



Union européenne

Le Fonds de cohésion en images



Commission européenne

Union européenne

Le Fonds de cohésion en images

Commission européenne

De nombreuses autres informations sur l'Union européenne sont disponibles sur Internet via le serveur Europa (<http://europa.eu.int>).

Une fiche bibliographique figure à la fin de l'ouvrage.

Luxembourg: Office des publications officielles des Communautés européennes, 1999

ISBN 92-828-5206-7

© Communautés européennes, 1999
Reproduction autorisée, moyennant mention de la source

Printed in Italy

Table des matières

Introduction	5
------------------------	---

E S P A G N E

1. Amélioration de l'approvisionnement en eau potable de Madrid . . .	6
2. Renforcement du réseau de distribution d'eau de Séville	7
3. Valorisation des déchets industriels à Zamudio	8
4. Contrôle de l'érosion et restauration de la couverture végétale . . .	9
5. Réseau de stations de surveillance des bassins hydrographiques	10
6. Contrôle du trafic maritime	11
7. La route express Guipúzcoa-Navarre	12
8. Le terminal aérien de Palma de Majorque	13
9. L'échangeur d'essieux de Majorabique	14
10. La ceinture autoroutière de Madrid	15

G R È C E

11. L'eau à La Canée	16
12. La gestion de l'eau à Xanthi	17
13. Amélioration de l'approvisionnement en eau d'Athènes	18
14. La via Egnatia	19

P O R T U G A L

15. L'eau potable à Madère	20
16. L'approvisionnement en eau de Lisbonne	21
17. Sécurité accrue dans le port de Sines	22
18. La jonction Palmela-Marateca	23

I R L A N D E

19. L'unité d'épuration de l'eau de Greystones	24
20. L'extension du port de Cork	25
21. Les routes d'Irlande	26
22. Un réseau ferroviaire modernisé	27



Introduction

Avec l'adoption du traité sur l'Union européenne signé à Maastricht, le Conseil européen a décidé de mettre en place un nouvel instrument de solidarité, le Fonds de cohésion, qui a pour objectif de renforcer la cohésion économique et sociale de la Communauté.

Ce Fonds, doté de plus de 15,6 milliards d'écus pour la période 1993-1999, contribue à la réalisation de projets dans le domaine de l'environnement et dans celui des réseaux transeuropéens de transport. Il intervient dans les quatre pays dont le PNB est inférieur à 90 % de la moyenne communautaire: la Grèce, l'Espagne, l'Irlande et le Portugal.

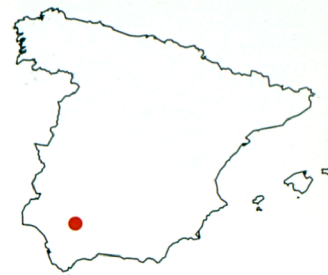
Les quelques exemples présentés ci-après donnent un aperçu de la variété et de la qualité des projets, cofinancés par le Fonds de cohésion, et de leur impact sur le développement d'activités économiques et la création d'emplois dans les pays concernés.



1. Amélioration de l'approvisionnement en eau potable de Madrid

Une capitale de 4 millions d'habitants a des besoins en eau considérables, qui peuvent difficilement être satisfaits durant les périodes de sécheresse. Au cours de l'été 1992, l'absence prolongée de précipitations a asséché les réserves d'eau de Madrid, obligeant les autorités à décréter des interdictions (arrosages, nettoyage de la voirie...) qui ont eu des répercussions très dommageables pour l'environnement et la population. Afin de contribuer à résoudre cette situation, on a procédé à la canalisation des eaux du lac de retenue de Picadas, sur une distance de 32 kilomètres, jusqu'au lac de Valdemayor, et à l'installation de deux stations de pompage. Au total, 100 millions de m³ d'eau par an sont désormais disponibles pour approvisionner Madrid.





