



COMMISSION DES COMMUNAUTÉS EUROPÉENNES

Bruxelles, le 22.10.2001  
COM(2001) 602 final

**RAPPORT DE LA COMMISSION**

**RAPPORT ANNUEL DU FONDS DE COHÉSION 2000**

## RAPPORT DE LA COMMISSION

### RAPPORT ANNUEL DU FONDS DE COHÉSION 2000

#### TABLE DES MATIÈRES

SYNTHÈSE .....	5
1. Contexte général .....	7
1.1. Convergence et développement économique dans les pays bénéficiaires du Fonds de cohésion .....	7
1.1.1. Grèce .....	7
1.1.2. Espagne .....	7
1.1.3. Irlande .....	8
1.1.4. Portugal .....	9
1.2. La conditionnalité .....	9
2. Principes de mise en œuvre et concours octroyés .....	10
2.1. Coordination avec les autres politiques communautaires .....	10
2.1.1. Marchés publics .....	10
2.1.2. Concurrence .....	10
2.1.3. Environnement .....	10
2.1.4. Transport .....	12
2.2. Coordination avec les Fonds structurels: les cadres de référence stratégiques (CRS) .....	13
2.2.1. Environnement .....	13
2.2.2. Transport .....	18
2.3. Le budget et son utilisation, crédits d'engagement et de paiement .....	22
2.3.1. Les ressources budgétaires disponibles .....	22
2.3.2. L'exécution du budget .....	23
2.3.3. L'exécution du budget pour la période antérieure (1993-1999) .....	24
3. Les projets et les actions adoptés .....	25
3.1. Concours du Fonds par État membre bénéficiaire .....	25
3.1.1. Grèce .....	25
3.1.2. Espagne .....	27
3.1.3. Irlande .....	32
3.1.4. Portugal .....	34
3.2. Assistance technique et études .....	41
3.2.1. Politique générale du Fonds .....	41
3.2.2. Assistance technique à l'initiative de la Commission .....	41

4.	Suivi, contrôle et irrégularités .....	42
4.1.	Suivi: comités et missions.....	42
4.1.1.	Grèce .....	42
4.1.2.	Espagne.....	42
4.1.3.	Irlande .....	43
4.1.4.	Portugal.....	44
4.2.	Missions de contrôle et conclusions.....	45
4.2.1.	Grèce .....	45
4.2.2.	Espagne.....	45
4.2.3.	Irlande .....	46
4.2.4.	Portugal.....	46
4.3.	Irrégularités et suspension de l'aide.....	46
5.	Appréciation et évaluation .....	47
5.1.	Généralités .....	47
5.2.	Instruction et appréciation ex-ante des projets.....	47
5.3.	Coopération avec la BEI lors de l'instruction des projets.....	47
5.4.	Impact économique et social du Fonds dans les États membres et sur la cohésion économique et sociale dans l'Union européenne, y compris impact sur l'emploi.....	48
5.5.	Programme d'évaluation ex-post .....	48
5.5.1.	Environnement.....	48
5.5.2.	Transport.....	49
6.	Dialogue interinstitutionnel, information et publicité.....	50
6.1.	Présentation du rapport annuel 1999.....	50
6.1.1.	Parlement européen.....	50
6.1.2.	Comité économique et social (CES).....	50
6.2.	Information des États membres.....	51
6.3.	Autres manifestations.....	51
6.3.1.	Information des partenaires sociaux .....	51
6.3.2.	Autres .....	51
6.4.	Mesures de la Commission en matière de publicité et d'information.....	51
	ANNEXE .....	52

## **AVANT-PROPOS**

Le présent rapport annuel porte sur les activités du Fonds de cohésion de l'année civile 2000.

Il s'agit du rapport annuel d'activité pour la première année de la période de programmation 2000-2006.

La présentation du rapport suit les exigences du règlement instituant le Fonds de cohésion. Elle a été adaptée afin de prendre en compte les observations du Parlement européen, du Comité économique et social et du Comité des régions.

Les auteurs espèrent que ce document constituera une référence utile pour tous ceux qui portent de l'intérêt à la promotion et à la progression de la cohésion économique et sociale de l'Union.

## SYNTHÈSE

### Environnement économique et conditionnalité

En 2000, aucun des États membres bénéficiaires du Fonds de cohésion n'a accusé de déficit public excessif. Par conséquent, la Commission n'a pas effectué d'évaluation concernant le respect de la conditionnalité par lesdits États membres pour l'année 2000.

### Exécution du budget

Le montant définitif, après indexation, des ressources du Fonds de cohésion pour l'année 2000 est de 2,659 milliards d'euros.

Les engagements et les paiements se sont réalisés comme suit (par pays et par secteur):

#### Exécution budgétaire des crédits 2000 y compris les crédits reportés sur 2001

##### Engagements crédits 2000 (y compris les crédits reportés sur 2001)

<u>Pays</u>	Environnement		Transport		Mixte	Total	
	Montant	% Envir.	Montant	% Transp.	Montant	Montant	%
Espagne	749 218 170	46,8 %	851 923 302	53,2 %	164 496	1 601 305 968	60,3 %
Grèce	163 815 574	37,6 %	271 716 947	62,4 %	0	435 532 521	16,4 %
Irlande	136 967 016	80,7 %	32 657 648	19,3 %	0	169 624 664	6,4 %
Portugal	176 586 501	39,3 %	272 461 436	60,7 %	1 722 650	450 770 587	17,0 %
Assistance Technique	0	0,0 %	0	0,0 %	1 677 809	1 677 809	n.s.
Total	1 226 587 261	46,2 %	1 428 759 333	53,8 %	3 564 955	2 658 911 549	100,0 %

##### Paiements crédits 2000

<u>Pays</u>	Environnement		Transport		Mixte	Total	
	Montant	% Envir.	Montant	% Transp.	Montant	Montant	%
Espagne	547 028 885	48,1 %	589 632 725	51,9 %	691 333	1 137 352 943	67,5 %
Grèce	166 619 671	55,0 %	136 208 560	45,0 %	0	302 828 231	18,0 %
Irlande	52 271 877	41,1 %	74 988 716	58,9 %	195 249	127 455 842	7,6 %
Portugal	106 916 040	93,2 %	7 777 796	6,8 %	1 773 490	116 467 326	6,9 %
Assistance Technique	0	0,0 %	0	0,0 %	1 119 124	1 119 124	n.s.
Total	872 836 473	51,9 %	808 607 797	48,1 %	3 779 196	1 685 223 466	100,0 %

### Coordination avec les Fonds structurels: les cadres de référence stratégiques (CRS)

Pour la période de programmation 2000-2006, la Commission a défini une série de principes directeurs relatifs au Fonds de cohésion: elle souhaite désormais que ses interventions soient mises en œuvre sur la base d'une approche stratégique coordonnée et s'inscrivent dans le cadre de programmes définissant les grandes priorités d'intervention dans les différents domaines d'application sélectionnés. Elle demande en outre une meilleure coordination avec les autres instruments financiers communautaires.

### Transports

Le secteur des transports représente, pour l'année 2000, 53,8 % du total des engagements du Fonds de cohésion.

Comme par le passé, la Commission a insisté pour que l'activité du Fonds soit concentrée en faveur du rail. Ce dernier représente ainsi, pour l'année 2000, environ 85 % des engagements dans le domaine du transport en Espagne et 77 % au Portugal.

### **Environnement**

Le secteur de l'environnement représente 46,2 % du total des engagements du Fonds de cohésion pour l'année 2000.

Les priorités dans ce domaine continuent d'être: l'approvisionnement en eau potable, le traitement des eaux usées et le traitement des déchets solides.

### **Information et publicité**

Une réunion d'information avec les 15 États membres a eu lieu à Bruxelles le 18 décembre 2000.

Lors de cette réunion, la Commission a présenté le projet de Rapport annuel du Fonds de cohésion 1999. Elle a également fait le point sur les interventions du Fonds de cohésion en 2000 pour chaque État membre bénéficiaire. Ces derniers ont, quant à eux, présenté un exposé détaillé de leurs cadres de référence stratégiques (cf. ci-dessus).

### **Évaluation**

À la fin de l'année 2000, sur 120 projets prévus, cent sept projets ont déjà été évalués, cinquante-huit dans le secteur des transports et quarante-neuf dans celui de l'environnement.

Selon les premières conclusions tirées des évaluations ex post de trente et un projets dans le domaine de l'*environnement*, la mise en œuvre de ces projets et leur impact aux niveaux environnemental, social et économique ont été positifs et globalement conformes aux objectifs fixés.

L'exercice de synthèse provisoire a passé en revue les évaluations ex post d'une quarantaine de projets de *transport*. Tous les modes étaient concernés. Les projets ont généré des avantages socio-économiques considérables mais leur réalisation s'est parfois heurté à des difficultés imprévues (conception parfois défailante, avec pour conséquence un coût global revu à la hausse). En revanche, l'exploitation des projets est très satisfaisante.

### **Irrégularité et suspension de l'aide**

Au cours de l'année 2000, l'OLAF n'a pas effectué d'enquêtes relatives au domaine du Fonds de cohésion.

Toutefois, en 2000, les autorités espagnoles ont communiqué à la Commission, en vertu du règlement (CE) n° 1831/94<sup>1</sup>, deux cas d'irrégularités. Depuis l'entrée en vigueur du règlement (CE) n° 1831/94, les communications ont atteint le nombre de 7 au total. Malgré ce nombre assez réduit, la Commission attire l'attention des États membres bénéficiaires sur leurs obligations découlant du règlement en question.

---

<sup>1</sup> JO L 191 du 27.7.1994.

## 1. CONTEXTE GENERAL

### 1.1. Convergence et développement économique dans les pays bénéficiaires du Fonds de cohésion

#### 1.1.1. Grèce

Au cours de l'année 2000, la Grèce a poursuivi une politique économique respectant les lignes directrices de la première mise à jour du programme de convergence présentée en décembre 1999, conformément aux clauses du pacte de stabilité et de croissance. Le principal objectif du programme visait à remplir tous les critères de convergence pour la participation à la zone euro à partir de janvier 2001. Le Conseil a publié un avis ayant trait à ce programme le 31 janvier 2000<sup>2</sup>.

En 2000, la situation budgétaire de la Grèce s'est révélée plus favorable que ne le prévoyait le programme de convergence dans sa mise à jour de 1999. Le déficit global des administrations publiques s'est chiffré à 0,9 % du PIB alors que le programme envisageait 1,2 %. Ce résultat s'explique par de meilleures recettes budgétaires, en particulier les recettes fiscales, qui ont permis à la Grèce de faire mieux que contrebalancer les dépassements de paiements d'intérêts et de dépenses primaires. Les excédents primaires ont atteint 6,4 % du PIB. Le ratio dette/PIB n'a cessé de baisser pour se situer à 103,9 % du PIB en 2000. Faisant suite à la décision du Conseil du 19 juin 2000, la Grèce a rejoint la zone euro le 1<sup>er</sup> janvier 2001<sup>3</sup>. Le taux de conversion de la drachme par rapport à l'euro a été fixé à 340,75 GRD, ce qui correspond au taux central de la drachme dans le MCE II.

Au mois de décembre 2000, la Grèce a soumis son premier programme de stabilité pour la période 2000-2004, en application de l'article 4 du règlement (CE) n° 1466/97 exigeant une surveillance accrue de la situation budgétaire ainsi qu'un renforcement du suivi et de la coordination des politiques économiques<sup>4</sup>. Le programme a fait l'objet d'une évaluation par le Conseil le 12 janvier 2001<sup>5</sup>. Ce premier programme de stabilité vise à conforter l'équilibre de la politique macroéconomique tout en améliorant le fonctionnement des marchés grâce à des réformes structurelles. Profitant de meilleurs résultats budgétaires que prévu en 2000 et s'appuyant sur un scénario de croissance élevée de la production réelle, le programme de stabilité prévoit un excédent des finances publiques de 0,5 % du PIB en 2001 et 1,5 % du PIB en 2002. Le ratio d'endettement des administrations devrait descendre sous les 100 % du PIB en 2001. La stratégie budgétaire adoptée par la Grèce dans son programme de stabilité consiste à maintenir des excédents primaires élevés en s'appuyant sur une réduction significative de la charge d'intérêts résultant d'une baisse des taux d'intérêt et du ratio d'endettement.

#### 1.1.2. Espagne

Durant l'année 2000, la politique économique s'est inspirée de la stratégie élaborée dans la mise à jour du programme de stabilité (1999-2003) et a été jugée conforme au

---

<sup>2</sup> JO C 60 du 2.3.2000, p. 4.

<sup>3</sup> JO L 167 du 7.7.2000.

<sup>4</sup> JO L 209 du 2.8.1997.

<sup>5</sup> JO C 77 du 9.3.2001, p. 1.

pacte de stabilité et de croissance par le Conseil<sup>6</sup>. Le programme a réaffirmé la stratégie économique mise en œuvre ces dernières années: promouvoir une croissance économique saine par une consolidation fiscale et des réformes structurelles. En conséquence, le PIB a progressé de 4,1 % alors que le programme mis à jour annonçait seulement 3,7 %. Dans ce contexte, les objectifs en termes de consolidation budgétaire ont été largement atteints: le déficit global des administrations publiques a chuté de 1,2 % du PIB en 1999 à 0,3 % en 2000 (moins que le chiffre de 0,8 % envisagé dans la mise à jour) et le ratio dette/PIB est tombé à 60,6 % (2,2 % de mieux par rapport aux projections). En revanche, l'évolution des prix s'est révélée moins favorable que prévu, du fait à la fois de l'augmentation du prix des composantes les plus volatiles de l'indice et de la mauvaise tenue de l'inflation sous-jacente.

La seconde mise à jour du programme de stabilité, qui couvre la période 2000-2004, a été présentée à la Commission européenne le 23 janvier 2001 et a été examinée par le Conseil le 12 mars 2001<sup>7</sup>. On envisage une révision à la hausse des objectifs budgétaires principalement en raison de la compression des dépenses primaires courantes, tout en laissant une marge pour un renforcement des investissements publics et un allègement de la pression fiscale après 2002. Dès lors, les comptes du secteur public devraient s'équilibrer en 2001 et enregistrer des excédents les années suivantes pour atteindre 0,3 % du PIB en 2004. Le programme prévoit une nouvelle diminution du ratio dette/PIB, qui devrait passer sous la barre des 60 % en 2001 et tout juste sous la barre des 50 % d'ici la fin de la période de programmation.

### 1.1.3. *Irlande*

Le Conseil a estimé que la mise à jour publiée en décembre 1999 du programme de stabilité de l'Irlande était conforme au pacte de stabilité et de croissance<sup>8</sup>. En 2000, la mise en œuvre du programme a une nouvelle fois dépassé toutes les attentes. Au mois de décembre de cette même année, les autorités irlandaises ont revu à la hausse leurs prévisions initiales de croissance concernant le PIB réel de 7,4 % à 10,7 %. La montée en flèche des recettes fiscales dans une économie au développement soutenu a largement compensé les dépassements de dépenses et les excédents du secteur public pour l'année 2000 sont estimés à 4,5 % du PIB au lieu des 3,3 % prévus à l'origine. Le ratio dette publique/PIB n'a cessé de régresser jusqu'à 39 % en 2000 et la valeur du Fonds national de retraite récemment institué était supérieure à 6 % du PIB à la fin de l'année 2000.

La mise à jour du programme de stabilité datant de décembre 2000, qui couvre la période 2001-2003, comprend les prévisions budgétaires pour l'année 2001 et a fait l'objet d'une évaluation par le Conseil le 12 février 2001. Le programme confirme que l'Irlande continuera à se conformer aux exigences du pacte de stabilité et de croissance. Le solde des administrations publiques enregistrera un excédent non négligeable pour tous les exercices d'ici à 2003. Un nouveau recul significatif du ratio d'endettement est attendu (jusqu'à moins d'un quart de point fin 2003).

---

<sup>6</sup> JO C 98 du 6.4.2000.

<sup>7</sup> JO C 109 du 10.4.2001

<sup>8</sup> JO C 60 du 2.3.2000.



#### 1.1.4. Portugal

Au cours de l'année 2000, des changements budgétaires se sont produits dans le cadre du programme de stabilité mis à jour (2000-2004), qui a été soumis au Conseil pour évaluation à la date du 13 mars 2000. L'exercice budgétaire 2000 se solde par un déficit estimé actuellement à 1,4 % du PIB, à savoir 0,1 point de moins par rapport à l'objectif du programme de stabilité. Ce résultat s'explique par la prise en compte des recettes de la vente des licences UMTS (0,4 % du PIB), car le dépassement constaté au niveau des dépenses primaires courantes et un déficit d'impôts indirects d'environ ½ point du PIB n'ont été que partiellement compensés par une réduction des dépenses d'investissement.

