



COMMISSION DES COMMUNAUTÉS EUROPÉENNES

Bruxelles, le xxx
COM(2003) yyy final

UNE INITIATIVE EUROPÉENNE POUR LA CROISSANCE

INVESTIR DANS LES RESEAUX ET LA CONNAISSANCE POUR SOUTENIR LA
CROISSANCE ET L'EMPLOI

RAPPORT FINAL AU CONSEIL EUROPÉEN

RAPPORT FINAL AU CONSEIL EUROPÉEN

UNE INITIATIVE EUROPÉENNE POUR LA CROISSANCE

TABLE DES MATIÈRES

1.	Introduction.....	3
2.	Une initiative européenne pour la croissance	5
2.1.	<i>Portée de l'initiative</i>	5
2.2.	<i>Mobiliser l'investissement et le financement à l'appui de l'initiative européenne pour la croissance</i>	8
3.	Poursuite de l'initiative	14
3.1.	<i>Le Programme Quick-start</i>	14
3.2.	<i>Modes de financement innovants à l'appui de l'initiative européenne en faveur de la croissance</i>	16
3.3.	<i>Le traitement statistique des partenariats public-privé et des opérations de titrisation dans le système SEC 95</i>	19
3.4.	<i>Suivi des progrès réalisés et rapports réguliers</i>	21
4.	Conclusions.....	21
	Annexe 1: Projets Quick-start.....	22
	Annexe 2: Feuille de route pour la connaissance et les réseaux.....	23

1. INTRODUCTION

L'économie européenne a traversé deux années difficiles. Aujourd'hui, des signes encourageants montrent que le pire est passé. La confiance des entreprises et des consommateurs commence à s'améliorer. La croissance économique devrait reprendre au cours du deuxième semestre de 2003 et s'accélérer en 2004. Nos prévisions récentes indiquent une croissance moyenne du PIB de 1,8% en 2004 dans la zone euro et de 2,3% en 2005.

La situation reste fragile. Les performances économiques ternes enregistrées récemment confirme la nécessité de notre agenda ambitieux de Lisbonne en vue d'un renouveau économique, social et environnemental. Ces réformes doivent être poursuivies avec énergie pour que l'on puisse ressentir leur contribution à l'amélioration du potentiel de croissance de l'Europe. La réforme au niveau national et européen est fondamentale, mais elle ne suffit pas à elle seule à asseoir le progrès. Elle doit être appuyée par une action qui relance l'investissement. Cette action doit renforcer la capacité de croissance de l'Union et l'inscrire dans la durée.

Si cette action se concrétise, elle enverra un message de confiance et d'engagement, un signal de gouvernance économique efficace. Nous sommes actuellement dans une période propice qu'il ne faut pas manquer, comme lors de la reprise économique de 1999-2000.

Par conséquent, le Conseil européen d'octobre dernier¹ a invité les États membres à maintenir des politiques macroéconomiques saines, à accélérer les réformes structurelles et à promouvoir les investissements dans les réseaux et la connaissance. Il a souligné l'importance d'accélérer le déploiement des réseaux européens de transport, d'énergie et de communication et d'accroître l'investissement dans le capital humain. Ces mesures sont essentielles pour stimuler la croissance, mieux intégrer une Europe élargie et améliorer la productivité et la compétitivité des entreprises européennes sur les marchés mondiaux.

La présente initiative européenne en faveur de la croissance répond à cette invitation.

Cette initiative veut mobiliser l'investissement dans des domaines qui renforceront les réformes structurelles en cours, stimuleront la croissance et créeront des emplois. Les liaisons en matière d'énergie et de transport sont nécessaires pour unir un marché intérieur élargi et favoriser une cohésion géographique et sociale accrue. Les communications à large bande peuvent fournir l'ossature physique pour amener l'économie de la connaissance dans toute l'Union. Stimuler notre capacité de générer et d'utiliser la connaissance, que ce soit par la science, les compétences ou les citoyens, constitue la clé pour faire en sorte que les entreprises européennes puissent continuer

¹ Conclusions de la Présidence, Conseil européen, 16-17 octobre 2003, SN 300/03.

d'innover et d'affronter la concurrence et que nos citoyens puissent participer plus pleinement à la société.

L'initiative combine les actions requises pour créer les conditions réglementaires, financières et administratives appropriées pour stimuler l'investissement privé et la mobilisation du financement communautaire avec une invitation aux États membres à continuer de recentrer les dépenses dans les domaines favorables à la croissance sans augmenter les budgets publics, conformément aux grandes orientations des politiques économiques pour 2003². Elle reconnaît ainsi que le maintien de la stabilité macro-économique et le respect du pacte de stabilité et de croissance sont essentiels pour ramener l'Union sur le chemin de la croissance. Les mesures proposées tiennent également compte de la discipline budgétaire propre à l'Union, que traduisent les plafonds actuels des perspectives financières, et de la priorité probable accordée à l'action en faveur de la croissance dans les prochaines perspectives financières après 2006.

Ensemble, les mesures proposées peuvent renouveler la confiance tout en offrant à moyen terme un dividende de croissance sous forme de réductions des coûts dans les délais de production et de transport, d'améliorations de la qualité, d'accélération de l'innovation, notamment en soutenant les technologies clés, d'une concurrence accrue et d'un plus grand choix en termes de secteurs d'investissement et d'implantation des entreprises. Elles devraient également contribuer au renforcement de la cohésion étant donné que les infrastructures sont améliorées et que les citoyens disposent de plus de choix et de possibilités.

Le présent **rapport final**, s'appuyant sur des contacts avec les États membres et la Banque européenne d'investissement (BEI):

- identifie les domaines d'action dans le cadre de l'initiative européenne pour la croissance et définit les décisions essentielles requises du Conseil et du Parlement européen ainsi que les domaines dans lesquels la Commission poursuivra ses travaux;
- présente la première phase de cette initiative, un "**Programme Quick-start**" qui regroupe des projets concrets prêts à être lancés dans le cadre de ces priorités générales. Il identifie les coûts qui y sont associés et les sources de l'aide financière;
- définit les **instruments financiers, existants et nouveaux, qui doivent appuyer l'initiative européenne pour la croissance**, y compris ceux qui doivent tirer parti des investissements privés. Il étudie également la manière de mieux combiner et coordonner les diverses sources de financement, à savoir les fonds structurels, les budgets de la recherche et l'intervention de la BEI;
- définit un train de **mesures (non financières)** nécessaires pour créer un cadre réglementaire et administratif approprié qui encourage l'investissement privé dans l'initiative pour la croissance et, en particulier, le "Programme Quick-start". Dans les transports, il définit le concept d'un **coordinateur ou organe de coordination** et le

² COM(2003) 170 final/2 du 24.07.2003.

principe d'une déclaration d'intérêt européen, pour faire progresser la réalisation des liaisons transfrontalières reprises dans les récentes propositions de la Commission relatives aux RTE;

- passe en revue, dans le cadre du **système européen de comptes (SEC 95)**, les principes statistiques selon lesquels les partenariats public-privé devraient être pris en compte dans les budgets nationaux du point de vue de leur compatibilité avec le pacte de stabilité et de croissance;
- décrit les **modalités d'évaluation de l'état d'avancement** de l'initiative.

2. UNE INITIATIVE EUROPEENNE POUR LA CROISSANCE

2.1. *Portée de l'initiative*

L'initiative européenne pour la croissance vise les investissements publics et privés dans les réseaux et la connaissance. Le rapport intermédiaire de la Commission³ qui a précédé le Conseil européen d'octobre a défini trois grands domaines et une feuille de route pour l'action:

- faire avancer les projets de transports transeuropéens prioritaires exigeant un investissement de 220 milliards d'euros d'ici 2020;
- accélérer le déploiement des communications à large bande à haut débit dans toute l'Union pour atteindre l'objectif d'un accès et d'une utilisation généralisés d'ici 2005;
- renforcer la capacité de l'Union à générer et utiliser la connaissance à travers une action spécifique destinée à stimuler l'investissement dans les technologies de pointe, de l'utilisation de l'hydrogène comme combustible aux technologies spatiales et à leurs applications.

Le Conseil européen d'octobre a approuvé cette approche tout en mettant également en lumière l'importance des réseaux énergétiques transeuropéens interconnectés. Ces réseaux renforceront les marchés intérieurs du gaz et de l'électricité et contribueront à éviter des pannes générales comme celles survenues récemment dans certains États membres. Le Conseil européen a souligné le lien entre la connaissance et le cadre plus vaste de l'investissement dans le capital humain. Il a également invité la Commission et la Banque européenne d'investissement à élaborer, comme première phase de l'initiative destinée à en démontrer la crédibilité, un programme de démarrage rapide couvrant les volets de l'initiative consacrés aux réseaux et à la connaissance.

Les projets repris dans ce programme sont des projets transfrontaliers à forte dimension européenne qui, selon la Commission, sont à maturité, viables au plan financier et

³ Rapport intermédiaire au Conseil européen concernant une initiative européenne pour la croissance COM(2003) 579 final, 01.10.2003.

économique, peuvent faciliter l'investissement dans d'autres infrastructures et initiatives nationales et auront des retombées favorables considérables à long terme pour la croissance, l'emploi et l'environnement. Il s'agit de projets pour lesquels, avant fin 2006, les crédits peuvent être engagés et les travaux entamés.

Surmonter les obstacles qui freinent l'investissement

L'approche se fonde sur la nécessité de surmonter tous les types d'obstacles qui freinent l'investissement privé. Certains sont de nature réglementaire ou administrative, d'autres montrent que les instruments financiers disponibles à travers un financement communautaire ou national ou auprès de la BEI doivent créer des mesures plus importantes d'incitation à la poursuite des projets.

