettre en place une procédure d'évaluation environnementale des projets terminés
12. La BEI devrait publier des manuels de références contenant des lignes directrices et des documents pour informer et guider son personnel, les consultants et les opérateurs sur les questions environnementales. Ce manuel devrait également présenter les lignes directrices qui s'appliquent aux banques intermédiaires chargées des prêts globaux.

Annexe V. Membres du Conseil d'administration de la BEI, Décembre 2000

Administrateurs

Jean-Pierre ARNOLDI

Administrateur général de la Trésorerie Ministère des Finances
30, avenue des Arts
B-1040 BRUXELLES
Email: jean-pierre.arnoldi@tf.brussels.minfin.be

Lorenzo BINI SMAGHI

Dirigente Generale - Capo della Direzione III Dipartimento del Tesoro. Ministero del Tesoro
via XX Settembre, 97
I-00187 ROMA
Email: lorenzo.binismaghi@tesoro.it

Sinbad J. D. COLERIDGE

Project Finance Director Private Financial Holdings Limited. EFG Private Bank
12 Hay Hill
GB - LONDON W1X 8EE

Isabel CORREIA BARATA

Consultora da Direcção Departamento de Relações Internacionais. Banco de Portugal
Rua do Comércio, 148 - 4
P-1100-150 LISBOA
Email: ibarata@bportugal.pt

Wedige Hanns von DEWITZ

Ministerialdirektor Leiter der Abteilung Aussenwirtschafts- und Europapolitik
Bundesministerium für Wirtschaft und Technologie
Scharnhorststr. 34-37
D-10119 BERLIN
Email: buerov@bmwi.bund400.de

Tony FAINT

Director International Division. Department for International Development
94 Victoria Street, 94
GB - LONDON SW1E 5JL
Email: t-faint@dfid.gtnet.gov.uk

Iñigo FERNÁNDEZ de MESA

Subdirector General de Coordinación de Organismos Monetarios Internacionales Ministerio de Economía y Hacienda
Paseo del Prado, 6

E-28014 MADRID

Email: inigo.fernandez@tesoro.meh.es

Sven-Olof JOHANSSON

Finansråd, Internationella avdelningen
Finansdepartementet
Drottninggatan, 21
S-10333 STOCKHOLM
Email: sven-olof.johansson@finance.ministry.se

Rainer MASERA

Amministratore Delegato e Direttore Generale SanPaolo IMI
viale dell'Arte, 25
I-00144 ROMA
Email: valeria.pinna@sanpaoloimi.com

Constantinos MASSOURAS

Directeur des Affaires financières et budgétaires
Ministère de l'Economie nationale
Nikis 5, Syntagma
GR-10180 ATHENS
Email: a.elftheriadou@eib.org
Noel

Thomas O'GORMAN

Second Secretary Finance Division. Department of Finance. Government Buildings
Merrion Street
IRL - DUBLIN 2
Email: noel.o'gorman@finance.irlgov.ie

Luis ORGAZ GARCÍA

Subdirector General de Análisis Financiero y Estratégico Ministerio de Economía y Hacienda
Paseo del Prado, 6
E-28014 MADRID
Email: lorgaz@tesoro.mineco.es

Stéphane-Emmanuelle PALLEZ

Chef du service des Affaires européennes et internationales
Direction du Trésor
Ministère de l'Economie, des

Finances et de l'Industrie
Bâtiment B6065 Sud 5
139, rue de Bercy
F-75572 PARIS Cedex 12

Vincenzo PONTOLILLO

Direttore Centrale Banca d'Italia
via Nazionale, 91
I-00184 ROMA
Email: ihraga@tin.it

Antoine POUILLIEUTE

Directeur général Groupe Agence Française de Développement
5, rue Roland Barthes
F-75598 PARIS Cedex 12
Email: lisei@afd.fr ou spadinin@afd.fr

Kaarina RAUTALA

Cabinet Counsellor Financial Markets Department. Unit for International Affairs. Ministry of Finance
Mariankatu 9
SF-00023 HELSINKI
Email: kaarina.rautala@vm.vn.fi

Giovanni RAVASIO

Directeur général des Affaires économiques et financières
Commission européenne
1, avenue de Beaulieu
B-1160 BRUXELLES
Email: giovanni.ravasio@cec.eu.int

