Journal officiel
de l'Union européenne

FR
Série L

2024/2377

10.10.2024

RÉSOLUTION (UE) 2024/2377 DU PARLEMENT EUROPÉEN

du 11 avril 2024

contenant les observations qui font partie intégrante de la décision concernant la décharge sur l'exécution du budget de l'entreprise commune «Système ferroviaire européen» pour l'exercice 2022

LE PARLEMENT EUROPÉEN,

— vu sa décision concernant la décharge sur l'exécution du budget de l'entreprise commune «Système ferroviaire européen» pour l'exercice 2022,

— vu l'article 100 et l'annexe V de son règlement,

— vu l'avis de la commission des transports et du tourisme,

— vu le rapport de la commission du contrôle budgétaire (A9-0091/2024),

A. considérant que l'entreprise commune «Système ferroviaire européen» a été créée par le règlement (UE) 2021/2085 du Conseil ([1]) (ci-après l'«acte de base unique»);

B. considérant que, conformément à l'article 174, paragraphe 6, de l'acte de base unique, l'entreprise commune «Système ferroviaire européen» est le successeur légal et universel de l'entreprise commune Shift2Rail, à laquelle elle se substitue et succède, notamment en ce qui concerne tous les contrats, y compris les contrats de travail et les conventions de subvention, les responsabilités et les biens acquis;

C. considérant que l'entreprise commune «Système ferroviaire européen» est un partenariat public-privé pour la recherche et l'innovation dans le secteur ferroviaire; que ses membres fondateurs sont l'Union, représentée par la Commission, et les partenaires de l'industrie ferroviaire (à savoir, notamment, les équipementiers, les entreprises ferroviaires, les gestionnaires d'infrastructures et les centres de recherche);

D. considérant que, pour accroître la transparence, l'entreprise commune «Système ferroviaire européen» devrait publier dans ses comptes annuels des informations pertinentes sur les contributions des membres au niveau des programmes; que, pour chaque programme dans le cadre duquel elle opère, l'entreprise commune «Système ferroviaire européen» devrait fournir, par catégorie de membres, toutes les informations utiles, en indiquant notamment les objectifs de contributions fixés par la réglementation pour le programme en question ainsi que le volume des contributions reçues et des engagements juridiques pris jusqu'à la fin de l'exercice; considérant que l'entreprise commune «Système ferroviaire européen» devrait continuer à renforcer sa transparence;

Remarques d'ordre général

1. souligne que, d'après le rapport de la Cour des comptes sur les comptes annuels de l'entreprise commune «Système ferroviaire européen» pour l'exercice 2022 (ci-après «le rapport de la Cour»), les comptes annuels présentent fidèlement, dans tous leurs aspects significatifs, la situation financière de l'entreprise commune «Système ferroviaire européen» au 31 décembre 2022, le résultat de ses opérations, ses flux de trésorerie, ainsi que l'état de variation de l'actif net pour l'exercice clos à cette date, conformément à son règlement financier et aux règles comptables adoptées par le comptable de la Commission; relève en outre que, d'après le rapport de la Cour, les opérations sous-jacentes aux comptes sont légales et régulières dans tous leurs aspects significatifs;

2. se félicite du lancement réussi des activités par l'entreprise commune «Système ferroviaire européen» à la fin de l'année 2021; se félicite en outre de son rôle dans la mise en place d'un réseau ferroviaire européen intégré pour les passagers et le fret européens;

3. constate, à la lecture du rapport annuel d'activité consolidé de l'entreprise commune «Système ferroviaire européen» ([2]), que 2022 a été une année ambitieuse et fructueuse qui a permis de réussir la phase de montée en puissance de l'entreprise commune «Système ferroviaire européen» et de son programme, qui sont désormais pleinement opérationnels, y compris le pilier «innovation», le pilier «Système» et, bientôt, le groupe de déploiement; note, dans le même temps, que 2022 a été une année charnière pour les programmes d'innovation du système ferroviaire européen;

4. prend acte du fait que tous les démonstrateurs techniques ont déjà montré que les travaux en cours avaient porté leurs fruits depuis le lancement du programme ou bien sont sur le point d'entamer les étapes finales de préparation en vue de démonstrations qui auront lieu en 2023;

([1]) Règlement (UE) 2021/2085 du Conseil du 19 novembre 2021 établissant les entreprises communes dans le cadre d'Horizon Europe et abrogeant les règlements (CE) nº 219/2007, (UE) nº 557/2014, (UE) nº 558/2014, (UE) nº 559/2014, (UE) nº 560/2014, (UE) nº 561/2014 et (UE) nº 642/2014 (JO L 427 du 30.11.2021, p. 17).