La seconde mise à jour du programme de stabilité, qui couvre la période 2000-2004, a été présentée à la Commission européenne le 23 janvier 2001 et évaluée par le Conseil le 12 mars 2001<sup>9</sup>. Elle prévoit la poursuite du processus de consolidation budgétaire, l'objectif avoué étant d'atteindre l'équilibre en 2004. Cet effort de consolidation sera réparti plus ou moins uniformément tout au long de la période 2001-2004. En outre, la baisse du rapport du déficit au PIB résulte de modifications similaires cumulées équivalant à ¾ de point du PIB, tant du côté des recettes que du côté des dépenses inscrites au budget. Le Conseil a préconisé une réduction accélérée du déficit.

### 1.2. La conditionnalité

En vertu de l'article 6 du règlement (CE) n° 1164/94 du Conseil, toute intervention du Fonds de cohésion est subordonnée à une saine gestion des finances publiques. Les concours accordés aux nouveaux projets d'un État membre bénéficiaire peuvent être suspendus si le Conseil statue dans une décision que l'État membre concerné accuse un déficit excessif et si cette décision n'est pas abrogée conformément à l'article 104 du traité.

Au printemps de chaque année, la Commission examine les déficits publics de l'exercice précédent sur la base des prévisions économiques du printemps, établies à partir des données budgétaires communiquées par les États membres pour ledit exercice avant le 1<sup>er</sup> mars. À l'automne, la Commission examine les déficits publics de l'exercice en cours sur la base des prévisions économiques de l'automne, après vérification de leur fiabilité.

En 2000, aucun des États membres bénéficiaires du Fonds de cohésion n'a accusé de déficit public excessif. Par conséquent, la Commission n'a pas effectué d'évaluation concernant le respect de la conditionnalité par lesdits États membres pour l'année 2000.

---

<sup>9</sup> JO C 109 du 10.4.2001

## **2. PRINCIPES DE MISE EN ŒUVRE ET CONCOURS OCTROYES**

### **2.1. Coordination avec les autres politiques communautaires**

#### *2.1.1. Marchés publics*

Dès le début des activités du Fonds de cohésion, la Commission a veillé avec une attention particulière à ce que la législation communautaire relative aux marchés publics soit correctement transposée dans la législation nationale et à ce que les règles et exigences communautaires soient scrupuleusement appliquées dans le contexte de l'aide financière de la Communauté. C'est là un élément qui revêt une importance particulière si l'on considère le niveau élevé de participation financière du Fonds de cohésion aux projets bénéficiant de son aide, d'où la nécessité pour la Commission de vérifier avec une rigueur toute particulière l'observation des règles concernant la transparence en matière de marchés publics.

À l'occasion de ses diverses missions de contrôle, la Commission procède aussi à des vérifications de routine portant sur le respect des directives communautaires pertinentes dans le domaine des marchés publics et sur la régularité des procédures de sélection des offres. Le suivi assuré par la Commission quant aux projets approuvés par le Fonds a permis aux administrations nationales de mieux comprendre et de mieux appliquer les procédures communautaires pour la passation des marchés publics et les adjudications. La Commission constate que les autorités nationales et les comités de suivi coopèrent de plus en plus et qu'ils donnent des réponses exhaustives à ses questions dans le cadre de l'examen des demandes relatives à des projets à financer et lors du suivi de l'exécution des projets.

#### *2.1.2. Concurrence*

Le règlement (CE) n° 1164/94 du Conseil instituant le Fonds de cohésion stipule que ses interventions doivent en particulier être conformes à la politique de concurrence. Dans ce contexte, l'examen des dossiers de demande de financements porte essentiellement sur l'appréciation de la compatibilité avec le traité des actions cofinancées par le Fonds, afin d'assurer que ses interventions sont menées dans le plein respect des règles communautaires de concurrence, et notamment de celles relatives aux aides d'État.

Tel qu'elle l'a déjà fait par le passé, la Commission constate que ces interventions ne soulèvent généralement pas de problèmes d'incompatibilité avec le droit de la concurrence, dans la mesure où elles s'orientent vers des projets en faveur d'infrastructures de transport ou de la protection de l'environnement qui, sauf infraction aux règles d'attribution des marchés publics, ne procurent aucun avantage particulier à des entreprises spécifiques. Dès lors, du point de vue de la concurrence, le contrôle communautaire continue de s'exercer principalement sur les aspects relatifs au libre accès aux infrastructures par tous les opérateurs réunissant les conditions techniques et juridiques nécessaires.

#### *2.1.3. Environnement*

L'article 8 du règlement (CE) n° 1164/94 du Conseil instituant le Fonds de cohésion stipule que les projets doivent être conformes aux politiques communautaires, y compris celles concernant la protection de l'environnement.

Les objectifs de la politique communautaire en matière d'environnement sont définis dans l'article 174 du traité.

Il s'agit de:

- la préservation et l'amélioration de la qualité de l'environnement,
- la protection de la santé des personnes,
- l'utilisation rationnelle des ressources naturelles.

Le programme communautaire de politique et d'action en matière d'environnement et de développement durable, prévoyait que le Fonds de cohésion contribue à la réalisation des objectifs du traité, et en particulier à la résolution de problèmes spécifiques comme la réduction de la pollution des eaux et l'application d'une gestion adéquate des déchets. Outre ces problèmes fondamentaux, le programme se concentrait sur la nécessité d'intégrer une dimension environnementale dans d'autres politiques communautaires, pour modifier et contrôler les effets secondaires indésirables de l'activité de certains secteurs économiques. Ce dernier élément intéresse le Fonds de cohésion, car les infrastructures de transport constituent l'autre type de priorités en matière d'investissement sur lequel il se concentre.

En effet l'article 3 du règlement (CE) n° 1164/94 maintient, dans sa modification apportée par le règlement (CE) n° 1264/99, les objets des actions éligibles pour l'octroi des aides du Fonds de cohésion, à savoir, protection de l'environnement et infrastructures de transport.

De plus, pour renforcer les procédures internes adoptées par la Commission en 1993, la Commission a, en 1997, marqué son accord sur un éventail de mesures qui ont pour objectif d'assurer une meilleure intégration des considérations environnementales dans la prise de décision politique et l'administration.

Pour la période de programmation 2000-2006, l'année 2000 a connu l'entrée en vigueur du règlement (CE) n° 1264/99 qui modifiait celui (CE) 1164/94 appliqué pendant la programmation 1994-1999. Ceci a supposé une modification de la procédure à appliquer dans la gestion des aides octroyées. Cette procédure tient compte des directives nouvellement applicables auxquelles elle fait appel d'une manière plus systématique:

#### *Directive EIE*

La directive 97/11/CE, modificative de la directive 85/337/CE, d'application depuis le 14 mars 1999, a introduit des critères de sélection pour déterminer si des projets de l'annexe II doivent être soumis à une évaluation d'impact environnemental en fonction de l'importance de leurs incidences significatives sur l'environnement. La liste de projets de l'annexe I sur lesquels une EIE est, dans tous les cas, obligatoire, a été élargie. C'est au cours de l'année 2000, avec la nouvelle programmation 2000-2006, que ces dispositions modificatives ont connu un grand essor. La convention d'Espoo sur l'évaluation des effets environnementaux transfrontaliers a été transposée dans cette directive.

### *Directive Habitats*

La directive 92/43/CEE avait fixé au 10 juin 1998 le délai pour l'établissement des listes de sites à protéger dans le cadre de Natura 2000. Les demandes de contribution au Fonds de cohésion en vigueur à partir du 01.01.2000 renforcent le contrôle pour s'assurer que, pour les sites du réseau Natura 2000 susceptibles d'être affectés par un projet recevant un financement de ce Fonds, toutes les mesures pour sa protection nécessaires du point de vue de l'environnement seront prises par les États membres concernés.

### *Directives Eaux*

La directive 91/271/CEE -Eaux résiduaires-, modifiée par la 98/15/CE, fixait au 31.12.2000 l'une de ses principales échéances d'application (construction de réseaux de collecte et ouvrages d'épuration adaptés à la sensibilité du milieu); c'est pourquoi le Fonds de cohésion a continué à cofinancer, l'année 2000 durant, des infrastructures qui contribuent à répondre aux principes concernant les zones sensibles et les grandes agglomérations, et le fera avec la nouvelle programmation pour des agglomérations plus petites.

Le 23.10.2000 a été approuvée la directive 2000/60/CE établissant un cadre pour une politique communautaire dans le domaine de l'eau. Bien qu'elle-même fixe un délai de mise en vigueur de ses dispositions législatives et réglementaires allant jusqu'au 22.12.2003, certains de ses principes –notamment la gestion intégrale par bassin hydrographique– ont inspiré déjà en 2000 le traitement des projets à cofinancer par le Fonds de cohésion.

### *Directives Déchets*

La mise en œuvre de deux directives récemment approuvées en matière de déchets, la directive 1999/31/CE concernant la mise en décharge des déchets, et la directive 2000/76/CE sur l'incinération des déchets, aura des conséquences organisationnelles et environnementales importantes dans les États membres bénéficiaires du Fonds de cohésion, leur gestion des déchets reposant largement sur la mise en décharge et nécessitant une modernisation des installations et la mise en œuvre d'une stratégie visant à améliorer le recyclage.

En 2000, la contribution du Fonds de cohésion aux projets de structures de traitement de déchets a été refusée pour les régions qui ne disposaient pas encore de plans appropriés de gestion des déchets comme exigés par la directive 75/442/CEE amendée par la directive 91/156/CEE relative aux déchets. Ceci a contribué à la mise en conformité de ces régions à cette disposition communautaire.

#### *2.1.4. Transport*

Alors que les projets d'intérêt commun relevant des réseaux transeuropéens de transport (RTE) sont financés par le budget RTE, le Fonds de cohésion soutient pour sa part exclusivement les infrastructures de transport destinées aux RTE.

La coordination entre le budget des réseaux transeuropéens de transport (RTE) et le Fonds de cohésion est importante car ces instruments financiers communautaires prennent en compte la nécessité de relier aux régions centrales de la Communauté les

régions souffrant d'un handicap structurel en raison de leur situation insulaire, périphérique ou de leur nonaccès à la mer.

Le règlement relatif aux RTE n'autorise pas «en principe» que la même phase d'un projet donné soit financée à la fois par le budget RTE et par une autre source communautaire. Toutefois, dans certains cas, des études de faisabilité financées par le budget RTE peuvent être soutenues par le Fonds de cohésion et la BEI, principalement sous la forme d'un financement (partiel) d'ouvrages de construction qui s'inscrivent dans le cadre de l'investissement réel. Très souvent, dans le domaine des transports, le Fonds de cohésion finance des travaux destinés à donner «accès» aux réseaux transeuropéens de transport, dont les composantes sont elles-mêmes financées par le budget RTE.

En 2000, le budget RTE s'est vu allouer 581 millions d'euros en crédits d'engagement et 449 millions d'euros en crédits de paiement dans le domaine des transports.

Le règlement financier (CE) n° 2236/95 relatif aux RTE a été modifié par le règlement (CE) n° 1655/99 afin d'assurer la planification à moyen terme grâce à un programme indicatif pluriannuel (PIP) d'investissement et en vue d'encourager les partenariats entre le secteur public et le secteur privé, ainsi que l'utilisation d'une petite partie du budget (1 à 2 %) pour soutenir des projets impliquant du capital à risque. Dans le courant de l'année 2000, le comité d'aide financière, qui assiste la Commission dans la mise en œuvre du règlement RTE, a émis un avis favorable concernant le PIP pour la période 2000-2006; une nouvelle révision aura lieu en 2003. La proposition actuelle, qui sera adoptée par la Commission à l'automne 2001, prévoit un budget global d'environ 2,8 milliards d'euros en faveur des 11 projets prioritaires (projets d'Essen), du projet concernant les systèmes mondiaux de navigation par satellite («Galileo») et de quatre groupes de projets d'intérêt commun.

## **2.2. Coordination avec les Fonds structurels: les cadres de référence stratégiques (CRS)**

Pour la période de programmation 2000-2006, la Commission a défini une série de principes directeurs relatifs au Fonds de cohésion: elle souhaite désormais que ses interventions soient mises en œuvre sur la base d'une approche stratégique coordonnée et s'inscrivent dans le cadre de programmes définissant les grandes priorités d'intervention dans les différents domaines d'application sélectionnés. Elle demande en outre une meilleure coordination avec les autres instruments financiers communautaires.

### *2.2.1. Environnement*

#### ***Espagne***

Les domaines d'intervention prioritaires, déterminés en collaboration avec les autorités espagnoles, sont les suivants:

- la gestion des déchets urbains, industriels et dangereux;
- le traitement des eaux usées;

- l'approvisionnement en eau.

Pour chacun de ces domaines, un cadre stratégique a été imaginé afin d'analyser la situation actuelle, de déceler les faiblesses et les problèmes existants, tout en fixant les objectifs à atteindre et en indiquant les interventions nécessaires pour les réaliser. Ces cadres prennent en considération les sphères de compétence des différentes administrations ainsi que la législation communautaire et nationale à laquelle il convient de se conformer. Un calendrier a été établi pour la mise en application de ces cadres stratégiques.

Le «cadre stratégique pour la gestion des déchets en Espagne» tient compte des objectifs et des critères définis dans la stratégie communautaire de gestion des déchets et s'inspire des différents plans déjà adoptés en la matière à l'échelon national et régional. Le document analyse la situation pour ce qui concerne la gestion des déchets urbains et dangereux, d'autres sources de déchets (véhicules en fin de vie, pneus usés, déchets de construction et de démolition, boues résultant du traitement des eaux usées, etc.) ainsi que des sols pollués. Pour chaque type de déchets, le cadre stipule une série d'objectifs et de propositions concrètes de mesures visant à répondre à ces objectifs.

Le «cadre stratégique pour le traitement des eaux usées» propose un état des lieux de la situation dans ce secteur en Espagne, en précisant les stratégies à appliquer et les interventions à opérer durant la période 2000-2006 afin de se conformer aux exigences communautaires concernant le traitement et l'assainissement des eaux usées urbaines. Les objectifs dans ce domaine, qui sont énoncés dans le «Plan Nacional de Saneamiento y Depuración de Aguas Residuales Urbanas» (plan national d'assainissement et d'épuration des eaux usées), sont l'amélioration des systèmes de traitement des eaux résiduaires, un contrôle renforcé de la qualité des émissaires d'évacuation dans le but de réutiliser les effluents traités et une meilleure gestion des boues résultant des eaux usées.

Le «cadre stratégique pour l'approvisionnement en eau» a pour principal objectif de garantir l'adduction d'une eau de qualité en quantité suffisante pour l'ensemble de la population, en tenant compte de l'augmentation potentielle de la demande dans un avenir proche et de la nécessité de gérer de manière adéquate les ressources disponibles. Il s'agit d'améliorer l'exploitation de ces ressources et d'éviter leur détérioration tout en recherchant de nouvelles possibilités. Les bassins fluviaux constituent l'unité de gestion des ressources en eau, chacun d'entre eux disposant d'un «Plan de Cuenca» (plan de bassin), dont les principaux objectifs sont les suivants: assurer un niveau d'approvisionnement en eau suffisamment élevé en termes de quantité et de qualité, optimiser l'utilisation des ressources disponibles moyennant des économies et une gestion plus efficace, diversifier les ressources au niveau de leur origine et réduire la vulnérabilité des systèmes d'alimentation en eau. Chaque bassin fluvial dépend d'une entité de gestion propre dénommée «Confederacion Hidrográfica».

Tous ces cadres stratégiques doivent être mis en place de manière intégrée et en tenant compte, sous diverses formes d'application, du principe «pollueur-payeur».

## *Portugal*

D'importants investissements ont été consentis au cours de la période 1996-1999, avec pour objectif majeur d'augmenter la capacité d'approvisionnement en eau et d'améliorer la qualité de cette dernière dans les régions du Grand Lisbonne, du Grand Porto et de l'Algarve, de surveiller la qualité des eaux souterraines et de rénover et bâtir de nouvelles stations d'épuration des eaux usées dans les grandes villes et les régions plus sensibles.

Des systèmes intégrés de traitement des eaux industrielles ont également vu le jour dans certaines zones plus lourdement industrialisées et sujettes à des problèmes de contamination des eaux résiduaires particulièrement graves en raison de la pollution industrielle (Vale do Ave, Águeda, Alcanena).

Quant au traitement des déchets solides, des structures de gestion intégrée ont été mises en place afin d'assurer une plus grande couverture en termes de surface et de population desservie, chaque structure englobant plusieurs municipalités et se chargeant de la collecte et du recyclage des déchets. Parallèlement, des décharges existantes ont été fermées et ont fait l'objet d'un assainissement.

