Informations de base

2011/0301(COD) COD - Procédure législative ordinaire (ex-procedure codécision) Règlement	Procédure terminée
Financement de projets d'infrastructures: programme-cadre pour l'innovation et la compétitivité (2007-2013) et des réseaux transeuropéens de transport et d'énergie Modification Règlement (EC) No 680/2007 2004/0154(COD) Modification Décision 1639/2006/EC 2005/0050(COD) **Subject** 3.20.11 Réseaux transeuropéens de transport 3.30.20 Réseaux transeuropéens de communication 3.30.25 Réseaux mondiaux et société de l'information, internet 3.40.14 Compétitivité industrielle 3.50.02 Programme-cadre et programmes de recherche 3.50.04 Innovation 3.60.06 Réseaux transeuropéens d'énergie 8.40.07 Banque européenne d'investissement (BEI) 8.70 Budget de l'Union	

Acteurs principaux

Parlement européen

Commission au fond	Rapporteur(e)	Date de nomination
BUDG Budgets	FÄRM Göran (S&D)	25/01/2012
	Rapporteur(e) fictif/fictive VĂLEAN Adina (ALDE) JENSEN Anne E. (ALDE)	

Commission pour avis	Rapporteur(e) pour avis	Date de nomination
ITRE Industrie, recherche et énergie	LANGEN Werner (PPE)	14/12/2011
TRAN Transports et tourisme	CANCIAN Antonio (PPE)	21/11/2011

Conseil de l'Union européenne

Formation du Conseil	Réunions	Date
Affaires économiques et financières ECOFIN	3181	2012-07-10

Commission européenne

DG de la Commission	Commissaire

	Affaires économiques et financières	REHN Olli
Comité économique et social européen		
Comité européen des régions		

Evénements clés

Date	Evénement	Référence	Résumé
19/10/2011	Publication de la proposition législative	COM(2011)0659	Résumé
17/11/2011	Annonce en plénière de la saisine de la commission, 1ère lecture		
25/04/2012	Vote en commission,1ère lecture		
02/05/2012	Dépôt du rapport de la commission, 1ère lecture	A7-0150/2012	Résumé
04/07/2012	Débat en plénière		
05/07/2012	Décision du Parlement, 1ère lecture	T7-0296/2012	Résumé
05/07/2012	Résultat du vote au parlement		
10/07/2012	Adoption de l'acte par le Conseil après la 1ère lecture du Parlement		
11/07/2012	Signature de l'acte final		
11/07/2012	Fin de la procédure au Parlement		
31/07/2012	Publication de l'acte final au Journal officiel		

Informations techniques

Référence de la procédure	2011/0301(COD)
Type de procédure	COD - Procédure législative ordinaire (ex-procedure codécision)
Sous-type de procédure	Note thématique
Instrument législatif	Règlement
Modifications et abrogations	Modification Règlement (EC) No 680/2007 2004/0154(COD) Modification Décision 1639/2006/EC 2005/0050(COD)
Base juridique	Traité sur le fonctionnement de l'Union européenne TFEU 172 Traité sur le fonctionnement de l'Union européenne TFEU 173-p3
Autre base juridique	Règlement du Parlement EP 165
Consultation obligatoire d'autres institutions	Comité économique et social européen Comité européen des régions
État de la procédure	Procédure terminée
Dossier de la commission	BUDG/7/07790

Portail de documentation

Parlement Européen

Type de document	Commission	Référence	Date	Résumé
Projet de rapport de la commission		PE485.863	13/03/2012	
Avis de la commission	ITRE	PE483.478	27/03/2012	
Avis de la commission	TRAN	PE483.491	28/03/2012	
Amendements déposés en commission		PE486.222	03/04/2012	
Rapport déposé de la commission, 1ère lecture/lecture unique		A7-0150/2012	02/05/2012	Résumé
Texte adopté du Parlement, 1ère lecture/lecture unique		T7-0296/2012	05/07/2012	Résumé

Conseil de l'Union

Type de document	Référence	Date	Résumé
Projet d'acte final	00027/2012/LEX	11/07/2012	