ENCADRÉ 1: LES INVESTISSEMENTS PASSÉS ONT PRIS DU RETARD POUR DIVERSES RAISONS

Trop souvent par le passé, les investissements dans les projets concernant les réseaux et la connaissance ont été retardés par un ensemble de problèmes financiers et non financiers, notamment:

- en ce qui concerne les réseaux, les retards se sont accumulés pour les **projets de transport transfrontaliers** à grande échelle en raison de procédures administratives complexes, d'une faible priorité accordée par les États membres, d'incertitudes associées au choix des axes, du processus de planification et de la complexité de la coordination de projets à dimension transfrontalière. Le phénomène a été amplifié par la difficulté de structurer des entreprises supranationales pour gérer ce type d'opérations. La capacité d'absorption de l'administration dans les pays adhérents a également constitué un facteur important dans la vitesse de progression des projets. Enfin, même lorsqu'un financement communautaire était disponible, le niveau de soutien et d'engagement politique n'a pas toujours été suffisant pour encourager les acteurs publics ou privés à progresser au niveau de l'investissement. Dans le cas du **déploiement des réseaux à large bande**, où le financement des investissements incombe principalement aux investisseurs privés, plusieurs facteurs ont freiné les investissements. Pour l'accès internet à haut débit, l'investissement a été ralenti par l'impact considérable de la situation économique sur le secteur, le degré de concurrence limité dans de nombreux États membres, l'absence de perspectives de rentabilité pour la fourniture de services dans les régions reculées et rurales et par le fait que les pouvoirs publics doivent en faire plus pour fournir des services de la vie quotidienne en ligne en vue de faire de la société de l'information une réalité et de générer une demande dans le grand public.
- En ce qui concerne la connaissance, le financement de l'investissement, dans la **recherche, le développement ou l'innovation**, relève pour l'essentiel du secteur privé. Un ensemble de facteurs a freiné l'investissement, y compris les difficultés rencontrées par les entreprises innovantes, en particulier les PME, pour obtenir l'accès requis aux capitaux à la nécessité d'une main-d'oeuvre mieux qualifiée, l'absence persistante d'un brevet communautaire et le traitement fiscal de l'investissement dans la recherche et l'innovation. Des progrès ont été réalisés dans certains de ces domaines, mais l'investissement public dans la recherche s'est au mieux stabilisé et a diminué dans plusieurs cas tandis que les dépenses du secteur privé dans la recherche restent largement en deçà de l'objectif fixé par le Conseil européen en mars 2002.

Des décisions du Conseil et du Parlement européen sont nécessaires pour accélérer les travaux sur les réseaux et la connaissance.

Le rapport intermédiaire de la Commission a examiné les enjeux mentionnés ci-dessus. Il a défini une feuille de route et étudié les sources de financement possibles pour l'initiative européenne pour la croissance, en particulier la manière dont l'investissement public peut servir de catalyseur à l'investissement privé. Il a mis en évidence les mesures en suspens pour lesquelles le Conseil et le Parlement européen doivent aller de l'avant ainsi que des domaines dans lesquels la Commission présentera des propositions dans un proche avenir en vue d'améliorer le cadre administratif, réglementaire et financier pour les projets d'investissement transfrontaliers complexes. Il a également souligné l'importance d'une application effective des réglementations existantes, par exemple le nouveau cadre juridique applicable aux communications électroniques qui est entré en vigueur en juillet dernier.

Cette action est importante pour fournir aux entreprises et aux pouvoirs publics un cadre prévisible dans lequel ils peuvent planifier les investissements.

La portée, le centre de gravité et l'ampleur de l'action requise au niveau de l'Union varient selon les domaines. Alors que le financement public au niveau de l'UE remplit un rôle important pour les tronçons transfrontaliers des liaisons des RTE de transport, le déploiement des communications à large bande ou le développement des connexions transfrontalières dans le domaine énergétique est davantage alimenté par des investisseurs privés. De même, les progrès dans la réalisation des objectifs en matière de recherche incombent pour l'essentiel au monde de la recherche et de l'innovation lui-même. Le financement communautaire de la recherche joue un rôle de catalyseur primordial, mais il ne représente qu'une petite partie des budgets de recherche nationaux qui sont eux-mêmes plus restreints que les budgets de l'industrie et des entreprises.

À cet égard, l'initiative de la Commission en faveur de la croissance est totalement compatible avec le principe de subsidiarité, tant verticalement (niveau d'action approprié entre l'Union, les États membres et les autorités locales) qu'horizontalement (les pouvoirs publics interviennent dans les domaines où les forces du marché sont insuffisantes, inefficaces ou dispersées).

ENCADRÉ 2: ACTION REQUISE AU NIVEAU EUROPÉEN POUR AMÉLIORER LE CADRE RÉGLEMENTAIRE, ADMINISTRATIF ET FINANCIER EN FAVEUR DE L'INVESTISSEMENT

L'initiative doit être soutenue par le cadre réglementaire, administratif et financier approprié.

Cela signifie que le Conseil et le Parlement européen doivent rapidement marquer leur accord sur cinq séries de mesures:

- **adoption des priorités pour les réseaux de transport et l'ajustement du mode de financement** pour les réseaux de transport et d'énergie et pour le **programme eTEN**;
- nouvelles règles concernant la tarification et le financement de l'infrastructure de transport (**proposition Eurovignette**);
- adoption finale du **brevet communautaire**;

- mesures législatives modernisant la **réglementation communautaire sur les marchés publics**;
- **modifications du droit des sociétés et de la fiscalité pour faciliter les fusions transfrontalières** ainsi que le fonctionnement des sociétés mères et des filiales dans l'Union;

Dans le même temps, les États membres doivent en faire davantage pour appliquer la législation existante, par exemple la nouvelle réglementation sur les communications électroniques, et pour favoriser les investissements en réorientant les dépenses vers les investissements renforçant la croissance conformément aux grandes orientations des politiques économiques de l'Union pour 2003.

De plus, la Commission fera avancer les travaux dans cinq domaines au cours des prochains mois:

- simplifier les procédures appliquées aux aides d'État aux PME, notamment la réglementation régissant l'aide à la R&D, et étudier les besoins des petites sociétés à forte intensité de recherche en matière d'aides d'État et de règles de concurrence;
- examiner de quelle manière les partenariats public-privé (PPP) sont traités dans la **réglementation communautaire sur les marchés publics** et fournir des orientations initiales sur la manière de comptabiliser les PPP dans les **budgets** nationaux;
- créer une **structure juridique harmonisée pour les fonds européens de capital risque**, à même de garantir la transparence dans toute l'Europe du point de vue fiscal;
- mettre en place un éventail de **plates-formes technologiques européennes** destinées à développer et mettre en oeuvre un programme stratégique de recherche et d'innovation dans un éventail de secteurs technologiques en vue de mieux mobiliser les ressources au niveau européen par la coordination et l'intégration des efforts déployés;
- élaborer une proposition relative à la **création d'un mécanisme de garantie européen** couvrant les risques postérieurs à la construction associés aux projets RTE de transport (voir encadré 6).

2.2. Mobiliser l'investissement et le financement à l'appui de l'initiative européenne pour la croissance

Le rôle du financement au niveau de l'UE

Le Conseil européen d'octobre a invité la Commission et la BEI à étudier comment mobiliser au mieux le financement privé à l'appui de l'initiative européenne pour la croissance. Il a néanmoins admis le rôle important du financement communautaire pour appuyer certains objectifs de l'initiative, notamment en tant que moyen d'attirer les investissements privés. Le soutien communautaire couvre notamment le budget de recherche de l'Union, les fonds structurels et de cohésion et le financement spécial des réseaux transeuropéens de transport, d'énergie et de communication électronique.

De plus, plusieurs propositions ont été avancées, notamment les nouveaux mécanismes financiers de la BEI, un nouvel instrument de garantie et une augmentation de la capacité de couverture des risques de la BEI sans remettre en question sa cote, à travers l'utilisation de son mécanisme de financement structuré et d'autres instruments novateurs, comme la titrisation. Ces concepts sont repris dans le chapitre suivant. La BEI et la

Commission prévoient également d'étudier de manière plus approfondie les possibilités de coopération et de cofinancement entre la BEI et le Fonds social européen pour les programmes d'acquisition de compétences numériques.

Par ailleurs, l'initiative européenne pour la croissance implique de réexaminer les instruments budgétaires et financiers existants au niveau communautaire en vue d'en exploiter pleinement le potentiel à l'appui de l'initiative dans les limites prévues par les perspectives financières actuelles et d'étudier comment cette impulsion donnée à la croissance peut être maintenue dans les prochaines perspectives financières.

ENCADRÉ 3: VUE D'ENSEMBLE DE L'APPUI DE LA COMMUNAUTÉ ET DE LA BEI À L'INITIATIVE EUROPÉENNE POUR LA CROISSANCE

Le budget communautaire peut jouer un rôle essentiel pour appuyer l'initiative.

- La **ligne budgétaire RTE-Transport** apporte, avec une enveloppe annuelle de 700 millions d'euros, un concours financier pouvant aller jusqu'à 10 pour cent du coût total des projets. La proposition de la Commission modifiant la réglementation financière relative aux RTE pour les réseaux de transport et d'énergie permet de financer jusqu'à 30% des coûts des tronçons transfrontaliers des projets prioritaires. Une proposition semblable concernant un seuil de financement de 30% pour les projets de déploiement dans le cadre du programme RTE télécommunications (eTEN) est également en suspens.
- Sur la période actuelle, il est prévu que les **fonds structurels** soutiennent des investissements d'infrastructure (énergie, transports et télécommunications), la recherche, le développement technologique et l'innovation à hauteur de 60 milliards d'euros environ. En particulier: 29,2 milliards d'euros pour les infrastructures de transport, 9,2 milliards pour la recherche, le développement technologique et l'innovation (RDI), 6,1 milliards pour les télécommunications et la société de l'information, 1,8 milliard pour l'énergie. Le Fonds social européen (FSE) apporte une aide favorisant les compétences à hauteur de 20 milliards d'euros dans le domaine des TIC et de 7 milliards d'euros dans celui de l'entrepreneuriat. Par ailleurs, les ressources du fonds de cohésion peuvent mobiliser jusqu'à 1,5 milliard d'euros chaque année pour réaliser des investissements d'infrastructure dans les quatre pays de la cohésion.
- Le **6ème programme cadre** consacre 17,5 milliards d'euros sur quatre ans au soutien de l'investissement en R&D en Europe. Il soutient déjà des domaines clés identifiés dans le présent rapport. Le programme-cadre prévoit une aide pour bon nombre de domaines dans lesquels des projets Quick-start spécifiques ont été définis.
- De plus, un budget spécial de près de 300 millions d'euros a contribué au déploiement d'une **dorsale de communication à haut débit (GEANT)** qui relie 3 000 universités et centres de recherche, plus de 18 000 sites d'enseignement supérieur et plus de 3 000 hôpitaux, bibliothèques et autres institutions dans les États membres actuels et futurs.
- La Commission envisage de créer un **mécanisme de garantie novateur destiné à faciliter l'intervention financière du secteur privé dans des PPP consacrés à des projets RTE de transport**. Ce mécanisme de garantie couvrirait, pendant une période limitée suivant immédiatement la phase de construction, des risques spécifiques qui font actuellement l'objet d'une couverture insuffisante sur les marchés financiers. (Ces points sont détaillés dans l'encadré 6.)

La Banque européenne d'investissement est aussi engagée pleinement dans le soutien aux réformes de Lisbonne et à l'initiative pour la croissance.

