



Fonds de Cohésion 1995: résumé du rapport annuel

Le rapport 1995 sur le Fonds de Cohésion est le premier à couvrir les activités d'une année civile complète. Au cours de l'année 1995, le Fonds de Cohésion a renforcé sa contribution, dont l'objectif principal est la cohésion économique et sociale dans l'ensemble de l'Union européenne.

Au cours de l'année, la stratégie de financement du Fonds s'est encore développée, et l'on s'est davantage rapproché de l'équilibre 50/50 entre les deux domaines d'assistance: infrastructures de transports et environnement. Dans le secteur des transports, on a davantage mis l'accent sur une augmentation des équipements ferroviaires par rapport aux liaisons routières. Le Fonds continue à financer exclusivement les projets d'infrastructures qui font partie du réseau de transports transeuropéens ou qui y donnent un accès direct. L'achèvement des sections prioritaires de ce réseau reste donc le principal critère de financement dans le domaine des transports.

Dans le domaine de l'environnement, les priorités sont liées aux directives européennes sur l'adduction d'eau potable, l'évacuation et le traitement des eaux usées, ainsi que le traitement des déchets urbains. D'autres mesures environnementales ont bénéficié d'une aide financière, telles que le reboisement, la protection des biotopes et autres mesures de conservation de la nature. Toute l'assistance du Fonds a été fournie conformément au principe «pollueur-payeur».

La présente fiche d'information résume les principaux projets financés et approuvés pendant l'année 1995 pour les quatre pays bénéficiaires du Fonds, dits «pays de la cohésion»: la Grèce, l'Espagne, l'Irlande et le Portugal.

Le Fonds de Cohésion

Institué par le Traité de Maastricht, le Fonds de Cohésion est destiné à faciliter l'accès à l'Union économique et monétaire des États membres dont le revenu par tête est inférieur à 90% de la moyenne communautaire (Grèce, Espagne, Irlande et Portugal).

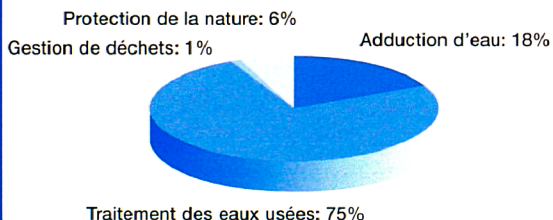
Il soutient des projets dans le domaine de la protection de l'environnement et des réseaux transeuropéens de transports à travers ces pays. Seize milliards d'écus (prix 1994) ont été affectés au Fonds pour la période 1993-1999.

GRÈCE

Environnement

La situation environnementale de la Grèce est relativement satisfaisante. Le pays possède un environnement varié, riche en biotopes et d'une remarquable biodiversité. Il souffre cependant d'un sérieux manque d'infrastructures d'approvisionnement en eau, de traitement des eaux usées et de gestion des déchets. En 1995, l'aide fournie à la Grèce par le Fonds de Cohésion s'est élevée à 228 millions d'ECU (MECU) pour l'environnement.

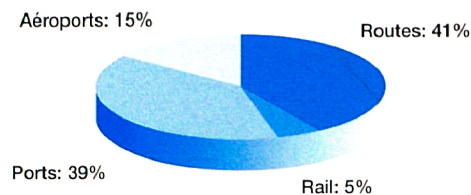
Deux grands projets ont été approuvés sur une base pluriannuelle: l'adduction d'eau à Thessalonique à partir de la rivière Aliakmon et la seconde phase du traitement biologique des eaux usées dans cette même ville, projet qui revêt la plus grande importance pour la qualité de l'eau dans la baie de Thessalonique. D'autres actions comprennent la poursuite des travaux relatifs au projet Evinos d'adduction d'eau à Athènes ainsi que l'amélioration de l'aqueduc sur le Mornos. Un grand nombre de projets concernant le traitement des eaux usées ont été cofinancés dans de nombreuses villes régionales, moyennes ou grandes. La gestion des déchets n'a pas suscité l'intérêt que la Commission aurait souhaité; cependant, le Fonds de Cohésion approuvera la construction de décharges à Schisto, Liossia, Zante, Patras et Thessalonique. En ce qui concerne la protection de la nature, il accordera son assistance à la recherche et à l'information dans ce domaine et financera notamment le centre Goulandris pour l'enseignement et la recherche environnementales.



Transports

L'engagement financier pour les projets approuvés dans le secteur des transports s'est élevé à 160 MECU, sur un total de 388. Cinq projets adoptés concernent la Via Egnatia, un des deux grands axes routiers du pays. Un autre projet, l'itinéraire Corinthe-Tripolis, a été approuvé en vue de compléter deux tronçons de la route Athènes-Tripolis. Le projet ferroviaire adopté est l'itinéraire

Evangelismos-Leptokarya sur l'axe nord-sud qui est une des sections clés de la liaison entre Thessalonique et Athènes. Le Fonds de Cohésion a également adopté trois projets portuaires, dont le terminal Ikonion au Pirée, et un projet de modernisation du contrôle du trafic aérien impliquant l'achat et l'installation de sept radars; il a également décidé de financer la poursuite des travaux de l'aéroport de Corfou.



