

PARLEMENT EUROPÉEN

2004



2009

Commission des transports et du tourisme

2006/2018(BUD)

13.9.2006

AVIS

de la commission des transports et du tourisme

à l'intention de la commission des budgets

sur le projet de budget général de l'Union européenne pour l'exercice 2007
(C6-0000/2006 – 2006/2018(BUD))

Section III – Commission

Rapporteur pour avis: Anne E. Jensen

PA_NonLeg

JUSTIFICATION SUCCINCTE

Introduction

Le présent exercice est le premier de la nouvelle période (2007-2013) du cadre financier. La forme de l'avant-projet de budget (APB), notamment en ce qui concerne le réseau transeuropéen de transport (RTE-T), a été définie par l'adoption de l'accord interinstitutionnel sur les perspectives financières. Un certain nombre de questions non résolues doivent être traitées dans le cadre de la procédure budgétaire 2007, y compris le RTE-T et le financement approprié des agences liées au transport.

Le Conseil a adopté le projet de budget en juillet 2006, et c'est sur ce dernier document que votre rapporteur pour avis basera ses propositions d'amendements. À moins que des arguments irréfutables s'y opposent, votre rapporteur pour avis introduira des amendements visant à rétablir les montants proposés dans l'APB. Elle examinera également s'il convient de présenter d'autres amendements fondés sur son analyse de l'APB ci-dessous et sur ses discussions avec les autres parties, y compris les agences de transport.

Agence européenne pour la sécurité aérienne (06 02 01)

L'APB propose une augmentation de 15,6 % en crédits de paiement et d'engagement des titres 1 (personnel et coûts afférents) et 2 (coûts des infrastructures et de fonctionnement), visant à les porter à un total de 14 200 000 EUR pour chaque catégorie de crédits. L'augmentation du titre 3 (certification et autres activités opérationnelles) est de 6,3 %. Le total pour l'ensemble de ces titres, de 24 530 000 EUR en crédits d'engagement, est inférieur de 2 470 000 EUR au montant demandé par l'agence. Ce total représente 35,5 % des ressources de l'agence pour 2007. Des difficultés ont été relevées en 2005 et en 2006 dans la mise en œuvre du système de droits et frais de l'agence. Il semblerait approprié de trouver à ces difficultés, qui rendent les apports de revenus irréguliers, une solution similaire à celle choisie pour l'Agence européenne des médicaments.

L'AESA ambitionne de développer ses activités en 2007 dans les opérations aériennes, la licence des personnels navigants et les évaluations de sécurité des appareils étrangers. Des médias ont soulevé la question de savoir si l'AESA a des ressources adaptées à ces missions.

Agence européenne pour la sécurité maritime (06 02 02)

L'AESM connaît une augmentation de ses crédits de fonctionnement de 13,5 % dans l'APB, mais une augmentation de 1,5 % seulement pour les dépenses opérationnelles. Les crédits destinés aux mesures antipollution chutent en fait de 16 %. Le total des crédits d'engagement et de paiement s'élève à 43 100 000 EUR. L'AESM est entièrement financée par l'UE. La proposition de la Commission est en fait légèrement plus élevée que la demande de l'agence.

Le principal objectif de l'agence en 2007 est de créer un centre permanent opérationnel

"24 heures sur 24". Celui-ci nécessiterait l'embauche de 15 personnes. La récupération du pétrole par des navires dépollueurs sera étendue à la mer du Nord, à la mer d'Irlande et à la mer Noire, sur la base d'un contrat de trois ans. Cette extension achèvera le réseau.

Agence ferroviaire européenne – Sécurité et interopérabilité (06 02 08)

Les crédits de fonctionnement relevant des titres 1 et 2, d'engagement et de paiement, augmentent de 12,2% pour atteindre 12 400 000 EUR, alors que les crédits opérationnels prévus au titre 3, d'engagement et de paiement, augmentent de 24,9 % à 4 245 000 EUR. Il n'existe encore aucune contribution aux dépenses de la part de pays tiers.

L'objectif en 2007 est de renforcer son expertise afin d'aider la Commission dans la mise en œuvre de la législation communautaire relative à l'interopérabilité des réseaux ferrés et d'un système européen de gestion du trafic ferroviaire.

Pour l'ensemble des trois agences susmentionnées, les augmentations des crédits relevant des titres 1 et 2 sont liées aux coûts de démarrage, aux transferts de sièges, à la montée en puissance des effectifs et à la prise en charge, comme prévu, de nouvelles responsabilités dans leurs domaines respectifs.