- La **BEI** est prête à engager 50 milliards d'euros dans le cadre d'un mécanisme d'investissement dans les RTE (TIF), afin de soutenir des projets prioritaires concernant les RTE.
- **Les investissements de la BEI dans la recherche, le développement et l'innovation** se sont élevés à 15,3 milliards d'euros depuis le lancement de son initiative i2i en 2000. Elle entend poursuivre et développer ces activités pour soutenir la recherche, le développement et l'innovation (RDI) dans le cadre de son initiative Innovation 2010, qui englobe également des projets concernant les communications à large bande et les eTEN, ainsi que la formation. Cette initiative fournira une enveloppe pouvant aller jusqu'à 50 milliards d'euros d'ici 2010 et offrira un plus large éventail d'instruments mieux adaptés aux besoins.
- La BEI est prête à renforcer sa capacité de financement dans le cadre du **mécanisme de financement structuré (SFF)**, qui revêt une grande importance pour l'aide qu'il apporte tant aux RTE qu'à la RDI. Le SFF a été mis en place par le Conseil des Gouverneurs de la BEI en 2001 et a étendu les possibilités de financement de la banque à travers des prêts ou des garanties privilégiés (incorporant les risques survenant avant l'achèvement et dans la phase de démarrage), des prêts et garanties non privilégiés ainsi que des financements intermédiaires. Après une première affectation de 250 millions d'euros à la réserve spécifique du SFF en 2001, la BEI propose une nouvelle affectation de 250 millions d'euros qui autoriserait un volume de financement supplémentaire de 2,5 milliards d'euros au maximum.
- **Soutenir l'innovation par le capital-risque.** L'assistance fournie par le Fonds européen d'investissement (FEI) aux fonds de capital-risque, y compris le programme communautaire «guichet d'aide au démarrage du MET», se monte à 2,5 milliards d'euros, répartis entre 185 fonds de capital-risque qui soutiennent 1500 entreprises de haute technologie à hauteur de 10 milliards d'euros. La BEI s'est engagée à affecter à la réserve appropriée un montant supplémentaire de 500 millions d'euros, qui lui permettra d'augmenter ses investissements d'environ 1 milliard d'euros en vertu du mandat «capital-risque».

Pour que l'initiative européenne de croissance ait un impact sur les priorités actuelles et futures de l'investissement public au niveau communautaire et national, il convient d'exploiter pleinement la coordination des différentes sources de financement.

ENCADRÉ 4: MEILLEURE COORDINATION DES SOURCES DE FINANCEMENT AU NIVEAU DE L'UE

La Commission et le Groupe BEI ont défini des modalités pratiques pour coordonner et accroître le recours à leurs instruments de financement:

- entre les opérations de la BEI et les fonds structurels, elles visent à faciliter la programmation conjointe des interventions (engagements globaux de la BEI dans le cadre des cadres communautaires d'appui, modulation appropriée du taux d'intervention, rôle de conseil du FEI dans le développement de mécanismes de financement pour les PME au niveau régional);
- entre le groupe BEI et le programme de recherche de la Commission, l'accord interinstitutionnel de coopération signé établit un cadre de travail commun. Des accords analogues sont envisagés pour d'autres domaines d'action importants;
- Les deux institutions continuent d'étudier les possibilités d'étendre cette collaboration à d'autres domaines dans lesquels l'intervention de la BEI peut apporter un complément essentiel à celle du budget communautaire.

Mobiliser l'investissement privé en faveur de la croissance

La mobilisation de l'investissement privé dans l'infrastructure, la recherche et l'innovation constituera un élément central pour stimuler le potentiel de croissance de l'Union dans les prochaines années. Dans cette optique, la création d'un marché financier totalement intégré d'ici 2005 sera essentielle. Elle peut contribuer à rendre l'énorme volume de l'épargne européenne accessible à des projets associés à la croissance à travers l'Union. Cela représente quelque 10 trillions d'euros d'épargne privée en 2003, investis dans des fonds de pension, des polices d'assurance vie et des OPCVM.

L'association d'une abondance d'épargne sur les marchés financiers, de taux d'intérêt à long terme historiquement bas et de l'effet de levier de l'excellente cote des prêts de la BEI offre une occasion unique d'attirer l'investissement privé. Cette occasion résulte également des progrès réalisés dans la consolidation des budgets publics dans le cadre du pacte de stabilité et de croissance qui libèrent des moyens privés qui sont désormais disponibles et peuvent être réorientés afin de soutenir l'initiative européenne pour la croissance. Ceci devrait accroître la capacité de croissance de l'UE à travers des investissements judicieux dans une sélection de projets à plus longue échéance et qui sont essentiels pour la compétitivité et la cohésion de l'Europe.

C'est pourquoi bon nombre des actions décrites visent à créer les mesures d'incitation appropriées à l'intention des investisseurs privés:

- Le Conseil européen d'octobre dernier a souligné l'importance de l'initiative européenne pour la croissance qui, en s'attachant aux chaînons manquants des infrastructures clés en matière de réseaux et de connaissance, veut parvenir à une intégration effective de l'Union élargie. En augmentant le niveau d'aide communautaire disponible et en se concentrant sur une liste de projets prêts à être

lancés, elle garantira l'efficacité de l'intervention communautaire et **stimulera les projets d'investissement transfrontaliers destinés à compléter et interconnecter les réseaux d'infrastructure nationaux**. L'intégration accrue des réseaux d'infrastructure contribuera à assurer un volume de trafic plus élevé et une utilisation plus rationnelle des infrastructures de transport et à réduire les coûts associés à la congestion du trafic de sorte que le retour sur investissement prévu pour les investisseurs privés augmentera tout en produisant des gains considérables en termes d'efficacité économique, de réduction du temps de transport et de respect de l'environnement.

De plus, la proposition Eurovignette en suspens laisse une plus grande latitude pour les financements croisés entre différents modes de transport. Elle prévoit des conditions équitables indispensables à l'échelon de l'Union et permettra de récupérer les coûts internes et externes de l'utilisation du réseau routier RTE et, une fois adoptée, permettra aux États membres d'imposer des charges supplémentaires dans certaines zones congestionnées sensibles en vue de financer des infrastructures de remplacement durables (à titre d'exemple, des estimations suggèrent qu'entre 30 et 40% des coûts associés au projet de tunnel du Brenner pourraient être couverts par la marge bénéficiaire réalisée avec les modalités proposées de l'Eurovignette.)

Enfin, une vision stratégique claire et coordonnée de ces projets d'infrastructure aidera les investisseurs potentiels à déterminer le retour prévisible sur leur investissement, que ce soit dans le tronçon transfrontalier lui-même, dans des tronçons nationaux d'un corridor RTE prioritaire ou dans d'autres infrastructures interconnectées. De plus, une aide communautaire précise incitera davantage les investisseurs publics et privés à amener l'ensemble des projets prioritaires définis dans les lignes directrices RTE-T à un degré de préparation et de maturité qui leur permettra également de figurer dans la liste Quick-start. Une coordination et une combinaison améliorées des instruments financiers communautaires tels que le programme-cadre de recherche, le programme RTE, les fonds structurels et l'intervention de la BEI, permettront également d'accentuer leur effet de levier sur les investissements privés.

- L'expérience tirée des projets d'infrastructure d'Essen sélectionnés en 1994 et des projets en cours financés par la BEI et les fonds structurels montre que les facteurs non financiers peuvent souvent être des freins plus puissants pour **la viabilité et l'attrait de projets déterminés** que le manque de financement actuel. De plus, l'incertitude relative au retour élevé sur les dépenses de R&D peut dissuader les investisseurs privés d'investir dans la connaissance et l'innovation à cause de la protection transfrontalière coûteuse des droits de propriété intellectuelle, des obstacles juridiques et financiers au financement de projets de recherche transfrontaliers par le capital d'amorçage ou le capital risque, d'une coordination insuffisante avec la recherche fondamentale financée par des budgets publics ou d'un accès insuffisant à ce type de recherche. D'où l'importance de la coordination et de faire en sorte que la réglementation en matière de marchés publics et de concessions soit favorable aux projets de grande envergure et encourage les partenariats public-privé, d'obtenir le traitement fiscal et réglementaire approprié des opérations transfrontalières et de capital-risque susceptibles de favoriser ces projets, et de garantir des conditions

équitable en termes de simplification de la réglementation en matière d'aides d'État pour les PME qui investissent dans la R&D.

Par ailleurs, il est essentiel de poursuivre les efforts en matière d'intégration et de suppression des entraves sur le marché intérieur dans les réseaux clés, du transport ferroviaire aux services portuaires en passant par les télécommunications et les marchés financiers. Pour les marchés financiers, l'adoption du reste des mesures prévues dans le plan d'action pour les services financiers et leur application intégrale et correcte devraient contribuer à mobiliser le financement privé. Pour le rail, vu sa prédominance dans les projets Quick-start, cela implique des progrès rapides en termes d'interopérabilité, d'ouverture des marchés et de modernisation des structures de gestion des sociétés ferroviaires. Ces efforts assurent aux investisseurs potentiels la prévisibilité requise et les conditions équitables qui permettent de planifier les investissements.

- Un élément fondamental des propositions de financement concernant les RTE de transport et d'énergie consiste à concentrer les moyens disponibles et la volonté politique sur une sélection de projets prioritaires et à porter le volume de l'aide apportée par le budget communautaire de 10 à 20%, voire 30% pour les tronçons transfrontaliers de liaisons RTE-T et certains projets eTEN⁴.
- Une autre cause essentielle des retards survenus dans le passé a été la **complexité de la réalisation des projets transfrontaliers ou la coopération**, que ce soit dans le secteur des transports ou dans la recherche. Dans les transports, on constate le besoin réel d'un coordinateur ou d'un organe de coordination efficace, comme l'a proposé la Commission récemment, pour des projets spécifiques qui peuvent faire avancer le projet global. Ce coordinateur pourrait contribuer à diriger l'évaluation des projets, synchroniser les procédures administratives et assurer le suivi des travaux de part et d'autre des frontières, participer à l'étude du financement requis et servir de point de contact pour les investisseurs privés. Toutefois, pour que des progrès soient réalisés, une solution temporaire aux problèmes de coordination ne peut pas attendre le passage d'une législation par le Conseil et le Parlement européen. La Commission peut fournir des mécanismes aux États membres désireux de coordonner leurs efforts pour certains tronçons transfrontaliers des RTE. La coordination de la planification, l'évaluation de l'impact sur l'environnement, les montages financiers complexes sont les domaines d'intervention les plus probables, mais cette liste n'est pas exhaustive. Dans le secteur de la recherche, les plates-formes technologiques européennes peuvent jouer un rôle moteur similaire. Elles serviront à encourager et faciliter les partenariats provisoires en réunissant les intervenants publics et privés pour définir des perspectives stratégiques et des feuilles de route communes pour le développement et le déploiement des technologies et traiter les questions relatives aux entraves autres que techniques et à

⁴ Dans la révision des lignes directrices eTEN en 2002, la Commission a aligné les eTEN sur les objectifs de l'initiative eEurope, ce qui comprend la disponibilité et l'utilisation généralisées d'infrastructures à large bande. Les eTEN visent à accélérer le déploiement des applications TIC dans les services d'intérêt général dans des domaines tels que l'administration en ligne, la santé, l'intégration et l'apprentissage.

l'adhésion de la population. Enfin, indépendamment des aspects relatifs au coordinateur, la **capacité administrative** des pays à gérer et faire avancer ces projets doit être renforcée.