([2]) Entreprise commune «Système ferroviaire européen»: Rapport annuel d'activité consolidé 2022, https://rail-research.europa.eu/wp-content/uploads/2023/06/GB-Decision_07_2023_Annex_AAR_22.pdf.

5. relève qu'au cours de l'exercice 2022, les membres fondateurs ont collaboré afin concrétiser leur engagement envers l'entreprise commune «Système ferroviaire européen»; qu'à cette fin, ils ont soumis des propositions majeures pour l'appel 2022-1, et qu'à la suite d'une évaluation ouverte, transparente et indépendante, six projets phares couvrant la phase 1 du programme «Système ferroviaire européen» ont été menés à bien; note que ces projets étaient opérationnels à la fin de l'exercice 2022; note en outre que, parallèlement, le pilier «Système» a été financé à la suite d'un important appel d'offres;

6. note, en outre, que l'exercice 2022 a également été marqué par la mise en œuvre cohérente d'une approche systémique de l'évolution du rail, sous l'impulsion de la politique de la direction générale de la mobilité et des transports (DG MOVE) de la Commission, dans laquelle l'entreprise commune «Système ferroviaire européen» représente la composante recherche et innovation et l'Agence de l'Union européenne pour les chemins de fer (ERA) est l'autorité clé du système européen de gestion du trafic ferroviaire (ERTMS) et des applications télématiques, ce qui a permis à l'industrie ferroviaire européenne de faire valoir ses points de vue et ses ambitions d'«une seule voix» dans l'attente d'une approche systémique et cohérente au niveau institutionnel;

7. prend acte du plan directeur de l'entreprise européenne «Système ferroviaire européen» et de l'alignement du plan sur le programme stratégique de recherche et d'innovation dans le domaine ferroviaire du Conseil consultatif de la recherche ferroviaire européenne (CCFRE);

8. se félicite de la collaboration étroite avec les principales parties prenantes, à savoir le CCFRE, l'AFE et d'autres programmes et partenariats, ce qui témoigne d'un effort volontariste pour encourager les synergies et explorer les possibilités de projets communs dans le secteur ferroviaire européen; se félicite de la collaboration de l'entreprise commune «Système ferroviaire européen» avec des associations et programmes de pays tiers, ce qui vise à renforcer la compétitivité de l'industrie;

Gestion budgétaire et financière

9. relève, à la lecture du rapport de l'entreprise commune «Système ferroviaire européen» sur la gestion budgétaire et financière relatif à l'exercice 2021, qu'à la suite de trois amendements budgétaires, le budget adopté par l'entreprise commune «Système ferroviaire européen» s'élevait à 171,4 millions d'EUR en crédits d'engagement et à 180,8 millions d'EUR en crédits de paiement ([3]);

10. est conscient que l'évolution de la taille du budget de l'entreprise commune «Système ferroviaire européen» dépend dans une large mesure de la phase de mise en œuvre des programmes pluriannuels pour la recherche et l'innovation; note qu'en 2022, l'entreprise commune «Système ferroviaire européen» a commencé à mettre en œuvre le programme Horizon Europe et que son budget 2022 comprend donc les crédits d'engagement liés aux premiers appels à propositions relevant d'Horizon Europe prévus pour 2022 ([4]);

11. relève qu'à la fin de l'exercice 2022, l'entreprise commune «Système ferroviaire européen» avait exécuté 100 % de ses crédits d'engagement inscrits dans son budget actif (titres 1 à 3); note, en outre, que les crédits de paiement ont été exécutés à hauteur de 79,1 % des fonds actifs (respectivement 79 % de l'exécution par rapport à l'intégralité du budget de l'entreprise commune «Système ferroviaire européen», y compris le titre 4) ([5]);