Réseaux transeuropéens de transport — Agence exécutive (06 01 04 31)

Cette agence n'a pas encore de fondement juridique. La Commission propose 8 617 000 EUR en crédits non dissociés pour 2007, soit une augmentation de 28,3 %. L'agence serait un organisme de gestion et technique qui vérifierait également la conformité des projets avec les règles d'assistance.

Sécurité des transports (06 02 03)

Pour cette ligne, une réduction significative est proposée, de 44,7 % des crédits d'engagement et de 15,1 % des crédits de paiement (de 18 080 000 EUR à 10 000 000 EUR et de 17 080 000 EUR à 14 500 000 EUR respectivement). Le cas de cette ligne illustre une faible utilisation des crédits. La Commission soutient que plusieurs missions liées à la sécurité des transports sont à présent prises en charge par les diverses agences et que peu de projets européens ont été proposés au titre desquels ses fonds pourraient être employés. La somme proposée pour les engagements est néanmoins inférieure au montant utilisé en 2005.

Programme Marco Polo II (06 02 06)

Il s'agit du lancement d'un nouveau programme au titre du cadre financier 2007-2013. La proposition s'élève à 55 775 000 EUR en crédits d'engagement et à 5 000 000 EUR en crédits de paiement pour la première année du programme. L'objectif est de favoriser le transfert du trafic routier vers d'autres modes de transport et de développer des "autoroutes de la mer". Si

les crédits de paiement destinés à Marco Polo II sont ajoutés à ceux destinés à Marco Polo I en 2007, les dépenses sont augmentées en 2007 de 29 %. En relation avec cette ligne, il convient de mentionner

Marché intérieur et optimisation des réseaux de transport (06 02 04 01)

Cette ligne est destinée à la collecte des données et des statistiques visant à favoriser l'interopérabilité et le développement de systèmes de transport intelligents. Les crédits d'engagement connaissent une baisse de 27,8 %, de 9 000 000 EUR à 6 500 000 EUR.

Autorité de surveillance Galileo (06 02 09 01)

Une augmentation très sensible des crédits d'engagement et de paiement, de 159 %, est prévue par l'APB pour les dépenses de fonctionnement relevant des titres 1 et 2. Ceux-ci passent de 2 500 000 EUR en 2006 à 5 800 000 EUR en 2007. L'augmentation des crédits du titre 3, qui passent de 2 500 000 EUR à 2 625 000 EUR, soit 5 %, est nettement plus modeste. L'augmentation globale est inférieure à ce qu'a demandé l'agence. Celle-ci est entièrement financée par la Communauté.

L'augmentation de la dépense résulte du transfert de postes de l'entreprise Galileo à l'autorité de surveillance et d'une augmentation de leur nombre. L'augmentation nette, en comptant le personnel contractuel, serait de 39 à 53 environ. Les coûts opérationnels sont affectés principalement aux études scientifiques et techniques.

Programme Galileo (06 02 10)

2007 est le premier exercice dans lequel des dépenses sont indiquées sur cette ligne. 100 000 000 EUR sont inscrits, autant pour les crédits d'engagement que de paiement. Le titre est, d'une certaine manière, impropre, étant donné qu'il recouvre deux programmes, à savoir Galileo et EGNOS. Ces fonds permettront à l'autorité de surveillance de soutenir les premières phases de déploiement et d'utilisation. Le programme sera financé par des sources publiques et privées.

Réseau transeuropéen de transport (06 03 01 et 06 03 03)

La première ligne, 06 03 01, concerne les projets financés au titre de la réglementation en vigueur et dans le cadre des perspectives financières pour la période 1999-2006. Parmi ces projets figurent les 30 projets prioritaires définis par la décision n° 884/2004/CE du Parlement européen et du Conseil du 29 avril 2004 modifiant la décision n° 1692/96/CE sur les orientations communautaires pour le développement du réseau transeuropéen de transport¹. Aucun crédit d'engagement supplémentaire n'est proposé pour 2007, et les crédits de paiement sont réduits de 48,1 %. En 2007, la majeure partie de l'activité financière figurera

¹ JO L 167 du 30.4.2004, p. 1.

dans la nouvelle ligne 06 03 03. Les postes de dépense les plus importants, dans un passé récent, ont été Galileo, les études du tunnel du Mont-Cenis (France), le TGV Madrid-Barcelone-Perpignan-Montpellier et le tunnel du Brenner.

