

Décharge 2016: Agence de l'Union européenne pour les chemins de fer

2017/2162(DEC) - 23/03/2018 - Rapport déposé de la commission, lecture unique

La commission du contrôle budgétaire a adopté le rapport de Bart STAES (Verts/ALE, BE) concernant la décharge sur l'exécution du budget de l'Agence ferroviaire européenne (devenue l'Agence de l'Union européenne pour les chemins de fer) pour l'exercice 2016.

La commission parlementaire a appelé le Parlement européen à **donner décharge** au directeur exécutif de l'Agence sur l'exécution du budget de l'agence pour l'exercice 2016.

Notant que la Cour des comptes a déclaré avoir obtenu une assurance raisonnable que les comptes annuels de l'Agence pour l'exercice 2016 étaient fiables et que les opérations sous-jacentes étaient légales et régulières, les députés ont invité le Parlement à approuver la clôture des comptes.

Ils ont toutefois formulé un certain nombre de recommandations qui doivent être prises en compte lors de la décharge, en plus des recommandations générales figurant dans le [projet de résolution sur la performance, la gestion financière et le contrôle des agences de l'UE](#):

- **États financiers de l'Agence:** le budget définitif de l'Agence pour l'exercice 2016 s'élevait à 27.545.879 EUR, soit une augmentation de 4,56% par rapport à 2015. Le budget de l'Agence provient essentiellement du budget de l'Union.
- **Suivi des décharges de 2014 et 2015 - lieu unique:** le Conseil est appelé à revenir sur sa décision concernant le double siège et à opter pour la **centralisation des activités** de l'Agence en un même lieu. Les coûts seraient réduits si toutes les activités étaient concentrées en un seul lieu par comparaison avec la double implantation de l'Agence à Lille et à Valenciennes.
- **Gestion budgétaire et financière:** les efforts de suivi du budget au cours de l'exercice 2016 se sont traduits par un taux d'exécution budgétaire de **99,20 %**, ce qui représente une augmentation de 0,10 % par rapport à 2015, tandis que le taux d'exécution des crédits de paiement s'établissait à 91,57 %, ce qui constitue une hausse de 1,79 % par rapport à 2015. Les députés ont salué le fait qu'avec les dispositions du nouveau règlement de l'Agence qui est entré en vigueur en juin 2016, l'Agence est autorisée à exiger des droits pour certaines de ses nouvelles compétences.
- **Engagements et reports:** le niveau des reports était inférieur aux plafonds indicatifs utilisés par la Cour pour évaluer l'exécution du budget pour l'ensemble des titres budgétaires.

Les députés ont également formulé une série d'observations concernant la politique du personnel, la prévention et la gestion des conflits d'intérêts, la passation de marchés et les audits et contrôles internes.

Dans l'ensemble, ils se sont félicités de l'adoption du règlement de l'Agence. À la fin de la période de transition (16 juin 2019), ce changement stratégique devrait **transformer le rôle de l'Agence**, qui ne se contentera plus simplement de préparer et de diffuser les politiques mais travaillera directement pour le secteur ferroviaire concernant les autorisations pour les certifications de sécurité et le matériel roulant. Cette transition devrait avoir d'importantes retombées positives du point de vue de la réduction des coûts.

Les députés ont rappelé la position du Parlement européen dans la procédure budgétaire en faveur de la récupération de la totalité des montants transférés du Mécanisme pour l'interconnexion en Europe vers le Fonds européen pour les investissements stratégiques.

Le **financement de l'achèvement de l'espace ferroviaire unique européen** devrait également être garanti en vue de moderniser et d'étendre les infrastructures ferroviaires dans les régions périphériques de l'Union. De plus, le déploiement du **système européen de gestion du trafic ferroviaire** (ERTMS) devrait être mis en avant afin de poursuivre la mise en œuvre des normes techniques communes et de maximiser les avantages en termes d'interopérabilité.

Enfin, les députés ont noté que l'exercice d'évaluation des risques de 2016 a mis en évidence de **nouveaux risques**, par rapport à 2015, liés à la transposition tardive et incohérente de la législation du quatrième paquet ferroviaire, à l'obsolescence des outils de gestion du changement du système européen de gestion du trafic ferroviaire, à la réduction du bruit des chemins de fer, aux retards dans la réduction des règles nationales et à la gestion des données.