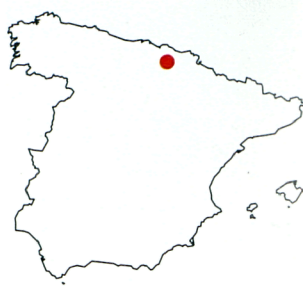
2. Renforcement du réseau de distribution d'eau de Séville

Séville se trouve dans la région d'Espagne qui connaît les plus graves problèmes de sécheresse. Il était urgent d'optimiser le système d'acheminement de l'eau potable pour éviter des ruptures d'approvisionnement durant les périodes les plus sèches et alimenter en eau les agglomérations qui n'étaient pas encore raccordées au réseau de distribution. Deux ouvrages d'art ont été réalisés pour améliorer la situation: d'une part, on a raccordé le Viar au réseau d'adduction de la ville et, d'autre part, par un système de stations de pompage et de canalisations, on a raccordé le bassin de retenue de Pintado.



La stabilisation de l'approvisionnement de la région métropolitaine de Séville a sensiblement amélioré la qualité de vie des habitants, de même que les perspectives de développement de la région.

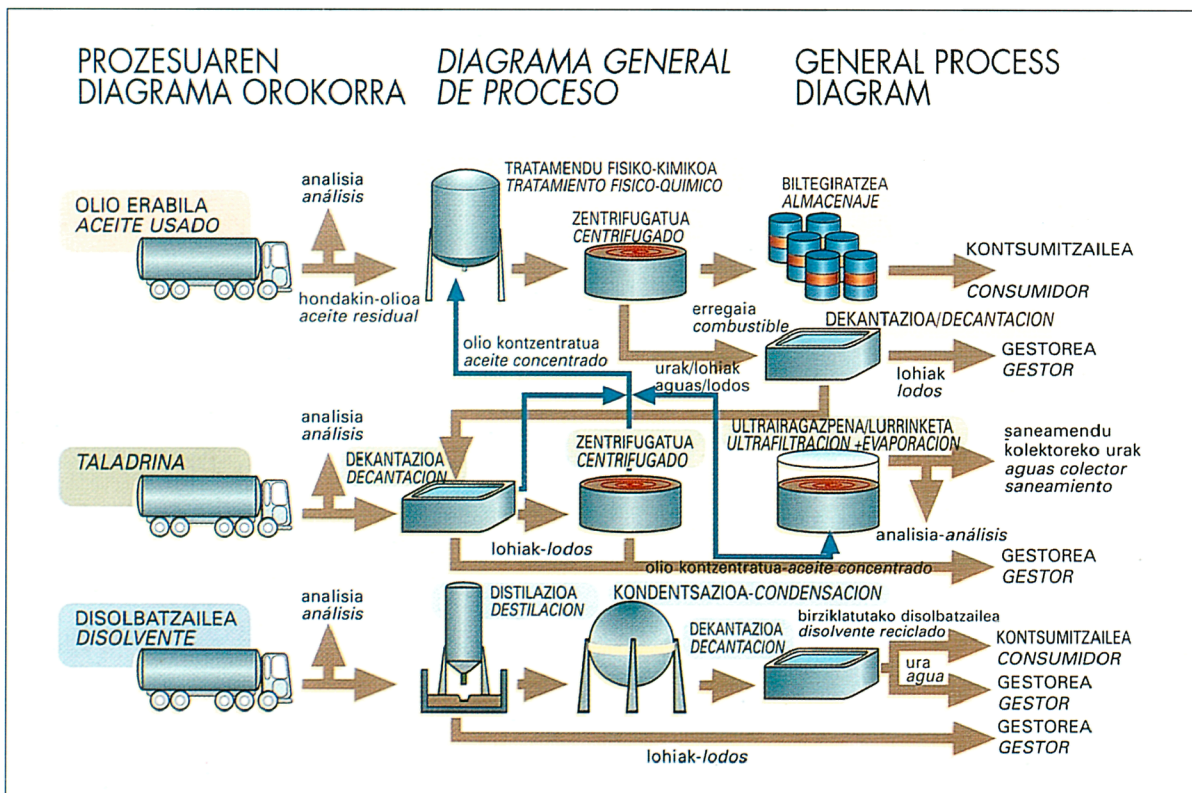




3. Valorisation des déchets industriels à Zamudio

Pour résoudre définitivement le problème des décharges clandestines de déchets industriels, le Centre avancé de recyclage de Zamudio, au Pays basque, fait appel aux technologies de traitement les plus avancées. Ses trois unités sont capables de traiter, chaque année, 10 000 tonnes d'huiles usées de toutes natures, 4 000 tonnes de dissolvants usés et 6 000 tonnes d'eau mêlée à des fluides de forage. Les différentes opérations de traitement se font par centrifugation, sédimentation, distillation, filtrage et tamisage ultrafin. Les produits régénérés peuvent être réutilisés dans les processus de production ou, dans le cas des huiles, dans la fabrication d'énergie électrique.

