



COMMISSION EUROPÉENNE

Bruxelles, le 19.10.2011
COM(2011) 676 final

**COMMUNICATION DE LA COMMISSION AU PARLEMENT EUROPÉEN, AU
CONSEIL, À LA COUR DE JUSTICE DE L'UNION EUROPÉENNE, À LA COUR
DES COMPTES, À LA BANQUE EUROPÉENNE D'INVESTISSEMENT, AU
COMITÉ ÉCONOMIQUE ET SOCIAL EUROPÉEN ET AU COMITÉ DES
RÉGIONS**

Des infrastructures européennes intégrées pour stimuler la croissance

**COMMUNICATION DE LA COMMISSION AU PARLEMENT EUROPÉEN, AU
CONSEIL, À LA COUR DE JUSTICE DE L'UNION EUROPÉENNE, À LA COUR
DES COMPTES, À LA BANQUE EUROPÉENNE D'INVESTISSEMENT, AU
COMITÉ ÉCONOMIQUE ET SOCIAL EUROPÉEN ET AU COMITÉ DES
RÉGIONS**

Des infrastructures européennes intégrées pour stimuler la croissance

1. INTRODUCTION ET RESUME

Ces dix dernières années, les dépenses d'infrastructure en Europe ont globalement diminué. La crise économique et financière a toutefois suscité un regain d'intérêt pour la nécessité d'investir dans les infrastructures. Pendant la crise économique, des investissements ciblés sur la rénovation ou la construction d'infrastructures ont constitué un élément important des plans d'encouragement de relance à l'échelle de l'UE et des États membres, et ont permis de soutenir la demande globale tout en garantissant un retour à long terme sur les dépenses effectuées. Qui plus est, la crise a révélé que les infrastructures revêtent une importance cruciale pour l'avenir économique de l'Europe.

Comme l'indique le rapport Monti¹, un marché unique véritablement intégré ne serait pas possible sans une interconnexion continue entre tous ses composants. Les liaisons routières ou assurées par d'autres modes de transport, les réseaux d'électricité et de gaz et les réseaux à haut débit sont indispensables à un espace économique intégré et fonctionnant bien, ainsi qu'à sa cohésion sociale et territoriale. Pourtant, même si l'intégration réglementaire dans l'UE et l'intégration des marchés progressent, comme en témoignent l'adoption et l'entrée en vigueur récentes du troisième paquet de libéralisation dans le secteur de l'énergie, l'interconnexion physique transfrontalière accuse toujours un retard de développement. Il manque des liaisons, notamment dans les nouveaux États membres, ce qui crée des fractures entre le centre et la périphérie de l'Union européenne et entrave la poursuite du développement des échanges au sein de l'UE, ainsi que la croissance de nouveaux secteurs économiques, tels que le commerce en ligne.

Par ailleurs, de nouveaux besoins en infrastructures se font jour dans le cadre de la mise en œuvre de la stratégie Europe 2020. Pour faire de l'économie européenne une économie hautement compétitive, à forte intensité de connaissances et à faibles émissions de carbone, l'Union doit se doter de réseaux d'infrastructures adaptés, modernes et souples, dans le domaine de l'énergie, des transports et des technologies de l'information et des communications. La Commission a souligné, parmi ses priorités en matière de croissance², la nécessité de faire progresser les infrastructures en matière de transports, d'énergie ou de télécommunications nécessaires à la création d'un marché unique véritablement intégré. Elle a aussi appelé les États membres, dans le cadre du renforcement de la gouvernance économique, à continuer à jouer leur rôle dans ces secteurs d'une importance cruciale, sur le plan réglementaire comme en matière financière, malgré la crise économique actuelle.

¹ «Une nouvelle stratégie pour le marché unique au service de l'économie et de la société européennes». Rapport au président de la Commission européenne présenté par Mario Monti, 9 mai 2010, p. 64-65.

² Examen annuel de la croissance, COM(2011) 11.

