



Référé de la Cour des Comptes du 10 juin 2016 au Premier Ministre

Agence de Financement des Infrastructures de
Transport de France (AFITF)

AFITF

- ▶ Le financement des infrastructures de transport est actuellement assuré par AFITF, chargée d'apporter la part de l'État dans ce financement et de garantir l'allocation pluriannuelle des ressources nécessaires à ces investissements, dont la réalisation s'étale sur de longues périodes.

AFITF

- ▶ Les sources de financement de l'AFITF étaient :
 - Taxe d'aménagement du territoire,
 - Redevance domaniale
 - et amendes radars
- ▶ Puis plus récemment une part de la TICPE, en compensation de la suppression des ressources issues de l'écotaxe poids lourds

AFITF, Opérateur sans feuille de route

- ▶ En contradiction avec les principes de la circulaire du Premier ministre du 26 mars 2010 sur le pilotage stratégique des opérateurs de l'État, **le président de l'AFITF n'est destinataire d'aucune lettre de mission, ni contrat de performances ou d'objectifs.**

▶ Circulaire du 26/3/2010 relative au pilotage stratégique des opérateurs de l'État : « Vous veillerez à déterminer avec précision les objectifs de politique publique assignés aux opérateurs de l'État et à évaluer régulièrement les résultats obtenus à l'aide d'indicateurs d'efficacité, d'efficience et de qualité de service. »

- ▶ **Ceux-ci auraient pourtant l'avantage**, mais aussi sans doute l'inconvénient pour les tutelles technique et budgétaire qui y verraient une altération de leurs marges décisionnelles, **de fixer à l'établissement une trajectoire financière de référence pour encadrer ses engagements.**

AFITF, un moyen de s'affranchir des principes du droit budgétaire

- ▶ Le financement pluriannuel des infrastructures de transport ne fait jusqu'à présent l'objet d'aucune programmation.
- ▶ Les engagements financiers pris par l'AFITF (AE) **ne font l'objet d'aucun plafonnement résultant de la loi de finances** et sont autorisés *ex nihilo* par le conseil d'administration de l'établissement.
- ▶ **Ces AE ne prennent pas en compte les conséquences en termes de besoins futurs de paiements (CP)** au regard de la norme d'évolution des dépenses de l'État.
- ▶ Il en résulte une régulation par les crédits de paiement annuels conduisant à **une déconnexion entre les engagements pris et les moyens réels de l'AFITF, alimentant le volume de restes à payer et les dettes.**

AFITF, un moyen de s'affranchir des principes du droit budgétaire

- ▶ Près des **deux tiers des recettes de l'AFITF, sont reversées à l'État par voie de fonds de concours** et viennent abonder les lignes budgétaires du ministère chargé des transports (DGITM).
- ▶ Ce recours massif aux **fonds de concours** permet à la DGITM de disposer d'une ressource financière abondante en gestion, **non directement soumise à l'autorisation parlementaire de la loi de finances.**
- ▶ Les relations financières ainsi organisées entre l'État et l'AFITF contournent le **principe budgétaire d'unité du budget de l'État et la règle de non-affectation des recettes aux dépenses.**
- ▶ *Sénat 28/09/2016: Transmettre systématiquement le **budget prévisionnel de l'AFITF** au Parlement avant l'examen de la loi de finances afin que députés et sénateurs puissent opérer un véritable contrôle sur les crédits destinés au financement des infrastructures de transport*

AFITF : État au 31/13/2015

- ▶ L'accumulation de **restes à payer fait peser de sérieux doutes sur la capacité de l'AFITF à faire face à ses engagements.**
- ▶ Au 31 décembre 2015, le montant des **restes à payer était de 11,86 Md€.**
- ▶ Celui des **dettes était de 746 M€** selon le ministère chargé des transports, essentiellement envers SNCF Réseau.
- ▶ À l'horizon de la loi de programmation des finances publiques 2014-2019, qui retient une cible annuelle de dépense de 1,9 Md€, **les engagements déjà pris par l'État et l'AFITF appelleront des financements supplémentaires**

AFITF : État au 31/13/2015

- ▶ En ne retenant que les paiements correspondant aux engagements budgétaires déjà pris, ainsi que les paiements liés aux contrats de plan 2015-2020, **la trajectoire de dépenses de l'AFITF conduirait à une insuffisance cumulée de financement de 0,6 Md€ à l'horizon 2019.**
- ▶ En y ajoutant les paiements correspondants à des engagements nouveaux en matière d'infrastructures routières, ferroviaires, fluviales, portuaires et de transports collectifs, **l'insuffisance de financement atteindrait 1,6 Md€ à ce même horizon.**

AFITF : État au 31/13/2015

- ▶ Mais la trajectoire de l'AFITF serait encore moins soutenable en cas de mise en œuvre des grands projets nouveaux que sont **le tunnel ferroviaire Lyon-Turin et le canal Seine-Nord**.
- ▶ Ces deux projets paraissent largement hors de portée budgétaire de l'agence, non seulement jusqu'en 2019, mais également au-delà
- ▶ En 2019 le solde cumulé (CP) de l'AFITF en fonction des décisions sera :
 - - **571 M€ avec un gel des engagements**
 - - **1.619 M€ avec les engagements nouveaux certains pris par l'AFITF**
 - - **4.710 M€ en y ajoutant Lyon-Turin et le Canal Seine-Nord**

Réponse du PM sur la régularité budgétaire

- ▶ Concernant les fonds de concours transférés à la DGITM :
 - *L'AFITF n'ayant pas de rôle opérationnel elle sous-traite donc à la DGITM la gestion des contrats qu'elle passe à des entreprises.*
 - *Si cette disposition permet formellement des reports de crédits au sein du budget de la DGITM elle ne remet pas en cause le respect le contrôle des dépenses qui s'impose aux Ministres.*

Réponse du PM sur la situation de l'AFITF

- ▶ **L'analyse du niveau des restes à payer** de 11,86 Md€ constatés à fin 2015 menée par la Cour est par ailleurs **à relativiser** puisqu'elle inclut plus de 6 Md€ pris au titre de **contrats de partenariat qui ont vocation à être décaissés par l'AFITF sur le long terme** (jusqu'en 2037 pour le contournement Nîmes-Montpellier par exemple).
- ▶ D'un point de vue technique, le travail réalisé par la Cour relève surtout d'une **approche statistique** et **s'appuie principalement sur des échéanciers théoriques.**

Conseils de la Cour

- ▶ Réintégration des activités de l'AFITF au sein de la DGITM et la préparation par celle-ci, en liaison avec la direction du budget, d'une programmation pluriannuelle des infrastructures de transport.
- ▶ Définition des priorités de projets à venir, **notamment au regard de leur rentabilité socio-économique**, et réduction considérable des engagements nouveaux.

Conseils du Sénat

- ▶ **Investir massivement pendant les quinze prochaines années** en faveur de la **maintenance, du renouvellement et de la modernisation des réseaux existants**, dont le **vieillissement est très inquiétant.**