COMMISSION
EUROPÉENNE

Bruxelles, le 3.12.2025
COM(2025) 688 final

RAPPORT DE LA COMMISSION AU PARLEMENT EUROPÉEN ET AU CONSEIL

sur les négociations entreprises par la Commission dans le domaine des crédits à l'exportation, au sens du règlement (UE) nº 1233/2011

1. Introduction

L'annexe I du règlement (UE) nº 1233/2011 du Parlement européen et du Conseil du 16 novembre 2011 relatif à l'application de certaines lignes directrices pour les crédits à l'exportation bénéficiant d'un soutien public et abrogeant les décisions du Conseil 2001/76 CE et 2001/77/CE[1] prévoit que la Commission européenne fait rapport au Parlement européen sur les négociations relatives aux crédits à l'exportation bénéficiant d'un soutien public. Le présent rapport porte sur les principales évolutions des règles internationales relatives aux crédits à l'exportation intervenues pendant l'année 2024 (du 1er janvier au 31 décembre).

Depuis la fin des années 1970, l'**arrangement de l'OCDE sur les crédits à l'exportation bénéficiant d'un soutien public** (ci-après l'«arrangement») est la principale enceinte pour l'élaboration de règles internationales en matière de crédits à l'exportation[2]. Outre les règles générales relatives aux opérations de crédit à l'exportation, l'arrangement contient également des «accords sectoriels» couvrant des règles de financement spéciales pour certains secteurs industriels et types d'activité spécifiques, dont l'accord sectoriel sur le changement climatique (CCSU), l'accord sectoriel sur les navires (SSU) et l'accord sectoriel sur les aéronefs civils (ASU).

2. Évolutions au sein de l'OCDE au cours de la période couverte par le rapport

Les évolutions les plus notables au cours de la période couverte par le rapport concernaient: le réexamen de l'article 6 de l'arrangement visant à étendre l'interdiction des projets de centrales à charbon à tous les projets liés aux combustibles fossiles; le lancement de discussions sur des modalités et conditions spécifiques de financement des infrastructures sociales et du soutien aux pays en développement; le réexamen des différentes classes de projets dans le CCSU; le lancement de discussions en vue de modifier le SSU, notamment pour prendre en considération les navires à émissions nulles ou faibles, avec la première réunion du groupe d'experts informel du comité de la construction navale le 15 mars 2024; et la création, le 18 novembre 2024, d'un groupe d'experts chargé de réexaminer la Liste Cape Town de l'ASU (ci-après le «groupe d'experts Cape Town»). Un certain nombre d'autres développements notables sont mentionnés ci-dessous.

Soutien aux combustibles fossiles

L'UE, après avoir présenté aux participants, en juillet 2022, une proposition sur la révision de l'article 6 de l'arrangement en vue d'étendre l'interdiction des projets de centrales à charbon à tous les combustibles fossiles (y compris les activités d'extraction et de transport de charbon thermique, les activités d'exploration, de production, de transport, de stockage, de raffinage, de distribution de pétrole brut et de gaz naturel pour le secteur de l'énergie et la production d'électricité sans dispositif d'atténuation), puis, en novembre 2023 une proposition renouvelée fournissant plus d'informations sur son approche, a présenté, en mars 2024, une nouvelle proposition relative au réexamen de l'article 6. Dans cette dernière, l'UE a suggéré que les participants n'accordent pour le secteur des énergies fossiles ni crédits à l'exportation

[1] JO L 326 du 8.12.2011, p. 45.

[2] Il y a aujourd'hui 11 participants à l'arrangement: l'Australie, le Canada, l'UE, le Japon, la Corée, la Nouvelle-Zélande, la Norvège, la Suisse, la Turquie, le Royaume-Uni et les États-Unis.

bénéficiant d'un soutien public ou ni aide liée, hormis dans des circonstances limitées et clairement définies, conformes à une limitation du réchauffement à 1,5 °C et aux objectifs de l'accord de Paris.