3. POURSUITE DE L'INITIATIVE

Le présent rapport sur l'initiative européenne pour la croissance va au-delà du rapport intermédiaire d'octobre et des initiatives nationales et expose, sur la base de critères objectifs et explicites, le **Programme «Quick-start»** demandé par le Conseil européen. Il détermine avec plus de précision les instruments financiers à utiliser au niveau communautaire pour soutenir à la fois ce programme et l'ensemble de l'initiative. Enfin, il aborde d'autres questions soulevées par le Conseil - comment établir une interface plus efficace entre différents types et niveaux de financement? Comment traiter les partenariats public-privé (PPP) dans les budgets des États membres dans le contexte de la surveillance budgétaire macro-économique? Comment suivre les progrès accomplis dans les années à venir?

3.1 *Le Programme Quick-start*

Le Programme Quick-start se trouve au coeur de l'Initiative européenne pour la croissance. Il vise à mobiliser les engagements politiques et les ressources derrière des projets d'investissement prioritaires d'intérêt européen. Il est fondé sur une évaluation approfondie des priorités et des besoins à partir de critères objectifs et explicites et tient compte des sources de financement potentielles aux niveaux communautaire et national.

Le Programme Quick-start est un processus dynamique et ouvert. Il apporte un soutien communautaire et national, efficace et sélectif, à des projets "prêts à démarrer" tout en constituant, pour les investisseurs publics et privés, une puissante incitation à faire avancer d'autres projets prioritaires d'intérêt européen. Dès qu'ils répondent aux critères indiqués et atteignent le niveau d'engagement, de maturité et de préparation nécessaire, ces nouveaux projets peuvent être inclus dans le programme. Cette évaluation et actualisation potentielle du Programme Quick-start sera effectuée dans le cadre du cycle annuel de présentation de rapports lié au Conseil européen de printemps à compter de 2005.

En collaboration avec la Banque européenne d'investissement, la Commission a défini ce programme de projets "Quick-start", englobant une série de décisions et d'actions immédiates pour développer à la fois les volets réseaux et connaissance de l'initiative européenne pour la croissance.

Les projets de transport s'inscrivent dans le cadre des **priorités établies pour les réseaux transeuropéens de transport et des modes de financement actualisés** pour les réseaux de transport et d'énergie que la Commission a proposés le 1er octobre 2003, tandis que les projets liés à la connaissance reflètent les priorités de la stratégie de Lisbonne concernant la recherche, l'innovation et eEurope.

Ces projets ont été retenus après évaluation des quatre critères ci-après.

1. La **maturité du projet**. Les projets "Quick-start" sont ceux qui sont prêts à démarrer ou le seront à brève échéance, aussi bien en termes de planification que de financement. Le but est d'assurer que des investissements substantiels seront engagés avant la fin de 2006. Dans certains cas, le soutien accordé au titre de l'initiative européenne pour la croissance pourra contribuer à débloquer ou accélérer la progression. Par exemple, en augmentant le rendement du capital privé, en réduisant les besoins de financement public national ou en assurant le lancement de préparatifs techniques très coûteux tels que des études approfondies, il pourra permettre un démarrage rapide des travaux.
2. La **dimension transfrontière** du projet, avec une attention particulière pour les tronçons transfrontaliers des liaisons de transport parmi les priorités RTE⁵. Cette dimension présente une importance aussi bien politique qu'économique. Les tronçons transfrontaliers constituent les maillons fragiles de la construction d'un marché intérieur pleinement intégré dans une Union élargie et subissent souvent de longs retards à la fois parce que la rentabilité de l'investissement peut être plus faible et parce qu'ils sont intrinsèquement plus difficiles à coordonner. De plus, ce sont précisément ces maillons qui peuvent souvent avoir un effet multiplicateur important en améliorant la viabilité financière d'autres tronçons "intérieurs" de couloirs RTE ou en apportant une valeur ajoutée à d'autres investissements en infrastructures, financés par exemple par les fonds structurels.
3. **L'impact sur la croissance et l'innovation dans une Union européenne élargie**. Bien qu'il puisse être difficile d'en quantifier l'impact direct et indirect, certains projets sont susceptibles de soutenir la croissance et l'emploi par une meilleure intégration et mobilisation des ressources et en renforçant la capacité d'innovation de l'Union en maintenant celle-ci à la pointe des développements technologiques dans des domaines aussi variés que l'hydrogène, la nanoélectronique et l'espace.
4. Les **avantages pour l'environnement**. La préférence devrait être accordée à des projets offrant de grands avantages environnementaux. Par exemple, des projets consistant à soutenir une économie de l'hydrogène ou à déplacer le trafic de la route vers le rail ou vers la mer. De plus, les problèmes de pollution et de congestion sont souvent plus aigus dans les goulets d'étranglement du réseau européen de transport qui constituent les barrières naturelles de notre continent, telles que les Alpes et les Pyrénées.

Ces projets, identifiés sur la base des critères mentionnés précédemment sont politiquement importants et bénéficient de puissants arguments économiques et financiers.

⁵ En ce qui concerne les RTE dans le domaine des transports, la proposition de la Commission prévoit que les tronçons transfrontaliers des réseaux transeuropéens pourraient bénéficier d'un financement RTE pouvant atteindre 30% afin de concentrer l'aide communautaire dans les secteurs où elle peut avoir un impact maximal.

ENCADRE 5: INITIATIVE EUROPEENNE POUR LA CROISSANCE VUE D'ENSEMBLE DU PROGRAMME QUICK-START

Le Programme Quick-start identifie les principaux domaines d'investissement dans les réseaux et la connaissance. Ces projets, pour lesquels les travaux et les investissements peuvent être lancés dans un délai de **trois ans**, accélèrent la réalisation d'objectifs actuels de l'UE. Le volume total des investissements mobilisés par l'initiative atteindra environ **60 milliards d'euros d'ici 2010 et plus dans certains cas**. La proportion d'investissements privés et publics variera en fonction du type de projets soutenus. Les projets spécifiques couvrent les domaines suivants:

a) Investir dans les réseaux

Début octobre, la Commission a inventorié 29 corridors paneuropéens comme liaisons RTE-transport prioritaires exigeant un investissement de 220 milliards d'euros d'ici 2010. Ces corridors se composent d'un grand nombre de tronçons parmi lesquels il a été possible d'identifier, en coopération avec la BEI et les États membres, plusieurs **projets de transport Quick-start** impliquant un investissement de 38 milliards d'euros d'ici 2010. Compte tenu des critères du Programme Quick-start, les liaisons retenues sont pour l'essentiel des liaisons ferroviaires, des routes maritimes, des voies navigables intérieures ou des tronçons routiers transfrontaliers au degré de maturité adéquat qui se connectent à d'autres réseaux tels que les "autoroutes de la mer". Le **système de navigation par satellite Galileo** est également soutenu.

Bon nombre de ces projets seront cofinancés par une association de l'aide programmée destinée aux RTE et des fonds structurels au niveau de l'Union. Ils peuvent également bénéficier de prêts de la BEI à hauteur de 12-13 milliards d'euros sur les trois prochaines années, en plus des autres formes d'aide que la banque peut proposer (par exemple les garanties ou son nouvel instrument de titrisation).

Dix-sept **liaisons Quick-start potentielles dans le domaine de l'énergie** ont également été recensées dans les propositions relatives aux RTE d'énergie et correspondent à un investissement de 10,1 milliards d'euros d'ici 2010, principalement à charge du secteur privé.

Trois projets **Quick-start dans les communications à large bande** visent à accélérer la fourniture et l'utilisation des réseaux de communication à haute capacité dans le cadre de notre transition vers la société de la connaissance.

Le **projet relatif à la fracture numérique (Digital Divide)** se concentrera dans les deux prochaines années pour fournir des connexions à larges bandes dans les régions reculées et rurales en recourant à diverses technologies. L'investissement total nécessaire sera identifié à la lumière des stratégies des États membres pour les réseaux à larges bandes, qui seront publiées avant la fin de l'année. Il peut également bénéficier d'une aide substantielle de 7 milliards d'euros, disponibles sous forme de prêts de la BEI au cours des trois ans à venir pour les technologies de l'information et la communication.

Le **projet pour des technologies et des communications mobiles** visera essentiellement l'aide à la recherche liée à l'introduction des systèmes de communications de troisième génération et à la recherche qui dépasse ces technologies (avec une part d'aide communautaire provenant des budgets de recherche ou des fonds structurels).

Le **projet pour des infrastructures et des réseaux basés sur les technologies de l'information** veut encore améliorer le réseau Géant qui relie actuellement 3 000 universités et centres de recherche et 18 000 établissements d'enseignement supérieur dans les États membres actuels et futurs. Une contribution communautaire de 250 millions d'euros environ est prévue, pour un investissement global proche de 2,35

milliards d'ici 2010. Dans un premier temps, ce projet devrait porter les connexions à 10 gigabits d'ici 2005, puis à des vitesses de l'ordre du terabit pour la fin de la décennie.

b) Investir dans la connaissance

Cinq projets représentant environ 10 milliards d'euros d'ici 2010 sont identifiés dans le domaine de la recherche, du développement et de l'innovation.

Trois projets se concentrent sur les secteurs technologiques clés pour la compétitivité à long terme de l'Union et la solidité de son économie. Ils concernent la **nanoélectronique**, les **lasers de la nouvelle génération** et l'utilisation de l'**hydrogène comme source d'énergie et d'électricité**. Un exemple de ce qui sera réalisé en pratique est l'économie de l'hydrogène. *Hypogen* prévoit la construction d'une installation d'essai à grande échelle destinée à la production d'hydrogène et d'électricité, tandis que *Hycom* installera à travers l'Union un nombre restreint de "collectivités à hydrogène" qui utiliseront l'hydrogène comme source d'énergie pour le chauffage et l'électricité et comme combustible pour les véhicules. Un autre exemple concerne l'aide à la constitution d'un réseau d'installations nationales travaillant sur la prochaine génération de technologies laser. Ces lasers seront essentiels dans des domaines tels que les nouveaux matériaux, les nanotechnologies, la biotechnologie et la génomique. De plus, une installation laser internationale unique devrait être mise en place service à Hambourg en 2012 environ.