Commission Européenne

Type de document	Référence	Date	Résumé
Document de base législatif	COM(2011)0659	19/10/2011	Résumé
Document annexé à la procédure	SEC(2011)1237	19/10/2011	
Document annexé à la procédure	SEC(2011)1239	19/10/2011	
Réaction de la Commission sur le texte adopté en plénière	SP(2012)627	19/09/2012	
Document de suivi	COM(2013)0929	19/12/2013	Résumé
Document de suivi	COM(2014)0686	30/10/2014	Résumé
Document de suivi	SWD(2014)0335	30/10/2014	Résumé
Document de travail de la Commssion (SWD)	SWD(2016)0058	07/03/2016	
Document de travail de la Commssion (SWD)	SWD(2016)0060	07/03/2016	

Parlements nationaux

Type de document	Parlement /Chambre	Référence	Date	Résumé
Contribution	PT_PARLIAMENT	COM(2011)0659	12/01/2012	
Contribution	RO_CHAMBER	COM(2011)0659	13/01/2012	
Contribution	IT_SENATE	COM(2011)0659	20/02/2012	

Autres Institutions et organes

Institution/organe	Type de document	Référence	Date	Résumé
EESC	Comité économique et social: avis, rapport	CES0493/2012	23/02/2012	
CofR	Comité des régions: avis	CDR0648/2012	19/07/2012	

Informations complémentaires		
Source	**Document**	**Date**
Parlements nationaux	IPEX	
Commission européenne	EUR-Lex	
Commission européenne	EUR-Lex	

Acte final	
Règlement 2012/0670 JO L 204 31.07.2012, p. 0001	Résumé

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) - 19/12/2013 - Document de suivi

Conformément au règlement (UE) n° 670/2012, la Commission a présenté un rapport intermédiaire afin d'évaluer l'état d'avancement de la phase pilote de l'initiative Europe 2020 relative aux obligations de projet (IOP).

Pour rappel, l'IOP est un instrument de partage des risques mis en place par la Commission européenne (CE) et la Banque européenne d' investissement (BEI) dont l'objectif est stimuler les investissements dans des projets d'intérêt européen dans le secteur des transports, de l'énergie et de l'infrastructure à large bande. **La phase pilote a été lancée avec un budget de l'UE de 230 millions EUR** afin de permettre aux parties prenantes de se familiariser avec le nouvel instrument en effectuant des transactions concrètes au cours d'une première phase pilote.

Dans le cadre de la phase pilote, qui a commencé le 7 novembre 2012, les projets peuvent être approuvés par la BEI jusqu'au 31 décembre 2014 et doivent arriver au stade de la clôture financière au plus tard le 31 décembre 2016. Le déploiement intégral est prévu dans le cadre du Mécanisme pour l'interconnexion en Europe (MIE) qui fait partie du cadre financier pluriannuel 2014-2020 (CFP).

Le rapport couvre la première période de 12 mois, de novembre 2012 à novembre 2013, et présente les progrès qui ont été accomplis en ce qui concerne l'approbation et le financement de projets. Le rapport analyse l'expérience acquise au cours de la phase pilote et met en évidence les éventuelles synergies et économies d'échelle qui pourraient être réalisées dans le cadre du MIE. **Le rôle du MIE pourrait être maximisé par la création de synergies** au moyen de la combinaison de subventions et d'instruments financiers tels que l'IOP, la garantie de prêt pour les projets relatifs au RTE-transport (GPTT) et les mesures de soutien du programme.

Dans un contexte où le financement des infrastructures par le secteur privé dans l'UE n'a pas encore retrouvé son niveau d'avant la crise, de 25 à 30 milliards EUR, un niveau qui par ailleurs n'était pas suffisant pour les besoins en infrastructures de l'UE, la Commission estime que **l'initiative est à la hauteur des attentes et permet de financer des projets avec succès**.

Principales réalisations : au cours de la première année de mise en œuvre de l'IOP, le conseil d'administration de la BEI a permis à huit projets dans le secteur de l'énergie et des transports de bénéficier du rehaussement du crédit des obligations de projet (RCOP), et d'autres projets lui seront soumis prochainement. Deux projets ont bénéficié d'un rehaussement de crédit de la BEI; un projet supplémentaire devrait être signé au début de l'année 2014. L'un de ces trois projets a été clôturé sans aucun soutien du budget de l'UE.

