



ASSEMBLÉE NATIONALE

13ème législature

politiques communautaires

Question écrite n° 16250

Texte de la question

M. Jean-Marc Roubaud appelle l'attention de M. le secrétaire d'État chargé des affaires européennes sur le nouvel instrument de financement du réseau européen de transport récemment instauré par la Commission européenne et la Banque européenne d'investissement. La Commission européenne et la Banque européenne d'investissement (BEI) ont signé ce jour un accord de coopération établissant l'instrument de garantie de prêt pour les projets relatifs au réseau transeuropéen de transport (GPTT). En conséquence, il lui demande de lui faire connaître les tenants et aboutissants de cet accord.

Texte de la réponse

La Commission européenne et la Banque européenne d'investissement (BEI) ont signé le 11 janvier 2008 un accord de coopération établissant l'instrument de garantie de prêt pour les projets relevant du réseau transeuropéen de transport (LGTT). L'acronyme LGTT (pour « Loan Guarantee Instrument for Trans-european Transport Network Projects ») désigne un instrument financier innovant conçu et mis en place conjointement par la Commission européenne et la BEI dans le but d'encourager le secteur privé à participer plus largement au financement des infrastructures du réseau transeuropéen de transport (RTE-T), en particulier au travers d'investissements dans des projets présentant un risque élevé sur le plan des recettes aux premiers stades de leur exploitation. S'inscrivant dans le cadre du programme de l'Union européenne pour le réseau transeuropéen de transport et de l'action européenne pour la croissance qui est mise en oeuvre par la BEI, le LGTT couvrira en partie ce risque, ce qui améliorera considérablement la viabilité financière des investissements concernés. La dotation en capital de 1 MEUR du LGTT - la Commission et la BEI apportant chacune 500 MEUR - devrait permettre de soutenir un volume total d'investissements d'environ 20 MEUR. La BEI a annoncé que l'instrument a été conçu de façon à améliorer la capacité de l'emprunteur à assurer le service de sa dette de premier rang, ce qui accroît d'une manière générale la qualité de crédit de l'opération et favorise une réduction des marges de risque appliquées aux prêts de premier rang en faveur du projet. D'après la BEI, ces gains devraient être supérieurs au coût de la garantie pour l'emprunteur, ce qui représentera une valeur ajoutée financière pour le projet. La BEI a également indiqué que la garantie accordée au titre du LGTT en faveur d'une facilité de trésorerie de réserve ne peut en principe excéder 10 % du montant total de la dette de premier rang (ce plafond peut toutefois être porté à 20 % dans des cas exceptionnels, c'est-à-dire, par exemple, des projets se caractérisant par une forte variation du trafic durant la phase de démarrage mais pour lesquels on dispose d'éléments indiquant clairement qu'une stabilisation va intervenir et que la capacité d'assurer le service de la dette sera acceptable après la phase de démarrage). En vertu des règles régissant le mécanisme de financement structuré (MFS) de la BEI, le montant de la garantie ne peut dépasser 200 MEUR par projet. Le MFS est le principal instrument dont dispose la BEI pour appuyer des investissements présentant un risque accru ; il a été mis en place pour soutenir des projets d'importance européenne, notamment ceux qui ont trait à des infrastructures de grande ampleur. Pour les opérations relevant du LGTT, la BEI a annoncé qu'elle acceptera une prise de risque financier supérieure à celle qu'elle assume dans le cadre de ses financements classiques. En effet, si les bailleurs de fonds qui ont accordé la facilité de trésorerie de réserve couverte par le

LGTT font appel à la garantie de la BEI à la fin de la période de disponibilité, la BEI remboursera ces bailleurs de fonds et deviendra, dans le cadre du projet, un créancier subordonné avec, toutefois, un rang supérieur à celui des apporteurs de fonds propres et des détenteurs de créances de même nature. Si la BEI devient créancière, les montants dus au titre du LGTT seront eux aussi subordonnés par rapport au service de la dette de premier rang. La BEI, en assumant le risque lié à ces créances subordonnées dans le cadre du LGTT, compte ainsi aider le projet à faire face au risque d'insuffisance de recettes durant les premières années d'exploitation, tout en s'appuyant sur les perspectives de viabilité financière à long terme de ce dernier.

Données clés

Auteur : [M. Jean-Marc Roubaud](#)

Circonscription : Gard (3^e circonscription) - Union pour un Mouvement Populaire

Type de question : Question écrite

Numéro de la question : 16250

Rubrique : Transports

Ministère interrogé : Affaires européennes

Ministère attributaire : Affaires européennes

Date(s) clé(s)

Question publiée le : 5 février 2008, page 887

Réponse publiée le : 15 avril 2008, page 3230