Au titre de la nouvelle ligne, le montant proposé pour les crédits d'engagement en 2007 est de 817 383 000 EUR. Rien n'est proposé en ce qui concerne les crédits de paiement. En prenant les deux lignes ensemble, on constate une augmentation des crédits d'engagement de 22 % et une baisse des crédits de paiement de 42 %. Cette situation est due en partie au fait que Galileo possède à présent sa propre ligne de dépenses. L'APB ne donne pas de détails sur les priorités ou le financement à partir de 2007. Il propose toutefois que le plafond d'intervention maximal soit inférieur à celui que la Commission avait initialement proposé et que les dépenses soient concentrées sur les chapitres transfrontaliers des projets, la gestion du trafic ferroviaire européen, la gestion du trafic aérien européen (SESAR), les services d'information fluviale (SIF) et l'instrument de garantie de prêt des RTE-T.

Deux questions connexes se rapportant au financement des RTE-T sur le budget de l'UE se posent encore. Tout d'abord, du fait que ces crédits ont été réduits, pour la période 2007-2013, approximativement au tiers du montant jugé initialement nécessaire, comment sera-t-il utilisé, quelles sections et quels projets seront prioritaires et comment ces points seront-ils déterminés? En second lieu, la majeure partie des investissements devant, de loin, provenir des budgets nationaux, quelles sont les véritables priorités des États membres pour ce qui est des investissements dans les RTE-T? Un niveau élevé de certitude dans les réponses à ces deux questions est requis avant que le budget ne puisse être adopté et que les crédits de l'UE soient engagés. Votre rapporteur pour avis examinera s'il convient de placer des montants en réserve sur cette ligne, jusqu'à ce que des éclaircissements soient obtenus sur ces questions.

Sécurité des transports (06 07 01)

Les crédits d'engagement sont réduits de 4 500 000 EUR à 4 000 000 EUR et les crédits de paiement restent de 3 500 000 EUR. En 2005, la ligne a financé 24 inspections d'autorités de l'aviation civile et des aéroports et 10 inspections maritimes. Compte tenu du nouveau projet de règlement sur la sécurité aérienne, actuellement en cours d'examen au Parlement, on voit mal pourquoi les crédits de paiement devraient être réduits.

Projet-pilote sur la sécurité au sein du réseau routier transeuropéen (06 07 02)

Cette ligne a été instituée par la voie d'un amendement parlementaire. Aucun crédit d'engagement n'est proposé pour 2007 et les paiements sont réduits à 3 600 000 EUR, soit des réductions de 100 % (sur 5 500 000 EUR) et 34,5 % respectivement. Aucune justification n'est apportée par la documentation budgétaire de la Commission.

Dans l'attente du rapport sur l'évolution du projet pilote, le rapporteur pour avis examinera si des engagements s'avèrent nécessaires pour 2007.

PROCÉDURE

Titre	Projet de budget général de l'Union européenne pour l'exercice 2007 - Section III - Commission		
Numéro de procédure	2006/2018(INI)		
Commission compétente au fond	BUDG		
Avis émis par Date de l'annonce en séance	TRAN		
Rapporteur pour avis Date de la nomination	Anne E. Jensen 24.2.2006		
Examen en commission	20.6.2006	11.7.2006	12.9.2006
Date de l'adoption	12.9.2006		
Résultat du vote final	+: -: 0:	27 1 0	
Membres présents au moment du vote final	Gabriele Albertini, Margrete Auken, Paolo Costa, Michael Cramer, Arūnas Degutis, Robert Evans, Emanuel Jardim Fernandes, Luis de Grandes Pascual, Mathieu Grosch, Stanisław Jałowiecki, Georg Jarzembowski, Dieter-Lebrecht Koch, Jörg Leichtfried, Bogusław Liberadzki, Eva Lichtenberger, Robert Navarro, Willi Piecyk, Luís Queiró, Reinhard Rack, Dirk Sterckx, Marta Vincenzi et Corien Wortmann-Kool		
Suppléants présents au moment du vote final	Den Dover, Anne E. Jensen, Zita Pleštinská et Willem Schuth		
Suppléants (art. 178, par. 2) présents au moment du vote final	Othmar Karas et Brian Simpson		