Ce projet a évidemment des retombées directes très positives pour l'environnement. Il devrait, en outre, stimuler l'introduction de nouvelles technologies de traitement des déchets dans tout le secteur industriel basque et générer ainsi des emplois qualifiés dans le domaine de la protection de l'environnement.





4. Contrôle de l'érosion et restauration de la couverture végétale

De nombreuses zones réparties dans toutes les régions d'Espagne étaient extrêmement dégradées par érosion ou particulièrement exposées aux risques de crues. Elles ont fait l'objet d'une série d'interventions de protection et de restauration généralement biologiques. Ainsi, près de 25 000 hectares ont été reboisés et, sur près de 15 000 hectares, on a procédé à la plantation de différentes espèces végétales complémentaires pour restaurer une couverture verte susceptible de protéger le milieu de manière plus efficace. Dans douze bassins hydrographiques, des travaux de régulation des cours d'eau aux débits torrentiels ont été réalisés.



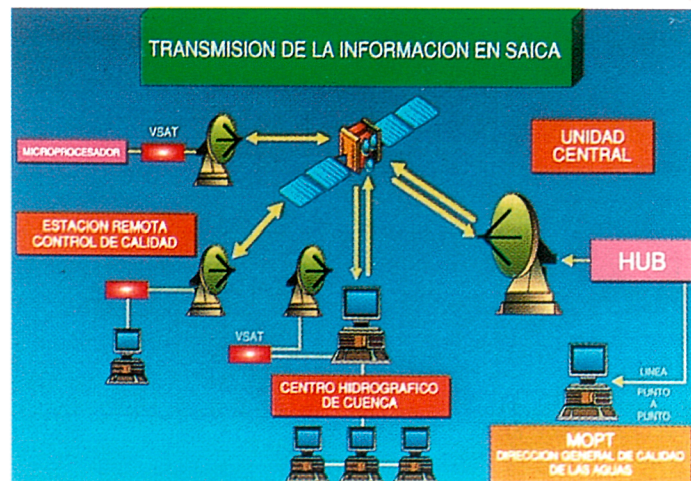
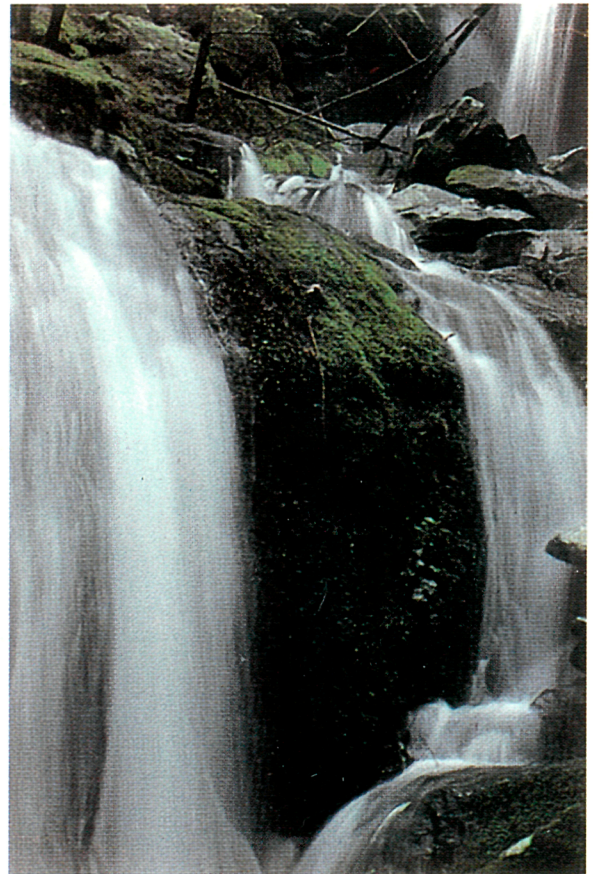
Ces mesures ont favorisé la conservation et la fertilité des sols et ont protégé la biodiversité lorsqu'elle était menacée. Les travaux de régulation des débits des cours d'eau avaient pour but de limiter les risques d'inondations et les dommages qu'elles occasionnent.