Pour la période 2000-2006, la politique stratégique du Portugal en matière d'environnement met l'accent sur les priorités suivantes:

Poursuivre et achever le développement de l'infrastructure environnementale de base.

Générer les conditions permettant un développement durable, une réelle protection environnementale et une gestion efficace des ressources naturelles.

Pour y parvenir, il convient d'améliorer la conservation et la gestion des ressources naturelles et d'intégrer la politique environnementale aux politiques globales de développement régional et sectoriel par une meilleure évaluation de l'impact environnemental et dans le respect des principes «pollueur-payeur» et «utilisateur-payeur». Cela suppose également la création de partenariats stratégiques entre l'administration publique et toute une série d'organisations, y compris le secteur privé. Enfin, un effort particulier sera fourni dans le domaine de l'éducation et de l'information au sujet des ressources naturelles et d'autres questions environnementales.

Une intervention du Fonds de cohésion est envisagée pour les plus vastes projets d'infrastructures d'approvisionnement en eau, d'évacuation et d'épuration des eaux urbaines résiduaires et de traitement des déchets solides urbains. L'approvisionnement et l'épuration des eaux feront partie de l'approche intégrée dans le cadre de laquelle des systèmes intermunicipaux couvrant le «cycle de l'eau» dans son ensemble seront gérés par la même entité.

L'aide du Fonds de cohésion viendra se greffer au niveau des programmes régionaux, en plus du financement du FEDER, pour construire ou rénover les plus petites composantes locales de ces systèmes.

Cela implique une coordination étroite des priorités et des calendriers entre les programmes du Fonds de cohésion et les programmes opérationnels régionaux (Norte, Centro, Alentejo, Lisboa e Vale do Tejo, Algarve, Madeira e Açores).

L'objectif principal en matière d'approvisionnement en eau, d'évacuation et d'épuration des eaux résiduaires est d'accroître fortement la population desservie; pour ce qui est de l'approvisionnement proprement dit, il s'agit d'améliorer la qualité de l'eau potable conformément aux directives communautaires et d'augmenter la fiabilité des systèmes d'alimentation.

	<b>% de la population concerné en 2006 (Portugal continental)</b>
Approvisionnement en eau potable	95
Évacuation et épuration des eaux résiduaires	90
Traitement des déchets solides	98

### ***Irlande***

Les autorités irlandaises ont présenté leur cadre de référence stratégique dans le domaine de l'environnement le 29 juillet 2000. Ce document se concentre sur un nombre limité de projets dont les grandes priorités sont l'épuration des eaux usées et le traitement des déchets solides.

En ce qui concerne les eaux usées, les principaux objectifs définis s'inscrivent dans la droite ligne des priorités de la politique nationale énoncée dans le plan de développement national/cadre communautaire d'appui et le PO Infrastructure économique et sociale pour la période 2000-2006. Les deux objectifs généraux de ces programmes visent à assurer le respect de la législation européenne et à favoriser le développement économique et social tout en mettant en place des normes environnementales exigeantes.

La stratégie nationale destinée à concrétiser ces objectifs s'inspire du PDN/CCA et du PO Infrastructure économique et sociale, en vertu desquels l'investissement total planifié pour la période 2000-2006 s'élève à 3,853 milliards d'euros.

Le gouvernement a approuvé au début de l'année 2000 un cadre politique pour l'application du principe «pollueur-payeur» aux infrastructures de services relatifs à l'eau et à leur exploitation. Il prévoit, entre autres, le remboursement complet des coûts par les utilisateurs non privés des services publics d'eau (capital et coûts d'exploitation). Le recensement de tous les utilisateurs non privés doit s'achever d'ici 2006. Les services aux utilisateurs privés continueront à être financés par des fonds publics. Il a été convenu dans le contexte du CCA que les progrès accomplis quant à l'application des PPP seront évalués à mi-parcours.

Les partenariats entre le secteur public et le secteur privé doivent être favorisés dans le domaine de l'eau, en se fondant généralement sur une approche «conception-construction/conception-construction-exploitation» pour les projets impliquant la construction ou la modernisation d'importantes infrastructures hydrauliques ou d'épuration des eaux usées. Deux projets financés par le Fonds de cohésion font figure de projets pilotes pour l'application de l'approche CC-CCE dans les services relatifs à l'eau.

Les priorités d'investissement quant au traitement des eaux usées sont dictées par la nécessité de garantir le respect de la directive relative au traitement des eaux urbaines résiduaires. Le Fonds de cohésion a soutenu certains projets. Dans le domaine de



l'eau, les trois priorités présentées en vue d'un concours du Fonds de cohésion sont les stations d'épuration de Dublin, de Cork et de Limerick.

En ce qui concerne les déchets solides, l'Irlande a pour ambition de soutenir un développement économique, régional et social équilibré tout en imposant des normes environnementales strictes et de veiller au respect de la législation européenne. Un des objectifs principaux est de réduire la dépendance par rapport à la mise en décharge, qui est de 90 %.

Les priorités clés dans le secteur des déchets solides découlent de la politique nationale exposée dans le PDN/CCA et les deux programmes opérationnels régionaux pour la période 2000-2006.

La stratégie de mise en œuvre des plans régionaux de gestion des déchets et la procédure de décision quant aux besoins en infrastructures sont décrites parallèlement aux détails relatifs à l'investissement global prévu pour la période 2000-2006, qui s'élève à 825 millions d'euros.

La politique nationale de gestion des déchets est en accord avec le principe du «pollueur-payeur», puisqu'elle prévoit l'imposition d'une taxe sur les déchets. Le secteur privé doit ou devra incessamment assurer et payer les services d'enlèvement des déchets ménagers dans 16 des 34 principales zones administratives locales. Seuls trois conseils du comté de Dublin devaient encore à cette date imposer une taxe sur les déchets pour leurs services.

Pour ce qui est de la création d'infrastructures de traitement des déchets solides, le cadre de référence privilégie la méthode «conception-construction-exploitation-financement» pour l'édification d'usines de traitement thermique proposée dans le projet de plan de gestion des déchets.

Étant donné que les projets relatifs au traitement des déchets solides en Irlande ne sont pas aussi avancés que dans le domaine des eaux usées, les autorités irlandaises ont sélectionné certains projets qui seront présentés en vue d'un concours du Fonds de cohésion. Ils englobent les coûts engendrés par la planification, l'acquisition et la conception de plusieurs installations de traitement thermique, ou ces mêmes coûts pour la mise en œuvre d'une approche intégrée en matière de gestion des déchets dans une région donnée, où ces infrastructures respectent les dispositions du plan de gestion des déchets pour ladite région. Les projets soumis concerneraient le suivi d'études de faisabilité déjà financées par le Fonds de cohésion ou ces études proprement dites.

### ***Grèce***

La Grèce a soumis par sa lettre du 11.12.2000 le projet du Programme Opérationnel Environnement qui comprend le cadre de référence stratégique pour les projets grecs dans le domaine de la protection de l'environnement cofinancés par le Fonds de cohésion.

Nous y constatons les trois secteurs principaux d'intervention:

#### *Eau potable et sa distribution*

Projets qui garantissent le captage, stockage et approvisionnement de l'eau potable.

### *Assainissement des eaux usées*

Projets de séparation des eaux usées des eaux de pluies, leurs canalisations et/ou stockage, les travaux de protection contre les inondations et le traitement des eaux usées et mise en disposition des eaux traitées.

### *Gestion des déchets*

Projets de traitement des déchets ménagers partant de la collecte sélective séparation et traitement des déchets. Il y a lieu de rappeler que les projets pour être cofinancés doivent être prévus par l'État membre dans son plan national de gestion des déchets communiqué à la Commission.

Les prévisions financières qui reflètent quantitativement ce cadre de stratégie pendant la période 2000-2006 sont confirmées par l'État membre dans un tableau communiqué aux services de la Commission. Nous y trouvons les grands projets nominativement et les montants prévus pour tous les autres projets de chaque secteur, ces projets bien entendu ne sont pas encore choisis mais seront définis au fur et à mesure que leur choix sera fixé.

La circulaire du M.E.N. n°11924/792, datée du 5/4/2001, qui s'adresse à ce propos aux régions, fixe d'une certaine façon les modalités de détermination desdits projets.

## 2.2.2. *Transport*

### *Espagne*

Suite à la réflexion entre la Commission et les autorités espagnoles sur l'avenir des activités du Fonds de cohésion pour la période d'intervention 2000-2006, a été présenté, en application de l'art.B§2 du règlement modifié du Fonds de cohésion, le Cadre de référence pour les investissements dans les réseaux transeuropéens des transports, qui définit la stratégie générale espagnole dans ce domaine pour la période d'intervention indiquée.

Le cadre stratégique, en cohérence avec les Orientations de la Commission pour la programmation des interventions des Fonds structurels et leur coordination avec le Fonds de cohésion<sup>10</sup>, comporte les objectifs suivants:

- améliorer les perspectives de développement économique, la compétitivité et l'emploi;
- contribuer à un développement équilibré;
- favoriser une mobilité durable et garantir la disponibilité de services de transport là où des moyens de locomotion privés manquent ou souffrent des problèmes de mobilité.

Conformément au vade-mecum du Fonds de cohésion pour la période 2000-2006, le cadre de référence présenté par les autorités espagnoles inclut les éléments suivants:

---

<sup>10</sup> COM (1999) 344 du 1.7.1999.

- Détermination des objectifs à long terme.
- Spécification des objectifs qui peuvent être atteints durant l'année 2006 dans le développement des réseaux transeuropéens de transport, l'identification des interventions dans les corridors principales et l'estimation des coûts d'investissement.
- Stratégie d'utilisation des différents fonds communautaires.

En ce qui concerne plus spécifiquement les interventions du Fonds de cohésion pour la période 2000-2006, l'approche stratégique retenue par les autorités espagnoles se concrétisera par la poursuite de l'effort d'investissement dans le développement et la modernisation du réseau ferroviaire transeuropéen, notamment en matière de réseaux ferroviaires à grande vitesse, la continuation de la construction des axes routiers facilitant la connexion avec la France et le Portugal, ainsi que l'amélioration des conditions de fonctionnement des ports.

La mise en œuvre de la stratégie d'ensemble fera l'objet d'un suivi régulier dans le cadre des différents comités de suivi du Fonds de cohésion. Quant à la coordination avec les interventions menées par le FEDER, elle sera vérifiée par un groupe de travail thématique consacré au secteur des transports, institué par le Cadre Communautaire d'Appui.

### ***Portugal***

Suite à la réflexion sur l'avenir des activités du Fonds de cohésion engagée en 1999 entre la Commission et les autorités portugaises, ces dernières ont présenté, en application de l'article B§2 du nouveau règlement, le cadre de référence des transports qui définit la stratégie générale portugaise dans ce secteur pour la période 2000-2006.

Lors de la négociation du CCA portugais ainsi que du Programme Opérationnel des Accessibilités Transport (POAT), une analyse de cette stratégie a été menée, afin notamment de vérifier sa cohérence avec les Orientations de la Commission pour la programmation des interventions des Fonds structurels et leur coordination avec le Fonds de cohésion<sup>11</sup>.

Le document relatif au cadre de référence des transports figure en annexe au texte du POAT adopté par la Commission le 22 août 2000.

Ce cadre constitue l'instrument privilégié de coordination entre les interventions du FC, celles du FEDER (tant dans ses éléments sectoriels que de sa composante régionalisée) et d'autres sources communautaires, y compris la ligne budgétaire RTE.

Les priorités établies pour la prochaine période d'intervention du Fonds, au Portugal, sont les suivantes:

---

<sup>11</sup> COM (1999) 344 du 1.7.1999.

- augmenter la dotation en infrastructures et l'efficacité du système de transports afin d'assurer l'intégration internationale du pays et de renforcer, de la sorte, la compétitivité des entreprises portugaises;
- développer et rationaliser les systèmes de transport urbain;
- renforcer la cohésion territoriale interne par l'amélioration de l'accessibilité régionale (entre régions et par rapport au réseau principal);
- miser sur les activités logistiques, par le biais notamment de la mise en place d'un ensemble cohérent de plate formes qui doivent de surcroît jouer un leur rôle essentiel dans l'intégration des modes de transports.

La matérialisation de cette approche stratégique implique que l'on puisse poursuivre la modernisation du réseau ferroviaire principal, accélérer la construction des grands axes routiers sans oublier les connexions secondaires, mettre en place les systèmes de métro des principales villes, équiper et améliorer les conditions de fonctionnement des ports et augmenter la capacité/niveau de qualité des services des aéroports.

La mise en œuvre de la stratégie d'ensemble fera l'objet d'un suivi régulier dans le cadre d'un groupe de travail thématique dédié au secteur des transports à instituer par les autorités portugaises.

L'intervention du Fonds de cohésion sera, comme elle l'a été depuis sa création, orientée vers l'achèvement des réseaux transeuropéens, une concentration de l'aide devant être consentie en faveur des composantes du projet prioritaire n° 8 d'Essen relatif à la «Liaison multimodale Portugal/Espagne - Reste de l'Europe». D'autres projets structurants du RTE, par leur capacité de contribuer à l'implantation de systèmes opérationnels à l'horizon 2006, devront également bénéficier d'une priorité afin d'obtenir un impact maximum sur la cohésion.

### ***Irlande***

Le cadre de référence irlandais pour le secteur des transports rappelle que l'objectif clé du PDN consiste à promouvoir des politiques de transports durables, qui favorisent un essor économique et un développement régional continu, tout en garantissant un degré élevé de protection environnementale. À cette fin, la stratégie nationale définit les priorités suivantes:

#### **Réseau routier**

- Transformation en une autoroute à quatre voies/haute qualité des 5 routes interurbaines partant de Dublin.
- Programme de modernisation d'autres routes nationales importantes.

#### **Transports dans la région du Grand Dublin**

- Achèvement du boulevard périphérique C ceinturant la ville, augmentation de sa capacité et construction du tunnel du port de Dublin.
- Amélioration des transports publics grâce à un nouveau réseau ferroviaire léger; quadruplement de la voie sur le couloir ferroviaire du sud-ouest afin de séparer les

services longue distance et les services de banlieue; renouvellement de la signalisation de l'anneau ferroviaire du centre-ville afin d'offrir des liaisons supplémentaires pendant les heures de pointe; nouvelles gares; matériel roulant supplémentaire pour le métro existant (DART) et les services ferroviaires de banlieue et davantage de bus.

### **Transports publics nationaux**

- Modernisation des services de bus et trains de banlieue dans les villes régionales.
- Accroissement de la capacité et renforcement de la sécurité du réseau ferroviaire national.
- Les priorités pour le réseau routier et les transports publics nationaux figurant dans le cadre de référence s'inscrivent parfaitement dans le cadre des objectifs des projets prioritaires soumis en vue d'une aide du Fonds de cohésion.

### **Autres éléments clés du cadre de référence:**

- Il expose la stratégie à appliquer pour atteindre les objectifs fixés dans ces secteurs du transport, en s'inspirant du PDN et des sous-programmes relatifs au réseau routier national et aux transports publics. Les chiffres de 1999 prévoyaient un investissement total pour la période 2000-2006 de 6 milliards d'euros pour le réseau routier national et de 2,8 milliards d'euros pour les transports publics. Plus de 70 % de ces investissements devraient être consacrés au développement des principaux axes routiers et ferroviaires nationaux faisant partie du réseau transeuropéen de transport.
- Quant au principe du «pollueur-payeur», le cadre de référence mentionne le régime fiscal appliqué aux véhicules et aux carburants. Il indique également qu'il existe deux ponts à péage opérationnels. Le système du péage sera étendu au réseau routier national dans le cadre de plans de partenariat public-privé. Onze plans routiers avaient déjà été sélectionnés en décembre 2000, dont certains avaient déjà fait l'objet d'un appel d'offres.
- La mise à jour 2001 de la stratégie pour les transports routiers à Dublin prévoira l'élaboration d'une politique globale de gestion de la demande en matière de transports.

Les projets candidats à une intervention du Fonds de cohésion pendant la période 2000-2006 répondent aux grandes priorités d'investissement décrites ci-dessus et, dans la plupart des cas, correspondent aux phases finales de construction de projets déjà financés durant la période budgétaire précédente.

### ***Grèce***

La Grèce a soumis par sa lettre du 06.04.2000 le projet du Programme Opérationnel Axes Routiers, Ports et Développement urbain qui comprend la stratégie pour les projets grecs dans le secteur «routes - ports» et, par sa lettre du 06.04.2000, le projet du Programme Opérationnel Rail, Aéroports et Transports urbains qui comprend la stratégie pour les projets grecs dans le secteur «rail - aéroports».