Au total, les besoins d'investissement pour les réseaux d'envergure européenne s'élèvent à environ 1 000 milliards d'EUR pour la période allant jusqu'à 2020 dans les trois secteurs précités³. Au cours des dix années à venir, l'Union européenne devra trouver le moyen de se montrer à la hauteur de ce formidable enjeu en matière d'investissement. Certes, le marché devrait, par l'intermédiaire de mécanismes adéquats en matière d'investissements et de fixation des prix, jouer un rôle primordial dans l'élaboration des infrastructures nécessaires mais, sans intervention publique, certains des investissements nécessaires ne seraient pas réalisés, ou le seraient bien après 2020. Par conséquent, la Commission propose aujourd'hui un train de mesures relatives aux infrastructures composé d'un nouvel instrument budgétaire, le mécanisme pour l'interconnexion en Europe, et d'orientations révisées pour les transports, l'énergie et les TIC.

2. DEFIS COMMUNS ET ORIENTATIONS POLITIQUES SECTORIELLES

Il convient d'adopter des solutions analogues dans les secteurs des transports, de l'énergie et des infrastructures numériques car tous trois font face à des difficultés comparables et à des engorgements similaires dus à des goulots d'étranglement. Bien que la majeure partie des investissements dans les infrastructures puisse être apportée par les États membres et les marchés (au moyen de mesures réglementaires), il est peu probable que les investissements aient une portée et un rythme qui permette la réalisation des objectifs énoncés dans la stratégie Europe 2020. L'intervention au niveau de l'UE, qui prendra la forme de subventions et d'instruments financiers, sera principalement axée sur des initiatives visant à mettre fin à la fragmentation du marché ou à la réduire, améliorant la sécurité en Europe, et dotées d'un potentiel d'accélération de la croissance considérable ou s'accompagnant d'avantages économiques et sociaux qui ne peuvent pas être appréhendés ni monétisés au niveau des projets. Elle débloquera aussi l'emploi à court terme pendant les phases de construction.

Pour la gestion du mécanisme, les synergies internes revêtent aussi une importance non négligeable; ainsi le recours à une agence commune permet-il de réaliser des économies d'échelle. Des synergies peuvent aussi être créées entre les travaux dans les différents secteurs grâce à un niveau élevé de coordination au niveau des programmes: les réseaux d'énergie, de transports et d'infrastructures à haut débit peuvent partager des installations communes (trous de visite, gaines, accès aux locaux) et il est donc justifié d'encourager un déploiement coordonné des éléments de réseaux passifs en coopération avec les autorités nationales, régionales et locales compétentes.

TRANSPORTS

Actuellement, et en dépit des investissements significatifs réalisés, l'Union Européenne ne dispose pas d'un réseau d'infrastructures de transport transfrontalières interconnecté suffisamment interopérable et économe en ressources. Or, il est souligné dans la communication intitulée «Feuille de route pour un espace européen unique des transports – Vers un système de transport compétitif et économe en ressources»⁴ que les infrastructures de transport sont essentielles pour garantir le fonctionnement du marché intérieur et qu'elles doivent promouvoir la compétitivité et une croissance durable. Outre le manque de

³ Environ 500 milliards dans le secteur des transports, 200 milliards dans celui de l'énergie et 270 milliards dans celui des infrastructures rapides à haut débit.

⁴ COM(2011) 144

coordination entre les États membres en matière de gestion, de planification et de financement des projets, l'absence d'un cadre global de financement au niveau européen permettant de cibler les principaux goulets d'étranglement et maillons manquants transfrontaliers qui obèrent le marché unique constitue un obstacle considérable que le prochain cadre financier pluriannuel devra lever.

Les nouvelles orientations du RTE-T constitueront un nouveau cadre politique au sein duquel l'infrastructure européenne permettra l'établissement de l'espace européen unique des transports. Les orientations esquissent également un cadre réglementaire avec des normes garantissant l'efficacité et l'interopérabilité. En outre, elles créent un cadre de planification plus solide et plus contraignant, composé des réseaux central et global, qui permettra aux États membres, aux institutions de l'UE et aux autres parties concernées de faire porter les efforts déployés au niveau européen sur l'édification, en 2030 puis en 2050, d'un réseau d'infrastructure européenne fonctionnel.

Le niveau de base du RTE-T est le réseau global. Il est composé de toutes les infrastructures existantes et en projet conformes aux exigences des orientations. Le réseau global devra être établi au plus tard le 31 décembre 2050.

