

**Henry Marty-Gauquié, Director, Liaison with non-EU International Organisations and of the Representative Office in Paris of the EIB Group.**

1978: with a PhD in International Law (University of Paris X), a specialisation in European Law (University of Paris I) and being graduated from the Institute of Political Sciences of Paris, he begins his career working for the French Prime Minister (Raymond Barre) in the legal department of the S.G.C.I. now S.G.A.E.

From 1981 to 1982, he is First Secretary at Law of the French Judge (Fernand Grevisse) at the European Court of Justice.

From 1982 to 1989, he works at the European Court of Auditors, first as Legal Advisor and then as the Director of the President's Private Office (1986-89).

In 1989, he joins the European Investment Bank where he is nominated in 1995 Head of Communication and spokesman of the EIB. In October 2003, he is appointed Director of the EIB Group Representative Office in Paris and Director of liaison with non EU International Organisations.

Among other external responsibilities:

- Member of the *Oversight Committee* of the *Marseille Centre for Mediterranean Integration* (CMI);
- Board Member of *the French Institute for PPP* (IGD), Paris.

- Depuis les premiers temps du chemin de fer, les gares ont toujours présenté une fonction duale : celle d'être un point d'accès au réseau (donc un centre de profits élément de compétitivité et d'attractivité, une vitrine, pour le chemin de fer), et celle d'un point d'ancrage pour les plans de développement urbain.  
L'expérience de la BEI en matière de financement des gares reflète cette dualité : le plus grand nombre de gares que nous avons financé s'inscrit dans un programme de modernisation d'un réseau ou d'une ligne (par ex. en Europe centrale) ou dans celui de la création de lignes nouvelles (notamment les LGV). Cependant, plusieurs gares ont été financées isolément comme élément d'un programme de développement urbain : Madrid Chamartin et Atocha (et leur tunnel d'interconnexion), Prague, Budapest Keleti, Limoges, etc.
- Dans nos sociétés à forte urbanisation, cette double fonction prend une importance grandissante, en ce que la gare devient un reflet essentiel des mutations de nos villes. Le facteur marquant (le défi principal) auquel est confronté la ville moderne est celui de sa transition au développement durable et à la prévention du changement climatique.
- Paradoxalement, si les impératifs de transition environnementale et climatique des villes complexifie la définition des plans de développement urbains (PDUD), ces impératifs représentent une opportunité : celle de devoir concevoir les PDUD sur une base intégrée, c'est-à-dire prenant en compte, outre les considérations techniques et financières propres à chaque sous-projet composant le PDUD, des « externalités positives » dont les coûts ne sont pas, traditionnellement, pris en compte : protection de l'environnement, efficacité énergétique, valeur-ajoutée architecturale, équilibre et mixité sociale, politique de création d'entreprises etc.
- Cette vision transversale et cette multisectorialité des PDUD à des conséquences tant sur l'organisation des travaux que sur leur gouvernance. Les conditions du succès supposent : a) une approche intégrée, b) une gouvernance multisectorielle, c) une autorité intégratrice des composantes du plan de DUD, d) une planification et une priorisation des investissements en fonction de leur contribution à l'objectif global (environnement et adaptation climatique), e) éventuellement, des outils d'assistance technique à la conception des projets sur les externalités positives (environnement, impacts sociaux, politique de création d'entreprises, etc.) généralement non prises en compte dans la définition et conduite d'un projet isolé.
- Dans ces conditions, il devient difficile d'appréhender isolément le modèle économique des gares donc de les financer isolément.  
Dès lors, plusieurs solutions sont possibles :
  - a) intégrer la/les gares dans la globalité d'un programme de modernisation ou d'extension du réseau (cas des modernisations des réseaux d'Europe centrale ou de lignes nouvelles type LGV ;
  - b) financer la gare à travers un opérateur (public ou privé) qui fera la péréquation financière du projet avec l'ensemble des recettes de son réseau. Idem pour une ville ou communauté urbaine qui porte un PDUD : péréquation financière du projet avec l'ensemble des recettes générées par le quartier : recettes commerciales, fiscales etc. Ici, une modélisation fine des recettes attendues en fonction non seulement du trafic, mais aussi de l'attractivité de la gare pour l'émergence de recettes annexes, sera déterminante ; en cas de besoin, un système de garanties publiques ou de portage du risque par un mécanisme de bridge finance commercial seront utiles/nécessaires.
  - c) financer la gare ou le réseau sur un modèle concessif ou PPP, ce qui suppose des outils financiers de partage de risque ou de catalyse de l'investisseur privé, associés à un ensemble de garanties ou d'engagement de trafic (ou de profitabilité) pris par le secteur public sur une part importante du modèle économique de la gare ou du réseau.