Après une période des négociation, les deux documents étaient finalisés fin 2000. Les deux programmes opérationnels approuvés incluent le cadre de référence stratégiques pour les projets cofinancés par le Fonds de cohésion - domaine Transport - pour la période 2000-2006.

#### *Approche stratégique*

Le Fonds de cohésion continue à jouer un rôle clé dans la mise en œuvre des réseaux transeuropéens, particulièrement en ce qui concerne les couloirs et les points clés dans les réseaux et les mesures concernant les liaisons manquantes dans les itinéraires prioritaires définis à Essen. À cet effet, le cadre de référence prévoit une première indication des coûts des investissements exigés, un calendrier provisoire pour la mise en œuvre et un plan indicatif des sources de financement, y compris la participation du secteur privé. Il comprend également une description assez élaborée de l'objet physique des investissements. Le document démontre la cohérence avec le Fonds européen de développement régional.

*Les priorités par mode de transport sont les suivantes:*

- Routes

PATHE et Via EGNATIA autoroutes, partiellement financés durant la période précédente.

Axe IONIEN et autoroute KORINTHOS-TRIPOLI-KALAMATA/SPARTI

- Rail

PATHE couloir partiellement - financés durant la période précédente.

Électrification de ATHÈNES-THESSALONIKI-PROMACHON (frontières avec la Bulgarie) couloir partiellement - financés durant la période précédente.

Liaison ferroviaire du port IKONION avec le complexe THRIASSIO.

- Ports

Ports de HÉRAKLION et IGOUMENITSA

- Transport aérien

Achèvement du projet «Modernisation du système de contrôle du trafic aérien»

- Transport combiné

Complexe THRIASSIO et liaisons ferroviaires avec le réseau existant.

### **2.3. Le budget et son utilisation, crédits d'engagement et de paiement**

#### *2.3.1. Les ressources budgétaires disponibles*

Conformément à l'article 4 du règlement 1164/94, modifié par le règlement 1264/99, «règlement du Fonds de cohésion», les ressources pour engagement allouées au

Fonds de cohésion pour l'année 2000 s'élèvent à 2,615 milliards d'euros aux prix 1999. Le montant définitif, après indexation, inscrit au budget a été de 2,659 milliards d'euros.

En application des fourchettes d'allocation des ressources par État Membre établies dans l'annexe I du règlement du Fonds de cohésion, l'allocation indicative de ces crédits par pays est la suivante:

Pays	Limite inférieure		Limite supérieure	
	Mio €	%	Mio €	%
Espagne	1621	61,0 %	1687	63,5 %
Grèce	425	16,0 %	478	18,0 %
Irlande	53	2,0 %	159	6,0 %
Portugal	425	16,0 %	478	18,0 %
Assistance technique	2		2	
Total	2659		2659	

L'Autorité budgétaire a décidé également d'inscrire pour le Fonds de cohésion 2,8 milliards d'euros en crédits de paiement.

En application des dispositions de l'article 7 du règlement financier, la Commission a décidé d'accorder la reconstitution de 1,7 million d'euros de crédits dégagés en 1999 et la réutilisation de 1 million d'euros correspondant à des recouvrements effectués en 1999.

### 2.3.2. L'exécution du budget

Voici les tableaux de l'exécution budgétaire des dotations du Fonds de cohésion en 2000, avec l'indication des reports de crédits sur 2001.

**Tableau de synthèse de l'exécution du FC des crédits 2000 (en €)**

<u>Crédits d'engagement</u>	<u>Initiaux</u>	<u>Mouvements</u>	<u>Dotation finale</u>	<u>Exécution</u>	<u>Annulés</u>	<u>Reports 2001</u>
Budget 2000	2 659 000 000	0	2 659 000 000	2 245 364 790	88 451	413 546 759
Crédits reportés de 1999 (non exécutés)	0	0	0	0	0	0
Crédits reconstitués (dégagements 1999)	1 699 812	0	1 699 812	0	1 699 812	0
Reversements d'acomptes (remboursements)	994 593	0	994 593	994 593	0	0
Totaux	2 661 694 405	0	2 661 694 405	2 246 359 383	1 788 263	413 546 759

<u>Crédits de paiement</u>	<u>Initiaux</u>	<u>Mouvements</u>	<u>Dotation finale</u>	<u>Exécution</u>	<u>Annulés</u>	<u>Reports 2001</u>
Budget 2000	2 800 000 000		2 800 000 000	1 685 223 466	814 776 534	300 000 000
Crédits reportés de 1999 (non exécutés)	157 691 951		157 691 951	0	157 691 951	0
Reversements d'acomptes (remboursements)	994 593		994 593	0	994 593	0
Totaux	2 958 686 544	0	2 958 686 544	1 685 223 466	973 463 078	300 000 000

Conformément aux dispositions de l'article 7 du règlement financier, les crédits non exécutés à la fin de l'exercice sont annulés, sauf décision de report spécifique adoptée par la Commission. Les crédits d'engagement reportés ont été entièrement exécutés avant le 31 mars 2001. Par contre, les crédits de paiement reportés ne peuvent être utilisés qu'après épuisement des crédits du budget 2001.

Voici les tableaux de l'exécution par pays et par type de projets, environnement, transport ou mixte.

**Exécution budgétaire des crédits 2000 v compris les crédits reportés sur 2001**

**Engagements crédits 2000 (v compris les crédits reportés sur 2001)**

<u>Pays</u>	Environnement		Transport		Mixte	Total	
	Montant	% Envir.	Montant	% Transp.	Montant	Montant	%
Espagne	749 218 170	46,8 %	851 923 302	53,2 %	164 496	1 601 305 968	60,3 %
Grèce	163 815 574	37,6 %	271 716 947	62,4 %	0	435 532 521	16,4 %
Irlande	136 967 016	80,7 %	32 657 648	19,3 %	0	169 624 664	6,4 %
Portugal	176 586 501	39,3 %	272 461 436	60,7 %	1 722 650	450 770 587	17,0 %
Assistance Technique	0	0,0 %	0	0,0 %	1 677 809	1 677 809	
Total	1 226 587 261	46,2 %	1 428 759 333	53,8 %	3 564 955	2 658 911 549	100,0 %

**Paievements crédits 2000**

<u>Pays</u>	Environnement		Transport		Mixte	Total	
	Montant	% Envir.	Montant	% Transp.	Montant	Montant	%
Espagne	547 028 885	48,1 %	589 632 725	51,9 %	691 333	1 137 352 943	67,5 %
Grèce	166 619 671	55,0 %	136 208 560	45,0 %	0	302 828 231	18,0 %
Irlande	52 271 877	41,1 %	74 988 716	58,9 %	195 249	127 455 842	7,6 %
Portugal	106 916 040	93,2 %	7 777 796	6,8 %	1 773 490	116 467 326	6,9 %
Assistance Technique	0	0,0 %	0	0,0 %	1 119 124	1 119 124	
Total	872 836 473	51,9 %	808 607 797	48,1 %	3 779 196	1 685 223 466	100,0 %

Pour refléter l'exécution des crédits alloués en 2000, les crédits reportés sur 2001 sont inclus dans le tableau ci-dessus. Les crédits reconstitués ou réutilisés n'y sont pas car ils proviennent des dotations d'années antérieures.

Pour faciliter la gestion financière en fin 2000, une certaine sur-exécution a été consentie pour l'Irlande et pour l'Espagne. L'équilibre sera rétabli en 2001 par une sous-allocation des crédits d'engagement équivalente au dépassement enregistré par rapport aux allocations indicatives adoptées par la Commission.

**2.3.3. L'exécution du budget pour la période antérieure (1993-1999)**

La période 93-99 a été entièrement engagée dans la limite prévue du 31.12.1999. Par conséquent, aucun engagement n'a été effectué en 2000 au titre des crédits de la période 93-99, à la seule exception de 994.593 euros correspondant à un reversement d'acompte qui a été réengagé pour le pays correspondant, l'Irlande.

**Liquidation en 2000 des engagements de la période 1993-1999**

<u>Pays</u>	RAL initial	Dégagements		RAL final
Espagne	3 049 584 234	1 039 538	988 012 034	2 060 532 662
Grèce	1 052 540 103	43 690	302 828 231	749 668 182
Irlande	379 381 298	103 992	127 455 842	251 821 464
Portugal	434 168 522	321 014	113 490 966	320 356 542
Assistance Technique	2 734 311	325 348	1 015 445	1 393 518
Total	4 918 408 468	1 833 582	1 532 802 518	3 383 772 368



Le volume du RAL de la période 93-99 à la fin 2000 est de l'ordre de grandeur du budget du Fonds de cohésion pour une année.

Une partie significative du RAL correspond à des projets reconduits sur la nouvelle période 2000-2006. Cela implique que la liquidation de ce RAL sera effectuée sur la base de paiements intermédiaires plutôt que sur des clôtures.

### **3. LES PROJETS ET LES ACTIONS ADOPTES**

#### **3.1. Concours du Fonds par État membre bénéficiaire**

##### *3.1.1. Grèce*

###### **3.1.1.1. Environnement**

Comme mentionné ci-dessus (paragraphe 2.2.1), le cadre de référence stratégique pour les projets environnementaux a été communiqué par l'État membre très tard dans l'année 2000, ce qui a eu comme conséquence le retard d'adoption par la Commission des projets grecs, pour lesquels la demande de concours était arrivée bien souvent après la communication dudit cadre de référence.

Dans ce contexte, les engagements effectués en 2000 pour les projets grecs de l'environnement sont de 79 792 478 euros et, en 2001, sur les crédits de 2000 reportés, de 84 023 096 euros, soit un total de 163 815 574 euros, au lieu de +/- 252 millions d'euros (montant correspondant à 50 % des crédits prévus, c'est-à-dire à la moyenne de la fourchette fixée par le Sommet de Berlin pour la période 2000-2006).

Les projets adoptés par la Commission pendant l'année 2000 sont classés en deux catégories distinctes:

##### *Nouveaux projets*

Gestion des déchets de Chania (18 480 000 euros).

Eaux usées et traitement des eaux usées de Almiros (6 708 835 euros).

Eaux usées et traitement des eaux usées de Agii Théodori (8 855 400 euros).

Construction du barrage de Gadoura et alimentation en eau de Rhodes (14 015 840 euros).

Eaux usées et traitement des eaux usées de Sami (7 131 600 euros).

Eaux usées et traitement des eaux usées de Kassandra (12 412 800 euros).

##### *Projets modifiés*

Il s'agit des projets adoptés pendant la période 1993-1999 et modifiés en 2000, avec augmentation du concours suite à l'adoption des travaux complémentaires:

Eaux usées et traitement des eaux usées de Ioannina (7 919 610 euros).

Traitement des eaux usées d'Athènes à Psyttalia phase B' (46 684 033 euros).

Eaux usées et traitement des eaux usées de Mytilène (5 780 259 euros).

Construction du barrage et alimentation en eau de Voïo, (18 288 137 euros).

Études du barrage de Gadoura et de l'alimentation en eau de Rhodes (5 757 735 euros).

Construction du barrage de Aposselemi et alimentation en eau de Iraklio (4 396 360 euros).

Alimentation en eau de Thessalonique partant de la rivière de Aliakmon (7 384 965 euros).

### 3.1.1.2. Transport

Les engagements effectués en 2000 pour les projets grecs du domaine transport sont de 126 566 571 euros et en 2001 sur les crédits de 2000 reportés, de 145 150 416 euros, soit d'un total de 271 716 987 euros, au lieu de +/- 223,5 millions d'euros qui est le montant correspondant à 50 % des crédits prévus (c'est-à-dire de la moyenne de la fourchette fixée par le Sommet de Berlin pour la distribution des crédits alloués pour chaque pays bénéficiaire au titre du Fonds de cohésion pour la période 2000-2006).

Les projets adoptés par la Commission pendant l'année 2000 (avec les montants respectifs de concours engagés sur le budget 2000), sont classés en deux catégories distinctes:

#### *Nouveaux projets*

Construction de la nouvelle ligne de chemins de fer KORINTHOS-KIATO et études pour le tronçon KORINTHOS-PATRAS (39 920 000 euros).

Via EGNATIA, tronçon: KOULOURA-KLEIDI (21 810 040 euros).

Via EGNATIA, tronçon: achèvement du périphérique extérieur de THESSALONIQUE, de l'échangeur K1 à l'échangeur K4 (39 622 000 euros).

#### *Projets modifiés*

Il s'agit des projets qui ont été adoptés pendant la période 1993-1999 et modifiés en 2000 avec augmentation du concours suite à l'addition de nouvel objet physique:

Construction de la ligne ferroviaire THRIASSIO-ELEFSINA-KORINTHOS, phase B' (17 650 000 euros).

Construction d'une ligne ferroviaire à double voie sur le tronçon EVAGELISMOS-LEPTOKARYA, phase B' (13 300 000 euros).

Construction du complexe THRIASSIO et connexion au réseau existant, phases A et B (21 399 661 euros).

PATHE, achèvement du tronçon: ILIKI-AGIOS KONSTANTINOS (32 793 416 euros).

PATHE, tronçon: passage de l'autoroute de PATHE par la zone urbaine de Katerini (28 308 428 euros).

Via EGNATIA, tronçon: achèvement du tronçon: échangeur d'IGOUMENITSA-SELLES (42 682 287 euros).

Un certain nombre d'autres demandes de modification d'anciennes décisions avec augmentation du coût, soumises par les autorités helléniques vers la fin de l'année 2000, n'ont pas donné lieu à des décisions. La Commission a considéré lors de l'instruction que les raisons ayant amené aux dépassement des coûts initiaux et à leur conformité avec la législation nationale et communautaire devaient être étudiées.

### 3.1.2. Espagne

La Commission a approuvé une aide du Fonds de cohésion de 2 276 millions d'euros dont 1 601 millions d'euros ont été engagés dans le budget 2000. Tous les engagements réalisés correspondent à de nouvelles décisions adoptées cette année.

Le tableau suivant indique le montant correspondant à chaque secteur.

	Coût total éligible*(millions €)	Total Concours* (millions €)	Engagements 2000* (millions €)
Environnement	1 375	1 125	749
Transport	1 557	1 151	852
Total FC	2 293	2 276	1 601
% Environnement	46,9 %	49,4 %	46,8 %
% Transport	53,1 %	50,6 %	53,2 %

\*chiffres arrondis

#### 3.1.2.1. Environnement

Le Fonds de cohésion a continué à concentrer son soutien financier sur les trois secteurs prioritaires: approvisionnement en eau, assainissement et épuration, gestion des déchets solides urbains, industriels et dangereux. L'objectif a été de compléter le cycle des interventions, de réaliser les actions manquantes dans les systèmes existants et de financer des systèmes fonctionnels intégrés.

La contribution du Fonds de cohésion par secteur montre que l'assainissement et l'épuration ont reçu plus de la moitié de ressources dans le domaine de l'environnement.

	Coût total éligible (millions €)	Total Concours (millions €)	% du Concours	Engagements 2000 (millions €)
Approvisionnement en eau	240,92	202,48	17,99 %	120,00
Assainissement et épuration	812,13	665,55	59,15 %	451,46
Gestion de déchets solides	321,21	256,97	22,84 %	168,74
Assistance technique	0,24	0,21	0,02 %	0,16
Total	1 374,50	1 125,21	100,00	749,38

## Approvisionnement en eau

Durant l'année 2000, le concours communautaire pour les interventions d'approvisionnement en eau a atteint 202,5 millions d'euros, ce qui représente 18 % du montant alloué au secteur environnemental.

Les projets financés dans ce secteur permettront d'assurer l'approvisionnement en quantités suffisantes d'eau potable et de garantir la qualité de l'eau distribuée aux consommateurs, conformément aux directives communautaires. Ils visent à améliorer la qualité de l'eau potable dans plusieurs villes, comme à Saragosse, à faire face aux problèmes de sécheresse qui affectent les régions de l'Andalousie (construction du barrage de Melonares à Séville ayant une capacité de stockage de 180 Hm<sup>3</sup>, barrage destiné à garantir le débit minimal d'une rivière à Léon).