Reconnue et appréciée par le marché, la promotion active de la CE et de la BEI en faveur des obligations de projet pour le financement des infrastructures a favorisé la mise au point d'autres solutions de marché par son effet incitatif. Plus particulièrement, **l'IOP a permis à un éventail plus large d'investisseurs d'accéder aux actifs d'infrastructure**, comme le montrent les opérations déjà menées. Même lorsque les obligations de projet n'ont

pas été retenues comme option de financement privilégiée, elles ont exercé une pression concurrentielle qui a permis de réduire les coûts de financement généraux d'un certain nombre de projets.

Toutefois, le marché s'est jusqu'à présent intéressé aux petits projets d'infrastructure locaux au Royaume-Uni, les projets plus grands ayant été peu nombreux dans cet État membre. En particulier, **les conditions relatives aux projets RTE entièrement nouveaux restent difficiles**.

La Commission estime que les États membres devraient accélérer l'identification et la préparation des projets d'infrastructure en vue de leur financement par le marché.

Évaluation: le rapport montre que **l'intérêt et le retour d'informations du marché par rapport à cette initiative ont été positifs**, ce qui a permis d'orienter les investisseurs vers les solutions de financement par l'emprunt obligataire.

En ce qui concerne le développement des obligations de projet, le rapport formule les recommandations suivantes :

- **des travaux supplémentaires seront nécessaires pour parvenir à un marché obligataire actif**, notamment de nouvelles émissions pour constituer un encours suffisant et définir plus facilement des critères de référence pour les futures émissions. Les investisseurs et les pouvoirs adjudicateurs pourront ainsi estimer plus facilement les niveaux de financement probables et rendre la tarification des solutions de financement par l'emprunt obligataire plus prévisible; les pouvoirs adjudicateurs pourraient dès lors ne plus exiger un engagement ferme de financement ;
- **les projets doivent être mieux préparés et avoir atteint un stade plus avancé pour que le marché des obligations de projet soit liquide**. Les pouvoirs publics devraient donc s'engager à assurer une planification à long terme, de manière à garantir une réserve de projets d'infrastructure plus stable et plus transparente. À cet égard, le MIE prévoit une assistance technique au niveau institutionnel et au niveau des projets afin de faciliter la préparation de futures réserves de projets d'intérêt commun pour soutenir les États membres et le secteur privé ;
- **le rôle du MIE pourrait être optimisé si les trois portefeuilles sectoriels (transports, énergie et large bande) étaient fusionnés**. En vue d'accroître l'efficacité et l'effet de levier des dépenses budgétaires de l'UE, cette possibilité pourrait être utilisée pour créer un système commun de provisionnement pour premières pertes qui tirerait parti de la diversification inhérente à ces trois secteurs, dans lequel les instruments préexistants pourraient servir de portefeuille initial.

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) - 30/10/2014 - Document de suivi

Ce rapport de la Commission concerne les instruments financiers pris en charge par le budget général selon l'article 140, paragraphe 8 du règlement financier au 31 décembre 2013.

Le rapport se concentre sur tous les instruments financiers gérés au niveau central pour les politiques internes de l'Union et externes soutenues par le budget général conformément à l'article 140 (8) du règlement financier à compter du 31 décembre 2013.

Pour rappel, **les instruments financiers**, y compris les prêts ou garanties avec une capacité accrue de risque, représentent **une façon intelligente de financer l'économie réelle, et stimuler la croissance et l'emploi**. Ils peuvent créer un levier financier (multiplication de ressources budgétaires limitées en attirant des fonds privés et publics pour promouvoir les objectifs politiques de l'UE), un effet de levier politique (incitation des entités chargées de l'exécution et des intermédiaires financiers à poursuivre les objectifs politiques de l'UE par le biais d'un rapprochement des intérêts), et un levier institutionnel (incidence positive de l'expertise des acteurs de la chaîne de mise en œuvre).

