

COMMUNIQUÉ

AFITF : LA MONTAGNE ESPÉRÉE ACCOUCHE D'UNE SOURIS !

Le Ministre d'Etat, ministre de l'Ecologie, de l'Energie, du Développement durable et de la Mer, M. Jean-Louis BORLOO, et le Secrétaire d'Etat aux transports, M. Dominique BUSSEREAU, ont adressé, en date du 29 janvier dernier, **une lettre au Président de l'AFITF, M. Gérard LONGUET**, portant sur la réforme de l'Agence de Financement des Infrastructures de Transport de France (AFITF). Il s'agit pour le Gouvernement de donner suite au rapport établi à sa demande par M. Claude GRESSIER, sur le devenir de celle-ci, et remis dès le 17 février 2009...

Rappelons que **dès le 4 mai 2009**, le co-président délégué de TDIE, M. Philippe DURON, interpellait les Ministres pour « **demander instamment que le rapport Gressier soit rendu public et mis en œuvre.** »

Les Ministres annoncent dans cette lettre avoir retenu certaines des orientations contenues dans le rapport Gressier.

Toutefois, alors qu'il semblait évident que **modifier l'AFITF, c'est modifier son décret fondateur**, le Gouvernement propose des réformes les plus limitées possible, pour rester à droit constant.

1/ Financement de l'AFITF, et donc de la politique de mobilité durable

La lettre ministérielle : Le Gouvernement sollicite l'AFITF afin que celle-ci « *propose, sur la base des travaux qu'elle aura pu diligenter, de nouvelles ressources(...) affectées (...) pour compléter l'éco-redevance...* ». Il pourra s'agir, « *entre autres pistes*», de « *la valorisation des actifs routiers de l'Etat dans la perspective du futur renouvellement des concessions autoroutières ainsi que sur des modalités d'évolution de l'éco-redevance* ».

Les ministres ajoutent que l'AFITF pourrait, en matière d'ingénierie financière, « *utilement jouer un rôle accru et apporter (...) des éclairages utiles aux services de l'Etat sur les grands choix des politiques d'investissement à prévoir, tels que les choix entre maîtrise d'ouvrage publique, contrat de partenariat...* ».

La réaction de TDIE : Sur la question du financement, et même s'il reprend utilement l'une des propositions du rapport Gressier sur les concessions autoroutières, dont le produit futur pourrait servir à rembourser un emprunt, **le Gouvernement ne pouvait faire preuve de davantage de retenue.** Rappelons que le besoin de financement annuel net dès 2010 est de l'ordre de **4 milliards d'€...**

→ Rien n'est expressément dit de l'hypothèse, émise dans le rapport Gressier, d'une affectation à l'AFITF, par l'Etat, des produits provenant du caractère d'autorité concédante de l'Etat vis à vis notamment des autoroutes, des dividendes versés à l'Etat par la SNCF, les grands ports maritimes et les aéroports, y compris ADP.

→ Rien non plus des dispositions de l'Article 10 de la loi dite Grenelle 1, qui dispose pourtant que « *L'Etat met à l'étude – et remet au parlement dans les 6 mois de la promulgation de la loi- la possibilité de créer un fonds de capitalisation, regroupant des actifs et des participations de l'Etat dans le capital des sociétés dont il est actionnaire, qui pourrait, le cas échéant, être géré dans le cadre des missions de l'Agence de financement des infrastructures de transport de France. Le capital de ce fonds serait ouvert à des investisseurs institutionnels et à des collectivités territoriales*».

→ Enfin, le Gouvernement, après avoir reconnu **l'existence d'un besoin de financement non couvert**, et sans exclure définitivement aucune solution « *toute proposition de financement innovant ne peut être que bienvenue* », n'en mentionne expressément aucune, restant dans **un flou quelque peu inquiétant...**

2/ Programmation pluri-annuelle

La lettre ministérielle : L'AFITF bénéficiera, en, principe dès 2010, d'une programmation budgétaire triennale, en recettes et en dépenses.

Mais, si cette programmation « *doit naturellement faire l'objet d'un débat* », elle reste intégralement élaborée par le Gouvernement. Il s'agit en fait d'une « *visibilité accrue* », non d'une programmation pluri-annuelle effective de son budget par l'AFITF.

La réaction de TDIE : On demeure là encore **au-milieu du gué**. Rappelons que les propositions du rapport Gressier aboutissaient à conférer à l'AFITF des compétences propres nouvelles, en particulier « *donner un avis sur le projet de schéma national des infrastructures de transport ainsi que sur les caractéristiques principales des futurs contrats de projet et plan de modernisation d'itinéraires.* » De même, dès lors que le Gouvernement aurait indiqué à l'AFITF « *quels sont les grands projets d'infrastructures de transport à engager dans les 5 années suivantes, cette programmation pouvant être glissante année après année, le Conseil d'administration de l'AFITF pourrait en débattre et proposer un ordre de réalisation et un échéancier pour chaque projet* ».

3/ Suivi des grands projets

La lettre ministérielle : L'AFITF sera « *informée plus systématiquement [mais pas systématiquement – NDLR] du résultat des évaluations socio-économiques des projets qui lui sont soumis* » et pourra « *en débattre lors des décisions successives qu'elle est amenée à prendre quant à leur financement.* » L'agence pourra passer commande en ce sens d'expertises complémentaires...

La réaction de TDIE : Le rapport Gressier avait souhaité que « *le Gouvernement crée, comme le recommande le rapport du Professeur Christian Saint Etienne au Président de la République, une Agence d'évaluation des politiques et des investissements publics. L'évaluation de ces grands projets, comprenant l'avis de l'agence d'évaluation (...), devrait être présentée au Conseil d'administration de l'AFITF qui pourrait en débattre et demander éventuellement des expertises complémentaires. Les évaluations a posteriori devraient également être présentées au Conseil d'administration de l'AFITF.* »

Nous sommes fort loin de cette proposition novatrice. Pour l'essentiel, l'AFITF sera informée des évaluations existantes, sans que cela soit obligatoire pour chaque projet important.

4/ La gouvernance de l'AFITF

La lettre ministérielle : Le Gouvernement a clairement choisi le statut-quo et écrit « *Mener à bien ces évolutions nous paraît compatible avec les structures actuelles de l'Agence, qu'il ne nous semble pas utile de faire évoluer à court terme...* ». Au demeurant, ce n'est pas inexact compte-tenu de la très faible ampleur des évolutions annoncées.

La réaction de TDIE : Rappelons que le rapport Gressier avait repris une partie des propositions de TDIE et proposait « *d'élargir le Conseil d'administration à 16 membres au lieu de 12 en conservant la parité entre les représentants de l'Etat et les autres membres. Les représentants de l'Etat pourraient être, outre les membres actuels, le Président de la section Economie, Transports, Réseaux du CGEDD et le Chef de la mission d'appui aux partenariats public-privé. Il est proposé que parmi les autres membres il y ait 2 sénateurs, 2 députés, 1 président de Conseil général représentant l'Association des Départements de France, 1 économiste et 1 financier représentant la Caisse des Dépôts et Consignations* ». Nous en sommes loin...