Approvisionnement en eau Projets adoptés en 2000			
N° du projet	Nom du projet	Coût total (millions €)	Concours FdC (millions €)
2000 ES 16 C PE 033	Barrage Melonares	33,89	28,81
1999 ES 16 C PE 001	Barrage Casares de Arbás	14,86	12,63
2000 ES 16 C PE 071	Amélioration de l'approvisionnement en eau de Gijón Oeste	11,48	9,18
2000 ES 16 C PE 009	Approvisionnement en eau dans le bassin du Guadalquivir: Jaén	33,70	28,64
2000 ES 16 C PE 007	Approvisionnement en eau dans le bassin du Tage: Torrijos, Fuensalida, la P. de Montalbán	46,29	39,35
2000 ES 16 C PE 065	Approvisionnement en eau dans le bassin du Guadalquivir: zone de Cadix	17,29	12,97
2000 ES 16 C PE 035	Approvisionnement à Saragosse et corridor de l'Ebro	83,41	70,90

## Traitement des eaux usées

Les efforts dans ce secteur (directive 91/271/CEE et mise en place du Plan national d'assainissement et d'épuration) ont été poursuivis dans cette nouvelle période. Ce secteur a absorbé 665,5 millions d'euros en 2000, qui représentent 59,15 %, soit une partie importante des ressources disponibles pour le volet environnement du Fonds de cohésion.

Dix neuf décisions ont été adoptées, dont deux correspondent à des modifications de projets déjà adoptés et seize à des projets et groupes de projets présentés par bassin hydrographique. Ces projets concernent des collecteurs et stations d'épuration à réaliser dans les différentes régions et certaines infrastructures d'assainissement dans les villes de Barcelone, Málaga et Valence.

Traitement des eaux usées Projets adoptés en 2000			
N° du projet	Nom du projet	Coût total (millions €)	Concours FdC (millions €)
2000 ES 16 C PE 039	Assainissement et épuration bassin du Nord II: Asturies	11,42	9,14
2000 ES 16 C PE 004	Assainissement et épuration bassin du Sud: phase I	6,96	5,56
2000 ES 16 C PE 072	Amélioration de l'infrastructure d'assainissement à Murcie. Phase II	18,46	14,77
2000 ES 16 C PE 060	Assainissement à Barcelone: amélioration de l'épuration des eaux résiduaires	54,09	43,27
2000 ES 16 C PE 064	Assainissement et épuration bassin du Sud: Manilva et Ronda	29,96	25,46
2000 ES 16 C PE 066	Assainissement et épuration bassin du Guadalquivir: Guadaira, Aljarafe et Espaces naturels	40,43	32,34
2000 ES 16 C PE 038	Assainissement et épuration à Lugo, Ourense	33,56	28,52
2000 ES 16 C PE 001	Assainissement et épuration plusieurs zones	133,68	106,94
2000 ES 16 C PE 036	Assainissement et épuration du Bierzo -	41,80	35,53

Traitement des eaux usées Projets adoptés en 2000			
N° du projet	Nom du projet	Coût total (millions €)	Concours FdC (millions €)
2000 ES 16 C PE 063	Assainissement et épuration bassin du Louro	87,28	74,18
2000 ES 16 C PE 037	Assainissement et épuration Galice	18,03	14,42
2000 ES 16 C PE 027	Assainissement et épuration bassin de l'Ebro: Miranda de Ebro, Valle de Esera	22,61	19,22
2000 ES 16 C PE 032	Assainissement et épuration bassin du Tage: EDAR Arroyo culebro-Getafe	56,86	48,33
2000 ES 16 C PE 044	Actions d'assainissement à Málaga	16,58	13,26
2000 ES 16 C PE 062	Assainissement et épuration Norte II – Cantabria: Colectores del Saja-Besaya	44,95	38,21
2000 ES 16 C PE 048	Assainissement en Valence	46,65	37,32
2000 ES 16 C PE 006	Assainissement et épuration bassin du Jucar	23,67	18,94
2000 ES 16 C PE 112	Assainissement et épuration bassin de l'Ebro	110,46	88,37
2000 ES 16 C PE 003	Assainissement et épuration bassin du Guadiana: Ciudad Real et Extremadura	3,42	2,74

## Déchets

Le Plan National de déchets de l'Espagne a été approuvé le 7 janvier 2000 en accord avec les Communautés Autonomes responsables de la gestion de déchets dans leur territoire respectif. Les objectifs du plan sont la prévention, la récolte sélective, la récupération et le recyclage, la valorisation de la matière organique et l'élimination dans des décharges contrôlées. La mise en œuvre du plan sera financée grâce à la contribution du Fonds de cohésion.

Pour l'année 2000, treize décisions ont été adoptées concernant la gestion de déchets, avec des projets groupés par Communauté autonome, responsable de la mise en œuvre du plan élaboré par sa région. Un concours de 257 millions d'euros qui représente 23 % du total du volet environnemental a été octroyé.

Priorité a été donnée aux projets de déchets solides urbains, relatifs à la récolte sélective, aux usines de compostage et de recyclage, au système de récolte pneumatique et aux installations de triage.

Déchets Projets adoptés en 2000			
N° du projet	Nom du projet	Coût total (millions €)	Concours FdC (millions €)
2000 ES 16 C PE 016	Actions à exécuter pour gestion déchets aux Canaries	27,04	21,63
2000 ES 16 C PE 017	Actions à exécuter pour gestion déchets en Cantabria	4,14	3,31
2000 ES 16 C PE 013	Actions à exécuter pour gestion déchets en Aragón	7,11	5,69
2000 ES 16 C PE 023	Actions à exécuter pour gestion déchets en Navarre	9,50	7,60
2000 ES 16 C PE 022	Actions à exécuter pour gestion déchets à Madrid	13,16	10,53
2000 ES 16 C PE 028	Actions à exécuter pour gestion déchets en Castille-Leon	56,31	45,05
2000 ES 16 C PE 041	Traitement de déchets A Coruña	15,34	12,27
2000 ES 16 C PE 021	Actions à exécuter pour gestion déchets en Galice	29,52	23,62
2000 ES 16 C PE 012	Actions à exécuter pour gestion déchets en Andalousie	90,94	72,75
2000 ES 16 C PE 019	Actions à exécuter pour gestion déchets en Catalogne	22,82	18,25
2000 ES 16 C PE 024	Actions à exécuter pour gestion déchets à La Rioja	2,10	1,68
2000 ES 16 C PE 025	Actions à exécuter pour gestion déchets à Valence	30,87	24,69
2000 ES 16 C PE 015	Actions à exécuter pour gestion déchets aux Iles Baléares	12,37	9,90

### **Assistance technique**

Une aide de 242.000 euros a été octroyée pour l'élaboration des cadres stratégiques dans les domaines de l'approvisionnement en eau, de l'assainissement et épuration de l'eau, de la gestion des déchets, du littoral et de la défense contre les inondations, protection et restauration du domaine public et des systèmes d'information et de contrôle des ressources hydriques en Espagne.

### **Régions ultra-périphériques**

Les actions ont tenu compte de l'importance attachée au développement des régions ultra-périphériques (Iles Canaries), renforcée par le rapport de la Commission COM/2000/0147 final sur les mesures destinées à mettre en œuvre l'article 299, paragraphe 2, du traité.

### **Approvisionnement en eau potable**

Le Fonds de cohésion donne une importance particulière à ce secteur dans les Iles Canaries en raison de leurs contraintes spécifiques. Le financement d'importantes installations de dessalement, qui constituent la meilleure solution pour les îles, se poursuit et ces dernières seront achevées en 2001. Des élargissements de ces installations sont à l'étude.

### **Traitement des eaux résiduaires**

Les Iles Canaries ont un déficit dans ce domaine et un effort important se poursuit afin de permettre une amélioration notable de la qualité des eaux. Un grand nombre de stations de dépollution sont en cours et seront achevées en 2001.

### **Déchets**

En raison de leur insularité, les Canaries ont des contraintes très importantes pour le traitement des déchets. Le Fonds de cohésion a fait un effort pour y remédier et mettre en place l'infrastructure de base. Une deuxième phase a été engagée pour compléter l'action de base et, en 2000, les interventions représentent une contribution communautaire de 21,6 millions d'euros. Il s'agit de huit complexes environnementaux et d'une installation de transfert incluant des aménagements de décharges et des installations de classification et de biométhanisation.

#### 3.1.2.2. Transport

Sur l'ensemble des décisions d'aide approuvées en 2000 par la Commission, le secteur des transports a absorbé 51 % du concours total et 53,2 % des engagements réalisés en 2000.

La répartition par mode de transport est montrée dans le tableau suivant.

Type de projet	Coût éligible (millions €)	Concours FdC (millions €)	Répartition du concours par mode	Engagements 2000
Routes	198,7	168,9	14,7 %	124,0
Chemins de fer	1 358,7	981,7	85,3 %	727,9
Total	1 557,4	1 150,6	100,0	851,9

## Réseau routier

Pour ce mode de transport, la priorité a continué d'être la progression des axes de liaison avec la France ainsi que le développement des connexions entre réseaux routiers appartenant aux RTE.

En 2000, la Commission a approuvé des aides pour la totalité des nouveaux projets présentés par les autorités espagnoles. Le Fonds de cohésion a ainsi attribué des aides à plusieurs tronçons de l'axe Sagunto - Somport dans les provinces de Huesca et Teruel, aux connexions avec l'axe transversal de Catalogne et à la finalisation de la connexion routière entre la Galice et la Meseta.

Aucune demande pour de nouveaux projets appartenant au secteur routier ne se trouvait en instruction à la fin de l'année 2000.

Le tableau suivant montre les projets adoptés en 2000 dans le sous secteur routier.

ROUTES			
Projets adoptés en 2000			
N° du Projet	Nom du projet	Coût éligible (millions €)	Concours FdC (millions €)
95/11/65/004 modification	Autoroute des Rias Bajas	33,4	28,4
1999ES16CPT-002	Autoroute de Levant (a)	23,3	19,8
1999ES16CPT-003	Autoroute de Levant (b)	33,2	28,2
1999ES16CPT-004	Autoroute de Levant (c)	77,9	66,2
1999ES16CPT-005	Autoroute Lleida - Barcelone (d)	30,9	26,3
TOTAL		198,7	168,9

## Réseau ferroviaire

En 2000, un effort particulièrement significatif a été consenti par le Fonds de cohésion en faveur des investissements dans la ligne à grande vitesse Madrid - Barcelone - Frontière française. Celle-ci a été identifiée par le Conseil européen de Essen (9-10 Décembre 1994) comme l'une des quatorze projets prioritaires et a été déclarée par le gouvernement espagnol comme projet d'intérêt général. Depuis 1998, toutes les demandes d'aides dans le secteur ferroviaire présentées par les autorités espagnoles au Fonds de cohésion ont eu pour objectif le cofinancement de ce grand projet. Les décisions approuvées en 2000 assurent ainsi un support financier du Fonds de cohésion pour pratiquement la totalité des phases techniques de ce projet entre Madrid et Lleida.

Deux demandes d'aides pour d'autres phases techniques du même projet ont été présentées fin 2000 et se trouvaient, à la fin de cette année, en phase d'instruction. Ces demandes seront examinées avec le support technique de la BEI et leur éventuelle approbation en 2001 se fera en conformité avec les résultats obtenus de cet examen et en tenant compte les estimations les plus récentes en matière de coûts et recettes prévues pour l'ensemble de la ligne.

CHEMINS DE FER Projets adoptés en 2000			
N° du Projet	Nom du projet	Coût éligible (millions €)	Concours 2000 FdC (millions €)
98/11/65/002	TGV (Madrid – Barcelona) Nouveaux tronçons	76,2	55,1
1999ES16CPT-001	TGV (Madrid – Barcelona) Matériaux et montage voies	642,2	302,8
2000ES16CPT-002	TGV (Madrid – Barcelona) Électrification, signalisation et communication	562,0	325,1
2000ES16CPT-003	TGV (Madrid – Barcelona) Réseau d'accès à Saragosse	77,8	44,9
Total		1.542,7	727,9

### 3.1.3. Irlande

Au cours de l'année 2000, la Commission a approuvé l'octroi d'une aide du Fonds de cohésion en faveur de l'Irlande d'un montant total de 425 millions d'euros, dont 169,6 ont été engagés à partir du budget de cette même année.

	Coût total éligible* (en millions d'euros)	Total concours FdC* (en millions d'euros)	Engagements 2000* (en millions d'euros)
Environnement	318,0	254,4	137,0
Transport	172,7	146,9	32,6
Total FdC	490,7	401,3	169,6
% Environnement	64,8 %	63,4 %	80,8 %
% Transport	35,2 %	36,6 %	19,2 %

#### 3.1.3.1. Environnement

Les deux priorités du volet environnement pour la période en cours sont la collecte et le traitement des eaux résiduaires et la gestion des déchets solides urbains.

#### Collecte et traitement des eaux résiduaires

Pendant l'année 2000, les projets bénéficiaires concernaient tous le traitement des eaux usées.

Collecte et traitement des eaux résiduaires Projets adoptés en 2000			
N° du projet	Nom du projet	Coût total éligible* (en millions d'euros)	Concours FdC* (en millions d'euros)
1999/IE/16/C/PE/003	Programme de traitement des eaux usées de la région de Dublin (phase V - station d'épuration)	166,7	133,4
1999/IE/16/C/PE/001	Réseau principal d'évacuation des eaux de Cork (phase III)	55,8	44,7
1999/IE/16/C/PE/002	Réseau principal d'évacuation des eaux de Limerick (phase III)	95,5	76,4
Total		318,0	254,4

Les projets sélectionnés sont prioritaires et concernent trois des plus grandes villes irlandaises. Cork et Limerick ne disposent pas actuellement de système d'épuration des eaux usées, tandis que celui de Dublin ne permet qu'un traitement primaire.

Programme de traitement des eaux usées de la région de Dublin (phase V – station d'épuration): le programme global couvre la zone du Grand Dublin. Les quatre phases précédentes avaient trait à la planification du projet et à des contrats de



construction concernant l'installation temporaire de traitement des boues, la conduite sous-marine et les stations de pompage et de collecte des eaux usées. La phase V du programme de la baie de Dublin prévoit la construction de la station d'épuration de Ringsend et la modernisation de la station de traitement primaire existante afin de permettre un traitement secondaire pour une population d'environ 1,64 million d'habitants. Le Fonds de cohésion soutient également la construction de la station de pompage de Sutton et du collecteur de Northern Fringe.

Réseau principal d'évacuation des eaux de Limerick et ses environs (phase III): les deux phases précédentes concernaient la planification du projet et des travaux de construction préliminaires sur le réseau de collecte. La phase III porte sur la construction de stations de traitement secondaire des eaux usées et de traitement des boues (desservant une population de 130 000 habitants), des principales stations de pompage et du collecteur souterrain reliant le centre de la ville à la station d'épuration.

Réseau principal d'évacuation des eaux de Cork (phase III): les deux phases précédentes englobaient des mesures de planification et la construction du réseau de collecte dans le centre de la ville et la banlieue ainsi que d'une station de pompage de grande envergure. La phase III couvre la construction de stations de traitement secondaire des eaux usées et de traitement des boues (population de 413 000 habitants environ) et du réseau d'acheminement (y compris de nouvelles stations de pompage et une conduite sous-marine).

### Déchets solides

En 2000, aucun projet n'a bénéficié d'un concours dans le domaine des déchets solides.

#### 3.1.3.2. Transport

Tout comme pour l'environnement, seuls deux secteurs sont prioritaires au cours de cette période: le réseau routier et les transports publics.

### Réseau routier

Durant l'année 2000, deux décisions d'octroi de concours ont été prises. La première portait sur la phase de construction d'une autoroute déjà bénéficiaire d'un financement et la seconde sur la construction d'un nouveau tronçon relié physiquement au précédent. Ces projets sont situés sur la M1, une route prioritaire dans le cadre des réseaux transeuropéens de transport.

Réseau routier Projets adoptés en 2000			
N° du projet	Nom du projet	Coût total éligible* (en millions d'euros)	Concours FdC* (en millions d'euros)
2000/IE/16/C/PE/002	M1 Cloghran-Lissenhall (phase II)	74,1	63,0
2000/IE/16/C/PE/003	M1 Lissenhall-Balbriggan	41,5	35,3
Total:		115,6	98,3

Aucun engagement en faveur du projet M1 Lissenhall-Balbriggan n'a pu être effectué en 2000 car on ne disposait pas de crédits d'engagement suffisants. L'engagement nécessaire est intervenu en 2001.

Les objectifs de ces deux projets peuvent être synthétisés comme suit.

M1 Cloghran-Lissenhall (phase II): ce projet constitue un «chaînon manquant» dans la série de travaux qui achèveront la M1, l'autoroute continue qui relie la M50, à savoir le périphérique de Dublin, à la frontière avec l'Irlande du Nord. La phase de planification du projet a reçu une aide du Fonds de cohésion, qui apporte son concours à la réalisation d'un tronçon d'autoroute à deux voies long de 6,5 km et des structures connexes.

M1 Lissenhall-Balbriggan: ce projet est un autre «chaînon manquant» de l'autoroute M1 et du prolongement du tronçon M1 Cloghran-Lissenhall. Le Fonds de cohésion apporte son concours à la réalisation d'un tronçon d'autoroute à deux voies long de 9,8 km.