5. Réseau de stations de surveillance des bassins hydrographiques

Le système automatique d'information sur la qualité des eaux (SAICA) comprend 115 stations d'alerte automatique, ce qui permet aux autorités de surveiller en permanence près de 172 000 kilomètres de cours d'eau à travers l'Espagne. Les paramètres mesurés sont: le pH, la conductivité, l'oxygène dissous, la température, le carbone organique, l'ammonium, le chrome total, le plomb et le cadmium. La transmission des données à un ordinateur central se fait par satellite. Grâce à ce réseau, tout début de pollution est décelé en temps réel, offrant la possibilité d'une intervention immédiate et d'une identification des pollueurs.





6. Contrôle du trafic maritime

Une série de centres régionaux ou locaux de coordination et de sauvetage ont été installés dans les principales régions côtières d'Espagne. Équipés des instruments de communication et de monitoring les plus modernes, ces centres ont considérablement renforcé les capacités de contrôle du trafic maritime du réseau espagnol. Leurs objectifs sont de plusieurs ordres: prévenir les risques d'accidents en mer, améliorer la gestion et le suivi du transport de matières dangereuses ou polluantes, combattre la pollution des eaux et coordonner les opérations de sauvetage en mer. Ils démontrent comment les nouvelles technologies peuvent être mises au service de la sécurité en mer et de la lutte contre la pollution.



Des installations similaires ont également été réalisées dans les autres pays éligibles aux aides du Fonds de cohésion.



7. La route express Guipúzcoa-Navarre



Avec deux bandes de circulation dans chaque sens et un tracé au cordeau, de nouveaux équipements dans les tunnels San Lorenzo et Belabieta et une signalisation ultramoderne, la nouvelle route express A15 qui relie le Pays basque espagnol à la Navarre n'a rien à voir avec l'ancienne route qui serpentait dans la montagne. Cette nouvelle jonction — plus sûre et plus rapide que la précédente — attire un important flux automobile et constitue une connexion de première importance pour rapprocher les régions espagnoles du Levant et de la vallée de l'Èbre du Sud-Ouest français et de l'Europe dans son ensemble.



8. Le terminal aérien de Palma de Majorque



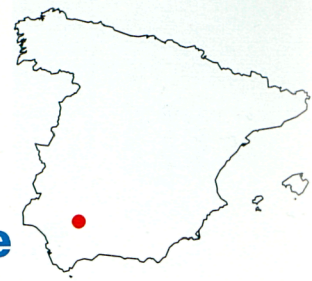
Avec 15 millions de passagers par an, Palma de Majorque est le second aéroport espagnol après Madrid. Avant la construction du nouveau terminal, il avait atteint son point de saturation. La nouvelle et prestigieuse aérogare, dessinée par un architecte local, Pere Nicolau, a été inaugurée le 12 avril 1997. Elle déploie une surface de 300 000 m², est dotée de 4 kilomètres de tapis roulants et de 204 *check-in*. En outre, une attention particulière a été accordée à l'aménagement d'espaces verts autour du terminal.



