

Décharge 2013: Agence ferroviaire européenne (ERA)

2014/2111(DEC) - 29/04/2015 - Texte adopté du Parlement, lecture unique

Le Parlement européen a adopté par 550 voix pour, 131 voix contre et 4 abstentions, une décision concernant la décharge à octroyer au directeur exécutif de l'Agence ferroviaire européenne (ERA) pour l'exercice 2013. Le vote sur la décision de décharge couvre la clôture des comptes (conformément à l'annexe VI, article 5, par. 1, du règlement intérieur du Parlement européen).

Constatant que la Cour des comptes avait indiqué avoir obtenu l'assurance raisonnable que les comptes annuels de l'Agence pour l'exercice 2013 étaient fiables et que les opérations sous-jacentes étaient légales et régulières, le Parlement a adopté par 563 voix pour, 107 voix contre et 15 abstentions, une résolution contenant une série de recommandations qui font partie intégrante de la décision de décharge et qui s'ajoutent aux recommandations générales figurant dans [la résolution concernant la performance, la gestion financière et le contrôle des agences](#) :

- **États financiers de l'Agence:** le Parlement note que le budget définitif de l'Agence pour l'exercice 2013 était de 25.858.799 EUR, soit une hausse de 0,23% par rapport à 2012, montant intégralement à charge du budget de l'Union.
- **Engagements et reports de crédits :** le Parlement note que les efforts de suivi du budget au cours de l'exercice 2013 se sont traduits par un taux d'exécution budgétaire de 97,87% et que le taux d'exécution des crédits de paiement a été de 88,12%.

Le Parlement a également fait une série d'observations sur les virements de crédits, les procédures de passation de marchés, les recrutements et l'audit interne.

Il se dit par ailleurs déçu que l'Agence n'ait toujours pas adopté une stratégie claire, exhaustive et objective concernant la prévention et la gestion de conflits d'intérêts en dépit des recommandations spéciales formulées plusieurs années de suite par l'autorité de décharge et la Commission.

Il déplore vivement que la répartition de ses activités sur deux sites (Lille et Valenciennes) expose l'Agence à des coûts supplémentaires. Il admet qu'elle s'efforce de minimiser les répercussions négatives de cette décision sur le double siège ainsi que les difficultés que pose cette scission et demande que l'Agence ait **un siège unique** dans un lieu facilement accessible par les transports publics de façon à économiser des ressources devenues rares.

Financement supplémentaire : le Parlement indique enfin que si l'Agence assume de nouvelles compétences en raison de l'augmentation de ses fonctions en tant qu'organisme de certification du matériel ferroviaire, **une partie de son financement devrait être supportée par les droits et taxes imposés au secteur ferroviaire** et qui, en tout état de cause, devraient être appropriés au niveau de dépenses encourues par l'Agence sans entraîner de dépenses démesurées pour le secteur ferroviaire.