À la suite d'autres propositions et suggestions des participants, une nouvelle proposition conjointe a été présentée le 24 novembre 2024, et les participants ont été invités à communiquer leurs observations au plus tard à la mi-décembre. Bien qu'aucun accord entre les participants n'ait pu être trouvé avant la fin de l'année, les discussions se sont poursuivies en 2025.

Règles relatives aux acomptes prévues par l'arrangement

Étant donné que la flexibilité convenue par les participants en décembre 2023 pour réduire temporairement les exigences en matière d'acomptes de 15 % à 5 % pour les opérations dans les pays de la catégorie II devait expirer le 13 décembre 2024, des discussions sont apparues sur l'opportunité de rendre cette flexibilité permanente et notamment sur la question de savoir si de telles flexibilités pourraient être axées sur les infrastructures sociales. Dans ce contexte, l'UE a présenté un document appelant à ce que l'on effectue une analyse factuelle des besoins et des objectifs des différentes parties prenantes à l'arrangement afin que toute prise de décision concernant d'éventuels changements dans les règles relatives aux acomptes soit conforme aux principes fondamentaux de l'OCDE, tels que le soin d'attirer des capitaux privés, les pratiques de prêt durables et les conditions de concurrence équitables.

À la suite d'une discussion entre les participants, il a été conclu que ceux-ci n'étaient pas disposés à rendre permanentes les flexibilités d'acompte à ce moment-là, et que la flexibilité expirerait le 13 décembre 2024. Néanmoins, les participants ont noté que les débats sur la réduction de l'acompte et ceux relatifs aux infrastructures sociales étaient liées à la question plus large du soutien accru aux pays en développement et ont convenu de poursuivre les discussions sur la meilleure manière de traiter cette question plus large.

Questions liées à l'aide relative aux échanges

Vers la fin de l'année 2024, le secrétariat de l'OCDE a suggéré d'inclure dans l'arrangement les obligations de déclaration et l'engagement d'appliquer la mise en concurrence internationale lors de l'octroi de crédits d'aide publique au développement (APD) non liée figurant dans l'accord sur les crédits d'APD non liée. Les participants ont invité le secrétariat de l'OCDE à travailler sur un projet de texte pour la réunion de mars 2025.

D'autre part, des discussions ont également été engagées sur la révision de la méthode établie dans l'arrangement pour le calcul du niveau de concessionnalité des opérations d'aide liée. Cette méthode, mise au point dans les années 1990, pourrait nécessiter une mise à jour pour tenir compte des réalités actuelles.

Accords sectoriels

Accord sectoriel sur les crédits à l'exportation dans le domaine du changement climatique (CCSU)

Les travaux sur le CCSU en 2024 se sont concentrés sur quatre groupes de secteurs:

- Groupe 1: Les secteurs pour lesquels il y a des espaces réservés (absence de définitions ou de normes) — classe de projet H de type 4 (transport par voie d'eau à faibles émissions) et classe de projet J (production de combustibles liquides et gazeux propres). En ce qui concerne la classe de projet H, les participants ont convenu d'attendre la conclusion des travaux du groupe d'experts informel du comité de la construction navale avant de décider de la voie à suivre pour cette classe de projets. En ce qui concerne la classe de projet J, aucune décision n'a été prise quant à la suppression de l'espace réservé figurant à l'annexe I, et les discussions se poursuivent.

- Groupe 2: Les secteurs soumis à une clause de caducité et qui devaient expirer au plus tard le 30 juin 2024 — classe de projet G (industrie manufacturière à faibles émissions) et classe de projet I (énergie propre — minéraux et minerais). Les participants ont convenu de maintenir les classes de projet dans l'arrangement, de procéder, au plus tard le 30 juin 2026, à un réexamen des normes internationales élaborées d'ici là et de décider de les intégrer ou non dans les rubriques.

- Groupe 3: Les secteurs historiques — classe de projet B (projets de dépollution dans les centrales à combustibles fossiles, remplacement des combustibles fossiles) et classe de projet C (efficacité énergétique). Ces secteurs ont été examinés conjointement avec le réexamen de l'article 6 (voir ci-dessus).