Ce rapport est le premier à être préparé dans le respect des nouvelles exigences du règlement financier. Il est destiné à fournir un aperçu instructif de la façon dont l'argent du contribuable a été utilisé et sur les progrès accomplis dans la mise en œuvre des instruments financiers à compter du 31 décembre 2013.

Le rapport est complété par un document de travail de la Commission qui fournit des informations spécifiques sur les instruments financiers individuels, les progrès accomplis dans la mise en œuvre et leur environnement dans lequel ils évoluent.

Le rapport souligne que **des résultats importants ont été obtenus grâce à l'utilisation d'instruments financiers dans les années 2007-2013**, et que ces instruments joueront un rôle encore plus important dans le cadre financier pluriannuel 2014-2020 (CFP). Les autorités budgétaires ont exprimé leur engagement politique et augmenté les ressources nécessaires. En outre, le règlement financier a été complété par un chapitre dédié, mettant en place le cadre réglementaire approprié pour la conception, la gestion et l'établissement de rapports sur les instruments financiers.

Les principales conclusions du rapport sont les suivantes :

1) **La mise en œuvre des instruments financiers 2007-2013** gérés de manière centrale a joué un rôle en aidant à atténuer les défaillances des marchés financiers et à multiplier les effets positifs des actions à l'échelle européenne. Par exemple, durant la période 2007-2013, les principaux instruments financiers au niveau de l'UE consacrés au soutien en faveur des PME (PIC-GIF, PIC-SMEG 07 et PIR) avec une contribution totale (engagements de l'UE) de plus de 1,6 milliard EUR, ont mobilisé près de 17,9 milliards EUR de prêts et ont également soutenu 23 des investissements en fonds propres d'environ 2,8 milliards EUR, renforçant ainsi l'accès au financement pour plus de 336.000 PME.

2) **L'effet de levier** atteint est égal à 5 pour les instruments de capitaux propres, et varie i) entre 4,8 et 31 pour les instruments de garantie, ii) entre 10 et 259 pour les instruments de partage des risques, iii) entre 1,54 et 158 pour les véhicules d'investissement spécialisés, iv) entre 5 et 7 pour les

instruments financiers dans les pays candidats à l'adhésion, et v) entre 5 et 27,6 pour les instruments financiers dans les pays voisins et les pays couverts par l'instrument de coopération au développement.

Sur la base de l'expérience acquise au cours de la période 2007-2013, plusieurs enseignements ont été tirés sur la façon **d'améliorer la conception et la gestion des instruments financiers** :

- les meilleures pratiques ont été capitalisés sur la conception et la gestion de la nouvelle génération d'instruments financiers ;
- les instruments financiers couvrent désormais tous les principaux types de bénéficiaires finaux sur tout le cycle de financement complet et offriront des instruments afin de pouvoir répondre avec souplesse aux besoins du marché, sur la base d'une mise en œuvre axée sur la demande ;
- l'efficacité et l'efficience ont été renforcées grâce à la diminution du nombre d'instruments et à l'augmentation des volumes, ce qui permet d'assurer une masse critique conforme aux règles en matière d'aides d'État ;
- le rapprochement des intérêts avec les entités chargées de l'exécution et les intermédiaires financiers sera également assuré en agissant sur les honoraires et les incitations, ainsi que par le partage des risques.

Dès lors que 2013 est la dernière année d'engagement pour la période de programmation 2007-2013, pour un certain nombre d'instruments, l'évaluation finale n'est pas terminée. L'an prochain, des retours d'informations plus qualitatifs et plus détaillés concernant la réalisation des objectifs devraient être disponibles et ces informations seront transmises.

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) - 30/10/2014 - Document de suivi

Ce document de travail constitue une annexe au rapport de la Commission au Parlement européen et au Conseil concernant les instruments financiers soutenus par le budget général conformément à l'article 140, paragraphe 8, du règlement financier à compter du 31 décembre 2013. Il fournit des informations spécifiques sur chacun des instruments financiers, les progrès réalisés dans leur mise en œuvre et l'environnement dans lequel ils évoluent.