Le réseau central, quant à lui, se superpose au réseau global et comprend ses sections les plus stratégiques. Il constitue ainsi la colonne vertébrale du réseau de mobilité multimodale dont les particuliers et les entreprises ont besoin en Europe. Ses points les plus importants sont les composantes du réseau RTE-T présentant la plus grande valeur ajoutée européenne (maillons transfrontaliers manquants, principaux goulets d'étranglement et points de connexion intermodale). Ce réseau central devra être établi au plus tard le 31 décembre 2030 et il sera financé par le mécanisme pour l'interconnexion en Europe.

Les orientations du RTE-T visent aussi à renforcer les instruments de mise en œuvre autour du concept de corridors de réseau central, en tenant dûment compte des corridors de transport ferroviaire de fret⁵. Ces corridors seront l'instrument-cadre qui servira à la mise en œuvre coordonnée du réseau central. En termes de portée, les corridors de réseau central couvriront en principe trois modes de transport et traverseront au moins trois États membres. Ils devraient également permettre une connexion avec un port maritime, si possible. En termes d'activité, les corridors de réseau central créeront une plateforme pour la gestion des capacités, les investissements, l'établissement et la coordination d'installations de transbordement multimodales et le déploiement de systèmes de gestion du trafic interopérables.

ÉNERGIE

Pour réaliser les objectifs fondamentaux de sa politique de l'énergie en termes de compétitivité, de viabilité et de sécurité de l'approvisionnement, l'Union doit fournir des efforts considérables pour moderniser et étendre ses infrastructures énergétiques et développer les interconnexions transfrontalières de ses réseaux. La Commission, dans sa communication sur les priorités en matière d'infrastructures énergétiques pour 2020 et au-delà⁶, adoptée le 17 novembre 2010, a indiqué qu'une nouvelle politique européenne en matière

⁵ Règlement (UE) n° 913/2010 du Parlement européen et du Conseil du 22 septembre 2010 relatif au réseau ferroviaire européen pour un fret compétitif, JO L 276 du 20.10.2010, p. 22.

⁶ COM(2010) 677

d'infrastructures énergétiques est nécessaire pour coordonner et optimiser le développement des réseaux à l'échelle du continent. Elle a notamment confirmé la nécessité d'adapter la politique et le cadre de financement des réseaux transeuropéens d'énergie (ci-après «RTE-E»). Comme l'a souligné le Conseil européen du 4 février 2011, il est essentiel de mettre en place cette nouvelle politique pour rendre la solidarité entre les États membres effective, achever le marché intérieur de l'énergie et raccorder les régions isolées au réseau européen, trouver d'autres voies d'approvisionnement ou de transit et d'autres sources d'énergie et développer des sources d'énergie renouvelables capables de concurrencer les sources d'énergie traditionnelles.

Les nouvelles orientations pour les infrastructures énergétiques transeuropéennes établissent des règles pour développer et rendre interopérables en temps utile les réseaux transeuropéens d'énergie.

Plus spécifiquement, elles visent, d'une part, à créer les conditions les plus propices au développement de projets d'infrastructures énergétiques qui favoriseront l'intégration du marché intérieur de l'énergie, notamment en veillant à ne laisser aucun État membre isolé du réseau européen et, d'autre part, à promouvoir le développement durable et la protection de l'environnement en aidant l'Union à réaliser ses objectifs en la matière, à savoir réduire de 20 %⁷ les émissions de gaz à effet de serre, accroître de 20 % l'efficacité énergétique et parvenir à 20 % d'énergies renouvelables dans la consommation finale d'ici à 2020, tout en assurant la sécurité de l'approvisionnement et la solidarité entre les États membres.