Étant donné l'importance des travaux de construction engendrés par ces projets et d'autres routes prioritaires par rapport au volume limité de l'aide disponible du Fonds de cohésion, la Commission et les autorités irlandaises ont décidé que les décisions d'octroi de crédits se concentreraient sur le financement des frais de construction de ces projets.

### **Réseau ferroviaire**

Un projet ferroviaire a bénéficié d'un concours en 2000.

<b>Réseau ferroviaire Projets adoptés en 2000</b>			
<b>N° du projet</b>	<b>Nom du projet</b>	<b>Coût total éligible* (en millions d'euros)</b>	<b>Concours FdC* (en millions d'euros)</b>
1999/IE/16/C/PE/001	Aménagement de la gare terminus de Heuston et du couloir ferroviaire du sud-ouest (phase I)	57,1	48,6

Le projet d'aménagement de la gare terminus de Heuston et du couloir ferroviaire du sud-ouest figure parmi les priorités qui ont été fixées afin de moderniser le réseau ferroviaire autour de Dublin, ce qui permettra d'améliorer les liaisons interurbaines et les liaisons avec la banlieue. La phase du projet soutenue en 2000 englobe la planification ainsi que les travaux de construction. Ces travaux de construction portent sur la modernisation de la gare de Heuston - gare terminus pour toutes les liaisons interurbaines vers Dublin depuis Waterford, Cork, Tralee, Limerick, Galway, Westport et des arrêts intermédiaires. Ces travaux impliquent la pose de nouvelles voies, la rénovation de la signalisation et le doublement du nombre de quais, qui passera de 5 à 10. Les aspects de planification concernent la conception et le calendrier de mise en œuvre du projet pour la seconde phase (ajout de deux voies supplémentaires aux abords de la gare de Heuston à partir de Kildare).

#### *3.1.4. Portugal*

Durant l'année 2000, la Commission a approuvé une intervention du Fonds de cohésion pour un montant total d'environ 822 millions d'euros, dont 432,6 ont été engagés à partir du budget de cette même année.

Si l'on tient compte des engagements effectués à la suite des décisions prises lors des années précédentes, le montant total engagé pour l'année 2000 s'élevait à 450,8 millions d'euros:

	Coût total éligible* (en millions d'euros)	Total concours FdC* (en millions d'euros)	Engagements 2000* (en millions d'euros)
Environnement	263,5	200,7	178,3
Transport	800,4	621,1	272,5
Total FdC	1.063,9	821,7	450,8
% Environnement	25 %	24 %	
% Transport	75 %	76 %	

\* Chiffres arrondis.

### 3.1.4.1. Environnement

Les grandes priorités de ce secteur pour la période 2000-2006 demeurent l'approvisionnement en eau potable, la collecte et l'épuration des eaux résiduaires et la gestion des déchets solides urbains.

En 2000, le volet environnement absorbait 24 % (200,7 millions d'euros) de l'intervention du Fonds de cohésion en faveur du Portugal et 25 % du coût total éligible.

La ventilation de l'aide par secteur, sur cette période, montre que l'épuration des eaux usées représente la plus grande part des engagements (41 %); viennent ensuite le traitement des déchets solides (31 %) et l'approvisionnement en eau potable (27 %).

	Coût total éligible*	Concours financier* (en millions d'euros)	% du concours total environnement	Engagements 2000* (en millions d'euros)
Épuration des eaux usées	102,2	81,9	41 %	65,1
Approvisionnement en eau potable	73,5	54,2	27 %	43,4
Gestion des déchets solides	85,2	62,4	31 %	50
Assistance technique	2,5	2,2	1 %	1,7
Projets adoptés lors des années précédentes	----	----	----	18,2
Total	263,5	200,7	100	178,3

\* Chiffres arrondis.

### Approvisionnement en eau potable

L'intervention du Fonds de cohésion au cours de la période de programmation précédente s'est surtout concentrée sur les régions du Grand Lisbonne, du Grand Porto et de l'Algarve, dans le but de résorber le retard accumulé dans ces régions fortement peuplées et de se conformer aux directives communautaires 80/778/CEE et 98/83/CE. Pour la période 2000-2006, l'attention se porte également sur l'arrière-pays dont la population est plus clairsemée.

L'introduction du concept de gestion intermunicipale a contribué à la réalisation de projets de grande dimension, parfaitement adaptés à la stratégie d'intervention choisie, permettant des économies d'échelle considérables pour ce qui est de l'utilisation de moyens techniques et de gestion fiables.

Cette approche continuera d'être appliquée pendant la période 2000-2006, au cours de laquelle le concept de systèmes intégrés intermunicipaux, gérés par une seule entité et couvrant à la fois l'approvisionnement en eau et l'épuration des eaux

résiduaire, sera mis en œuvre sur une grande partie du territoire continental portugais.

Deux nouveaux projets d'approvisionnement en eau potable ont été adoptés en 2000:

- Projet 2000/PT/16/C/PE/006 – Interconnexion des systèmes multimunicipaux d'approvisionnement en eau des régions de Barlavento et Sotavento en Algarve

L'objectif global consiste à apporter une solution aux problèmes actuels d'approvisionnement en eau de l'Algarve. Ce projet comporte plusieurs volets: connexion des deux systèmes sous-régionaux d'adduction d'eau, agrandissement du réseau de distribution existant pour desservir une population plus large, modernisation de certaines stations d'épuration d'eau existantes afin de garantir une eau de meilleure qualité, construction d'une usine de dessalement pour fournir de l'eau fraîche à l'île de Culatra, construction de réservoirs supplémentaires et installation d'un système de télégestion pour améliorer la flexibilité opérationnelle de la structure dans son ensemble. Cette flexibilité est essentielle pour gérer avec efficacité les fluctuations importantes de population pendant la saison des vacances.

En conséquence, la région méridionale du Portugal pourra compter sur un approvisionnement en eau nettement meilleur en termes de fiabilité, de qualité et de quantité, conformément aux exigences des directives communautaires 80/778 et 98/83.

- Projet 1999/PT/16/C/PE/002 - Système multimunicipal d'approvisionnement en eau pour la région sud du Grand Porto (2<sup>e</sup> phase) – expansion de la vallée du fleuve Sousa.

Ce projet constitue la seconde phase d'un projet déjà financé dans le passé. Il vise à étendre le système multimunicipal existant à cinq autres municipalités situées dans la vallée du fleuve Sousa. Il prévoit la construction de nouvelles stations d'épuration et la modernisation des stations existantes, la création de nouveaux réservoirs et la modernisation des systèmes d'approvisionnement déjà en place ainsi que l'installation d'un nouveau système de gestion à distance.

Approvisionnement en eau Projets adoptés en 2000			
N° du projet	Nom du projet	Coût total éligible* (en millions d'euros)	Concours FdC* (en millions d'euros)
2000/PT/16/C/PE/006	Interconnexion des systèmes multimunicipaux d'approvisionnement en eau des régions de Barlavento et Sotavento en Algarve	23,6	11,8
2000/PT/16/C/PE/001	Système multimunicipal d'approvisionnement en eau pour la région sud du Grand Porto (2 <sup>e</sup> phase) – expansion de la vallée du fleuve Sousa	49,9	42,4

\* Chiffres arrondis.

### *Traitement des eaux usées*

Dans le secteur des eaux usées, le Fonds de cohésion a continué en 2000 son intervention dans les zones à plus forte concentration urbaine du Portugal, c'est-à-dire les régions côtières du Portugal.

En 2000, le concours du Fonds de cohésion en faveur de ce secteur représente 81,9 millions d'euros, soit 40,8 % des ressources affectées à des projets environnementaux.

Malgré cet effort, la situation dans le domaine du traitement des eaux usées fait encore l'objet de retards par rapport aux dates retenues par la directive 91/271/CEE pour la mise en place de systèmes de traitement.

En 2000, la Commission et les autorités portugaises ont intensifié l'action dans le domaine des eaux résiduaires en attribuant à ce secteur la plus importante tranche des investissements consacrés à l'environnement. Ceci a permis d'avancer de façon considérable dans la mise en œuvre des directives communautaires dans ce domaine, notamment de la directive 91/271/CEE du Conseil du 21 mai 1991 modifiée par la directive 98/15/CE de la Commission du 27 février 1998.

Pour ce qui est des concours octroyés suite à des nouvelles décisions, le secteur des eaux usées a bénéficié en 2000 trois projets:

- Le projet 96/10/61/03 constitue une deuxième phase du système de collecte et d'épuration des eaux résiduaires de Ria de Aveiro. Avec ce système intégré, qui sert un ensemble de municipalités comportant 700.000 habitants, les eaux résiduaires qui déchargeaient dans la zone de protection spéciale de Ria de Aveiro, sont traités et déchargés dans la mer.

La deuxième phase, approuvée en 2000, comprend une station d'épuration et des intercepteurs avec une longueur de 104 Km .

- Le projet 2000/PT/16/C/PE/008: deuxième phase du projet de dépollution intégrée des bassins hydrographiques du Rio Lis et de la Ribeira de Seiça. Ce système intégré d'assainissement et traitement des eaux résiduaires des agglomérations urbaines déchargeant dans ces bassins prévoit des solutions pour le traitement des eaux résiduaires des exploitations porcines, très polluantes, existant dans les mêmes bassins. Les solutions envisagées tiennent en compte le principe du pollueur-payeur et incluent la participation du ministère de l'agriculture ainsi que des exploitants agricoles au travers de ses associations. La solution adoptée, dont l'objectif global est l'amélioration de la qualité de l'environnement dans le bassin du Lis, servira d'exemple pour des cas similaires dans d'autres bassins hydrographiques du pays. Cette phase comporte, notamment, la construction ou la rénovation de 7 stations d'épuration d'eaux résiduaires de niveau secondaire ainsi que la construction de 200 km d'émissaires.
- Le projet 96/10/61/021 - système d'assainissement de Vila Real de Santo Antonio - déjà adopté en 1997, a fait l'objet d'une extension et d'un renfort financier, de façon à pouvoir inclure les eaux résiduaires de la municipalité voisine de Castro Marim. Cette intégration du sous-système de Castro Marim dans le système de Vila Real de Santo António permet de mieux protéger la zone sensible du Sapal de Castro Marim - Vila Real de Santo António où déchargeaient les eaux résiduaires traitées de Castro Marim.

Traitement des eaux usées Projets adoptés en 2000			
N° du projet	Nom du projet	Coût total (millions €)	Concours FdC (millions €)
1996/PT/16/C/PE/003	II phase du Système Multimunicipal d'Assainissement de Ria de Aveiro	50	42.5
2000/PT/16/C/PE/008	Dépollution intégrée des bassins des Rio Lis et Ribeira de Seiça	41.2	33
96/10/61/021	Interception et épuration des eaux résiduaires de V. Real de Santo António (Renfort)	14.6	6.4

## Déchets

Comme c'était déjà le cas avant l'année 2000, le Portugal et la Commission attachent une attention particulière à la gestion des déchets urbains, en vue d'accomplir les objectifs fixés dans le Plan Stratégique de Résidus Solides Urbains (PERSU), qui a été adopté en 1996.

Ainsi, le Fonds de cohésion a approuvé en 2000 six nouveaux projets qui concrétisent stratégies définies dans le PERSU, notamment la création, au niveau national, d'un réseau d'infrastructures primaires de collecte, traitement et destination des déchets et la clôture des décharges non contrôlées (lixearas) où étaient déposés la majorité des déchets urbains dans des conditions environnementales inacceptables.

Si, par le passé, la création de ces infrastructures se situait surtout dans les régions côtières du Portugal - les régions les plus peuplées -, le Fonds de cohésion intervient désormais dans les régions de la partie intérieure du Portugal afin d'assurer à court terme la couverture totale du territoire.

Dans ce contexte, pendant l'année 2000, la Commission a approuvé trois projets (voir tableau ci-après) créant des systèmes de traitement des déchets produits dans trois régions de l'intérieur du continent et a également adopté le premier projet pour l'archipel des Açores, qui prévoit des investissements dans le domaine des déchets pour les îles de S. Miguel Pico et Terceira.

Les deux autres projets approuvés visent à compléter ou à améliorer les conditions de traitement et de valorisation de deux systèmes déjà financés par le Fonds, à savoir le système de LIPOR et de VALORSUL, pour lesquels ont été financés respectivement la construction d'une décharge - pour déposition, entre autres, de cendres d'incinération - et la construction d'une centrale de valorisation organique - compostage -.

Les six projets approuvés représentent un investissement de 85 millions d'euros, dont 62 millions sont octroyés par le Fonds de cohésion. Ceci représente environ 31 % du concours octroyé en 2000 aux projets dans le domaine de l'environnement au Portugal.

Traitement des DÉCHETS URBAINS Projets adoptés en 2000			
N° du projet	Nom du projet	Coût total (millions €)	Concours FdC (millions €)
1998/PT/16/C/PE/001	Traitement et Destination Finale des Résidus Solides Urbains des Îles de S.Miguel, Pico et Terceira – Açores	17,5	14,9
1999/PT/16/C/PE/005	VALORSUL – Centrale de Valorisation Organique (CVO)	20,7	10,3
2000/PT/16/C/PE/003	LIPOR – Décharge	7,8	3,8
2000/PT/16/C/PE/011	Système Multimunicipal de Résidus Solides Urbains du Baixo Tâmega	14,6	12,4
2000/PT/16/C/PE/012	Système Multimunicipal de Résidus Solides Urbains du Alto Tâmega	13,5	11,4
2000/PT/16/C/PE/013	Système Multimunicipal de Résidus Solides Urbains du Norte Alentejano	10,9	9,3

### 3.1.4.2. Transport

Le secteur des transports a absorbé 76 % du concours du Fonds décidé en 2000, ce qui correspond à un taux moyen d'aide de l'ordre de 77 % des coûts éligibles.

La répartition par mode de transport est la suivante:

Type de projet	Coût total éligible (millions €)	Concours FdC (millions €)	Répartition du concours par mode (Transports)	Engagements 2000
Routes	73,5	62,5	10 %	50,0
Chemins de fer	697,4	543,6	88 %	210,5
Ports	29,4	14,9	2 %	11,9
Total	800,3	621,0		272,4

### Réseau routier

La priorité continue d'être l'achèvement des grands axes de liaison à l'Europe (corridors multimodaux qui intègrent le projet prioritaire d'Essen et les couloirs routiers RTE) ainsi que les liaisons qui facilitent l'accès au RTE et assurent l'articulation globale du réseau. En 2000, le Fonds a ainsi attribué un concours à plusieurs tronçons de trois itinéraires principaux (IP) qui composent le réseau routier fondamental portugais, dont deux font partie dudit projet. Il s'agit de l'axe vertical interne IP 2 (Portelo/Faro), et des diagonales IP 3 (Vila Real/Chaves) et IP 6 (Guardete/Guarda).

ROUTES Projets adoptés en 2000			
N° du Projet	Nom du projet	Coût total éligible (millions €)	Concours FdC (millions €)
2000/PT/16/C/PT/005	IP2- Tronçon EN 216/EN 102	14,7	12,5
2000/PT/16/C/PT/006	IP3-Liaison à IP5	29,2	24,9
2000/PT/16/C/PT/007	IP6 Abrantes/Mouriscas	15,2	12,9
2000/PT/16/C/PT/008	IP3 Rode de Castro d'Aire	14,4	12,2
TOTAL		73,5	62,5

## Réseau ferroviaire

En 2000, un effort particulièrement significatif a été consenti par le Fonds en faveur des investissements de chemin de fer au Portugal (avec un concours qui représente 88 % de la quote-part des transports), effort qui a été concentré en deux lignes d'importance stratégique majeure (Nord et Algarve) qui intègrent, respectivement, les couloirs «Méditerranée» et «Galice/Portugal» du projet prioritaire n° 8.

Au cours de cette année, les services de la Commission ont poursuivi, avec le support technique de la BEI, l'analyse du projet global de modernisation de la ligne du Nord en fonction d'objectifs réaménagés par rapport au projet initial. En effet, les autorités portugaises ont annoncé leur intention de lancer la construction d'une ligne TGV Lisbonne/Porto, avec pour objectif ambitieux une importante réduction du temps de parcours. Les objectifs de sécurité, de capacité et de régularité des liaisons ont donc été, compte tenu de l'importance vital de ce corridor, épine dorsal du système ferroviaire portugais, mis en avant. Cette mise au point a aussi permis à la Commission de continuer son appui aux efforts de modernisation de la ligne du Nord, par le biais du cofinancement de deux nouveaux projets pour un montant de près de 214 millions d'euros.