Les deux autres projets Quick-start veulent favoriser la présence de l'Union européenne dans l'**espace** en complétant l'aide accordée à Galileo et l'utilisation éventuelle des technologies par satellite, entre autres, pour fournir des connexions à large bande. **GMES** (Global system for Monitoring of the Environment and Security) continue de soutenir le nouveau système de surveillance mondiale de l'environnement et de la sécurité par satellite qui doit être totalement opérationnel en 2008. L'autre projet spatial vise la construction d'un **site de lancement de fusées Soyouz** dans les installations européennes de Guyane en vue d'accroître la capacité européenne de lancement en termes de type de lanceurs et de volume de charge utile.

Un aperçu plus complet des exigences de ces projets en matière de calendrier et d'investissements est présenté à l'annexe 1.

D'autres projets peuvent devenir éligibles pour l'autre Programme Quick-start pour autant qu'ils satisfassent aux critères ci-dessus, notamment au sein des priorités des RTE de transport. Pour ce qui est de la recherche, du développement et de l'innovation, des projets au degré de maturité adéquat pourraient se dégager des travaux réalisés dans le cadre de diverses plates-formes technologiques (couvrant des domaines tels que l'aéronautique, l'hydrogène, les communications mobiles, les technologies maritimes et sidérurgiques, le transport ferroviaire, les textiles, les systèmes embarqués et les biotechnologies) ou des activités en cours dans le secteur des technologies de l'environnement

3.2. *Modes de financement innovants à l'appui de l'initiative européenne en faveur de la croissance*

Des techniques de financement innovantes joueront un rôle important pour faciliter l'accès à des financements privés pour l'Initiative européenne en faveur de la croissance. Quatre types d'instruments présentent un intérêt particulier:

- **l'apport de fonds propres ou quasi-fonds propres par des tiers** aux projets, parallèlement aux subventions et aux contributions des promoteurs. Dans le cadre du règlement financier pour les RTE, il est prévu qu'une part du budget soit utilisée pour la prise de participations ou quasi participations dans des projets par des fonds d'investissement spécialisés. La Commission a contribué à un tel fonds, qui devrait financer des projets d'infrastructure de transport de type PPP. Dans le domaine de la connaissance et de l'innovation, le rôle du Fonds européen d'investissement (FEI) consistant à fournir du capital-risque aux petites entreprises innovantes sera renforcé par l'acceptation de la BEI d'augmenter les montants disponibles dans le cadre du mandat donné au FEI en matière de capital-risque;

- la **titrisation** peut aider à accroître le volume disponible de ressources des marchés financiers pour de nouveaux investissements générateurs de croissance et à réduire les contraintes de bilan et de liquidité des établissements bancaires actifs dans les domaines couverts par l'initiative en faveur de la croissance. Des émissions d'obligations garanties par les flux de recettes nettes attendues des projets ont déjà financé quelques projets RTE. Mais le marché de la titrisation pour les infrastructures est beaucoup moins développé et moins liquide que les marchés de carte de crédit ou de titres représentatifs de créances hypothécaires. Des mesures pour développer un marché plus liquide et plus "commoditised", comprenant la mise en commun par les institutions financières des actifs de différents projets, méritent d'être davantage encouragées. À cet égard, la Commission et la BEI examineront la possibilité de créer un fonds de titrisation pour mettre en commun les portefeuilles de prêt pour infrastructures des institutions financières participantes et les titriser pour les placer chez des investisseurs institutionnels. Les établissements de crédit participants s'engageraient à réserver les liquidités obtenues par titrisation pour augmenter leur capacité de prêt en faveur de projets liés à l'Initiative européenne pour la croissance;

- des mécanismes de partage et d'étalement du risque de la dette associés aux grands projets. Le mécanisme de financement structuré de la BEI contribuera à augmenter la disponibilité de financements par l'emprunt pour les premières phases des projets, préalables à la construction. La Commission prépare un **nouveau mécanisme de garantie** destiné à couvrir des risques commerciaux spécifiques de projets RTE dans leur phase post-construction. Les principales caractéristiques de ce mécanisme sont décrites dans l'encadré n°6.

ENCADRÉ 6: UN MÉCANISME EUROPÉEN DE GARANTIE POUR SOUTENIR L'INITIATIVE EN FAVEUR DE LA CROISSANCE

Un instrument européen de garantie devrait présenter les caractéristiques suivantes:

1. **Objectif.** L'objectif de l'instrument est d'exercer un effet de levier sur le financement des RTE par le secteur privé. Il devrait aider à réduire le coût de financement des projets et à accélérer la conclusion de paquets financiers. Le nouvel instrument de garantie sera similaire aux fonds de garantie actuels (par exemple, celui qui couvre les actions extérieures). Il devrait compléter les subventions existantes de l'UE et les mécanismes de la BEI relevant du mécanisme d'investissement dans les RTE (TIF), y compris le mécanisme de financement structuré (SFF). L'instrument de garantie devrait couvrir des risques commerciaux spécifiques qui font actuellement l'objet d'une couverture insuffisante sur les marchés financiers ou de la part des mécanismes existants de soutien communautaire. La manière d'étendre le potentiel du nouveau mécanisme de garantie pour financer des projets consacrés à la R&D et à la large bande à l'échelle européenne pourrait être explorée.
2. **Risque couvert.** Le mécanisme de financement structuré de la BEI apporte un complément important aux mécanismes déjà disponibles sous forme de subventions et sur le marché pour financer les phases de construction des grands projets d'infrastructure. Le mécanisme de garantie de la Communauté devrait se concentrer sur les risques post-construction, tels que les risques de déficit de trafic ou de rendement dans les premières années de fonctionnement de nouveaux projets. Il agirait de manière analogue aux mécanismes de paiement compensatoire introduits par le passé dans certains projets de transport. La garantie couvrirait partiellement les déficits mesurés par rapport à un scénario convenu concernant le seuil de rentabilité dans les premières années (par exemple 3 ans) de la phase de post-construction. Une partie du risque total inhérent aux recettes serait supportée par le secteur privé.
3. **Projets éligibles.** Tous les projets devraient être économiquement sains et rentables et présenter, après subvention, des perspectives acceptables de viabilité financière. La garantie jouerait pour les projets dont une part des risques est assumée par le secteur privé, surtout les PPP. Une priorité serait accordée aux projets transfrontières, dans le respect des priorités proposées dans le règlement financier modifié pour les RTE et dans le programme Quick-start.
4. **Bénéficiaires.** La garantie serait accessible aux créanciers, qui bénéficieraient d'un service de la dette approprié pour la période en question. Comme garantie du service de la dette, cet instrument fonctionnerait de la même manière que les assurances offertes par des assureurs à branche d'activité unique⁶. Contrairement à d'autres formes de garantie (lettres de crédit, etc.), l'instrument ne serait pas un engagement à rembourser les dettes en cas de déchéance du terme due à un déficit de trafic/recettes. Il fournirait au bénéficiaire un substitut, limité dans le temps, aux sources de recettes permettant normalement de faire face aux remboursements réguliers de la dette.

⁶ Assureur "monoline": un assureur qui ne travaille que dans une seule branche d'assurance. Il garantit habituellement tous les paiements dus au titre des intérêts et du capital pour la dette assurée. En cas d'appel de garantie, il effectue des versements périodiques conformément au calendrier de remboursement convenu.

5. **Prime de risque.** La garantie ne devrait pas être gratuite. L'intention serait d'imposer au bénéficiaire une prime calculée en fonction du risque, en tenant compte du nécessaire équilibre entre l'attrait de l'instrument de garantie pour les investisseurs et le coût pour le budget européen. La définition des catégories de risque serait fondée sur la méthodologie mise au point par la BEI pour le provisionnement et la gestion des risques de son mécanisme de financement structuré (SFF).
6. **Partage du risque de garantie.** Le risque de garantie serait supporté à égalité par le budget communautaire et l'État ou les États membre(s) parrainant le projet. Lorsque deux États membres participent à un projet, chaque partie (État membre 1, État membre 2 et EU) assumerait 33% du risque de garantie.
7. **Un risque budgétaire provisionné limité.** Les risques pris par l'instrument représenteraient un passif potentiel pour le budget communautaire. Les risques budgétaires potentiels sont toutefois limités et la Commission propose de mettre en place un mécanisme de provisionnement pour constituer une réserve de liquidité pour le budget. Celle-ci fonctionnerait de la même manière que la réserve prévue pour les prêts à l'extérieur de l'UE par le fonds de garantie pour les actions extérieures. Trois aspects de l'instrument limiteront encore le risque budgétaire potentiel. Premièrement, la couverture du service de la dette limitée à un nombre fixé d'années élimine le risque de devoir financer sur le budget un vaste appel pour atteindre l'encours en principal sur les prêts couverts. Ceci contraste avec les garanties sur les prêts de la BEI à l'extérieur qui sont couvertes par le budget. Deuxièmement, la priorité accordée aux RTE de transport transfrontières limite le volume de projets éligibles. Troisièmement, le partage des risques avec les États membres réduira aussi significativement l'impact potentiel sur le budget communautaire. Étant donné que la garantie n'entrera en vigueur que lors de la phase de post-construction, le risque de tout appel au budget communautaire sera en tous cas reporté. Les montants maxima susceptibles d'être impliqués et l'incidence probable du risque dans le temps font l'objet d'un examen plus détaillé avant qu'une proposition officielle puisse être faite.
8. **Consultation du marché.** Il est essentiel que l'instrument apporte une réponse acceptable aux besoins des opérateurs du marché qui financeront et géreront les projets concernés. Avec l'aide de la BEI, la Commission a donc lancé un processus de consultation auprès des institutions financières et autres parties intéressées.
9. **Étapes suivantes.** À la lumière de cette consultation et du retour d'informations du Conseil, la Commission espère résoudre les principales questions concernant l'instrument en temps utile pour présenter une proposition formelle au début de l'année 2004.

3.3. *Le traitement statistique des partenariats public-privé et des opérations de titrisation dans le système SEC 95*

Le système européen de comptes économiques intégrés (SEC 95) - qui sert de base aux critères de Maastricht - expose les règles statistiques régissant la ventilation des différents types de dépenses dans les comptes nationaux ainsi que la manière de juger les engagements des États en termes d'impact sur le déficit et la dette publics.

Le SEC 95, fondamentalement, pose que la propriété économique d'un actif dépend de la partie qui supporte les risques et le rendement de l'actif. L'application de ce principe est plutôt complexe et nécessite de plus amples orientations, notamment pour résoudre une

question technique majeure: comment établir la **propriété économique de l'actif sous-jacent dans le PPP**, en tant que soit actif de l'État soit actif du partenaire, indépendamment des dispositions juridiques?