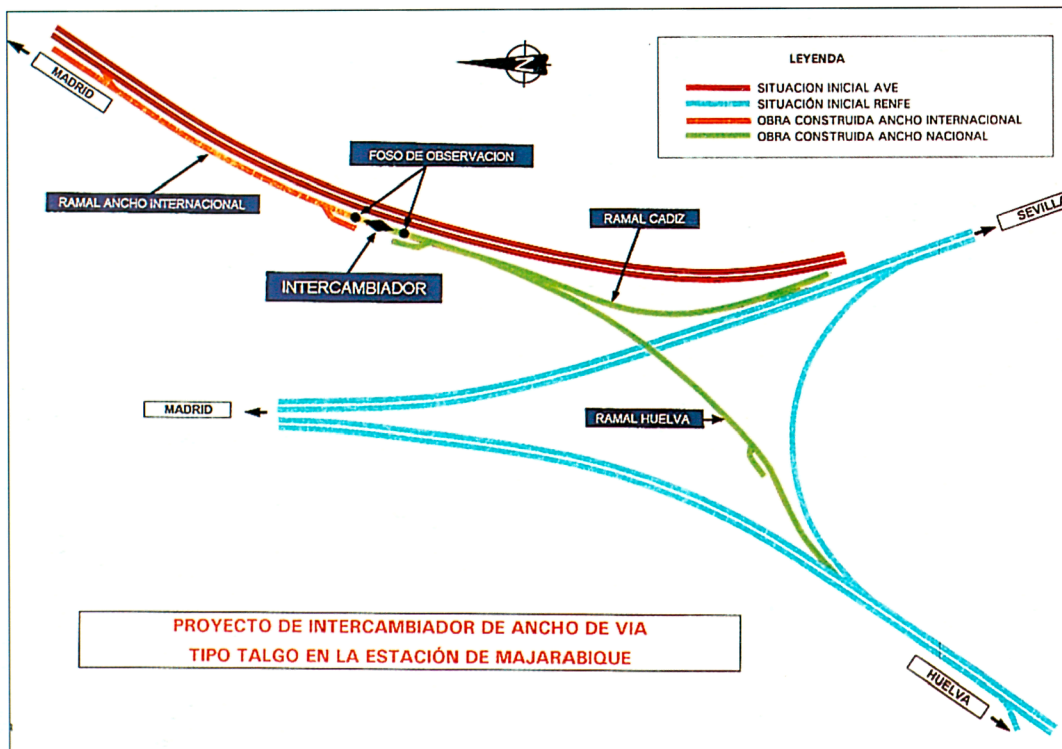
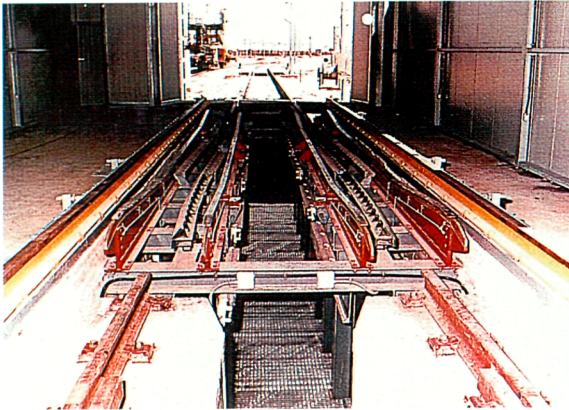
Les nouveaux services offrent un confort et une flexibilité indéniables aux voyageurs et renforcent l'attrait de l'île aux yeux des touristes toujours plus nombreux. Sa capacité permet en effet d'augmenter de deux tiers le nombre total de passagers, ce qui aura un impact sur l'économie locale et sur le déploiement des réseaux transeuropéens de transport.



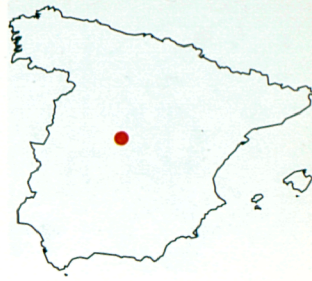
9. L'échangeur d'essieux de Majarabique



La connexion, via la ligne à grande vitesse Madrid-Séville, du sud de la péninsule à la capitale espagnole et, à terme, au réseau ferroviaire transeuropéen, est désormais réalisée, grâce à l'échangeur d'essieux de Majarabique (Andalousie). Cette installation permet aux trains de type Talgo de passer des voies à écartement spécifique à la péninsule Ibérique à des voies à écartement international, ce qui réduit de deux à trois heures la durée des trajets entre Madrid et Cadix ou Huelva.



10. La ceinture autoroutière de Madrid



Comme la plupart des capitales, Madrid souffre d'embouteillages et de pollution. La construction d'une ceinture autoroutière devenait une urgence afin de réduire l'impact du trafic sur les zones d'habitation, d'abaisser les quantités de gaz d'échappement émis en ville, de diminuer la durée des trajets et d'améliorer la sécurité routière en ville. Le projet était d'autant plus «incontournable» que Madrid se trouve au centre d'une infrastructure routière radiale. Le nouveau périphérique M40 a permis de rendre plus fluides les communications entre les régions en facilitant les raccords entre les différents axes routiers qui partent de et aboutissent à la capitale.