Gaston REINESCH

Directeur général Ministère des Finances
3, rue de la Congrégation
L-1352 LUXEMBOURG
Email: gaston.reinesch@fi.smtp.etat.lu

Emmanuel RODOCANACHI

Senior Corporate Advisor Schroder Salomon Smith Barney
25, rue Balzac
F-75008 PARIS Cedex 12
Email: emmanuel.rodocanachi@ssmb.com

Ivan ROGERS

Deputy Director for Europe and International Finance Directorate
H.M. Treasury
Parliament Street
GB-LONDON SW1P 3AG

Email: ivan.rogers@hm-treasury.gov.uk

Gerd SAUPE

Ministerialdirigent
Bundesministerium der Finanzen
Wilhelmstrasse 97
D-10117 BERLIN

Lars TYBJERG

Deputy Permanent Secretary
Økonomiministeriet
Ved Stranden, 8
DK-1061 COPENHAGEN
Email: ljt@oem.dk

Gert VOGT

Sprecher des Vorstands, a.D.
Kreditanstalt für Wiederaufbau
Palmengartenstrasse 5-9
D-60325 FRANKFURT am MAIN
Email: harald.lob@KFW.de

Jos de VRIES

Plaatsvervangend
Directeur Financiële Betrekkingen
Ministerie van Financiën
Casuariestraat 32
NL-2511 VD DEN HAAG
Email: j.h.p.vries@minfin.nl

Thomas WIESER

Sektionschef Leiter der
Integrations-und Zollsektion.
Bundesministerium für Finanzen
Himmelpfortgasse 4-8
A-1015 WIEN
Email: thomas.wieser@bmf.gv.at

Suppléants

Gerhard BOEHMER

Ministerialdirigent, a.D. Am
Kottenforst 76
D-53125 BONN
Email: boehmer.G@t-online.de

Guy CRAUSER

Directeur général de la Politique
Régionale Commission
européenne
Cours St. Michel 1 (CSM 1)
23, rue Per de Deken
B-1040 BRUXELLES
Email: guy.crauser@cec.eu.int

Bruno DELETRÉ

Sous-Directeur Europe et Affaires
monétaires internationales
Direction du Trésor. Ministère de
l'Economie, des Finances et de
l'Industrie
Bâtiment B6065 Sud 5
139, rue de Bercy
F-75572 PARIS Cedex 12

Email:
bruno.deletre@dt.finances.gouv.fr

Filippo GIANSANTE

Dirigente Direzione Rapporti
Finanziari Internazionali
Dipartimento del Tesoro
Ministero del Tesoro
Via XX Settembre 97
I-00187 ROMA
Email:
filippo.giansante@tesoro.it

Rudolf de KORTE

Membre du Conseil
d'administration Koekoekslaan
2A
NL-2243 WASSENAAR
Email: rwdekorte@hotmail.com

Annette MOE Deputy

Manager The Mortgage Bank
of Denmark
Landgreven 4
DK-1301 COPENHAGEN
Email: amo@fin.dk

Pierre RICHARD

Administrateur délégué DEXIA
7 à 11, quai André Citroën
F-75901 PARIS Cedex 15
Email:
pierre.richard@dexia.com

Philip RUTNAM

Head of Enterprise Team H.M.
Treasury
Parliament Street
GB - LONDON SW1P 3AG
Email: philip.rutnam@hm-treasury.gov.uk

Kristina SARJO

Senior Governmental Secretary
Unit for International Affairs.
Ministry of Finance
Mariankatu 9
SF-00023 HELSINKI
Email: kristina.sarjo@vm.vn.fi

Konrad SOMMER

Ministerialrat Referat E A3
Bundesministerium der
Finanzen
Mauerstrasse 69-75
D-10117 BERLIN



LES AMIS DE LA TERRE
MEMBRE DE FRIENDS OF THE EARTH/INTERNATIONAL

**2 b rue Jules Ferry
93100 Montreuil
France
france@amisdelaterre.org
www.amisdelaterre.org**



**Kratka 26, 100 00 Praha 10
République Tchèque
main@bankwatch.org
www.bankwatch.org**