L'initiative européenne pour la croissance, destinée à rester pleinement intégrée dans le cadre du pacte de stabilité et de croissance, rend une clarification de cette question technique encore plus nécessaire, car elle est susceptible de faire plus intensément appel aux PPP pour les investissements dans les infrastructures physiques.

En février 2003, la Commission a institué une **Task Force**, en coopération avec les experts des instituts statistiques nationaux des États membres, des pays adhérents, de la BCE et de la BEI, afin d'éclaircir ce traitement statistique et d'élaborer les orientations techniques nécessaires indépendamment des dispositions juridiques liées à la propriété des PPP. Cette Task Force a récemment achevé ses travaux et un consensus semble se dessiner autour de plusieurs principes clés:

- distinguer deux types de PPP: les PPP où le contractant prélève des recettes directement auprès des utilisateurs de l'actif (par exemple route à péage) et les PPP où le contractant fait payer les pouvoirs publics. Dans le premier cas, tout actif est supposé être la pleine propriété du contractant. Dans le deuxième cas, la pleine propriété est attribuée à la partie la plus exposée aux risques et aux rétributions de la propriété de l'actif au cours de la période.
- Les actifs des PPP ne devraient pas être ventilés comme propriétés des pouvoirs publics à chaque fois que le partenaire privé assume de toute façon les risques de construction et l'un des deux risques suivants: (i) le risque au niveau de la disponibilité (fonction des performances du partenaire) et/ou (ii) le risque au niveau de la demande (associé au comportement des utilisateurs finaux des actifs). Parmi les autres aspects à prendre en compte figurent les répercussions d'un appel de garanties accordées par l'État, la classification de l'unité responsable du projet concernant son autonomie de décision par rapport aux pouvoirs publics et l'allocation finale des actifs dans certains cas spécifiques.
- Si l'actif du PPP est considéré comme propriété des pouvoirs publics, les dépenses en capital (pour un nouvel actif ou une rénovation d'une ampleur significative) seront enregistrées comme dépenses publiques avec un impact négatif sur le déficit/l'excédent public. En contrepartie, l'État contractera une nouvelle dette enregistrée au même moment que la dépense.
- Si l'actif du PPP n'est pas considéré comme propriété des pouvoirs publics, les dépenses en capital n'auront aucun impact ni sur le déficit/l'excédent public ni sur la dette publique. L'acquisition régulière par les partenaires publics de services auprès du partenaire privé aboutira à une dépense publique pendant toute la durée de vie du contrat.

La Task Force soumettra son rapport final, en vue d'un avis consultatif, au Comité des statistiques monétaires, financières et de balance des paiements (CMFB), lors de sa

prochaine réunion en janvier 2004. Ultérieurement, une décision finale sera adoptée, avant la notification officielle des déficits et de la dette du 1er mars 2004.

ENCADRÉ 7: PRINCIPES POUR LES OPERATIONS DE TITRISATION REALISEES PAR L'ÉTAT

1. La titrisation sur de futurs flux non liés à un actif préexistant doit toujours être traitée comme emprunt public.
2. L'octroi de garanties par l'État à un fonds spécialisé (special purpose vehicle-SPV) ou à une autre entité implique un transfert de risque incomplet et démontre qu'il n'y a pas eu d'échange effectif de propriété de l'actif. Par conséquent, une opération de titrisation entreprise avec un fonds spécialisé implique la reclassification de celui-ci dans le secteur public ou l'enregistrement d'un prêt implicite du fonds spécialisé à l'État.
3. Lorsque le contrat de titrisation comprend, en plus du paiement initial par le fonds spécialisé à l'administration publique, une clause concernant de futurs paiements additionnels (deferred purchase price) du fonds spécialisé, des dispositions spécifiques s'appliquent. En particulier, lorsque la différence entre le paiement initial et le prix observé sur le marché ou le prix estimé sur la base du marché dépasse 15%, la transaction doit être traitée comme emprunt public.
4. La valeur de la transaction initiale doit être enregistrée sous forme du montant de trésorerie effectivement payé par le fonds spécialisé à l'État. D'éventuels paiements supplémentaires ne peuvent avoir d'effet sur l'emprunt ou le prêt net en cas de vente d'actifs non financiers qu'au moment où ils sont effectués.

3.4 *Suivi des progrès réalisés et rapports réguliers*

Au niveau de l'Union, les progrès de l'Initiative européenne pour la croissance seront évalués régulièrement dans le contexte du cycle annuel de rapport lié au Conseil européen de printemps, à partir de 2005. De plus, cinq ans après son lancement, il sera procédé à une évaluation plus approfondie des progrès réalisés.

4. CONCLUSIONS

Le présent rapport répond à la demande du Conseil européen d'octobre dernier de poursuivre l'Initiative européenne pour la croissance.

Il présente une feuille de route pour stimuler l'investissement dans les réseaux et la connaissance à l'appui du processus plus vaste de réformes structurelles dans l'Union. Il expose les modalités de financement de tels investissements et montre notamment comment la combinaison d'un cadre réglementaire et administratif approprié et d'un financement ciblé au niveau européen peut aider le secteur privé à s'engager. Le rapport prévoit, comme cela a été demandé, une première série de projets dans le cadre d'un Programme «Quick-start», qui pourront aider à une meilleure intégration de l'Union européenne élargie et au renforcement de

notre capacité d'innovation. Il ne s'agit pas d'une liste fermée. D'autres projets arrivant à maturité et répondant aux critères retenus dans le présent rapport pourront être inclus dans le Programme Quick-start.

Le présent rapport doit constituer un cadre dans lequel les priorités politiques et de financement aux niveaux national et européen seront désormais fixées. Il importe en particulier que les projets Quick-start proposés soient soutenus par un financement approprié. Ceci implique d'exploiter au mieux les fonds prévus à cet effet, notamment dans le cadre du programme RTE et du sixième programme-cadre de recherche, ainsi que les fonds structurels et les ressources de la BEI.

Le Conseil européen est invité à approuver l'approche proposée et à confirmer un calendrier clair pour permettre à la Commission, au Conseil, au Parlement européen, à la BEI et aux États membres de mettre en route cette Initiative européenne pour la croissance.

ANNEXE 1: Projets Quick-start: réseaux de transport, réseaux à large bande, recherche, innovation et développement

Réseaux de transport

Tronçons transfrontaliers des projets prioritaires RTE-T au degré de maturité adéquat ⁷ (projets soulignés: terminés pour déc. 2007)	Pays	Début	Fin	Coût ⁸	Stade ⁹	Financement national ¹⁰	Synergies avec un financement communautaire jusqu'en 2006 ¹¹	Synergies avec la BEI jusqu'en 2010 ¹²
1. Axe ferroviaire Berlin-Verona/Milan-Bologna-Napoli-Messina-Palermo - Tunnel du Brenner	A-I	2004	2015	4312	P/S	à c.	28,15 millions d'euros du RTE 2003-2006	3 milliards d'euros déjà alloués à la totalité du projet prioritaire. En cours et en préparation pour les tronçons italiens. Possible participation accrue à la totalité du projet. Participation aux accès au tunnel et au tunnel à compter de son ouverture.

⁷ Tels que définis dans le document COM (2003) 564. Pour les tunnels du Brenner et du Mont-Cenis, la maturité est liée à d'importants travaux de percement (études géologiques).

⁸ Coût total du tronçon mentionné, y compris les études. En millions d'euros, prix de 2003.

⁹ O = en cours; P= débute avant déc. 2006; S= études techniques importantes; W= travaux

¹⁰ Il convient de distinguer le financement national correspondant au financement communautaire des autres ressources nationales.

¹¹ La Commission a proposé d'accroître la contribution du budget TREN à 30% du coût du projet pour les tronçons transfrontaliers. CF= Fonds de cohésion; FEDER= Fonds de développement régional.

¹² Selon les informations disponibles, la BEI entend consacrer 15 milliards d'euros d'ici 2010 aux projets d'infrastructures décrits dans le tableau.

<p>2. Axe ferroviaire à grande vitesse Paris-Bruxelles/Brussel-Köln-Amsterdam-London</p> <p>- Liege-Köln</p>	B-D	1996	2007	1184	O/W	à c.	5 millions d'euros du RTE 2003-2006	<p>4,5 milliards déjà alloués à la totalité du projet prioritaire.</p> <p>En cours et en préparation au RU, en Belgique et aux Pays-Bas.</p>
<p>3. Axes ferroviaires à grande vitesse du sud-ouest de l'Europe</p> <p>- Figueras-Perpignan</p> <p>- Lisboa/Porto – Madrid</p>	E-F P-E	2004 2006	2009 2011	950 5700	P/W P/W	à c. à c.	63,5 millions d'euros du RTE 2003-2006 CF possible	<p>300 millions d'euros déjà alloués, et 2,4 milliards d'euros supplémentaires sur le point d'être octroyés pour la totalité du projet.</p> <p>En cours et en préparation pour Madrid, Barcelone, Figueres. Participation possible au tronçon Madrid-Valladolid.</p>
<p>4. TGV Est</p> <p>- Strasbourg – Appenweier (pont de Kehl)</p>	F-D	2004	2010	150	P/W	à c.		<p>600 millions d'euros déjà alloués à la totalité du projet prioritaire.</p> <p>TGV-Est en cours. Participation supplémentaire possible sur le tronçon allemand et la partie Metz-Luxembourg.</p>
<p>5. Ligne de la Betuwe</p>								

<p>6. Axe ferroviaire Lyon-Trieste/Koper-Ljubljana-Budapest-frontière ukrainienne</p> <p>- Tunnel du Mont-Cenis</p> <p>- Budapest-Ljubljana – amélioration de l'infrastructure ferroviaire</p>	<p>F-I</p> <p>HU-SI</p>	<p>2006</p> <p>2006</p>	<p>2017</p> <p>2015</p>	<p>6100</p> <p>760</p>	<p>O/S</p> <p>P/W</p>	<p>à c.</p> <p>à c.</p>	<p>78 millions d'euros du RTE 2003-2006</p> <p>43,5 millions d'euros d'ISPA et 40,8 millions du CF</p>	<p>100 millions d'euros alloués à la totalité du projet prioritaire.</p> <p>Participation possible au tunnel et aux liaisons d'accès.</p> <p>En cours et en préparation pour la partie Ljubljana-Budapest.</p>
<p>7. Axe autoroutier Igoumenitsa/Patra-Athina-Sofia-Budapest</p> <p>- "Pathe": Athina-Thessaloniki-(Bulgarie)</p> <p>- Sofia- Kulata - (Grèce)</p>	<p>EL</p> <p>BG</p>	<p>1996</p> <p>2003</p>	<p>2008</p> <p>2010</p>	<p>1200¹³</p> <p>675</p>	<p>O/W</p> <p>P/W</p>	<p>à c.</p> <p>à c.</p>	<p>FEDER et CF en cours</p>	<p>3,5 milliards d'euros déjà alloués à la totalité du projet prioritaire.</p> <p>En cours et en préparation pour la Via Egnatia et la Via Pathe et pour la partie Sofia-Kulata</p>
<p>8. Axe multimodal Portugal/Espagne avec le reste de l'Europe</p>								<p>3,7 milliards d'euros déjà alloués à la totalité du projet prioritaire.</p> <p>En cours et en préparation pour les autoroutes portugaises et espagnoles et l'axe ferroviaire Coruna-Lisboa-Sines.</p>
<p><u>9. Liaison ferroviaire conventionnelle Cork-Dublin-Belfast-Larne-Stranraer (achevée en 2001)</u></p>								