Les instruments financiers constituent un moyen intelligent pour atteindre les objectifs politiques de l'UE. Ils utilisent les fonds de l'UE pour soutenir des projets économiquement viables et attirer des volumes très importants de financement public et privé. En injectant de l'argent dans l'économie réelle, les instruments financiers contribuent à la réalisation des objectifs de l'UE inscrits dans la stratégie Europe 2020, notamment en ce qui concerne l' innovation, le changement climatique et la durabilité de l'énergie, l'éducation et l'inclusion sociale.

Le document donne des informations détaillées sur chaque instrument financier.

Initiative relative aux emprunts obligataires pour le financement de projets - phase pilote (2007-2013).

L'Initiative dite «Obligations de projet» est un instrument de partage des risques visant à stimuler le financement des marchés des capitaux pour des projets d'infrastructures (transport, énergie et haut débit) dans le cadre de structures de financement de projet incluant notamment des partenariats public-privé (PPP). Plusieurs transactions ont atteint le stade de la clôture financière en vertu de la phase pilote.

Cette phase de test est financée par 230 millions EUR provenant de fonds non utilisés du budget de l'UE, dégagés sur des lignes budgétaires de programmes existants: 200 millions EUR provenant de la ligne budgétaire RTE-Transports, 10 millions EUR de la ligne budgétaire RTE-Energie et 20 millions EUR de la ligne de Technologies de l'information et des communications (TIC-PIC).

Dans le cadre de la phase pilote qui a commencé en novembre 2012, les projets peuvent être approuvés par la BEI jusqu'au 31 décembre 2014 et doivent arriver au stade de la clôture financière au plus tard le 31 décembre 2016. Le déploiement intégral est prévu dans le cadre du Mécanisme pour l'interconnexion en Europe (MIE) qui fait partie du cadre financier pluriannuel 2014-2020.

Instrument de garantie de prêt pour les projets relatifs au réseau transeuropéen de transport (GPTT).

Il s'agit d'un instrument (de dette) avec partage des risques visant à soutenir le financement de projets dans le domaine des infrastructures de transport. À ce jour, six projets RTE-T pour un coût global de capitaux de 11.716 millions EUR ont été soutenus, en utilisant près de 500 millions EUR de garanties permettant d'attirer 6 milliards EUR de financement privé.

Instrument de la dette de partage de risques, y compris les emprunts obligataires.

Seront ciblés des projets d'intérêt commun dans les secteurs de réseaux de transport, de l'énergie et du haut débit. La contribution de l'Union est estimée à 121 millions EUR en 2014.

Instrument de capitaux dans le cadre du Mécanisme pour l'interconnexion en Europe (MIE).

Il s'agira de fournir du capital de risque pour les actions contribuant à des projets d'intérêt commun dans le domaine des transports, de l'énergie et à large bande. Le but de l'instrument est d'attirer des financements de marché de capital par apport de fonds propres et quasi-fonds propres à des projets d'infrastructure européens. L'instrument sera conçu à un stade ultérieur.

Instrument de financement privé pour l'efficacité énergétique (PF4EE).

Dans le cadre du programme LIFE, l'instrument PF4EE vise à stimuler l'offre de financements privés par l'emprunt pour compléter les plans d'action nationaux en matière d'efficacité énergétique pour la période 2014-2020. La contribution de l'Union (80 millions EUR) devrait permettre de soutenir un investissement total allant jusqu'à environ 650 millions EUR.

Fonds européen pour 2020 énergie, le changement climatique et les infrastructures - (Marguerite).

Il s'agit d'un fonds participatif paneuropéen ayant pour objectif de soutenir les investissements à long terme dans les infrastructures en Europe dans les secteurs des transports, de l'énergie et des sources d'énergie renouvelables. La contribution de l'Union (80 millions EUR) devrait permettre de soutenir un investissement total allant jusqu'à environ 10,2 milliards EUR.

Fonds européen pour l'efficacité énergétique (FEEE).

Cet instrument a été créé afin de permettre l'utilisation des fonds non engagés au titre programme énergétique européen pour la relance (PEER) pour investir dans des projets liés à l'efficacité énergétique, aux énergies renouvelables et aux transports urbains propres. À la fin du mois de mars 2014, le Fonds a alloué pleinement la contribution de l'UE (125 millions EUR) pour un total de 219 millions EUR d'investissement dans des projets. De plus, 17,7 millions EUR ont été alloués au titre de l'assistance technique pour soutenir les services de développement de projets

Mécanisme de financement du capital naturel (NCFF).