Pour y parvenir, les orientations recensent, pour la période allant jusqu'en 2020 et après cette date, un nombre limité de corridors et de domaines prioritaires transeuropéens qui couvrent les réseaux d'électricité et de gaz et l'infrastructure de transport de pétrole et de dioxyde de carbone, et qui justifient le plus l'action de l'Union européenne. Elle vise donc à mettre en œuvre ces priorités, par les approches suivantes:

- rationaliser les procédures d'octroi des autorisations applicables aux projets d'intérêt commun afin de les écourter considérablement, d'accroître la participation du public et de favoriser son adhésion à la mise en œuvre de ces projets;
- faciliter le traitement réglementaire des projets d'intérêt commun dans les secteurs de l'électricité et du gaz, en procédant à une répartition transfrontalière des coûts en fonction des avantages procurés et en faisant en sorte que les rendements autorisés soient proportionnés aux risques encourus;
- veiller à ce que les marchés et, directement, l'UE, apportent le soutien financier nécessaire à la mise en œuvre des projets d'intérêt commun. À cet égard, la proposition prévoit les conditions d'admissibilité des projets d'intérêt commun à un concours financier de l'UE au titre du «mécanisme pour l'interconnexion en Europe».

INFRASTRUCTURES NUMERIQUES

Investir dans la connectivité et les services à grande vitesse fournis par (ou via) les réseaux internet modernes, c'est investir dans l'avenir. Les infrastructures numériques – physiques ou fondées sur des services - sont des vecteurs essentiels de la croissance intelligente que

⁷ 30 % si les conditions sont adéquates.

L'Europe doit atteindre dans les dix prochaines années si elle veut être compétitive sur le plan international et produire de la richesse pour ses citoyens. Cette initiative s'inscrit dans le cadre de la stratégie Europe 2020 pour une croissance intelligente, durable et inclusive, qui donne aux infrastructures numériques une place centrale, affirmée dans l'initiative phare «Une stratégie numérique pour l'Europe». Cette dernière soulignait la nécessité d'assurer le déploiement et l'adoption du haut débit pour tous, à des vitesses accrues, à l'aide de technologies tant fixes que sans fil, et de faciliter l'investissement dans les nouveaux réseaux internet très rapides, ouverts et concurrentiels qui seront les artères de l'économie de demain.

Les orientations visent à établir les objectifs et les priorités envisagés dans le domaine des réseaux à haut débit et des infrastructures de services numériques de télécommunications. Elles dressent l'inventaire des projets d'intérêt commun pour le déploiement de réseaux à haut débit et d'infrastructures de services numériques (tels que la santé en ligne, l'identité électronique, les marchés publics en ligne, etc.). Ces projets contribueront à régler les problèmes considérés comme des freins importants au développement du marché unique numérique, à savoir, notamment, le manque d'investissement dans le haut débit en Europe par rapport à nos principaux concurrents, qui laisse le potentiel de croissance et les avantages pour la société inexploités, le manque de pression concurrentielle dans le secteur des réseaux à haut débit modernes et l'absence de stratégies adaptées de soutien du secteur public au déploiement de réseaux à haut débit dans les secteurs qui ne présentent pas d'intérêt commercial. En ce qui concerne les services numériques, les blocages relèvent principalement de l'absence d'interopérabilité technique, qui pourrait provoquer une interruption aux frontières de services publics en ligne essentiels. Étant donné qu'il n'existe pas de propriétaires naturels d'infrastructures de services européennes interopérables, ni les États membres à titre individuel, ni les investisseurs privés ne feraient en sorte de déployer des services à l'intérieur de cadres interopérables. La valeur ajoutée au niveau de l'UE est donc élevée.

Le MIE pour les infrastructures numériques fournira, au moyen d'une combinaison de subventions et d'instruments financiers novateurs, un soutien aux investissements dans les réseaux permettant la réalisation des objectifs figurant dans la stratégie numérique pour l'Europe, à savoir une couverture à 30 Mbps pour tous ou une proportion de foyers européens disposant d'abonnements offrant un débit supérieur à 100 Mbps au moins égale à 50 %. Un portefeuille équilibré de projets à 30 et à 100 Mbps sera créé et il sera dûment tenu compte des besoins d'investissement des États membres, qui sont estimés, de manière indicative, à 270 milliards d'euros.