11. L'eau à La Canée



Les interventions financées par le Fonds de cohésion à La Canée (Crète, Grèce) ont attaqué le problème de l'eau par les deux bouts: l'approvisionnement en eau potable et l'évacuation des eaux usées.



En matière d'approvisionnement, les faibles quantités de pluie des dernières années avaient provoqué une véritable pénurie. Aujourd'hui, la situation est radicalement neuve: des kilomètres d'anciennes canalisations ont été remplacés, des kilomètres de nouveaux conduits ont été installés, on a ajouté des stations de pompage, agrandi ou construit plusieurs bassins de stockage, automatisé les équipements de gestion et de contrôle et placé des filtres pour garantir une qualité constante de l'eau à l'arrivée. Ces grands travaux permettent désormais de fournir un volume d'eau suffisant aux habitants de la ville de La Canée et couvrent également les besoins des touristes qui séjournent dans la région.

Quant aux eaux usées, elles transitent désormais par la station d'épuration biologique, ce qui améliore sensiblement la qualité de l'environnement et, partant, les conditions de vie et d'hygiène autour de La Canée.





12. La gestion de l'eau à Xanthi

La ville de Xanthi — 45 000 habitants — est un centre administratif et économique important de la Thrace, région frontalière jouxtant la Bulgarie. Son potentiel de développement économique et industriel est très grand mais nécessite un bon réseau d'infrastructures de base. Des investissements ont été faits dans ce sens dès 1993 et se sont poursuivis, en particulier dans le domaine de l'eau.

Comme souvent dans les villes du Sud, les ruelles sont étroites, ce qui ne permet pas la construction d'un seul grand puits pour approvisionner les habitants en eau potable et évacuer les eaux pluviales. Il a donc fallu créer de petites extensions du réseau d'alimentation de l'eau, aboutissant à cent cabines d'approvisionnement. De même, pour l'évacuation, un réseau de 20 kilomètres de petits collecteurs a été réalisé. Enfin, le système d'évacuation a été raccordé à la station d'épuration déjà en fonction.

Ces aménagements étaient tout à fait essentiels pour offrir à la population des conditions de vie propices à son maintien sur place et pour lui permettre d'envisager le lancement d'activités économiques nouvelles.





13. Amélioration de l'approvisionnement en eau d'Athènes — Evinos

L'eau est un problème récurrent dans le Sud de l'Europe.

Pour satisfaire les besoins sans cesse croissants de la ville d'Athènes, il fallait augmenter substantiellement la capacité d'approvisionnement des installations. C'est pourquoi il a été décidé de construire le barrage d'Agios Dimitrios sur la rivière Evinos. Il s'agit d'un barrage en terre de 127 mètres de haut, avec un équipement électromécanique qui permet un débit de 1 m³/seconde. Un aqueduc de 30 kilomètres relie le barrage au réservoir de Mornos, lequel a vu sa capacité augmenter jusqu'à 140 000 m³. Ce dernier réservoir était déjà celui qui assurait l'approvisionnement de la capitale, par le biais d'un aqueduc de 186 kilomètres de long. L'aqueduc a dû être aménagé et modernisé pour répondre aux normes de sécurité et d'hygiène les plus récentes.



14. La via Egnatia



La via Egnatia est le principal axe routier qui traverse la Grèce d'ouest en est, depuis le port d'Ighoumenítsa jusqu'à la frontière turque. Elle emprunte à peu près l'itinéraire de l'ancienne route romaine du II^e siècle avant notre ère et déroulera, lorsqu'elle sera achevée, 687 kilomètres d'asphalte sur quatre bandes de circulation, avec accotement stabilisé.



Elle reliera le territoire grec aux autres pays de l'Europe occidentale et des Balkans. Il s'agit d'une liaison routière de première importance pour le développement de l'Union européenne dans son ensemble, ce qui explique qu'elle constitue — avec l'axe nord-sud, l'autoroute Pathé — un des projets prioritaires du réseau transeuropéen de transport.



15. L'eau potable à Madère



Pour fournir aux habitants de Funchal et des communes limitrophes une eau potable de qualité en quantité suffisante, il était indispensable d'adapter le système d'approvisionnement actuel.



Le Fonds de cohésion a financé une interconnexion des principales sources d'eau existant sur l'île afin de réaliser une exploitation plus rationnelle de cette précieuse ressource qu'est l'eau et d'assurer une distribution régulière en toutes circonstances.