Financé sur les ressources du budget de l'UE, cet instrument constitue une solution de financement de projets inédite et innovante pour favoriser la restauration, la protection et le renforcement du capital naturel dans l'UE (nature, biodiversité et adaptation au changement climatique). La contribution initiale de l'Union est estimée à 60 millions EUR.

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).

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) - 02/05/2012 - Rapport déposé de la commission, 1ère lecture/lecture unique

La commission des budgets a adopté le rapport de Göran FÄRM (S&D, SE) sur la proposition de règlement du Parlement européen et du Conseil modifiant la décision n° 1639/2006/CE établissant un programme-cadre pour l'innovation et la compétitivité (2007-2013) et le règlement (CE) n° 680 /2007 déterminant les règles générales pour l'octroi d'un concours financier communautaire dans le domaine des réseaux transeuropéens de transport et d'énergie.

La commission parlementaire recommande que la position du Parlement européen adoptée en première lecture suivant la procédure législative ordinaire modifie la proposition de la Commission comme suit :

Instrument de partage des risques relatif aux emprunts obligataires destinés au financement de projets : celui-ci est défini comme un instrument conjoint de la Commission et de la BEI fournissant un rehaussement du crédit accordé à des projets d'intérêt commun présentant une **valeur ajoutée européenne**, en complétant le financement des États membres ou des investisseurs privés et en traitant les situations d'investissements non optimaux lorsque des projets ne reçoivent pas de financement adéquat du marché.

Mise en œuvre de l'instrument : les députés souhaitent que la Commission informe sans délai le Parlement européen et le Conseil du contenu élémentaire de l'accord de délégation entre la Commission et la BEI. L'évaluation du risque par la BEI doit être garantie conformément aux lignes directrices de sa politique en matière de risques de crédit, et ses critères de sélection dans les domaines social, environnemental ou climatique doivent être pris en considération.

Évaluation indépendante : la Commission devrait procéder à une évaluation indépendante et approfondie de la phase pilote de l'instrument de partage des risques relatif aux emprunts obligataires destinés au financement de projets. Il est nécessaire que cette évaluation soit accompagnée, le cas échéant, de propositions législatives relatives aux instruments financiers innovants dans le cadre financier pluriannuel pour la période 2014-2020.

Exigences en matière de rapports : les députés demandent que la Commission présente un rapport au Parlement et au Conseil **tous les six mois** pendant la phase pilote. Ce rapport devrait contenir des informations relatives à la performance de l'instrument de partage des risques pour les emprunts obligataires destinés au financement de projets, ainsi que des propositions visant à améliorer la performance de ce mécanisme.

Au plus tard le 30 juin 2013, la Commission devrait présenter au Parlement européen et au Conseil un rapport comportant une liste des projets éligibles à l'aide financière et faisant état de la contribution, des institutions prenant en charge le financement et des investisseurs concernés. La Commission devrait inclure dans ce rapport un guide de bonnes pratiques ainsi qu'une liste des investisseurs potentiellement intéressés par des instruments financiers innovants.

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) - 05/07/2012 - Texte adopté du Parlement, 1ère lecture/lecture unique

Le Parlement européen a adopté par 579 voix pour, 32 voix contre et 9 abstentions, une résolution législative sur la proposition de règlement du Parlement européen et du Conseil modifiant la décision n° 1639/2006/CE établissant un programme-cadre pour l'innovation et la compétitivité (2007-2013) et le règlement (CE) n° 680/2007 déterminant les règles générales pour l'octroi d'un concours financier communautaire dans le domaine des réseaux transeuropéens de transport et d'énergie.