ESPAGNE

Environnement

En 1995, l'Espagne a reçu un engagement de 574 MECU pour des projets environnementaux. Les demandes se répartissaient entre cinq secteurs: adduction d'eau, traitement des eaux usées, déchets urbains, reboisement et aménagement ainsi que réhabilitation du littoral et de l'environnement urbain.

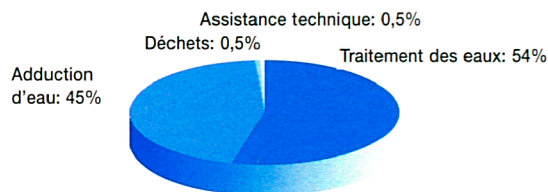
Les secteurs d'assistance en 1995 confirment les priorités de l'Espagne pour l'environnement. Le drainage et le traitement des eaux usées viennent en tête de ces priorités puisqu'ils représentent 48% de l'aide en faveur de l'environnement et visent notamment à mettre en oeuvre la directive communautaire 91/271/CEE sur les eaux usées. En février 1995, l'Espagne a approuvé un plan national de drainage et de traitement des eaux usées. Les projets d'adduction d'eau comprenaient 56 mesures destinées à fournir une eau de bonne ou de meilleure qualité aux grandes villes et à desservir les zones touchées par la sécheresse et les pénuries d'eau dans les bassins fluviaux de l'Espagne méridionale. Les projets présentés dans d'autres secteurs comprenaient la collecte sélective des déchets urbains solides, des mesures de reboisement destinées à régénérer la couverture végétale là où les écosystèmes étaient dégradés à la suite d'incendies, et la réhabilitation du centre historique de Barcelone (environnement urbain). L'administration centrale a présenté trois décisions concernant 35 projets liés aux aménagements côtiers, à la réhabilitation des plages et à la

restauration environnementale de la côte en différents points des littoraux méditerranéen et atlantique.

IRLANDE

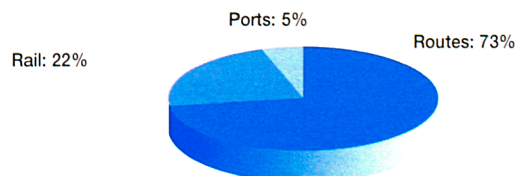
Environnement

En 1995, le Fonds de Cohésion a accordé à l'Irlande une aide de 190 MECU, dont 93 (soit 49% du total) ont été consacrés à des projets environnementaux. Les priorités en 1995 sont demeurées les mêmes qu'au cours des années antérieures. Pour l'environnement, les financements sont restés concentrés en première ligne sur le traitement des eaux usées, et dans une moindre mesure sur l'adduction d'eau. Sont venus en tête les projets de traitement des eaux usées dans les grandes zones urbaines et dans les zones sensibles du point de vue de l'environnement. Les projets d'adduction d'eau ont été concentrés dans la ville de Dublin et dans les zones où l'approvisionnement en eau est d'une qualité particulièrement médiocre. La station de traitement des déchets solides de Ballymount, dans la banlieue sud-ouest de Dublin, a bénéficié d'une aide de 1,1 MECU pour terminer les travaux entrepris en 1993.



Transports

Le Fonds de Cohésion a accordé 97 MECU (51% de l'aide totale à l'Irlande) pour les projets relatifs aux transports. L'essentiel du budget est resté affecté à des projets routiers liés au réseau transeuropéen. En 1995, 71 MECU ont été engagés pour neuf nouveaux projets routiers (par exemple la route N1 Dublin-Belfast et le périphérique de Dublin). Le financement des projets ferroviaires a été concentré sur les axes clés du réseau, les lignes Dublin-Belfast et Dublin-Cork-Limerick; il s'agissait par exemple de remplacer les voies et la signalisation et de réaliser des travaux d'infrastructures connexes. L'aide attribuée aux ports a poursuivi une stratégie centrée sur les quatre principaux ports de Dublin, Cork, Rosslare et Waterford (développement du terminal à manutention verticale, travaux complémentaires sur le terminal transbordeur).



Transports

Les projets routiers ont occupé une place importante en Espagne en 1995: l'aide du Fonds de Cohésion a été accordée pour de nombreux nouveaux tronçons de grandes routes et autoroutes, notamment la route des Rias Bajas (60,2 MECU engagés sur le budget de 1995) qui assure une liaison clé entre la Galice et le nord du Portugal, et l'axe Irún-Valladolid ainsi que les routes Lérida-Gérone et Madrid-Valence. Parmi d'autres actions approuvées, le projet du tunnel du Somport (26,9 MECU) devrait permettre de décongestionner les points d'entrée en France à Irún et La Junquera, et complétera l'axe Saragosse-Huesca-France.