Deux projets ont également été approuvés en faveur de la ligne ferroviaire de l'Algarve, pour un concours de 177,1 millions d'euros. Cette ligne (Lisbonne/Faro) fait partie du «Couloir méditerranéen» du projet prioritaire n° 8 qui vise à assurer les liaisons terrestres de Lisbonne à Séville. Elle doit également desservir le port de Sines et répondre à ses futurs besoins en termes d'écoulement de marchandises. En particulier, la construction du tronçon Coima/Pinhal Novo permettra de relier les lignes du Nord et de l'Algarve et de supprimer ainsi un chaînon manquant dans le déplacement nord/sud de personnes et de marchandises.

De même, un concours a été octroyé à une section du métro de Lisbonne qui, assurant le raccordement à la principale station ferroviaire du pays ainsi qu'à la gare intermodale de la région de Lisbonne, s'intègre pleinement dans le RTE. S'agissant d'une infrastructure localisée dans une grande concentration urbaine, elle ne manquera pas de contribuer à désengorger le trafic, tout en produisant un impact positif au niveau environnemental.

CHEMINS DE FER Projets adoptés en 2000			
N° du Projet	Nom du projet	Coût total (millions €)	Concours FdC (millions €)
2000/PT/16/C/PT/001	Modernisation ligne du Nord Entroncamento/Albergaria	142,1	113,7
2000/PT/16/C/PT/002	Modernisation ligne du Nord Quintãs/Ovar	125,6	100,6
2000/PT/16/C/PT/013	Entrecampos/Chelas	48,0	39,2
2000/PT/16/C/PT/003	Ligne ferroviaire de l'Algarve	140,9	91,0
2000/PT/16/C/PT/012	Ligne de l'Algarve III Coima/Pinhal Novo	107,9	86,1
2000/PT/16/C/PT/009	Métro de Lisbonne	132,9	113,0
TOTAL		697,4	543,6

## Transport maritime

Un seul projet a été adopté, dont la demande avait été soumise au cours de la période d'intervention précédente. Suite à une instruction longue et minutieuse, la Commission a décidé d'attribuer une aide au projet d'un terminal multimodal de



Setúbal qui, en ouvrant de nouvelles capacités de navigation à courte distance à ce port, lui permettra, à moyen terme, de contribuer de façon décisive à décongestionner le port de Lisbonne.

### **3.2. Assistance technique et études**

#### *3.2.1. Politique générale du Fonds*

Pour mener à bien sa tâche de gestion et accroître l'efficacité des aides accordées, la Direction du Fonds de cohésion se fait assister par un certain nombre de spécialistes et consultants dans les domaines d'intervention du Fonds.

Les consultants jouent un rôle très important dans l'appréciation, l'analyse et le suivi des projets présentés au Fonds de cohésion pour cofinancement. En effet, le recours à des spécialistes complète la compétence technique de la Commission par des connaissances pratiques et actualisées sur différents thèmes, l'aidant ainsi à remplir au mieux ses obligations.

#### *3.2.2. Assistance technique à l'initiative de la Commission*

##### ***Portugal***

Aucune

##### ***Irlande***

Aucune

##### ***Espagne***

Aucune

##### ***Grèce***

L'assistance technique à l'initiative de la Commission a été utilisée pour les missions de suivi des projets suivants (domaine de protection de l'environnement):

- Alimentation en eau de Thessalonique partant de la rivière de Aliakmon.
- Eaux usées et traitement des eaux usées de Ioannina.
- Préparation du Comité de suivi de mars 2000.
- Projets de municipalités dans les secteurs de l'eau potable et de l'assainissement des eaux usées.
- Réhabilitation de l'ancienne décharge des déchets ménagers de Athènes, à Ano Liossia.

## **4. SUIVI, CONTROLE ET IRREGULARITES**

### **4.1. Suivi: comités et missions**

#### *4.1.1. Grèce*

##### 4.1.1.1. Comités de suivi

###### Environnement

Les réunions du Comité de suivi ainsi que des comités ad hoc pour les grands projets de Psytthalia, Evinos et EYDAP se sont déroulés en mars 2000 à Athènes. Les travaux de ces comités de suivi sont commentés dans les procès verbaux correspondants.

###### Transport

Les réunions du Comité de suivi pour les projets du domaine de transport ainsi que le comité ad hoc pour le grand projet de l'aéroport à SPATA ont eu lieu en mars 2000 à Athènes. Les travaux de ces comités de suivi sont commentés dans les procès verbaux correspondants.

##### 4.1.1.2. Missions de suivi

Les missions de suivi effectuées par l'unité géographique sont présentées en annexe.

#### *4.1.2. Espagne*

##### 4.1.2.1. Comités de suivi

En 2000, deux comités de suivi se sont réunis en Espagne. La treizième et la quatorzième réunion du Comité de suivi ont eu lieu à Madrid, respectivement du 26 au 28 avril 2000 et du 23 au 25 octobre 2000.

Le Comité est subdivisé en 7 Comités spécifiques par secteurs et par autorité gestionnaire:

- Comité du projet TGV SUD: ligne Madrid- Barcelone
- Comité de projets de Transport de l'administration Centrale
- Comité des projets de reboisement
- Comité des projets de Corporations locales
- Comité des projets de l'Environnement de l'administration centrale y compris les projets hydrologiques
- Comité des projets de Communautés autonomes
- Comité des projets du Partenariat Public-Privé

Environ 200 fiches de suivi concernant la situation des projets ou groupes de projets ont été examinées. 31 décisions ont été clôturées.

La situation générale de l'ensemble des projets est assez satisfaisante d'un point de vue de rythme d'exécution. Plusieurs projets sont en voie d'être soldés, mais les aspects administratifs relatifs à la clôture des contrats retardent l'envoi des rapports finaux. De plus, pour certains projets, des demandes de modification (plan financier et calendrier) ont été introduites.

Tous les projets de reboisement doivent s'achever cette année. Un rapport homogène couvrant toutes les décisions a été demandé.

La Commission a demandé d'accélérer l'envoi des rapports finaux des projets terminés afin de liquider les engagements correspondants.

Pour les nouveaux projets de la période 2000-2006, il a été demandé que l'on l'accélère l'envoi des certificats environnementaux et que la réponse aux questions demandées soit fournie au plus tôt afin de pouvoir continuer la procédure d'adoption.

Afin de réduire le nombre de modifications à l'avenir, la Commission sollicite une programmation qui soit plus réaliste dès le début. Les changements de date et modification du calendrier devraient se limiter à des cas particuliers au lieu d'être la règle comme dans le passé. Il faudra adopter des projets mûrs pour rationaliser le travail.

La Commission étudie, en partenariat avec les responsables du Fonds de cohésion du Ministère, la possibilité de modifier le Comité de suivi pour la nouvelle période. Il s'agit de rendre le Comité plus efficace au niveau technique, en réduisant le nombre de Comités spécifiques et en se concentrant sur des matières stratégiques et des projets problématiques.

#### 4.1.2.2. Missions de suivi

Les missions réalisées ont eu comme objectif d'évaluer et de vérifier l'état d'avancement des travaux des projets en exécution et de clarifier des difficultés rencontrées dans leur exécution.

Les missions de suivi effectuées par l'unité géographique sont présentées en annexe.

#### 4.1.3. *Irlande*

##### 4.1.3.1. Comités de suivi

Durant l'année 2000, le comité de suivi s'est réuni à deux reprises le 5 mai et le 27 octobre. Lors de ces réunions, il a examiné les rapports relatifs à l'état d'avancement de 57 projets toujours en cours depuis la période 1993-1999.

D'une manière générale, la Commission s'est montrée satisfaite de la qualité des informations communiquées au sujet de la gestion des projets. Pour un certain nombre de projets, il s'est cependant révélé nécessaire de demander des explications et des renseignements supplémentaires pour obtenir une vue d'ensemble précise des progrès accomplis ou une justification des retards éventuels.

L'année 2000 a vu l'achèvement de 10 projets supplémentaires, bien que près de la moitié de ceux-ci aient concerné la mise en œuvre de mesures d'assistance technique à petite échelle ou de projets pilotes. Les projets en cours devant être achevés à la fin

de l'année 2000 représentent environ 40 % des projets financés pour la période 1993-1999. La Commission s'est inquiétée en 1999 du nombre de projets pour lesquels une prolongation des délais a été demandée et de l'importance de l'augmentation des coûts constatée pour certains projets. Environ 30 projets ont fait l'objet d'une demande de modification et/ou de prolongation. La Commission a exigé des justifications de la part des autorités compétentes au sujet des retards constatés et a cherché à établir un nouveau calendrier fiable pour la conclusion méthodique des projets non encore achevés. Dans certains cas, la Commission a fait savoir qu'une nouvelle prolongation éventuelle des délais ne serait examinée que dans des circonstances très exceptionnelles.

En ce qui concerne les coûts, la Commission a confirmé qu'une augmentation des aides ne serait consentie que si l'accroissement des coûts était dûment justifié. Toute augmentation est subordonnée à la disponibilité des ressources. Les autorités irlandaises se sont rangées à cet avis et aucune demande spécifique n'a été formulée pour faire face à l'accroissement des coûts.

#### 4.1.3.2. Missions de suivi

Les missions de suivi effectuées en 2000 avaient pour objectif:

- de vérifier l'état d'avancement ou d'achèvement des différents projets;
- de clarifier les difficultés signalées au comité de suivi;
- de mieux comprendre le lien entre les phases précédentes du projet et les nouvelles étapes faisant l'objet d'une demande d'aide dans le but de préparer les décisions d'octroi de concours.

Les missions de suivi réalisées sont énumérées en annexe.

D'autres discussions ont eu lieu avec les autorités irlandaises dans le courant de l'année, notamment en ce qui concerne le support nécessaire pour l'élaboration des documents du cadre de référence stratégique et le développement d'infrastructures de traitement des déchets solides.

#### 4.1.4. *Portugal*

##### 4.1.4.1. Comités de suivi

Les réunions du Comité de suivi, deux fois par an, constituent un des éléments déterminants pour assurer un suivi approprié des interventions du Fonds au Portugal. Beaucoup de missions de suivi et/ou de contrôle sont souvent décidées sur la base des informations échangées au sein de ces réunions.

En 2000, ces réunions ont eu lieu les 4-5 mai et les 20-21 novembre. Outre l'analyse individuelle de chaque projet, ces réunions ont permis de discuter des sujets d'ordre général tels que la publicité, le contrôle, les marchés publics, les règles d'exécution, les informations diverses etc. Les réunions de l'année 2000 ont évidemment été fortement marquées par la mise au point de nouvelles règles et accords, en vertu de la révision dont a fait l'objet le règlement du Fonds.

Dorénavant, au Portugal, le Comité de suivi général, où sont analysés les projets de transports et environnement, est complété par le Comité de suivi spécifique pour l'agrandissement de l'aéroport de Madère et le Comité de suivi spécifique aux projets de déchets solides. Le projet relatif à la construction de la centrale hydroélectrique d'Alqueva, bien que suivi dans le cadre du Comité général, est également suivi dans le cadre plus large du Comité de suivi des Fonds structurels pour le Programme spécifique de développement intégré de la zone d'Alqueva (PEDIZA).

#### 4.1.4.2. Missions de suivi

Outre sa participation aux réunions du Comité de suivi, l'unité Portugal de la DG Politique régionale a effectué en 2000 plusieurs missions de suivi afin d'évaluer l'état d'avancement des projets, de prendre connaissance, sur place, des problèmes rencontrés dans la mise en œuvre et de rechercher les solutions les plus appropriées permettant une exécution normale des projets.

L'unité Portugal a aussi participé le 16 octobre à une mission de contrôle effectuée par l'unité Gestion financière et budgétaire de la DG Politique régionale au projet relatif au traitement des résidus solides de Oeiras, Sintra e Cascais.

Par ailleurs, d'autres missions techniques dans le cadre de l'instruction de certaines candidatures ont été effectuées au long de l'année, notamment sur les systèmes multimunicipaux intégrés de l'eau Minho-Lima et Zêzere-Côa et sur des projets ferroviaires dans la ligne du Nord et la ligne d'Algarve. Pour ces derniers, la mission de la Commission a été faite avec l'appui technique de la BEI.

Les missions de suivi effectuées par l'unité Portugal de la DG Politique régionale sont énumérées en annexe.

## 4.2. Missions de contrôle et conclusions

### 4.2.1. Grèce

Aucune mission de suivi n'a été effectuée.

### 4.2.2. Espagne

Les deux projets «Gestión de residuos en Canarias» Fase I / Promoteur: Consejería de Política Territorial. Viceconsejería de Medio Ambiente del Gobierno de Canarias (FC 97.11.61.038) et «Depuración Aguas residuales de Canarias» / Promoteur: Consejería de Obras Publicas, Vivienda y Aguas de Canarias (FC 96.11.61.039) n'étaient toujours pas terminés au moment du contrôle. Le degré d'avancement physique de ces projets pose la question de leur achèvement dans les temps.

Quant au projet «Carretera GC-1.Hoya de la Plata – Enlace Potabilizadora» / Promoteur: Dirección General de Obras Publicas, Vivienda y Aguas de Canarias (FC 96.11.65.001), les autorités nationales (Ministerio de Hacienda) doivent veiller à ce que les projets cofinancés soient éligibles dans leur totalité et n'englobent pas de mesures ne pouvant bénéficier que partiellement d'un concours du Fonds de cohésion.

#### 4.2.3. *Irlande*

L'unité G.3. a contrôlé un projet du Fonds de cohésion en Irlande pendant l'année 2000. Le projet soumis au contrôle était celui du réseau principal d'évacuation des eaux de Cork (Fonds de cohésion n° 96.07.61.010).

Les principales conclusions du contrôle concernaient un taux de change erroné utilisé pour une demande de paiement, une piste de vérification imparfaite et des déclarations de paiement qui n'étaient pas toujours basées sur des dépenses réellement encourues et comportaient des postes inéligibles.

Les autorités irlandaises ont transmis leur réponse détaillée à la date du 12 février 2001, à la suite de quoi la suspension temporaire des paiements en faveur des projets a été levée. Certaines dépenses doivent encore être clarifiées.

#### 4.2.4. *Portugal*

Deux projets ont fait l'objet d'un contrôle en 2000:

Projet «Estação de Tratamento de residuos solidos de Cascais, Oeiras e Sintra»: apparemment, le terrain nécessaire à ce projet n'avait toujours pas été acquis au moment du contrôle, bien que le projet ait été terminé. Les autorités portugaises ont apporté la preuve en janvier 2001 que l'achat était à présent légalement conclu.

Projet «Drenagem e Tratamento de aguas residuais do grande Porto Sul e Despoluição do troço da Bacia do Douro (V.N. de Gaia) e Despoluição da Bacia do Oceano Atlântico, Bacia do Douro Norte e Bacia do Douro Nordeste de V.N. de Gaia». Aucun problème rencontré à l'égard de ce projet, qui devrait s'achever d'ici la fin 2001.

### 4.3. **Irrégularités et suspension de l'aide**

Au cours de l'année 2000, l'OLAF n'a pas effectué d'enquêtes relatives au domaine du Fonds de cohésion.

Toutefois, en 2000, les autorités espagnoles ont communiqué à la Commission, en vertu du règlement (CE) 1831/94<sup>12</sup>, deux cas d'irrégularités. Ce règlement oblige les États membres bénéficiaires à communiquer à la Commission les cas d'irrégularités qui ont fait l'objet d'un premier acte de constat administratif ou judiciaire.

Depuis l'entrée en vigueur du règlement (CE) n°1831/94, les communications ont atteint le nombre de 7 au total. Il s'agit:

- d'un cas communiqué par les autorités helléniques pour non respect des règles relatives aux marchés publics;
- de deux cas communiqués par les autorités irlandaises concernant des dépenses non éligibles;
- de quatre cas communiqués par les autorités espagnoles concernant des dépenses non éligibles et des irrégularités liées aux documents présentés.

---

<sup>12</sup> JO L 191 du 27.7.1994.

Il découle de ces communications que le nombre d'irrégularités détectées ainsi que les montants correspondants sont assez réduits. Cette situation est peut-être à relier avec la particularité des projets financés par le Fonds de cohésion (projets d'une certaine envergure, suivi des indicateurs physiques et financiers de chaque projet).

Toutefois, l'OLAF attire l'attention des États membres bénéficiaires sur leurs obligations découlant du règlement en question.

## **5. APPRECIATION ET EVALUATION**

### **5.1. Généralités**

Afin d'assurer l'efficacité de l'aide communautaire et rendre compte de la qualité des interventions, les projets présentés au titre du Fonds de cohésion font l'objet d'une évaluation ex ante, avant leur approbation par la Commission, et d'une évaluation ex post suite à leur mise en œuvre.