Le Parlement a arrêté sa position en première lecture suivant la procédure législative ordinaire. Les amendements adoptés en plénière sont le résultat d'un compromis négocié entre le Parlement européen et le Conseil. Ils modifient la proposition de la Commission comme suit :

Phase pilote de l 'initiative Europe 2020 relative aux emprunts obligataires pour le financement de projets : cette phase pilote sera lancée avec l'objectif de contribuer au financement de **projets prioritaires avec une claire valeur ajoutée de l'Union**, et de faciliter une **participation plus grande du secteur privé** dans le financement sur le marché des capitaux à long terme de projets économiquement viables dans le domaine des infrastructures de transports, d'énergie et de TIC.

L'instrument bénéficiera à des projets ayant des besoins de financement similaires et, grâce aux synergies entre secteurs, il aura des retombées plus larges en termes d'incidence sur le marché, d'efficacité administrative et d'utilisation des ressources. Il fournira aux parties concernées dans le domaine des infrastructures, y compris aux gérants d'infrastructure, **un instrument financier cohérent, qui suivra la demande du marché**.

Durant la phase pilote de l'initiative, le budget de l'Union ainsi que le financement de la BEI seront utilisés sous la forme d'un instrument de partage des risques relatif aux emprunts obligataires pour le financement de projets émis par des sociétés en charge des projets. Cet instrument cherchera à atténuer les risques liés au service de la dette d'un projet et le risque de crédit des détenteurs d'obligations. La finalité est que des acteurs sur le marché des capitaux d'emprunt (comme les fonds de pension, les compagnies d'assurance ou d'autres parties intéressées), aient la volonté d'investir dans un plus grand volume d'emprunts obligataires pour le financement de projets qu'il leur serait possible sans le soutien de l'Union.

Implication de la BEI : la Commission devra impliquer la BEI dans la mise en œuvre de la phase pilote. Les principales **modalités, conditions et procédures** relatives à l'instrument de partage des risques pour les emprunts obligataires pour le financement de projets sont décrites en détail dans une **nouvelle annexe** au règlement.

Des modalités et conditions, davantage détaillées, notamment sur le partage des risques, la rémunération, le suivi et le contrôle, seront fixées dans un **accord de coopération entre la Commission et la BEI**. Cet accord de coopération devra être approuvé, selon leurs procédures respectives, par la Commission et par la BEI.

Mise en œuvre : la phase pilote de l'initiative devra être mise en œuvre **sans retard injustifié**, dans le but de vérifier si de tels instruments financiers de partage des risques apportent bien, et dans quelle mesure, une valeur ajoutée dans le domaine du financement des infrastructures, en vue de développer l'octroi de fonds sur le marché des capitaux d'emprunt aux projets d'infrastructures.

La demande de soutien, la sélection et la mise en œuvre de tous les projets relèveront du droit de l'Union, notamment en ce qui concerne les **aides d'État**, en évitant de créer ou de renforcer les distorsions du marché.

Évaluation indépendante : outre les exigences relatives à la présentation de rapports établies à l'accord interinstitutionnel du 17 mai 2006 sur la discipline budgétaire et la bonne gestion financière, la Commission devra, avec l'aide de la BEI, après la signature de l'accord de coopération, **faire rapport tous les six mois pendant la phase pilote** au Parlement européen et au Conseil et leur soumettre au cours du second semestre de l'année 2013 un rapport intermédiaire. Il sera procédé **en 2015 à une évaluation complète et indépendante**.

La Commission, en s'appuyant sur cette évaluation complète et indépendante, évaluera la pertinence de l'initiative ainsi que son efficacité par rapport à l'accroissement en volume des investissements dans des projets prioritaires et à l'amélioration de l'efficacité de la dépense budgétaire de l'Union.

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) - 11/07/2012 - Acte final

OBJECTIF : lancer une phase pilote de l'initiative Europe 2020 relative aux emprunts obligataires pour le financement de projets économiquement viables dans le domaine des infrastructures de transports, d'énergie et des technologies de l'information et des télécommunications (TIC).

ACTE LÉGISLATIF : Règlement (UE) n° 670/2012 du Parlement européen et du Conseil modifiant la décision n° 1639/2006/CE établissant un programme-cadre pour l'innovation et la compétitivité (2007-2013) et le règlement (CE) n° 680/2007 déterminant les règles générales pour l'octroi d'un concours financier communautaire dans le domaine des réseaux transeuropéens de transport et d'énergie.