12. note que, par sa décision n° 08/2021 du 25 novembre 2021, le conseil de direction de l'entreprise commune Shift2Rail a adopté le plan de travail annuel initial et le budget pour 2022, qui continuent de s'appliquer à l'entreprise commune «Système ferroviaire européen» grâce à l'adoption, par le comité directeur de l'entreprise commune «Système ferroviaire européen», de la «décision omnibus»; relève qu'au moment de l'adoption de cette décision, les crédits inscrits au budget 2022 n'étaient pas prévus pour couvrir l'ensemble de l'exercice 2022 mais pour assurer le déroulement des activités jusqu'au lancement du nouveau partenariat, l'entreprise commune «Système ferroviaire européen», ainsi que pour assurer la nécessaire continuité des activités;

13. note qu'en ce qui concerne les coûts administratifs, le taux d'exécution des crédits d'engagement s'élevait à 100 % et celui des crédits de paiement à 84 % (contre 95 % en 2021); note que l'entreprise commune «Système ferroviaire européen» a justifié cette diminution par le fait qu'elle n'espérait atteindre des effectifs complets qu'à la fin de l'année au plus tôt;

([3]) Contre respectivement 13,6 millions d'EUR et 68,4 millions d'EUR pour 2021.

([4]) Rapport de la Cour des comptes européenne (p. 106), https://www.eca.europa.eu/ECAPublications/SAR-JUS-2022/RAS-Jus-FY2022_FR.pdf.

([5]) Titre 1 — Dépenses de personnel; titre 2 — Dépenses d'infrastructure et de fonctionnement; titres 3 et 4 — Dépenses opérationnelles.

14. que le budget opérationnel pour les crédits d'engagement affichait un taux d'exécution de 100 % et de 79 % pour les crédits de paiement (contre 84 % en 2021); comprend que le taux d'exécution inclut également 76 000 EUR relatifs aux experts évaluateurs qui sont gérés par les services de la Agence exécutive européenne pour la recherche;

15. relève que le montant (41,1 millions d'EUR) du titre 5 — Crédits inutilisés non nécessaires pendant l'exercice en cours — établi pour soutenir une mise en œuvre transparente de l'article 6, paragraphe 5, des règles financières de l'entreprise commune «Système ferroviaire européen», dit «règle n + 3», sera réactivé dans le ou les budgets de l'exercice à venir et utilisé en priorité;

16. relève que, selon les observations de la Cour, les montants des contributions comptabilisées diffèrent considérablement d'une catégorie de membres à l'autre (Union et membres privés); comprend que cette situation tient au fait que les contributions en espèces de l'Union sont validées et comptabilisées lorsqu'elles sont versées à l'entreprise commune «Système ferroviaire européen» au début la mise en œuvre des projets, alors que les contributions en nature des membres ne sont comptabilisées qu'après validation des coûts supportés et déclarés aux fins de la réalisation des projets;

17. invite l'entreprise commune «Système ferroviaire européen» à régler le problème de la différence entre le montant comptabilisé des contributions en espèces, d'une part, et celui des contributions en nature, d'autre part, en fournissant des informations sur le niveau des engagements juridiques de ses membres à la fin de l'exercice, tel qu'il ressort des conventions de subvention et des contrats signés; se félicite de l'engagement pris par l'entreprise commune «Système ferroviaire européen» de répondre à cette observation dans les comptes annuels (2023) du prochain exercice;

18. note, en ce qui concerne la mise en œuvre du programme Horizon 2020, qu'à la fin de l'exercice 2022, l'entreprise commune «Système ferroviaire européen» avait pleinement engagé la contribution opérationnelle maximale de l'Union à hauteur de 384,5 millions d'EUR pour les conventions de subvention et contrats signés au titre du programme Horizon 2020; note en outre que, sur ce montant engagé, quelque 68,2 millions d'EUR (soit 18 %) doivent encore être payés dans les années à venir, pour des projets dont l'exécution n'est pas encore terminée;