¹³

Travaux restants

10. Aéroport de Malpensa (achevé en 2001)								
11. Lien fixe rail/route entre le Danemark et l'Allemagne (achevé en 2001)								
12. Axe ferroviaire/route du triangle nordique - Kerava-Vainikkala - (Russie) – amélioration de l'infrastructure ferroviaire - Tunnels ferroviaires de Malmö et Stockholm	FIN S	2003 2004	2006 2011	591 2000	O/ W P/W	à c. à c.	31 millions du RTE 2003-2006	1,2 milliard d'euros déjà alloué à la totalité du projet prioritaire. Participation possible à l'amélioration de l'axe ferroviaire Kerava-Vainikkala. En cours et en préparation pour le tunnel de la ville de Malmö.
13. Liaison routière UK/Irlande/Benelux - Axe routier (nouveau ou amélioré) Felixtowe-Holyhead/Stranraer	UK	1996	2010	1349	O/W	à c.	5,8 millions d'euros du RTE 2003-2006.	119 millions d'euros alloués, et 600 millions d'euros sur le point d'être octroyés à la totalité du projet prioritaire. Tronçons en cours et en préparation pour les composants routiers à la fois au RU et en Irlande.
14. West coast main line								600 millions d'euros alloués à la totalité du projet prioritaire. Pas d'autre participation à court terme attendue.

16. Axe ferroviaire fret Sines-Madrid-Paris									Pas encore de participation
17. Axe ferroviaire Paris-Strasbourg-Stuttgart-Wien-Bratislava									Pas de participation dans les travaux en cours. Participation possible à plus long terme.
- München-Mühldorf-Salzburg – amélioration de l'infrastructure ferroviaire	D-A	2002	2015	898	O/W	à c.	6 millions d'euros du RTE 2003-2006		
- Wien – Bratislava – amélioration de l'infrastructure ferroviaire	A-SK	2004	2010	134	P/W	à c.			
18. Axe fluvial Rhin/Meuse-Main-Danube									Pas encore de participation
- Wien-Bratislava	A-SK	2006	2015	180	P/W	à c.	5,6 millions d'euros du RTE 2003-2006		
- Rhin-Meuse, dont l'écluse de Lanay	NL-B	2005	2019	504	P/W	à c.			
19. Interopérabilité du réseau ferroviaire à grande vitesse de la péninsule ibérique									Participation importante attendue à court terme dans l'AVE Cordoba-Malaga et l'AVE Levante. Pas de participation dans la portion en cours Vigo-Porto (n.b. non réalisée par le GIF).
- Corredor Norte - Noroeste, y compris Vigo-Porto	E-P	2001	2010	8736	O/W	à c.	CF et FEDER possibles		

20. Axe ferroviaire du Fehmarn Belt								Pas encore de participation
21. Autoroutes de la mer¹⁴								1,8 milliard d'euros alloué pour les projets portuaires de l'UE dans les quatre régions. Participation supplémentaire possible.
- Autoroute de la mer Baltique	EU	2004	2010	à c.	P/W	dépendra de la décision CE finale		
- Autoroute de la mer de l'Europe de l'ouest	EU	2004	2010	à c.	P/W			
- Autoroute de la mer de l'Europe du sud-est	EU	2004	2010	à c.	P/W			
- Autoroute de la mer de l'Europe du sud-ouest	EU	2004	2010	à c.	P/W			
22. Axe ferroviaire Athina-Sofia-Budapest-Wien-Praha-Nürnberg/Dresden								90 millions d'euros alloués pour la totalité du projet prioritaire. En cours et en préparation pour le pont du Danube. Participation possible pour les tronçons tchèque, hongrois et roumain.
- Budapest-Sopron-Wien- Amélioration de l'infrastructure ferroviaire	A-HU	2004	2010	1318	P/W	à c.		
23. Axe ferroviaire Gdansk-Warszawa-Brno/Bratislava-Wien								240 millions d'euros alloués à la totalité du projet prioritaire. En cours et en préparation pour de petits tronçons. Participation possible pour d'autres.
- Katowice-Breclav – Amélioration de l'infrastructure ferroviaire	PL-CZ	2004	2010	731	P/W	à c.	CF ou FEDER possible.	
- Katowice-Zilina-Nove Mesto n. V. – Amélioration de l'infrastructure ferroviaire	PL-SK	2002	2010	1331	O/W	à c.	49 millions d'euros possibles du CF 2004-2006	

¹⁴

La Commission pourra fournir un appui aux États membres désireux d'organiser leur coopération (séminaires par exemple)

<p>24. Axe ferroviaire Lyon/Genova-Basel-Duisburg-Rotterdam/Antwerpen</p> <p>- Dijon - Mulhouse-Mülheim – Nouvel axe</p> <p>- Basel – Karlsruhe – Nouvel axe</p> <p>- "Iron Rhine": Rheidt – Antwerp – Amélioration de l'infrastructure ferroviaire</p>	<p>F-D</p> <p>CH-D</p> <p>B-NL</p>	<p>2006</p> <p>1987</p> <p>2004</p>	<p>2010</p> <p>2015</p> <p>2010</p>	<p>2080</p> <p>4235</p> <p>550</p>	<p>P/W</p> <p>O/W</p> <p>P/W</p>	<p>à c.</p>	<p>79 millions d'euros du RTE 2003-2006</p>	<p>Pas encore de participation.</p> <p>Participation future possible.</p>
<p>25. Axe autoroutier Gdansk-Brno/Bratislava-Wien</p> <p>- Brno-Wien</p>	<p>CZ-A</p>	<p>2005</p>	<p>2010</p>	<p>479</p>	<p>P/W</p>			<p>173 millions d'euros alloués à la totalité du projet prioritaire.</p> <p>En cours et en préparation pour de petits tronçons.</p> <p>Participation possible pour d'autres.</p>
<p>26. Axe ferroviaire/route Irlande/Royaume-Uni/Europe continentale</p> <p>- Cork-Dublin-Belfast – Amélioration de l'infrastructure ferroviaire</p> <p>- Crewe - Holyhead – Amélioration de l'infrastructure ferroviaire</p>	<p>IRL-UK</p> <p>UK</p>	<p>2003</p> <p>2005</p>	<p>2010</p> <p>2008</p>	<p>469</p> <p>120</p>	<p>P/W</p> <p>P/W</p>	<p>à c.</p>	<p>FEDER possible</p> <p>FEDER possible</p>	<p>Pas encore de participation.</p> <p>Participation future possible.</p>
<p>27. "Rail Baltica": axe ferroviaire Warsaw-Kaunas-Riga-Tallinn</p>								<p>Pas encore de participation.</p>
<p>28. "Eurocaprail" sur l'axe ferroviaire Bruxelles-Luxembourg-Strasbourg</p>								<p>Pas encore de participation.</p>
<p>29. Axe ferroviaire du Corridor intermodal ionien/adriatique</p>								<p>Pas encore de participation.</p>

15. Galileo - Phase de développement et de déploiement	EU	2002	2007	3200	O/W	1100 millions d'euros du secteur privé ¹⁵ , 550 millions de l'ESA	550 millions d'euros du RTE 2001-2006 200 millions d'euros du RTE prévu jusqu'en 2006	Participation possible.
--	----	------	------	------	-----	--	--	-------------------------

¹⁵ Dépendra du résultat de l'appel à concession devant être négocié par l'entreprise commune Galileo.

Réseaux d'énergie

Tronçons transfrontaliers des projets prioritaires RTE-T au degré de maturité adéquat ¹⁶	Pays	Début	Fin	Coût ¹⁷	Phase ¹⁸	Synergies avec le financement communautaire jusqu'en 2006 ¹⁹	Synergies avec la BEI jusqu'en 2010
Électricité							
<p>EL 1. France — Belgique — Pays-Bas — Allemagne: renforcement du réseau électrique en vue de remédier à la congestion des flux électriques dans le Benelux.</p> <p>- Ligne Avelin-Avelgem</p> <p>- Ligne Moulaine-Aubange</p>	FR-BE	2003	2005	13	P/W		Remarque générale: cette catégorie de projets peut bénéficier du financement de la BEI disponible pour les RTE d'énergie (prêts annuels estimés entre 500-1000 millions d'euros)
	FR-BE	2005	2007	30	P/W		
<p>EL 2. Frontières de l'Italie avec la France, l'Autriche, la Slovaquie et la Suisse: accroître la capacité d'interconnexion.</p> <p>- Ligne Robbia – St.Fiorano</p> <p>- Installation de déphasage</p>	CH-IT	2003	2005	25	P/W		
	IT-SI	2004	2005	40	P/W		

¹⁶ Tels que définis dans le document COM (2001) 755.

¹⁷ Coût total du tronçon mentionné, y compris les études. En millions d'euros, prix de 2003.

¹⁸ O = en cours; P= débute avant déc. 2006; S= études techniques importantes; W= travaux

¹⁹ FC= Fonds de cohésion; FEDER = Fonds européen de développement régional.

