

Agenda 2000 : pré-adhésion, coordination de l'assistance aux pays candidats

1998/0094(CNS) - 05/01/2004 - Document de suivi

OBJECTIF : présentation du troisième rapport de la Commission sur les trois instruments de préadhésion et leur coordination en 2002 (PHARE - ISPA - SAPARD). CONTENU : le règlement sur la coordination des aides de préadhésion répartit les tâches entre les trois grands instruments de préadhésion, à savoir PHARE (doté de 1.699 mios EUR), ISPA (doté de 1.104,4 mios EUR) et SAPARD (doté de 554,5 mios EUR). 1) Les engagements au titre de PHARE ont atteint au total la somme de 1.699 mios EUR en 2002. Les opérations financées étaient les suivantes: - programmes nationaux: 1.168 mios EUR, dont: Bulgarie: 95 mios EUR; République tchèque: 85 mios EUR; Estonie: 30 mios EUR; Hongrie: 112 mios EUR; Lettonie: 32 mios EUR; Lituanie: 62 mios EUR; Pologne: 394 mios EUR; Roumanie: 266 mios EUR; Slovaquie: 57 mios EUR; Slovénie: 35 mios EUR. - programme spécial de démantèlement nucléaire: 163 mios EUR; - coopération transfrontalière: 163 mios EUR; - programmes régionaux et horizontaux: 260 mios EUR. Pour PHARE, environ 30% de l'aide destinée aux pays candidats a été consacrée au renforcement de la capacité institutionnelle, dont le principal instrument était le jumelage (détachement d'experts des administrations des États membres dans les pays candidats); les 70% restants ont été consacrés à des investissements visant à améliorer le cadre réglementaire ainsi que la cohésion économique et sociale, facilitant ainsi l'adoption de l'acquis. La Commission a confié aux autorités des pays candidats des responsabilités croissantes au niveau de la gestion et de la mise en oeuvre des programmes PHARE. 2) L'année 2002 était la troisième année de fonctionnement du SAPARD et de l'ISPA. Tous les programmes SAPARD avaient déjà été approuvés en 2000. L'un d'entre eux (Lettonie) avait été modifié en 2001 et les neuf autres (sauf la Slovénie) l'ont été en 2002. La mise en place d'organismes de mise en oeuvre SAPARD a considérablement progressé. Les dix pays candidats ont pu confier la gestion à leur organisme SAPARD, et les fonds SAPARD leur ont été transférés en 2002. 3) En ce qui concerne ISPA, l'aide était axée sur la mise en oeuvre de la politique environnementale communautaire et sur le renforcement des axes de transport européens. En 2002, les crédits d'engagement ISPA ont principalement servi aux 80 nouveaux projets ISPA et aux tranches des projets approuvés en 2000 et 2001 (1.107 mios EUR). Sur ce total, 4,2 mios EUR ont financé l'assistance technique à l'EDIS et 35,1 mios EUR la préparation des projets. La Commission a approuvé 80 nouveaux projets représentant un coût total éligible de 2,4 milliards EUR. Avec les décisions prises entre 2000 et 2002, la Commission a ainsi déjà engagé près de 75% des fonds prévus pour la période 2000-2006. - Dans le domaine de l'environnement, l'ISPA concerne essentiellement, dans un premier temps, les directives environnementales exigeant des investissements lourds. Les domaines concernés sont : l'approvisionnement en eau potable; le traitement des eaux usées; la gestion des déchets solides et dangereux; l'amélioration de la qualité de l'air. Comme lors des années précédentes, les projets étaient surtout centrés sur des travaux d'égouttage (extension, remplacement ou réparation des systèmes en place) dans les pays bénéficiaires. Près de 18% des fonds de ce secteur ont été consacrés à la gestion des déchets solides, principalement à des projets de décharges. - La composante transports de l'ISPA est orientée vers la construction du futur réseau transeuropéen de transports tel qu'il est défini dans le rapport EBIT (Évaluation des besoins en infrastructures de transport), qui s'étendra aux pays bénéficiaires d'Europe centrale. Une proportion de 45,7% des fonds consacrés au secteur des transports a été allouée à des projets de construction et d'amélioration des routes afin de répondre aux normes de l'Union européenne en termes de capacités et de sécurité. Cependant, plus de 40% des fonds financent des projets destinés à la rénovation et l'amélioration des infrastructures ferroviaires existantes afin de les aligner sur les normes de l'UE. Parallèlement au réseau EBIT, la priorité devrait être donnée au développement intégré des dix corridors paneuropéens de transport avalisés par la troisième conférence paneuropéenne des transports qui s'est tenue à Helsinki en juin 1997. Le rapport note que la coordination entre les trois instruments a progressé. Elle repose sur une répartition claire des responsabilités, sur une base commune pour l'élaboration des programmes et sur des contacts réguliers entre les différentes parties concernées. La

Commission encourage les pays candidats à améliorer la coordination entre leurs ministères. Elle a également maintenu des contacts réguliers avec la BEI et les autres institutions financières internationales (IFI), notamment la BERD, afin d'assurer une complémentarité maximale des financements de programmes et de projets.