19. relève aussi avec satisfaction que les membres privés s'étaient juridiquement engagés à fournir des contributions en nature aux activités opérationnelles de l'entreprise commune «Système ferroviaire européen» d'une valeur de 320,7 millions d'EUR, ainsi que des contributions en nature aux activités complémentaires d'une valeur de 244 millions d'EUR, ce qui représente au total 123,7 % de l'objectif minimal de 456,5 millions d'EUR, et que ces montants engagés avaient été déclarés à la fin de 2022;

20. note, toujours en ce qui concerne les activités relevant d'Horizon 2020, que l'entreprise commune «Système ferroviaire européen» n'a pas reçu de nouveaux crédits d'engagement opérationnels dès lors qu'elle avait clôturé son dernier appel à propositions à la fin de 2021; note que le taux d'exécution des crédits pour les paiements opérationnels, y compris les crédits opérationnels inutilisés et réaffectés, est tombé à 47 % (contre 61 % en 2021); comprend que, selon l'entreprise commune «Système ferroviaire européen», cette situation tient au fait que les bénéficiaires ont été confrontés à l'augmentation des coûts et à des problèmes de livraison à la suite de la crise de la COVID-19 et de la guerre en Ukraine, et qu'en conséquence, la durée de la plupart des projets relevant d'Horizon 2020 a dû être prolongée et les paiements finaux, reportés à 2023;

21. note, en ce qui concerne la mise en œuvre du programme Horizon Europe, que, en 2022, la Commission a contribué en espèces à hauteur de 108,9 millions d'EUR; note que l'entreprise commune «Système ferroviaire européen» a déjà clôturé avec succès les deux premiers appels à propositions lancés dans le cadre d'Horizon Europe, et elle a presque utilisé intégralement la part de 107,5 millions d'EUR destinée aux activités opérationnelles pour verser les préfinancements liés aux premières conventions de subvention conclues au titre de ce programme;

22. salue les étapes cruciales franchies par le programme Shift2Rail à la fin de 2022, avec des ressources entièrement engagées et environ 86 % du programme réalisé et 91 % en termes d'exécution financière du programme pour 2023, en vue de parvenir aux démonstrations opérationnelles TRL6/7 dont la conclusion est prévue pour 2023;

23. note, en ce qui concerne les comptes provisoires de l'entreprise «Système ferroviaire européen», qu'aucun certificat d'audit concernant les contributions en nature aux activités opérationnelles et aux activités supplémentaires n'a été reçu pour 2022; attend la validation des contributions en nature aux activités opérationnelles de 2022 après la présentation des coûts du projet en février 2023;

24. relève qu'en 2022, la valeur cumulée des activités allouées par l'entreprise «Système ferroviaire européen» à l'entreprise commune Shift2Rail pour les activités de recherche et d'innovation s'est élevée à 619,4 millions d'EUR et que 92 millions d'EUR ont été utilisés;

25. souligne qu'il importe de mettre en place un système ferroviaire durable et résilient en développant un système ferroviaire silencieux à émissions nulles et des infrastructures résilientes face au changement climatique, en appliquant l'économie circulaire, en pilotant des processus, technologies, conceptions et matériaux innovants dans le cycle de vie des systèmes ferroviaires et en développant d'autres solutions innovantes pour le transport terrestre guidé;

26. demande un soutien accru aux activités de recherche et d'innovation visant à mettre en place un réseau ferroviaire européen intégré, en éliminant les obstacles à l'interopérabilité et en apportant des solutions pour une intégration complète, couvrant la gestion du trafic, les véhicules et les infrastructures, y compris l'intégration pour les gabarits nationaux non normalisés, tels que les voies ferrées de 1 520, 1 000 ou 1 668 mm, qui se sont révélées importantes pour les corridors de solidarité en Ukraine; souligne qu'il importe de répondre aux besoins des passagers et des entreprises, d'accélérer l'adoption de solutions innovantes pour soutenir l'espace ferroviaire unique européen, tout en augmentant la capacité et la fiabilité et en réduisant les coûts du transport ferroviaire;