Dans le domaine des infrastructures de services numériques, les projets d'intérêt commun inscrits sur la liste figurant en annexe concernent les connexions transeuropéennes ultrarapides au réseau de base pour les administrations publiques, la fourniture transfrontalière de services d'administration électroniques reposant sur l'identification et l'authentification interopérables (pour les marchés publics transfrontaliers, la justice en ligne et les services de santé en ligne transfrontaliers); l'accès aux ressources du patrimoine européen numérisées, la sûreté et la sécurité (internet plus sûr et infrastructures de services critiques) et les services énergétiques intelligents.

Ces projets contribueront à accroître la compétitivité de l'économie européenne, et notamment des petites et moyennes entreprises (PME), à promouvoir l'interconnexion et l'interopérabilité des réseaux nationaux ainsi que l'accès à ces réseaux et à favoriser le développement d'un marché unique numérique. En fonction des changements de priorités politiques, de l'évolution technologique ou de la situation sur les marchés pertinents, il sera possible, pendant la période de mise en œuvre des orientations, d'inventorier de nouveaux projets d'intérêt commun.

3. LE MECANISME POUR L'INTERCONNEXION EN EUROPE (MIE) - UN INSTRUMENT COMMUN DE FINANCEMENT DES INFRASTRUCTURES

En s'inspirant de l'expérience et des enseignements tirés du cadre stratégique RTE existant, la Commission propose aujourd'hui un train de mesures sur les infrastructures européennes dont l'élément central, le mécanisme pour l'interconnexion en Europe, constituera l'instrument financier commun pour les réseaux transeuropéens et le cadre dans lequel s'appliqueront les orientations sectorielles présentées ci-dessus. Certains projets d'infrastructure présentant un intérêt pour l'Union pourraient nécessiter d'établir une liaison avec des pays voisins, des pays en phase de pré-adhésion ou d'autres pays tiers, et les traverser. L'Union peut donc soutenir des projets d'intérêt commun afin de relier les réseaux transeuropéens aux réseaux d'infrastructures de ces pays.

Le MIE vise à rationaliser et à simplifier l'aide accordée par l'UE aux infrastructures en optimisant le portefeuille d'instruments disponibles, en normalisant les règles opérationnelles relatives à leur utilisation et en exploitant les éventuelles synergies entre les trois secteurs. Cette approche coordonnée permettra non seulement de garantir que la valeur ajoutée européenne sera la plus élevée possible, mais aussi de simplifier les procédures et de réduire les coûts collectifs.

À cette fin, la proposition MIE établit un cadre financier commun à tous les secteurs, prévoyant notamment des programmes de travail annuels coordonnés, un comité commun, un certain degré de souplesse en ce qui concerne les budgets des secteurs, davantage d'indicateurs de performance et de conditions et l'utilisation partagée d'instruments financiers spécifiques aux infrastructures.

La gestion des ressources du MIE sera centralisée et assurée soit directement par les services de la Commission avec, si nécessaire, l'assistance d'une agence exécutive, soit dans le cadre d'un partenariat entre la Commission et une ou plusieurs institutions financières. Des solutions pour la gestion opérationnelle des différents instruments prévus par le MIE seront proposées dans le cadre juridique approprié, sur la base de l'expérience acquise avec l'agence exécutive RTE-T et de la coopération existante avec la Banque européenne d'investissement.

Le mécanisme sera coordonné avec les autres interventions au titre du budget de l'UE tels que le programme «Horizon 2020», le Fonds de cohésion et les fonds structurels.

En ce qui concerne la coordination avec «Horizon 2020», il garantira les complémentarités tout en évitant les chevauchements. Les mesures de coordination entre le MIE et «Horizon 2020» permettront de garantir que la chaîne de recherche et d'innovation aboutissant au déploiement d'infrastructures ne soit pas interrompue. Cela s'avère particulièrement essentiel au moment où des progrès technologiques significatifs dans les domaines des transports, de l'énergie et des TIC seront nécessaires pour aider l'UE à atteindre les ambitieux objectifs fixés dans la stratégie Europe 2020.

Pour ce qui est de la coordination avec le Fonds de cohésion et les fonds structurels, le cadre stratégique commun en matière de politique de cohésion ainsi que les contrats de partenariat avec les États membres seront étroitement coordonnés avec les cadres d'action dans les secteurs des transports, de l'énergie et des TIC. Les orientations sectorielles respectives s'appuieront sur le Fonds de cohésion et les fonds structurels pour mettre en place les infrastructures locales et régionales et les relier aux infrastructures prioritaires de l'UE, afin d'assurer des connexions entre tous les Européens, où qu'ils se trouvent dans l'Union.