CONTENU: à la suite d'un accord en première lecture avec le Parlement européen, le Conseil a adopté un règlement lançant la phase pilote 2012-2013 des obligations de l'UE liées à des projets, dans le but de **mobiliser jusqu'à 4,5 milliards EUR sous forme de financement du secteur privé** pour des projets clés d'infrastructure stratégique.

Dans sa résolution du 8 juin 2011 intitulée «Investir dans l'avenir: un nouveau cadre financier pluriannuel (CFP) pour une Europe compétitive, durable et inclusive», le Parlement européen s'est félicité de l'initiative des emprunts obligataires Europe 2020 pour le financement de projets, un mécanisme de partage des risques avec la BEI, conçu pour exercer un effet de levier à partir des fonds de l'Union et susciter l'intérêt des investisseurs privés à participer à des projets prioritaires conformes aux objectifs Europe 2020.

Obligations liées à des projets : celles-ci consistent en une **dette privée émise par le(les) promoteur(s) d'un projet**, à savoir une société privée ou une entité ad hoc créée par une ou plusieurs sociétés en vue de financer un projet spécifique. L'instrument que constituent les obligations européennes liées à des projets permettra un rehaussement du crédit pour des projets et il sera dès lors plus aisé pour les promoteurs de ces projets d'attirer un financement privé.

Lorsqu'elle attire le financement par le biais d'une obligation liée à un projet, la société ou l'entité ad hoc émet des tranches de dette de rang supérieur et subordonnées. Par la création d'une tranche subordonnée qui absorbe les premières pertes, la qualité de crédit de la dette de rang supérieur s'en trouve rehaussée, car elle présente moins de risques. Un plus grand nombre d'investisseurs pourront ainsi être attirés.

La Banque européenne d'investissement (BEI) prendra en charge la dette subordonnée, et des fonds du budget de l'UE seront alors utilisés pour couvrir une partie du risque supporté par la BEI.

Instrument commun à la Commission et à la BEI : l'instrument de partage des risques relatif aux emprunts obligataires pour le financement de projets est un instrument, commun à la Commission et à la BEI, qui apporte une **valeur ajoutée** en tant qu'intervention de l'Union, traite des situations non optimales pour l'investissement dans lesquelles les projets ne reçoivent pas du marché un **financement adéquat** et procure de l'additivité. Il évite les distorsions de concurrence, cherche à assurer un **effet multiplicateur** et aligne les intérêts sous la forme d'un rehaussement du crédit. L'instrument :

- prend la forme d'un instrument de dette ou d'une garantie octroyé(e) par la BEI, avec le soutien d'une contribution du budget de l'Union, au titre du financement accordé à des projets dans le domaine des TIC et du haut débit, en complétant ou attirant les financements des États membres ou du secteur privé;
- atténue les risques liés au service de la dette d'un projet et le risque de crédit des détenteurs d'obligations;
- est uniquement utilisé pour des projets dont la viabilité financière repose sur les recettes des projets.

Les principales **modalités, conditions et procédures** relatives à l'instrument de partage des risques pour les emprunts obligataires pour le financement de projets sont décrites en détail dans une **nouvelle annexe** au règlement.

Financement : l'initiative sera entièrement financée par redéploiement des budgets 2012 et 2013 des programmes existants. Le règlement prévoit d'allouer :

- jusqu'à **200 millions EUR** à des projets dans le domaine des transports,
- jusqu'à **10 millions** à des projets dans le domaine de l'énergie
- et jusqu'à **20 millions** à des projets TIC et large bande.

Évaluation indépendante : la Commission devra, avec l'aide de la BEI, après la signature de l'accord de coopération, faire rapport tous les six mois pendant la phase pilote au Parlement européen et au Conseil et leur soumettre au cours du second semestre de l'année 2013 un rapport intermédiaire. Il sera procédé en **2015** à une évaluation complète et indépendante.

Si les résultats sont satisfaisants, la phase pilote sera suivie d'une phase opérationnelle couvrant les années 2014-2020, dans le cadre du mécanisme pour l'interconnexion en Europe (transports, énergie et TIC).

ENTRÉE EN VIGUEUR : 01/08/2012.