27. demande d'assurer une transition rapide vers un système ferroviaire européen plus attrayant, convivial, compétitif, abordable, facile d'entretien, efficace et durable, intégré dans le système de mobilité au sens large, ainsi que de soutenir le développement d'une industrie ferroviaire européenne forte et compétitive au niveau mondial;

Marchés publics et personnel

28. note qu'en ce qui concerne la mise en œuvre des activités de passation de marchés, que l'entreprise commune «Système ferroviaire européen» a respecté les principes du règlement financier de l'Union et les instructions du vade-mecum de la Commission sur les marchés publics, ce qui a permis de mener à bien les activités présentant le meilleur rapport qualité/prix; constate que les chiffres calculés pour les diverses procédures de passation de marchés, qui se situent en-deçà de tout seuil de signification compte tenu de la valeur totale des activités de recherche et d'innovation et du programme, résultent du savoir collectif du personnel participant et de son expérience préalable dans des organismes publics et des entreprises privées;

29. note qu'en 2022, pour les procédures ouvertes, l'entreprise commune «Système ferroviaire européen» a continué d'utiliser les plateformes de soumission et d'appels d'offres électroniques disponibles sur le site web TED e-Tendering et accessibles sur le portail Funding and Tenders Opportunities; note que, dans le cadre de la stratégie de passation de marchés en ligne, l'entreprise commune «Système ferroviaire européen» a entamé, en 2022, le processus d'intégration de l'outil de gestion des marchés publics (PPMT), qui remplacera les eNotices et les eTendering de TED ([6]);

30. note qu'en 2022, plusieurs documents d'orientation et modèles pour les procédures de passation de marchés ont continué d'être mis à jour par le directeur juridique (à savoir: calendrier, cahier des charges, ouverture et évaluation des offres, procédures d'attribution pour les marchés de faible valeur, etc.) afin de les adapter aux besoins de l'entreprise commune «Système ferroviaire européen» et aux recommandations de la DG BUDG, en particulier à la procédure de soumission électronique;

31. note qu'en 2022, l'entreprise commune «Système ferroviaire européen» a lancé une procédure d'appel d'offres ouverte: Pilier «Système ferroviaire européen» (3 lots) — contrats-cadres de services pour la fourniture de services à l'entreprise «Système ferroviaire européen» dans les domaines du pilier «Système»; relève que le montant total attribué s'élève à 45 millions d'EUR, dont 4 millions d'EUR pour le lot 1, 37 millions d'EUR pour le lot 2 et 4 millions d'EUR pour le lot 3 ([7]);

32. relève que les titres 1 et 2 du budget ont été exécutés à hauteur de 100 %, le titre 1 (dépenses de personnel) étant principalement consacré aux salaires du personnel; relève qu'au cours de l'année, l'entreprise commune «Système ferroviaire européen» a également eu recours à un soutien externe pour combler les lacunes jusqu'à ce que les recrutements de personnel soient finalisés, ainsi que pour faire face à la charge de travail liée à ses activités;

33. relève que, fin 2022, 28 postes étaient pourvus;

34. note que l'actuel tableau des effectifs de l'entreprise «Système ferroviaire européen» a été adopté par le comité directeur le 1er mars 2022 afin d'introduire des postes d'agents temporaires en lien avec le nouveau rôle de l'entreprise commune «Système ferroviaire européen» dans le pilier «Système» et de renforcer encore le soutien aux activités stratégiques dans le cadre de son programme intégré de recherche et d'innovation;

35. note que, selon le tableau des effectifs, l'entreprise commune «Système ferroviaire européen» doit compter 29 membres du personnel, dont 2 experts nationaux détachés; relève qu'en 2022, la plupart des postes vacants ont été progressivement pourvus, qu'aucun membre du personnel n'a quitté l'entreprise commune «Système ferroviaire européen», et que cette dernière a encore connu de un certain nombre de départs de temporaires; note que pour combler les manques temporaires ou les absences de longue durée, l'entreprise commune «Système ferroviaire européen» a également eu recours à des compétences et à une expertise externes pour mener à bien ses activités opérationnelles, ainsi qu'à l'externalisation temporaire de certaines tâches administratives;

([6]) Le processus d'intégration devait être finalisé d'ici le premier ou le deuxième trimestres de 2023.