Le mécanisme pour l'interconnexion en Europe sera doté d'un budget de 50 milliards d'EUR⁸ pour 2014-2020, dont 10 milliards d'EUR sont réservés au sein du Fonds de cohésion pour les infrastructures du transport. Même si la gestion du mécanisme pour l'interconnexion en Europe est centralisée, tout sera mis en œuvre, dans la mesure du possible, pour respecter les dotations nationales dans le cadre du Fonds de cohésion lors de l'attribution des 10 milliards d'EUR. Ce montant de 10 milliards d'EUR sera réservé aux États membres susceptibles de bénéficier d'un financement au titre du Fonds de cohésion, et les taux de cofinancement du budget de l'UE seront fixés au même niveau que pour le Fonds de cohésion.

MIE	40 milliards d'EUR
• Énergie	9,1 milliards d'EUR
• Transports	21,7 milliards d'EUR
• Télécommunications/Numérique	9,2 milliards d'EUR
Montant affecté aux infrastructures de transport dans le Fonds de cohésion	10 milliards d'EUR
Total	50 milliards d'EUR

4. INSTRUMENTS FINANCIERS DU MECANISME POUR L'INTERCONNEXION EN EUROPE – MAXIMISER L'IMPACT DU BUDGET DE L'UE

Les pays de l'Union consacrent en moyenne 1 % de leur PIB aux investissements dans les infrastructures⁹ mais encouragent de plus en plus le secteur privé à financer ce type d'investissement, soit sur une base exclusivement privée (privatisation), soit par l'octroi de concessions ou, plus récemment, sur la base du modèle du partenariat public-privé (PPP).

Toutefois, le flux actuel de financement privé ne permet pas de répondre aux besoins d'investissement considérables dans les secteurs de l'infrastructure. Qui plus est, il n'est pas facile d'obtenir des financements privés dont les échéances et les conditions correspondent au cycle de vie économique de projets d'infrastructure à long terme et commercialement viables. Par conséquent, le recours à des instruments de capital et de dette est nécessaire pour lever les obstacles spécifiques qui empêchent certains projets présentant de l'intérêt pour l'Union, c'est-à-dire ceux qui entrent dans le champ d'application du mécanisme pour l'interconnexion en Europe, d'accéder aux financements par fonds propres ou par emprunt.

Les instruments de financement en faveur de projets d'infrastructure ont pour objectif d'attirer des capitaux privés afin d'aider l'Union européenne à libérer son potentiel et à accomplir son indispensable transition vers une économie sobre en carbone et efficace dans l'utilisation des ressources. Ces instruments jouent un rôle de plus en plus important dans la réalisation des objectifs stratégiques de l'Union en ce qu'ils permettent de lever les fonds nécessaires à la mise en œuvre de projets susceptibles de stimuler la croissance économique. Les instruments financiers ont une valeur ajoutée particulière lorsque les politiques de l'Union requièrent une

⁸ Tous les chiffres sont exprimés en prix constants pour l'année 2011.

⁹ Entre ½ % et 2 %, voir Alegre et al., documents de la BEI, Volume 13/1 (2008). Cette estimation est biaisée par le fait que les investissements d'entreprises exerçant des activités commerciales sont comptabilisés en tant qu'investissements privés même si ces entreprises sont détenues par le secteur public.

mise en œuvre rapide mais que le degré d'incertitude, à l'égard des projets et sur les marchés financiers, est supérieur à la moyenne, comme c'est le cas dans l'environnement économique actuel. De surcroît, les instruments financiers exercent un effet multiplicateur sur le budget européen en facilitant et en attirant les capitaux privés pour le financement de projets qui présentent un intérêt pour l'Union et en maximisent ainsi l'impact.