Les principaux projets ferroviaires adoptés pour l'Espagne en 1995 sont la réfection du corridor méditerranéen, dont l'objectif est d'atteindre des vitesses de 200-220 km/h, ainsi que la modernisation de l'ensemble du réseau ferroviaire conventionnel du pays (46,1MECU). Dans le secteur des transports maritimes, les projets visent la mise en place d'un réseau de centres de contrôle du trafic maritime pour prévenir les accidents à des points sensibles de la côte espagnole. Au total, les projets concernant les transports en Espagne ont bénéficié de 610 MECU en 1995.



Conditionnalité

Le Fonds de Cohésion est soumis au principe de conditionnalité défini à l'article 6 de son règlement. Le 20 décembre 1995, la Commission a statué sur la manière dont ce principe doit s'appliquer.

D'après ce règlement, l'octroi d'une aide du Fonds est conditionné par la surveillance des déficits budgétaires nationaux, comme le prévoit l'article 104C du Traité de l'Union européenne. Ainsi, l'article 6 du règlement du Fonds stipule que la Commission suspendra le financement de nouveaux projets (ou de nouveaux stades de projets) s'il est établi, conformément à la procédure, que l'État membre concerné affiche un déficit excessif.

Autorités nationales responsables de la mise en oeuvre du Fonds de Cohésion

Espagne:
Ministerio de Economía y Hacienda
Dirección General de Planificación
Paseo de la Castellana 162
E-28046 Madrid

Grèce:
Υπουργείο Εθνικής Οικονομίας
Πλατεία Συντάγματος
GR-10180 Αθήνα

Portugal:
Direcção Geral do Desenvolvimento Regional (DGDR)
Av. Dom. Carlos I 126-7°
P-1200 Lisboa

Irlande:
Department of Finance
Upper Merion Street
IRL-Dublin 2

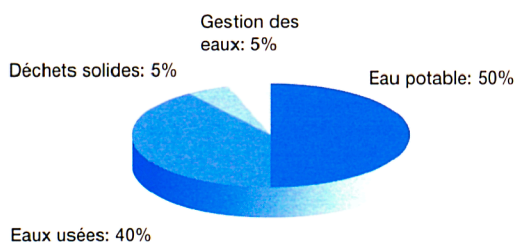
PORTUGAL

Environnement

Les projets présentés par le Portugal en 1995 ont poursuivi la stratégie menée en 1993, qui vise principalement à fournir les infrastructures pour l'adduction d'eau, le traitement des eaux usées ainsi que des déchets urbains solides dans les régions à forte densité de population: Lisbonne, Porto et l'Algarve.

Les engagements de 1995 se sont élevés à 147 MECU pour l'environnement. Il s'est agi notamment du drainage dans la région de Porto et de l'adduction d'eau potable dans la partie occidentale de l'Algarve. D'autres projets ont trait à des mesures qui se poursuivront dans les années à venir, comme la mise en place de grands systèmes de captage et de distribution de l'eau à Porto.

Par rapport aux années antérieures, on relève un plus grand nombre de projets de grande envergure, notamment en ce qui concerne l'eau potable et les déchets urbains: par exemple, l'adduction d'eau potable à Porto et les incinérateurs de Lisbonne et Porto. Dans l'Algarve, le Fonds a financé le premier stade du traitement des eaux usées pour la ville de Portimão et pour un projet dans la zone de Loulé. Si le nombre de projets financés dans cette région a été moindre que dans les années antérieures, l'aide du Fonds reste substantielle: le projet de la Ria Formosa, un parc naturel classé comme zone humide d'importance internationale, en est un exemple.

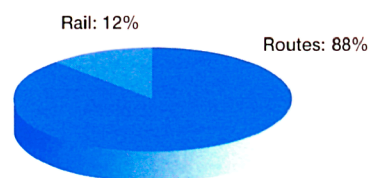


Transports

En 1995, la route a représenté une proportion particulièrement importante (88,1%) des investissements au Portugal. Ceci découle de la décision prise à la fin de l'année 1994 d'approuver une aide de 311 MECU pour le deuxième pont sur le Tage, à Lisbonne. Les engagements du budget 1995 pour ce projet se sont élevés à 178,09 MECU. L'ensemble des projets relatifs aux transports ont totalisé un engagement de 240 MECU en 1995.

Parmi les principaux axes qui constituent le réseau routier de base, entièrement intégré au réseau transeuropéen, trois ont été sélectionnés comme prioritaires. Les projets concernent l'achèvement de la route Valença-Vila Real de S. António au nord (vers la frontière espagnole), l'ouverture prochaine de la section portugaise de la route Lisbonne-Madrid et l'accélération des travaux sur la route Lisbonne-Valladolid.

Le principal objectif stratégique du plan d'infrastructures ferroviaires au Portugal est la redynamisation des grands axes reliant le pays au centre de l'Europe. L'intervention du Fonds est concentrée sur deux lignes: la ligne du nord et la ligne de Beira Alta qui font partie intégrante, l'une et l'autre, du réseau transeuropéen.



Engagements du Fonds de Cohésion en 1995 (millions d'écus)

	Environnement	Transports
Grèce	228	160
Espagne	574	610
Irlande	93	97
Portugal	147	240
Total	1042	1107



Commission européenne
Direction générale Politique régionale et Cohésion

GA-01-96-648-FR-C