([7]) EU-Rail dans les domaines du groupe principal du pilier «Système» (lot 1), de l'expertise du pilier «Système» (lot 2) et des activités de maintenance de la STI CCS (lot 3), marché conclu le 12 juillet 2022 avec le contractant Consortium du pilier «System Pillar» (pour les trois lots). Entreprise commune «Système ferroviaire européen»: Rapport annuel d'activités consolidé 2022 (p. 131 et 132).

36. relève que, d'après le rapport annuel d'activité consolidé de l'entreprise commune «Système ferroviaire européen», des améliorations sont encore attendues en ce qui concerne l'équilibre entre les femmes et les hommes au sein de son conseil d'administration ainsi qu'à tous ses autres niveaux; note qu'en 2022, l'entreprise commune «Système ferroviaire européen» comptait, pour le conseil d'administration, 28 hommes (58 %) et 21 femmes (42 %); note que le ratio hommes-femmes au niveau de l'encadrement de l'entreprise commune «Système ferroviaire européen» était de 78 % d'hommes et de 22 % de femmes et que l'ensemble du personnel était composé de 65 % d'hommes et de 35 % de femmes; se félicite que le conseil d'administration ait nommé une deuxième femme chef d'unité au sein de l'équipe de gestion de l'entreprise commune «Système ferroviaire européen»; suggère à l'entreprise commune «Système ferroviaire européen» de continuer à améliorer l'équilibre entre les femmes et les hommes et d'œuvrer en faveur d'un équilibre géographique à cet égard;

Systèmes de gestion et de contrôle

37. constate que, pour les dépenses au titre d'Horizon 2020 et d'Horizon Europe, la responsabilité des audits ex post incombe au service commun d'audit de la direction générale de la recherche et de l'innovation (DG RTD) de la Commission; note qu'en ce qui concerne les dépenses au titre d'Horizon 2020 (apurements et paiements finaux), l'entreprise commune «Système ferroviaire européen» a communiqué un taux d'erreur représentatif de 2,2 % et un taux d'erreur résiduel de 1,3 %;

38. note que, pour ce qui est du programme Horizon Europe, les audits ex post doivent encore être réalisés, les premiers paiements intermédiaires ne devant être effectués qu'en 2024;

39. note que, pour évaluer les contrôles de l'entreprise commune «Système ferroviaire européen» relatifs aux paiements opérationnels, la Cour a examiné, au niveau des bénéficiaires finaux, un échantillon aléatoire de paiements effectués en 2022 au titre d'Horizon 2020 ([8]); note que, dans un cas, la Cour a détecté et quantifié une erreur grave résultant de la surdéclaration de frais de personnel, le bénéficiaire ayant pris en compte des coûts indirects dans la base de calcul des taux de coûts unitaires des centres de coûts; note que les coûts en question sont cependant couverts par le forfait de 25 % applicable aux coûts indirects;

40. note que l'entreprises commune «Système ferroviaire européen» a réalisé ponctuellement des contrôles ex ante fondés sur les risques pour les projets à risque, mais qu'à la fin de 2022, elle n'avait pas encore appliqué d'approche structurée fondée sur les risques en matière de contrôles ex ante; note, en particulier, que l'entreprise commune «Système ferroviaire européen» n'avait pas aligné les contrôles ex ante sur les facteurs à haut risque recensés par des évaluations ciblées des risques et qu'elle n'avait pas élaboré d'orientations pratiques internes sur la manière de mettre en œuvre un suivi fondé sur les risques, y compris des instructions sur la manière dont le personnel devrait utiliser le module de gestion des risques disponible dans COMPASS;

41. note que, par conséquent, l'entreprise commune «Système ferroviaire européen» n'a pas évalué de manière complète et harmonisée ses risques liés aux projets et aux bénéficiaires, ce qui peut nuire à l'efficience et/ou à l'efficacité des contrôles ex ante et ainsi augmenter le risque de cofinancement de coûts inéligibles, de non-réalisation des objectifs des projets, de retard dans les projets, voire d'échec de ces derniers;