La panoplie d'instruments devrait servir de base pour l'établissement d'un cadre d'investissement stable à long terme et agir comme catalyseur. Le mécanisme pour l'interconnexion en Europe poursuit cet objectif au moyen essentiellement de deux instruments:

- des prises de participation dans des fonds d'actions qui soutiennent, par l'octroi de capital d'investissement, les activités contribuant à la réalisation de projets d'intérêt commun;
- des prêts et/ou des garanties en faveur de projets d'intérêt commun dans le cadre d'instruments de partage des risques, et notamment des mécanismes de rehaussement de crédit pour les prêts bancaires à long terme et les obligations émises par des entreprises pour le financement de projets.

Ces instruments viseront les objectifs prioritaires de la stratégie Europe 2020 dans les domaines des transports, de l'énergie et des infrastructures numériques afin d'éviter la multiplication inutile d'instruments de même nature ou ciblant des bénéficiaires et des structures de projets analogues. La Commission travaillera en étroite collaboration avec les institutions financières internationales telles que la Banque européenne d'investissement.

Toutefois, étant donné que la planification, la construction et l'exploitation des projets d'infrastructure s'inscrivent sur le long terme, la mise en œuvre des instruments financiers requiert, elle aussi, une préparation à long terme. C'est pourquoi, parallèlement à la proposition concernant le mécanisme pour l'interconnexion en Europe, la Commission propose de lancer, dans le cadre financier actuel, une phase pilote de l'initiative relative aux emprunts obligataires pour le financement de projets. Un marché obligataire pour le financement de projets qui fonctionne – ce qui pour le moment n'existe pratiquement pas en Europe – peut servir d'interface entre les promoteurs de projets d'infrastructure et les investisseurs à long terme peu enclins à prendre des risques tels que les fonds de pension et les entreprises d'assurance. La phase pilote est destinée à rendre pleinement opérationnel, dès l'entrée en vigueur du mécanisme pour l'interconnexion en Europe, l'instrument de partage des risques relatif aux prêts et aux emprunts obligataires destinés à financer des projets d'infrastructure.

5. UN CHANGEMENT RADICAL DANS L'APPROCHE DU FINANCEMENT DES INFRASTRUCTURES EN EUROPE

Si l'Europe n'investit pas suffisamment dans ses futurs réseaux, le prix à payer pourrait être très élevé. L'interdépendance croissante des économies européennes et les changements d'orientation des flux commerciaux de l'UE pèsent lourdement sur les systèmes d'infrastructures existants. Par ailleurs, des perspectives commerciales nouvelles s'ouvrent et les besoins des Européens sont en mutation, et il faut en tenir compte en se dotant de réseaux modernes, intelligents et souples. Les objectifs de la stratégie Europe 2020, tels que la promotion de la transition vers une économie à faible intensité de carbone et économe en

ressources ou la réalisation d'une économie numérique ne pourront être atteints que si les mesures nécessaires en ce qui concerne les infrastructures sont prises.

Avec sa politique de soutien du développement des réseaux transeuropéens, l'UE a toujours contribué grandement à inciter les États membres et les marchés à investir dans les projets d'infrastructure présentant un intérêt européen et susceptibles de procurer des avantages socio-économiques. Aujourd'hui, face à l'importance stratégique que revêtent la modernisation et l'amélioration des infrastructures physiques en Europe et à l'ampleur des investissements nécessaires, l'UE doit modifier radicalement la manière dont elle recense, soutient et met en œuvre les réseaux d'infrastructures transfrontaliers.

La proposition concernant un mécanisme pour l'interconnexion en Europe multisectoriel intégré, complétée par des orientations spécifiques pour les secteurs des transports, de l'énergie et des télécommunications, vise à créer un climat favorable au renforcement du développement des infrastructures, à la mobilisation de fonds privés en des temps de rigueur budgétaire et à raviver l'intérêt des investisseurs à long terme spécialisés pour les investissements en Europe, ce qui contribuerait à la croissance et à la création d'emplois. Le train de mesures proposé vise, avec la nouvelle approche relative à l'utilisation des instruments financiers novateurs et le lancement de la phase pilote de l'initiative relative aux emprunts obligataires dans le cadre d'Europe 2020, à susciter le nouvel élan dont l'Europe a besoin pour être à la hauteur de l'enjeu dans le domaine des infrastructures.