

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.