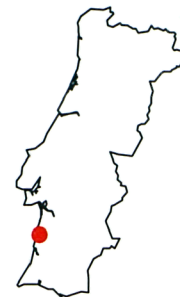
16. L'approvisionnement en eau de Lisbonne

La grande réserve d'eau de Castelo do Bode, située sur un affluent du Tage, va permettre à l'agglomération de Lisbonne de continuer à recevoir une eau potable de qualité contrôlée et de faire face aux besoins croissants d'une population estimée à quelque 2,5 millions d'habitants (un quart de la population portugaise).

Le projet consiste à augmenter considérablement la capacité de transport du système adducteur existant, en dédoublant des tronçons de l'aqueduc.



17. Sécurité accrue dans le port de Sines



Les nouveaux systèmes de commande, de contrôle et de surveillance vidéo installés dans le port de Sines sont des instruments issus des technologies les plus modernes, permettant d'accompagner à distance, 24 heures sur 24, les opérations qui se déroulent sur les quais, dans les navires eux-mêmes ou encore dans le bassin du port.



Ces équipements sont destinés à la prévention et à la lutte contre différents types d'accidents liés à la manipulation de matières dangereuses. Il peut s'agir d'accidents qui menacent les personnes et les biens — explosions ou incendies — ou l'environnement — déversements et fuites d'hydrocarbures.





18. La jonction Palmela-Marateca



L'aménagement du tronçon routier de Palmela-Marateca s'insère dans l'axe nord-sud, un des principaux corridors routiers portugais qui fait partie de l'axe transeuropéen Lisbonne-La Coruña.

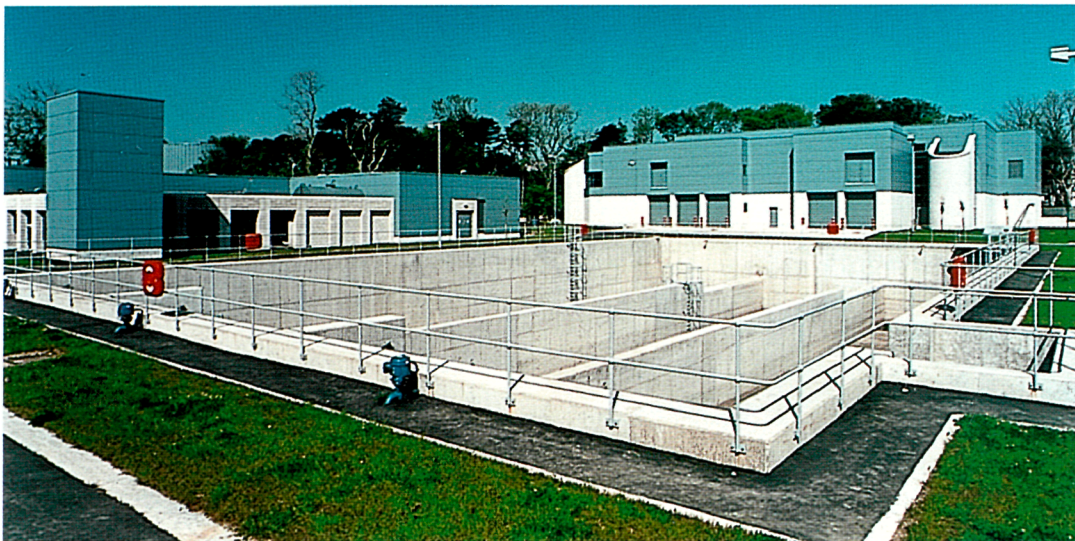
Tout en permettant de contourner la zone urbaine de Setúbal, il améliore l'écoulement du trafic vers le sud du pays ainsi que vers l'intérieur, en direction de la frontière espagnole où il rejoint l'axe transeuropéen est-ouest, Lisbonne-Madrid.