- Groupe 4: Autres secteurs — classe de projet D (captage, utilisation et stockage du dioxyde de carbone), classe de projet E (transport, distribution et stockage d'énergie) et projet de classe F (hydrogène et ammoniac propres). Des questions ont été soulevées concernant l'interprétation de ces classes de projet et des discussions ont débuté sur une éventuelle modification du texte de l'appendice I du CCSU.

Accord sectoriel sur les navires (SSU)

La première réunion du groupe d'experts informel du comité de la construction navale a eu lieu le 15 mars 2024 et le comité s'est ensuite réuni le 21 juin 2024 et le 22 novembre 2024. Les discussions se sont concentrées sur la définition des navires à émissions nulles ou faibles et sur l'établissement de modalités et conditions de financement spécifiques pour ces navires.

Afin de contribuer à encadrer et à orienter les discussions, des experts ont été invités à réaliser des présentations sur divers sujets, notamment sur la stratégie et les indices de l'Organisation maritime internationale sur la décarbonation du transport maritime et sur les taxonomies existantes pour la finance durable pour le transport maritime. Les délégations ont également été invitées à présenter leurs pratiques en matière de financement des navires, afin que l'on puisse mieux comprendre et cartographier les différentes pratiques des OCE.

Sur la base des discussions, l'UE a présenté en novembre 2024 une proposition visant à incorporer le régime des taux d'intérêt commerciaux de référence (TICR) de l'arrangement dans le SSU, étant donné qu'il ne semblait pas y avoir raison claire pour que les régimes TICR applicables aux opérations standards relevant de l'arrangement ou aux opérations maritimes relevant du SSU diffèrent.

Les discussions sur la décarbonation du transport maritime et sur la réforme du TICR du SSU se sont poursuivies en 2025.

Accord sectoriel sur les navires (ASU)

Lors de leur 73e réunion, le 18 novembre 2022, les participants ont commencé à réfléchir à la manière de réexaminer la liste des États autorisant l'éligibilité à un abattement sur les taux de prime minimums (ci-après la «Liste Cape Town», dès lors que la Liste Cape Town n'avait été mise à jour que pour inclure un nouvel État et qu'aucun État n'avait jamais été retiré, ni même réexaminé après son ajout. Ces discussions ont abouti à la création d'un groupe d'experts Cape Town lors de la 75e réunion des participants à l'ASU, le 18 novembre 2024, destiné à aider les participants à réexaminer la Liste Cape Town. Des débats sont toujours en cours sur la meilleure manière d'aborder cette révision.

Le 18 novembre 2024, l'UE a présenté aux participants à l'ASU une proposition visant à adapter les modalités et conditions au sein de l'ASU pour les hélicoptères, notamment en ce qui concerne les pratiques en matière de soutien avant le point de départ du crédit. Les discussions ont également porté sur les possibilités de modification de l'ASU en ce qui concerne les contrats d'entretien, de réparation et de révision, ainsi que les incitations en matière d'aviation durable et de crédits à l'exportation pour la décarbonation de l'aviation.

Autres évolutions

Réforme du TICR

À la suite de l'arrêt du LIBOR en 2021, les participants avaient convenu, lors de leur 159e réunion, en novembre 2023, de prolonger d'un an (c'est-à-dire jusqu'au 14 juillet 2025) la marge temporaire de 100 points de base du taux TICR, qui devait expirer le 14 juillet 2024, afin de disposer du temps nécessaire pour réfléchir à une solution plus pérenne qui assurerait la prévisibilité pour les exportateurs, les acheteurs et les parties prenantes. En 2024, aucune autre proposition n'a été présentée par les participants, et la question a été maintenue à l'ordre du jour de la réunion de mars 2025.

Lignes communes

En 2024, une seule ligne commune a été proposée par les participants. Cette ligne commune, qui a été proposée le 19 décembre 2024 et qui a ensuite été acceptée par les participants, visait à augmenter le soutien pour les dépenses locales de sorte à couvrir les coûts de réinstallation de l'autoroute urbaine Yaoundé Nsimalen, au Cameroun. La ligne commune est entrée en vigueur le 31 janvier 2025 et expirera le 30 janvier 2027.

La Commission tiendra le Parlement européen dûment informé des évolutions futures.