<p>EL 3. France — Espagne — Portugal:</p> <p><i>accroître la capacité d'interconnexion entre ces pays et dans la péninsule ibérique, développement du réseau dans les régions insulaires.</i></p> <p>- Ligne Sentmenat – Bescano – Baixas</p> <p>- Ligne Aldeadavila – Douro- Valdigem</p>	<p>ES-FR</p> <p>ES-PT</p>	<p>2004</p> <p>2006</p>	<p>2006</p> <p>2008</p>	<p>100</p> <p>11</p>	<p>P/W</p> <p>P/W</p>		
<p>EL 4. Grèce — Balkans — Système UCTE:</p> <p><i>développement de l'infrastructure électrique destinée à connecter la Grèce au système UCTE.</i></p> <p>- Ligne Philippi – Hamidabad</p>	<p>GR-TR</p>	<p>2004</p>	<p>2006</p>	<p>50</p>	<p>P/W</p>		<p>Contribution aux critères élargis de l'UCTE</p>
<p>EL 5. Royaume-Uni — Europe continentale et Europe du nord: mettre en place/accroître la capacité d'interconnexion et intégration éventuelle de l'énergie éolienne produite en mer.</p> <p>- Câble sous-marin</p>	<p>NL-UK</p>	<p>2004</p>	<p>2006</p>	<p>480</p>	<p>P/W</p>		

<p>EL 6. Danemark — Allemagne — Anneau de la Baltique (Norvège — Suède — Finlande — Danemark — Allemagne): accroître la capacité d'interconnexion et intégration éventuelle de l'énergie éolienne produite en mer.</p> <p>- Câble sous-marin Skagerak 4</p> <p>- Harku – Espoo (ESTLINK)</p> <p>- Alytus-Elk</p>	DK-NO	2005	2008	400	P/W		
	EE-FI	2005	2007	110	P/W		
	LT-PL	2006	2008	434	P/W		
<p>EL 7. Danemark — Allemagne — Anneau de la Baltique (Norvège — Suède — Finlande — Danemark — Allemagne): accroître la capacité d'interconnexion et intégration éventuelle de l'énergie éolienne produite en mer.</p> <p>- Câble sous-marin Skagerak 4</p> <p>- Harku – Espoo (ESTLINK)</p>	DK-NO	2005	2008	400	P/W		
	EE-FI	2005	2007	110	P/W		

Gaz naturel

<p>NG 1. Royaume-Uni — Europe du nord continentale, y compris Pays-Bas, Danemark et Allemagne — (avec connexions vers les pays de la Baltique) — Russie: gazoducs reliant certaines des principales sources de gaz en Europe, améliorer l'interopérabilité des réseaux et accroître la sécurité de l'approvisionnement.</p> <p>- Gazoduc North Transgas</p>	<p>RU-DE- NL-UK</p>	<p>2006</p>	<p>2010</p>	<p>5000</p>	<p>P/W</p>		<p>BEI approchée pour le tronçon UK-NL</p>
<p>NG 2. Algérie — Espagne — Italie — France — Europe du nord continentale: construction de nouveaux gazoducs de l'Algérie vers l'Espagne, la France et l'Italie, accroître la capacité du réseau en Espagne, Italie et France et entre ces pays.</p> <p>- Gazoduc Algérie – Espagne – France</p> <p>- Algérie – Libye – Italie</p>	<p>DZ-ES- FR DZ-LY-IT</p>	<p>2004</p>	<p>2008</p>	<p>1500</p>	<p>P/W</p>		<p>Appréciation de la BEI</p>
<p>NG 3 . Pays de la Mer Caspienne — Moyen Orient — Union européenne: nouveaux réseaux de gazoducs vers l'Union européenne à partir de nouvelles sources, y compris les gazoducs Turquie — Grèce, Grèce — Italie et Turquie — Autriche.</p> <p>- Turquie – Grèce – Italie</p>	<p>TR-GR- IT</p>	<p>2004</p>	<p>2010</p>	<p>900</p>	<p>P/W</p>		<p>Étude de faisabilité demandée</p>

Réseaux à large bande, recherche, développement et innovation

Domaine	Projets spécifiques	Début	Fin	Coût total	Synergies avec le financement communautaire	Synergies avec la BEI
Large bande / fracture numérique	Favoriser la couverture à large bande des régions reculées et rurales (fibre optique, cuivre, sans fil, satellite, etc.) pour la fin 2005, conformément aux stratégies nationales concernant la large bande ²⁰ qui seront publiées fin 2003. Ce projet permettra également de connecter les établissements scolaires et les centres sanitaires.	2004	2006	À déterminer ultérieurement sur la base des stratégies nationales concernant la large bande	Éligible à l'aide des fonds structurels. 6 milliards programmés pour la société de l'information en général sur la période 2000-2006 (révision après l'examen à mi-parcours des FS). Les critères et modalités d'utilisation figurent dans les lignes directrices relatives à l'utilisation des fonds structurels pour les communications électroniques.	<div style="border: 1px solid black; padding: 5px; width: fit-content; margin: auto;"> <p>Les projets bénéficieront des enveloppes TIC et Recherche de l'initiative Innovation 2010 qui représente au total 20 milliards d'euros entre 2004 et 2006.</p> </div>
Communications et technologies mobiles	À développer dans le cadre de la Plate-forme technologique des communications mobiles. Dans le secteur de la R&D communautaire, deux projets concernent (1) un banc d'essai à grande échelle distribué pour l'interopérabilité des communications mobiles, (2) l'évolution des systèmes mobiles actuels après la troisième génération.	2004	2006	800 millions pour la R&D	<p>Montant indicatif du financement communautaire de 400 millions pour la R&D dans le 6e PC. Doit être associé à un montant équivalent provenant de participants privés à des projets communautaires de R&D.</p> <p>En général, le financement communautaire pour la R&D sur les TIC représente environ 5% des dépenses totales de R&D sur les TIC dans l'UE. Le reste provient de fonds privés (entreprises investissant dans la R&D) ou</p>	

²⁰ Les États membres se sont engagés à mettre en place des stratégies nationales concernant la large bande pour fin 2003 lors du Conseil européen des 20-21 mars 2003. Conclusions, point 38.

					publics (aides des programmes nationaux de R&D).	
Infrastructure du réseau de recherche fondé sur les TIC (Géant)	Passage des réseaux de recherche et d'éducation à 10 gigabits d'ici 2005 et transition vers les réseaux à vitesse de l'ordre du terabit.	En cours	2010	2,35 milliards	Montant indicatif du financement communautaire de 150 millions dans le 6e programme-cadre de R&D.	

Économie de l'hydrogène	<p>Hypogen - Installation d'essai à grande échelle destinée à la production d'hydrogène et d'électricité.</p> <p>Hycom - Installation dans l'Union d'un nombre restreint de "collectivités à hydrogène" utilisant l'hydrogène comme source d'énergie pour le chauffage et l'électricité et comme combustible pour les véhicules.</p>	2004	2015	<p><i>Hypogen</i> 1,3 milliard</p> <p><i>Hycom</i> 1,5 milliard</p> <p><u>Étapes</u> 2005-2007 (500 millions) 2007-2012 (1,5 milliard) 2013-2015 (800 millions)</p>	Éventuel programme-cadre de recherche et fonds structurels	<div style="border: 1px solid black; padding: 5px; width: fit-content;"> <p>Les projets bénéficieront des enveloppes TIC et Recherche de l'initiative Innovation 2010 qui représente au total 20 milliards d'euros entre 2004 et 2006.</p> </div>
Nanoélectronique	Infrastructure et projets définis avec le secteur à travers la plate-forme technologique nanoélectronique	2004	2009	<p>Infrastructure 2,5 milliards</p> <p>Projets de R&D 2,8 milliards</p>	Éventuel programme-cadre de recherche et fonds structurels	
Nouvelle génération de lasers	Développer le réseau des installations laser nationales d'ici 2010 et une installation internationale d'ici 2012	2005	2012	Jusqu'à 1,25 milliard	Éventuel programme-cadre de recherche et fonds structurels	
GMES (Surveillance mondiale de l'environnement et de la sécurité)	Constitution du réseau de satellites GMES, des installations et applications connexes	2004	2013	<p>2004-2006 900 millions</p> <p>À partir de 2007 Augmentation de 300</p>	Éventuel programme-cadre de recherche	

				à 450 millions/an		
Base de lancement de Kourou		2004	2005	320 millions	Éventuel programme-cadre de recherche et fonds structurels	

ANNEXE 2: Feuille de route pour la connaissance et les réseaux

Pour décembre 2003

- simplification des procédures d'octroi d'aides d'État aux PME, y compris de la réglementation sur les aides à la recherche et au développement (Commission);
- lancement d'une action préparatoire pour la recherche liée à la sécurité;
- propositions RTE: priorités des réseaux de transport et ajustement du mode de financement des RTE de transport et d'énergie;
- propositions de modification du droit actuel des sociétés pour faciliter les fusions transfrontalières;
- proposition d'orientation pour le traitement des partenariats public-privé dans les comptes nationaux;
- mise en oeuvre de stratégies nationales concernant la large bande;
- évaluation des premiers progrès pour le Conseil européen de décembre.

Pour mars 2004

- accord politique sur les projets prioritaires de réseaux transeuropéens de transport et sur le mode de financement des RTE de transport, de télécommunication et d'énergie;
- adoption finale des mesures en suspens sur la réglementation des marchés publics et le brevet communautaire;
- adoption finale du deuxième paquet ferroviaire.

Pour juin 2004

- adoption finale des propositions modifiant le système de l'Eurovignette;
- accord sur les propositions relatives à la fiscalité des sociétés mères et des filiales et des fusions;
- adoption finale des directives sur les services d'investissement et la transparence;
- évaluation à mi-parcours des fonds structurels;
- Livre vert sur les partenariats public-privé et le droit des marchés publics;

- propositions de la Commission sur une éventuelle structure européenne de financement harmonisée qui garantisse la transparence fiscale des opérations de capital-risque;
- lancement par la Commission, d'une première vague de plates-formes technologiques européennes.

Pour décembre 2004

- adoption finale des projets prioritaires de réseaux transeuropéens de transport et du mode de financement des RTE de transport, de télécommunication et d'énergie.

**ACTIONS BEI/FEI DANS LE CADRE DE LA FEUILLE DE ROUTE POUR
L'INITIATIVE EUROPÉENNE POUR LA CROISSANCE**

Pour décembre 2003:

- Approbation des Plans opérationnels pour les sociétés 2004-2006 de la BEI et du FEI, y inclus leur contribution à l'initiative pour la croissance. Le mécanisme d'investissement dans les RTE (TIF) est lancé formellement. L'initiative Innovation 2010 est recentrée par rapport à l'Initiative de croissance.

Pour mars 2004:

- Rapport sur les progrès de l'initiative pour la croissance, avec les mesures mises en place et les premières opérations en cours ou identifiées (en vue également du Conseil européen de printemps);
- Le groupe de la BEI lance (avec des fonds du 6ème programme cadre) une étude de faisabilité sur un nouveau type d'instrument pour le capital risque pour les centres d'excellence, permettant d'assurer la transition entre la recherche et les premiers investissements. Ceci pourrait conduire à la mise en oeuvre d'une action pilote en 2004.

Pour juin 2004:

- Révision à mi-chemin du Plan opérationnel pour les sociétés et de la contribution du groupe de la BEI à l'Initiative européenne pour la croissance; rapport au conseil.

Pour décembre 2004:

- Approbation par la BEI et le FEI du Plan Opérationnel pour les sociétés 2005-2007, y compris de possibles ajustements de leur contribution à l'initiative pour la croissance.