

# Procedure file

Informations de base			
COD - Procédure législative ordinaire (ex-procedure codécision) Règlement <a href="#">2011/0301(COD)</a>		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 <a href="#">2004/0154(COD)</a> Modification Décision 1639/2006/EC <a href="#">2005/0050(COD)</a>			
Sujet 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
	<b>BUDG</b> Budgets		25/01/2012
		S&D <a href="#">FÄRM Göran</a>	
		Rapporteur(e) fictif/fictive	
		ALDE <a href="#">JENSEN Anne E.</a>	
		ALDE <a href="#">VĂLEAN Adina-Ioana</a>	
	Commission pour avis	Rapporteur(e) pour avis	Date de nomination
	<b>ITRE</b> Industrie, recherche et énergie		14/12/2011
		PPE <a href="#">LANGEN Werner</a>	
	<b>TRAN</b> Transports et tourisme		21/11/2011
		PPE <a href="#">CANCIAN Antonio</a>	
Conseil de l'Union européenne	Formation du Conseil	Réunion	Date
	<a href="#">Affaires économiques et financières ECOFIN</a>	<a href="#">3181</a>	10/07/2012
Commission européenne	DG de la Commission	Commissaire	
	<a href="#">Affaires économiques et financières</a>	REHN Olli	
Comité économique et social européen			
Comité européen des régions			

Evénements clés			
19/10/2011	Publication de la proposition législative	<a href="#">COM(2011)0659</a>	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	<a href="#">A7-0150/2012</a>	Résumé
04/07/2012	Débat en plénière		
05/07/2012	Résultat du vote au parlement		
05/07/2012	Décision du Parlement, 1ère lecture	<a href="#">T7-0296/2012</a>	Résumé
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 procédure	2011/0301(COD)
Type de procédure	COD - Procédure législative ordinaire (ex-procedure codécision)
Sous-type de procédure	Législation
Instrument législatif	Règlement
	Modification Règlement (EC) No 680/2007 <a href="#">2004/0154(COD)</a> Modification Décision 1639/2006/EC <a href="#">2005/0050(COD)</a>
Base juridique	Traité sur le fonctionnement de l'UE TFEU 173-p3; Traité sur le fonctionnement de l'UE TFEU 172
Autre base juridique	Règlement du Parlement EP 159
Consultation obligatoire d'autres institutions	<a href="#">Comité économique et social européen</a> <a href="#">Comité européen des régions</a>
Etape de la procédure	Procédure terminée
Dossier de la commission parlementaire	BUDG/7/07790

Portail de documentation					
Document de base législatif		<a href="#">COM(2011)0659</a>	19/10/2011	EC	Résumé
Document annexé à la procédure		<a href="#">SEC(2011)1237</a>	19/10/2011	EC	
Document annexé à la procédure		<a href="#">SEC(2011)1239</a>	19/10/2011	EC	
Comité économique et social: avis, rapport		<a href="#">CES0493/2012</a>	23/02/2012	ESC	
Projet de rapport de la commission		<a href="#">PE485.863</a>	13/03/2012	EP	
Avis de la commission	<b>ITRE</b>	<a href="#">PE483.478</a>	27/03/2012	EP	
Avis de la commission	<b>TRAN</b>	<a href="#">PE483.491</a>	28/03/2012	EP	

Amendements déposés en commission	<a href="#">PE486.222</a>	03/04/2012	EP	
Rapport déposé de la commission, 1ère lecture/lecture unique	<a href="#">A7-0150/2012</a>	02/05/2012	EP	Résumé
Texte adopté du Parlement, 1ère lecture/lecture unique	<a href="#">T7-0296/2012</a>	05/07/2012	EP	Résumé
Projet d'acte final	<a href="#">00027/2012/LEX</a>	11/07/2012	CSL	
Comité des régions: avis	<a href="#">CDR0648/2012</a>	19/07/2012	CofR	
Réaction de la Commission sur le texte adopté en plénière	<a href="#">SP(2012)627</a>	19/09/2012	EC	
Document de suivi	COM(2013)0929	19/12/2013	EC	Résumé
Document de suivi	<a href="#">COM(2014)0686</a>	30/10/2014	EC	Résumé
Document de suivi	SWD(2014)0335	30/10/2014	EC	Résumé
Pour information	SWD(2016)0058	07/03/2016	EC	
Pour information	SWD(2016)0060	07/03/2016	EC	

### Informations complémentaires

Parlements nationaux	<a href="#">IPEX</a>
Commission européenne	<a href="#">EUR-Lex</a>

### Acte final

[Règlement 2012/670](#)  
[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

**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 la 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 le 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

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

---

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

---

**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.

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

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 de 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 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.