Pour permettre l'évaluation précise des projets avant leur adoption, il est indispensable que toute demande de concours soit accompagnée d'une documentation appropriée et d'une analyse socio-économique, structurée autour d'une analyse des coûts et des avantages, qui démontre que le projet en cause produira à moyen terme des avantages sociaux et économiques en rapport avec les ressources mobilisées. Ces travaux d'analyse incombent en principe aux États membres bénéficiaires. La Commission peut néanmoins participer à l'évaluation ex ante des projets au moyen de mesures d'assistance technique ou dans le cadre d'une première phase de financement. Lorsqu'elle l'estime nécessaire, la Commission fait appel à la Banque européenne d'investissement ou aux compétences techniques de consultants externes.

L'évaluation ex post permet d'apprécier les modalités de réalisation des projets et l'impact de leur mise en œuvre par comparaison avec les objectifs initialement prévus. Elle examine aussi l'incidence des projets sur l'environnement.

### **5.2. Instruction et appréciation ex-ante des projets**

Des analyses des coûts et avantages ou d'autres formes d'analyse chiffrée doivent être réalisées pour chacun des projets faisant l'objet d'une demande de concours du Fonds de cohésion. Les États membres ont fait de gros efforts pour respecter cette obligation et la qualité des analyses économiques qui accompagnent les demandes de concours s'est améliorée, mais il reste encore des progrès à faire, notamment en ce qui concerne les projets environnementaux. Il est également souhaitable de parvenir à une plus grande cohérence entre les différents secteurs d'intervention et entre les démarches adoptées par les différents pays.

### **5.3. Coopération avec la BEI lors de l'instruction des projets**

En janvier 2000, la Commission et la BEI ont signé un nouvel Accord de coopération au titre de l'action structurelle communautaire pour la période 2000-2006. Les modalités d'application de cet Accord de coopération en ce qui concerne l'analyse des projets ont été détaillées dans un contrat cadre signé en juin 2000.

La coopération avec la BEI s'est révélée fructueuse. En plus de bénéficier des informations sur les projets cofinancés par la BEI, la Commission a commandé dix-huit expertises à la Banque sur des projets du Fonds de cohésion entre la date de signature du contrat cadre et la fin de l'année 2000. Suite à ces expertises, la Commission a demandé aux États membres de modifier les projets présentés ou de réaliser des études préliminaires complémentaires.

L'accord de coopération au titre de l'action structurelle communautaire concerne non seulement les projets du Fonds de cohésion, mais aussi ceux de l'ISPA ainsi que les grands projets du FEDER.

#### **5.4. Impact économique et social du Fonds dans les États membres et sur la cohésion économique et sociale dans l'Union européenne, y compris impact sur l'emploi**

Le règlement instituant le Fonds de cohésion impose à la Commission d'apprécier l'incidence économique du Fonds, tant au niveau de chaque projet qu'au niveau de l'aide communautaire dans son ensemble. L'article 10, paragraphe 5 précise que les avantages économiques et sociaux des projets à moyen terme doivent être «en rapport avec les ressources mobilisées» et l'article 13, paragraphe 2, dit ceci: «Afin d'assurer l'efficacité de l'aide communautaire, la Commission et les États membres bénéficiaires procèdent, en coopération le cas échéant avec la Banque européenne d'investissement, à une appréciation et à une évaluation systématiques des projets.» Par ailleurs, l'annexe II précise que la Commission doit rendre compte «de l'impact économique et social du Fonds dans les États membres et sur la cohésion économique et sociale dans l'Union européenne, y compris l'impact sur l'emploi.»

En ce qui concerne l'évaluation ex ante des projets, la Commission a lancé en 2000 un travail d'actualisation des méthodes d'analyse économique des projets qui devrait trouver son aboutissement au cours de l'année 2001 par la mise à jour du Guide des analyses des coûts et avantages. Bénéficiant des résultats de recherches financées par le PCRD, cet exercice constituera une étape vers l'harmonisation des méthodes et des paramètres utilisés par les États membres et facilitera les estimations des effets agrégés des projets.

En ce qui concerne l'analyse ex post, un exercice visant à examiner tous les projets pour lesquels un concours du Fonds de cohésion a été accordé est en cours (cf. point 5.5). Il évaluera tous les aspects de la mise en œuvre des projets et déterminera dans quelle mesure les effets escomptés initialement se sont produits, y compris les effets sur l'environnement et sur l'emploi.

#### **5.5. Programme d'évaluation ex-post**

Le programme d'évaluation ex post a été mis en place pour une période de trois ans à compter du milieu de 1998. Un total de cent vingt projets seront évalués pendant cette période, soixante dans chacun des deux domaines du ressort du Fonds de cohésion. À la fin de l'année 2000, cent sept projets ont déjà été évalués, cinquante-huit dans le secteur des transports et quarante-neuf dans celui de l'environnement.

##### *5.5.1. Environnement*

Selon les premières conclusions tirées des évaluations ex post de trente et un projets d'infrastructures dans le domaine de l'environnement, la mise en œuvre de ces



projets et leur impact aux niveaux environnemental, social et économique ont été positifs et globalement conformes aux objectifs fixés.

La réalisation des projets a été satisfaisante du point de vue de la conception comme de la construction. La qualité diffère quelque peu entre les pays comme les coûts unitaires de construction.

L'exploitation permet d'atteindre généralement le niveau de performance prévu même si certains projets d'assainissement vont devoir être renforcés par la construction d'infrastructures complémentaires ou l'amélioration des systèmes de contrôle. Les usines de recyclage des déchets ménagers sont pénalisées par les délais d'adaptation des ménages aux contraintes de la collecte séparée.

Tous les projets ont eu un impact environnemental satisfaisant. Les projets d'assainissement ont entraîné des bénéfices plus immédiats et plus évidents pour l'environnement, même si, dans certains cas, les retards d'exécution des travaux ont également retardé l'impact environnemental. D'une manière générale, les projets d'adduction d'eau ont permis d'améliorer la gestion des eaux et de parvenir à une meilleure conservation des ressources en eau. Les projets d'amélioration de l'environnement côtier, urbain et naturel ont largement contribué à préserver la flore et la faune et à faire la liaison entre l'environnement naturel et le milieu urbain.

L'impact social des projets se traduit par une amélioration des conditions de vie et par la création d'emplois temporaires pendant la phase de construction et d'emplois permanents pendant la phase d'exploitation.

Certains projets ont eu aussi pour effet indirect d'accroître la valeur des terres dans la zone d'influence du projet ou de permettre le développement de nouvelles activités économiques comme le tourisme.

### 5.5.2. *Transport*

L'exercice de synthèse provisoire a passé en revue les évaluations ex post d'une quarantaine de projets de transport. Tous les modes étaient concernés. Les projets ont généré des avantages socio-économiques considérables mais leur réalisation s'est parfois heurté à des difficultés imprévues.

Dans la majorité des cas, la conception des projets a été de bonne qualité; pour quelques projets, elle s'est pourtant révélée défailante, entraînant des modifications en cours de construction et des retards dans les travaux, en raison de problèmes techniques liés par exemple à des imprévus géologiques. Le coût global des projets a souvent été revu à la hausse pendant la phase de construction. Ces dépassements budgétaires ont des causes variées parmi lesquelles des coûts d'expropriation plus élevés que prévu, la révision de certains prix ou des modifications au projet initial. Il est à noter qu'en règle générale la contribution communautaire n'a pas été modifiée pour autant.

L'exploitation des projets est très satisfaisante. Par exemple, le trafic sur les sections rénovées du réseau routier transeuropéen a largement dépassé les prévisions.

Les projets ont permis d'améliorer l'accessibilité des territoires de l'Union européenne et notamment des zones périphériques, d'atténuer les problèmes de congestion dans les grandes zones urbaines et de réduire les effets frontière qui

freinent l'intégration des marchés aux niveaux régional, national et européen. Les analyses ex post des coûts et des avantages montrent que beaucoup de projets dépassent un taux de rentabilité économique de 20 %. Et ces résultats n'intègrent pas les avantages socio-économiques difficilement quantifiables tels que les emplois créés ou les effets positifs sur l'environnement. À ce sujet, les dossiers de présentation des projets de transport étaient systématiquement enrichis d'une évaluation d'impact environnemental de leur mise en œuvre, après la transposition de la directive 85/337/CEE.

## **6. DIALOGUE INTERINSTITUTIONNEL, INFORMATION ET PUBLICITE**

### **6.1. Présentation du rapport annuel 1999**

#### *6.1.1. Parlement européen*

Dans son rapport<sup>13</sup>, le Parlement se félicite du rapport annuel, outil essentiel d'appréciation de l'activité du Fonds, et apprécie que le rapport annuel de 1999 ait présenté un aperçu des développements sur l'ensemble de la période 1993-1999.

Le Parlement félicite également les États membres bénéficiaires pour le respect des objectifs de réduction des déficits budgétaires.

Le Parlement note avec satisfaction l'équilibre des aides entre le transport et l'environnement sur la période 1993-1999, malgré le déséquilibre en début de période en faveur des transports.

Plus particulièrement l'accroissement des investissements dans le rail en Grèce, Espagne et Portugal ainsi que l'accroissement des investissements dans le domaine des déchets solides au Portugal et en Grèce sont jugés satisfaisants.

Le Parlement exprime sa satisfaction à propos du fait qu'aucun cas de fraude n'ai été détecté en 1999, mais demande cependant à la Commission de consacrer davantage de ressources au contrôle sur le terrain afin de détecter les faiblesses dans les systèmes de gestion.

#### *6.1.2. Comité économique et social (CES)*

Dans son rapport<sup>14</sup>, le CES se félicite des résultats positifs obtenus dans le cadre de l'activité du Fonds de cohésion., activité qui a contribué indirectement, dans les quatre pays bénéficiaires, au respect des objectifs de réduction des déficits budgétaires prévus par les programmes de convergence établis dans la perspective de l'union économique et monétaire.

Pour la période de programmation suivante, le CES insiste sur la nécessité de coordonner les activités du Fonds avec celles des Fonds structurels, notamment grâce aux cadres de référence stratégiques.

---

<sup>13</sup> Rapport Marques.

<sup>14</sup> Rapporteur: M. Pezzini.

Le CES met également l'accent sur la nécessité, pour les États membres, de prêter une attention tout particulière aux évaluations ex ante des projets.

## **6.2. Information des États membres**

Une réunion d'information avec les 15 États membres a eu lieu à Bruxelles le 18 décembre 2000.

Lors de cette réunion, la Commission a présenté le projet de Rapport annuel du Fonds de cohésion 1999. Elle a également fait le point sur les interventions du Fonds de cohésion en 2000 pour chaque État membre bénéficiaire. Ces derniers ont, quant à eux, présenté un exposé détaillé de leurs cadres de référence stratégiques.

## **6.3. Autres manifestations**

### *6.3.1. Information des partenaires sociaux*

Il n'y a pas eu de rencontre entre les partenaires sociaux en 2000.

### *6.3.2. Autres*

La Commission a participé à la 17<sup>ème</sup> réunion de la commission «Politique régionale, Fonds structurels, cohésion économique et sociale, coopération transfrontalière et interrégionale» du Comité des régions le 25 juin 2001. À cette occasion a eu lieu un premier débat sur le Rapport annuel 1999<sup>15</sup>. L'avis définitif du Comité des régions est attendu pour novembre 2001.

## **6.4. Mesures de la Commission en matière de publicité et d'information**

Le Fonds de cohésion fait également l'objet des publications de la DG Politique régionale concernant la politique régionale et la cohésion.

Le rapport annuel a été publié sous un format adéquat et résumé dans les bulletins d'information Info regio publiés par la DG Politique régionale.

Du matériel ad hoc est conçu pour des manifestations spécifiques telles que des séances d'information et des conférences (stand portable, graphiques conçus par ordinateur, matériel audiovisuel et documents imprimés).

La DG Politique régionale a, dans le cadre de la ligne budgétaire B2-1600, poursuivi ses travaux d'édition d'études concernant le Fonds de cohésion et l'environnement, notamment la gestion de l'eau. Ces études sont désormais disponibles.

---

<sup>15</sup> Débat fondé sur les conclusions du rapporteur M. Bree.

## ANNEXE

### LISTE DES MISSIONS DE SUIVI ET DE QUALITE EFFECUTEES EN 2000

#### Espagne

##### *Missions de suivi*

##### **Janvier (20-21): Galicia. Santiago de Compostela.**

Projet n° 97.11.61.047 - Gestion des résidus solides urbains en Galice - SOGAMA.

##### **Février (7-9): Madrid et Calatayud.**

Projet du TGV Sud. Madrid - Barcelone - Frontière française - Les services de la Commission rencontrent les représentants du Ministère de l'Économie et l'organisme responsable de l'exécution de ce projet, pour recevoir et analyser conjointement les dernières estimations des coûts disponibles pour l'ensemble du projet, le degré de définition des futures phases techniques et les calendriers des travaux. Une visite de certains tronçons en construction est réalisée afin de constater l'état d'avancement physique.

##### **Mars (20-21): Barcelona . Trois projets:**

Projet n° 95.11.61025-6 - Gestion de résidus urbains à Rubí.

Projet n° 96.11.61.051 - Gestion de résidus urbains dans la zone Métropolitaine de Barcelone.

Projet n° 97.11.61.035 - Installation de traitement intégré des déchets de Rubí. ( Phase 2).

#### Grèce

##### *Missions de suivi*

##### Environnement

Projet n° 93.09.61.061 Voïo Kozanis - Système d'adduction d'eau dans l'arrondissement de Voïo.

Projet n° 94.09.61.026 - Conduites d'eaux usées et station de traitement des eaux usées de Ioannina.

Projet n° 97.09.61.001 - Conduites d'eau potable de Ioannina.

Projet n° 99.09.61.009, projet pilote pour la gestion et le traitement des eaux usées et les déchets de Santorini.

##### Transport

Projet n° 94.09.65.024 - «Achèvement de l'autoroute THESSALONIKI-MOUDANIA, tronçon KARDIA-KALIKRATIA-POTIDEA».

## **Irlande**

### ***Missions de suivi***

#### **1<sup>er</sup>-3 mars - Cork et Limerick**

Projet n° 96/07/61/010 – Réseau principal d'évacuation des eaux de Cork: une mission de vérification accomplie par la DG Politique régionale a également permis de vérifier les raisons invoquées pour la demande de prolongation du délai d'achèvement du projet. Une demande d'appui pour la construction des stations d'épuration a également été examinée en détail avec les représentants locaux.

Projet n° 95/07/61/013 – Réseau principal d'évacuation des eaux de Limerick et ses environs: le but de la mission était de contrôler les raisons invoquées pour la demande de prolongation du délai d'achèvement du projet ainsi que le lien entre les travaux préliminaires d'évacuation et d'autres projets connexes. Une demande relative à la construction du réseau de collecte et des stations d'épuration a également été examinée en détail avec les autorités locales.

#### **28 mars - Dublin**

Projet n° 94/07/65/002 – Autoroute de Southern Cross: une demande de modification du délai d'achèvement et la description physique du projet suite à la refonte de certains éléments ont été examinées en compagnie des représentants locaux.

#### **8 mai - Waterford**

Projet n° 94/07/61/013 – Approvisionnement en eau de Waterford et ses environs: des variations de coûts ont été mises en évidence par les autorités irlandaises en liaison avec des éléments du projet et des travaux supplémentaires ont été proposés pour inclusion. Le projet implique également des mesures de conservation de l'eau, qui se révélaient difficiles à mettre en place étant donné l'âge du réseau de distribution et d'autres facteurs locaux.

Projet n° 93/07/61/0 21 – Réseau principal d'évacuation des eaux de Waterford: le projet touchait à sa fin et ce fut l'occasion de vérifier l'état des travaux.

## **Portugal**

### ***Missions de suivi***

#### **8 mai - Caldas da Rainha et Foz do Arelho**

Projet n° 97.10.61.020 - Système d'assainissement de Caldas da Rainha, de Foz do Arelho et des agglomérations des bassins du Arnóia et du Real .

Projet n° 2000/PT/16/C/PE/001 (en instruction) - On a effectué une analyse locale des composantes de ce projet qui constitue la deuxième phase du même système multimunicipal.

#### **27 et 28 novembre - Lisbonne et Loures, dépollution du bassin du Trancão, ETAR de Frielas et de S. João da Talha**

Projet n° 93/10/61/013 - Dépollution du bassin du Trancão.

Projet n° 94/10/61/006-007 - ETAR de Frielas et ETAR de S. João da Talha.

Projet n° 96/10/61/004- Décontamination et régularisation du tronçon final du Trancão.