

Financement de projets d'infrastructures: programme-cadre pour l'innovation et la compétitivité (2007-2013) et des réseaux transeuropéens de transport et d'énergie

2011/0301(COD) - 19/10/2011 - Document de base législatif

OBJECTIF : lancer une phase pilote pour l'initiative Europe 2020 relative aux emprunts obligataires destinés au financement de projets dans les domaines des transports, de l'énergie et des technologies de l'information et de la communication (TIC).

ACTE PROPOSÉ : Règlement du Parlement européen et du Conseil.

CONTEXTE : en raison de l'austérité budgétaire dans les États membres, le danger existe que des projets d'infrastructures présentant un intérêt pour l'UE ne soient pas menés à bien au rythme nécessaire pour atteindre les objectifs de la stratégie Europe 2020, compromettant ainsi la reprise et la croissance économiques de l'UE. **Des formules novatrices doivent être trouvées** pour mobiliser rapidement une plus grande part de l'épargne privée et améliorer la panoplie des instruments financiers disponibles pour des projets d'infrastructures, notamment dans les domaines de l'énergie, des transports et des TIC.

Pour les projets d'infrastructures présentant un potentiel commercial, la norme devrait être que les fonds de l'UE soient combinés avec le secteur bancaire et celui du marché des capitaux dans le cadre de partenariats, notamment via la Banque européenne d'investissement (BEI). Dans sa [résolution du 8 juin 2011](#), le Parlement européen a souligné que l'Union devrait prendre l'initiative d'améliorer l'utilisation des fonds de l'UE comme catalyseur pour attirer des financements supplémentaires auprès de la BEI, de la Banque européenne pour la reconstruction et le développement (BERD), d'autres institutions financières internationales et du secteur privé.

Le 29 juin 2011, la Commission européenne a adopté sa [proposition relative au cadre financier pluriannuel pour la période 2014-2020](#). Parmi les décisions essentielles figurait celle de placer l'octroi du concours financier dans les infrastructures de transports, d'énergie et des TIC sous un cadre législatif commun, [le mécanisme pour l'interconnexion en Europe](#) («MIE»). Le mécanisme offrira un cadre à plus long terme garantissant la création et la mise en œuvre, en temps utile et de manière efficace, de projets dans le domaine de l'énergie, des transports et des télécommunications

L'initiative Europe 2020 relative aux emprunts obligataires destinés au financement de projets fera **partie intégrante des instruments de partage des risques** associés au mécanisme pour l'interconnexion en Europe pour la période 2014-2020. La phase pilote 2012-2013 visera avant tout à **préparer la phase opérationnelle** de l'initiative dans le cadre du MIE pour la période 2014-2020 et à fournir un soutien immédiat aux projets d'infrastructure.

Le lancement d'une phase pilote s'avère nécessaire à double titre pour permettre une mise en œuvre plus efficace des instruments financiers dans le cadre du MIE : d'une part pour permettre d'optimiser la conception des instruments et d'autre part pour stimuler l'appétit des investisseurs au cours de la période postérieure à 2013.

ANALYSE D'IMPACT : l'analyse d'impact examine la situation actuelle du marché en établissant le lien avec l'analyse d'impact qui accompagne la proposition de MIE, qui fournit davantage d'informations

contextuelles sur les instruments possibles du MIE, les écarts de financement et les imperfections du marché affectant les montants actuels d'investissement dans les infrastructures.

Trois options ont été analysées : 1) le statu quo, à savoir le maintien des programmes d'octroi actuels dans les domaines de l'énergie et des transports et des programmes d'octroi ainsi que des instruments financiers actuels concernant les transports ; 2) des incitations réglementaires et 3) la proposition de mise en œuvre de l'initiative relative aux emprunts obligataires destinés au financement de projets. Dans ce contexte, les risques potentiels susceptibles d'entraver la mise en œuvre de l'initiative ont été examinés et un impact attendu quantifiable a été identifié en termes d'effet multiplicateur.

BASE JURIDIQUE : articles 172 et 173, paragraphe 3, du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne (TFUE).

CONTENU : la Commission propose de lancer une phase pilote pour l'initiative Europe 2020 relative aux emprunts obligataires destinés au financement de **projets dans les domaines des transports, de l'énergie et des TIC**. Cette initiative entend mobiliser l'investissement dans des domaines qui stimuleront la croissance et seront créateurs d'emplois. Elle vise à offrir le rehaussement du crédit nécessaire pour attirer les investisseurs du marché des capitaux, et faciliterait ainsi la création d'une nouvelle classe d'actifs en termes d'emprunts obligataires destinés au financement de projets d'infrastructures.

L'initiative, plutôt que de remplacer les prêts bancaires, les complétera et fournira ainsi **une nouvelle source de financement concurrentielle par des crédits à long terme pour les projets d'infrastructures**. La levée de fonds auprès du secteur privé au travers des instruments financiers européens protégera l'octroi limité de fonds à des projets n'attirant pas suffisamment le capital privé. Pour avoir une incidence maximale, l'initiative pourrait aussi être appliquée à des projets qui se trouvent à un stade avancé du processus d'appel d'offres aux fins du refinancement pendant la période de construction ou immédiatement après celle-ci.

Au cours de la phase pilote, la Commission travaillerait notamment avec la BEI afin d'optimiser la conception de l'initiative en vue de parvenir à une mise en œuvre optimale à compter de 2014. Les demandes de fonds budgétaires devraient émaner de la BEI, sur la base d'un éventail série de projets que la BEI estimerait adéquats et dont la réalisation lui paraîtrait probable. Toutes ces demandes devraient être adressées avant le 31 décembre 2013. Étant donné la complexité des grands projets d'infrastructures, il se pourrait que l'approbation effective intervienne à une date ultérieure, sans toutefois dépasser le 31 décembre 2014.

Afin de permettre le lancement de la phase pilote au cours du cadre financier pluriannuel actuel, il est proposé de modifier en conséquence la [décision n° 1639/2006/CE](#) du Parlement européen et du Conseil établissant un programme-cadre pour l'innovation et la compétitivité (2007-2013) et le [règlement \(CE\) n° 680/2007](#) du Parlement européen et du Conseil concernant l'octroi d'un concours financier de l'Union européenne dans le domaine des réseaux transeuropéens de transport et d'énergie.

Vu le peu de temps disponible, la Commission invite le Parlement européen et le Conseil à adopter la proposition de phase pilote dans les plus brefs délais.

INCIDENCE BUDGÉTAIRE : le budget total disponible de l'UE pour la phase pilote de l'initiative est plafonné à **230 millions EUR**.

L'initiative sera entièrement financée en **redéployant les enveloppes des programmes existants en 2012 et 2013**. À ce titre, les redéploiements suivants pourront être effectués en faveur de l'initiative:

- un montant pouvant atteindre 200 millions EUR au départ du budget affecté au RTE-T (transports),

- un montant pouvant atteindre 20 millions EUR à partir du budget du programme-cadre pour l'innovation et la compétitivité afin de permettre le financement de projets dans le domaine des TIC et notamment le haut débit rapide ;
- et un montant pouvant atteindre 10 millions EUR à partir du budget affecté au RTE-E (énergie).