

Agenda 2000: instrument structurel de pré-adhésion ISPA 2000-2006, aide aux pays candidats

1998/0091(CNS) - 31/10/2001

OBJECTIF : présenter le premier rapport annuel sur les activités de l'ISPA en l'an 2000. **CONTENU :** Ce premier rapport couvre l'année civile 2000. Il porte sur la mise en oeuvre d'un des nouveaux instruments majeurs de préadhésion mis en place dans le cadre d'Agenda 2000, à savoir l'ISPA ou 'Instrument de politique structurelle de préadhésion'. Cet instrument financier vise à aider les pays candidats à satisfaire aux exigences communautaires dans les domaines de l'environnement et du transport. L'ISPA s'inspire des partenariats pour l'adhésion et des programmes nationaux pour l'adoption de l'acquis communautaire; il suit une approche semblable à celle du Fonds de cohésion, pour les domaines de l'environnement et du transport. Le rapport montre qu'au cours de l'année 2000, l'essentiel du travail a consisté à fixer pour chacun des bénéficiaires des stratégies pour les investissements au titre de l'ISPA dans le secteur des transports et de l'environnement. À l'automne 2000, les stratégies concernant l'ensemble des dix pays avaient été présentées au Comité de gestion ISPA. Au total, 85 projets ont bénéficié d'un avis favorable de ce Comité de gestion. Ils représentent au total un concours ISPA de 2,09 milliards d'EUR. Pour le budget 2000, 75 projets (997 mios EUR) ont fait l'objet d'engagements; les dix autres projets ayant donné lieu à un avis favorable sont en cours d'engagement sur le budget 2001. La valeur moyenne d'un projet approuvé pour le budget ISPA 2000 est d'environ 13 mios EUR. Le taux moyen des concours communautaires s'établissait à 64% du coût du projet, ce qui est inférieur au plafond normal d'ISPA, qui est de 75%. Le cofinancement est assuré par des sources nationales (administration centrale, régionale et locale), des institutions financières internationales (IFI) ou par des organismes donateurs bilatéraux. À l'exception de la Slovaquie et de la Slovénie, le pourcentage médian envisagé pour l'allocation nationale annuelle a été atteint. Les projets adoptés en 2000, y compris les projets d'assistance technique, se répartissaient de manière équilibrée entre secteur de l'environnement et secteur du transport : 39 projets concernant l'environnement ont bénéficié de plus de 46% du budget 2000 et 36 projets concernant les transports ont bénéficié de plus de 53% du budget 2000. Dans le secteur de l'environnement, plus de 64% des fonds sont utilisés pour les installations d'égouts et pour des projets de traitement des eaux. Dans le secteur du transport, l'accent a été mis sur les projets ferroviaires, qui constituent plus de la moitié du budget de ce secteur. Ce choix est conforme à la politique communautaire concernant les initiatives en matière de transport. De plus, les projets qui répondaient à la nécessité d'améliorer la sécurité et la séparation du trafic ont été considérés comme prioritaires. Une analyse du secteur par Corridor de transport paneuropéen a fait apparaître que plus de 30% du budget concernant les transports sont concentrés sur le Corridor IV. Les projets concernant le Corridor III ont bénéficié d'environ 14,2% de ce budget, le Corridor II bénéficiant pour sa part de 13,5%. Treize projets d'assistance technique (AT) ont fait l'objet d'engagements sur le budget 2000 : quatre pour l'établissement de projets concernant l'environnement et neuf concernant le transport. Ces AT sont indispensables à l'élaboration des projets qui seront présentés au comité de gestion en 2001 et en 2002. Des crédits ont été également attribués dans le cadre de la contribution communautaire au Fonds international 'Déblaiement du chenal de navigation du Danube' (avec 7,5 mios EUR en 2000). En ce qui concerne les projets, 390 mios d'EUR environ des crédits concernant 2001 ont déjà été engagés par le biais de projets adoptés en 2000 (étant donné que les projets d'investissement, financés par le biais de l'ISPA sont mis en oeuvre sur plusieurs années, un engagement pour plus d'un an s'impose en général). Les priorités concernant la programmation de 2001 restent les mêmes qu'en 2000 : il s'agit de présenter au Comité de gestion des projets de qualité afin d'atteindre le pourcentage médian de la dotation nationale, arriver à un équilibre entre projets environnement et projets transport, de même qu'entre le rail et la route. L'objectif est également de développer les activités en

rapport avec des projets de lutte contre la pollution de l'air, et de coopérer avec les partenaires du secteur privé. En l'occurrence, la capacité des pays bénéficiaires à présenter à la Commission des projets valables sera déterminante.