19. L'unité d'épuration de l'eau de Greystones

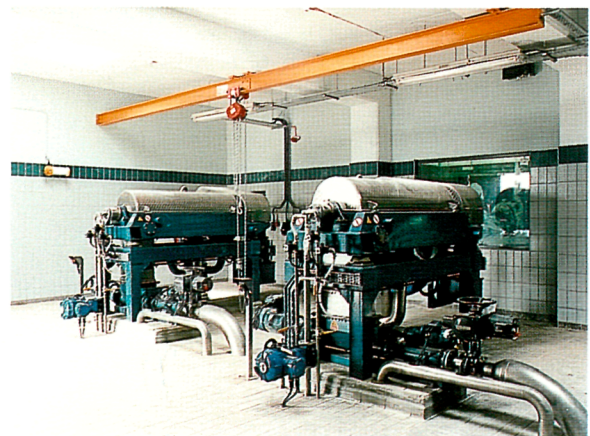
Greystones est une cité-dortoir de Dublin mais aussi une localité balnéaire réputée pour ses loisirs nautiques. Il y a quelques années, les installations de dépuración des eaux ont atteint et même dépassé leur point de saturation. L'activité touristique et le développement de la ville se sont trouvés affectés par la qualité sans cesse plus médiocre des eaux de baignade.



Pour remédier à cette situation, le Fonds de cohésion a financé un nouveau système de collecte des eaux usées ainsi qu'une unité de traitement de conception résolument moderne.

En effet, les sous-produits résultant du traitement des eaux sont réutilisés dans un système en circuit fermé: le biogaz provenant des boues résiduelles est brûlé pour produire de l'électricité, laquelle suffit pour couvrir 20 à 30 % des besoins de l'installation. La chaleur dégagée au cours du processus sert au traitement des boues et au chauffage des bâtiments. L'unité a une capacité largement suffisante pour faire face aux besoins des prochaines années.

De plus, les installations sont conçues de manière à être dissimulées au maximum par la végétation existante.



20. L'extension du port de Cork



L'économie d'une île dépend beaucoup de l'efficacité de ses infrastructures portuaires. C'est pourquoi, en Irlande, le Fonds de cohésion a concentré ses aides sur les quatre ports principaux, à savoir ceux de Cork, Dublin, Rosslare et Waterford.

À Cork, l'acquisition d'un nouveau remorqueur et la modernisation du terminal des ferries ont contribué à réduire les coûts de fonctionnement du port et ont amélioré l'efficacité des opérations.



21. Les routes d'Irlande



Il devenait urgent de moderniser un certain nombre de sections particulièrement encombrées du réseau routier irlandais pour assurer davantage de sécurité et de fluidité au trafic. Plusieurs routes ont été élargies, modernisées ou complétées. Ainsi, la nouvelle ceinture autoroutière autour de Dublin facilite grandement le contournement de la ville et désengorge les artères de la capitale. La jonction nord-sud entre Cork, Dublin et Belfast, en Irlande du Nord, améliore la circulation transfrontalière; elle constitue un des axes prioritaires du réseau transeuropéen de transport. Enfin, l'aménagement de plusieurs connexions radiales entre la capitale et d'importants centres urbains éloignés comme Limerick ou Sligo joue un rôle essentiel dans le développement économique des régions.





22. Un réseau ferroviaire modernisé

Les interventions du Fonds de cohésion relatives au réseau ferroviaire irlandais ont pour but d'améliorer la sécurité et la ponctualité des liaisons ainsi que les services offerts aux voyageurs. De cette façon, les autorités irlandaises espèrent rendre le chemin de fer plus compétitif par rapport à la route et encourager une partie des automobilistes à préférer le train.



Concrètement, les systèmes de contrôle et de signalisation ont été entièrement modernisés, les passages à niveau ont été automatisés et les rails à joints obsolètes posés sur des traverses en bois ont été remplacés par des rails soudés continus fixés sur des traverses en béton. Les ponts et clôtures ont été consolidés, et un nouveau matériel roulant a été mis en service.

Les lignes concernées par ces aménagements sont Dublin-Waterford, Limerick Junction-Limerick City, Dublin-Cork et Dublin-Belfast, ces deux dernières faisant partie des projets prioritaires du réseau transeuropéen de transport.





Commission européenne

Le Fonds de cohésion en images

Luxembourg: Office des publications officielles des Communautés européennes

1999 — 27 p. — 21 x 29,7 cm

ISBN 92-828-5206-7



OFFICE DES PUBLICATIONS OFFICIELLES
DES COMMUNAUTÉS EUROPÉENNES

L-2985 Luxembourg

ISBN 92-828-5206-7



9 789282 852064 >