42. rappelle l'avis de la Cour selon lequel l'entreprise commune «Système ferroviaire européen» devrait passer à l'action et appliquer, dans le cadre des contrôles ex ante, une approche structurée fondée sur les risques qui couvre les risques pertinents liés aux projets et aux bénéficiaires; partage en outre l'avis que l'entreprise commune «Système ferroviaire européen» devrait élaborer en interne des orientations pratiques indiquant comment assurer un suivi fondé sur les risques au niveau des projets et des bénéficiaires, et comment les membres du personnel devraient utiliser le module de gestion des risques disponibles dans COMPASS;

43. demande à l'entreprise commune «Système ferroviaire européen» de remédier aux faiblesses dans l'utilisation de l'outil de suivi renforcé; partage l'avis selon lequel l'entreprise commune «Système ferroviaire européen» devrait faire en sorte que toutes ses mesures de suivi renforcé donnent lieu à des actions de contrôle spécifiques ciblant les risques détectés, et que la mise en œuvre de ces mesures fasse l'objet d'un suivi dans un délai prédéfini;

44. note que l'entreprise commune «Système ferroviaire européen» tient à souligner que le risque d'erreurs dans les paiements de subventions au titre d'Horizon 2020 a été fortement atténué par l'utilisation de montants forfaitaires;

45. relève, en particulier, que l'entreprise commune «Système ferroviaire européen» a garanti des montants forfaitaires raisonnables en faisant appel à des experts financiers au cours des procédures d'évaluation des appels à propositions et qu'elle a soigneusement étudié et négocié tous les postes de coûts interrogés par les experts financiers au cours de la phase de préparation de la convention de subvention, conformément à la décision C(2017) 7151 de la Commission du 27 octobre 2017 autorisant le recours au remboursement sur la base d'un montant forfaitaire pour les coûts éligibles des actions au titre du programme-cadre Horizon 2020;

46. note avec satisfaction que l'entreprise commune, tout en ayant intégré des procédures pour l'identification ex ante des facteurs à haut risque pour les conventions de subvention Horizon 2020, reconnaît que ces procédures pourraient être mieux alignées sur les orientations de la Commission sur les contrôles ex ante fondés sur les risques;

([8]) Pour les opérations de paiement de subvention testées au niveau des bénéficiaires, le seuil de notification des erreurs quantifiables est fixé à 1 % des coûts contrôlés (rapport de la Cour des comptes, p. 110).

Suivi des observations des années précédentes

47. note que les observations contenues dans les rapports annuels spécifiques à l'entreprise commune «Système ferroviaire européen» sont en fait des «recommandations» de la Cour pour lesquelles aucun délai n'est fixé; relève que la Cour des comptes procède au suivi annuel de ces observations en vérifiant si elles restent «ouvertes» ou si elles sont «clôturées»;

48. note qu'en ce qui concerne les deux observations de la Cour pour 2021, l'une est toujours en cours — elle concernait le faible taux d'exécution du budget opérationnel disponible pour les paiements de l'entreprise commune «Système ferroviaire européen» pour 2021, y compris les crédits opérationnels inutilisés et réaffectés (tombé à 61 %, contre 76 % en 2020);

49. note que cette situation était principalement due à la qualité médiocre des rapports techniques des bénéficiaires et au besoin d'éléments probants supplémentaires attestant l'obtention des résultats des projets, ainsi qu'au fait qu'un retard concernant un seul bénéficiaire influe sur le paiement de la totalité du montant forfaitaire;

50. se félicite qu'en 2022, l'entreprise commune «Système ferroviaire européen» ait élaboré un plan d'action visant à améliorer l'information financière des bénéficiaires, ce qui est important en particulier en ce qui concerne les remboursements sur la base d'un montant forfaitaire pour les coûts éligibles des actions lorsque le retard d'un seul bénéficiaire a une incidence sur le paiement de l'intégralité du montant forfaitaire.