



**Conseil d'administration  
de l'Agence de financement  
des infrastructures de transport de France**

**70<sup>ème</sup> séance du 19 décembre 2018**

**Délibération n° 18-70-00 du 19 décembre 2018**

**Adoptant le procès-verbal de la soixante-neuvième séance du 14 novembre 2018 du conseil d'administration**

Est adopté le procès-verbal, ci-annexé, de la soixante-neuvième séance du 14 novembre 2018 du conseil d'administration.

À Paris, le 19/12/2018

Le Président du conseil d'administration

Christophe BECHU



**Conseil d'administration  
de l'Agence de financement  
des infrastructures de transport de France**

**Procès-verbal de la soixante-neuvième séance du 14 novembre 2018**

La soixante-neuvième séance du conseil d'administration (CA) de l'Agence de financement des infrastructures de transport de France (AFITF) s'est tenue le 14 novembre 2018 à l'Hôtel de Roquelaure, 244 boulevard Saint-Germain, 75007 Paris – sous la présidence de M. Christophe Béchu, Président de l'AFITF.

**Administrateurs présents ou représentés :**

<b>Administrateurs</b>	<b>Qualité</b>	
M. S. Beaudet	Élu local	Présent
M. C. Béchu	Président, Personnalité qualifiée	Présent
M. J.-B. Djebbari	Député	Présent
M. Y. Krattinger	Élu local	Présent
M. M. Neugnot	Élu local	Excusé
Mme L. Monnoyer-Smith	Commissaire générale au développement durable	Représentée
M. S. Morvan	Commissaire général à l'égalité des territoires	Représenté
Mme A. Verdier	Directrice du budget	Représentée
Mme O. Renaud-Basso	Directrice générale du trésor	Représentée
M. F. Poupard	Directeur général des infrastructures, des transports et de la mer	Présent
Mme S. Chinzi	Directrice des infrastructures de transport	Présente

Mme L. Monnoyer-Smith est représentée par M. L. Tapadinhas.

M. S. Morvan est représenté par Mme Annabelle Ferry.

M. C. Béchu est accompagné de M. A. Lusson.

Mme A. Verdier est représentée par M. L. Pichard, accompagné par M. Paul Giovachini.

Mme O. Renaud-Basso est représentée par M. T. Salez.

M. F. Poupard est accompagné par Mme I. Andrivon.

M. A. Phélep, Contrôleur budgétaire et comptable ministériel, et M. M. Rodriguez, Agent comptable de l'AFITF, invités conformément au décret constitutif de l'AFITF, sont présents.

M. J. Abèle, Secrétaire général de l'AFITF, participe également à la séance.

Les points suivants figurent à l'ordre du jour :

- Adoption du procès-verbal de la soixante-huitième séance du CA
- Présentation du projet de contrat d'objectifs et de performance de l'Agence
- Présentation du Budget rectificatif n°2 de l'exercice 2018
- Point sur les recettes des amendes-radars
- 3 conventions et 2 avenants relatifs à deux conventions existantes, portant sur un montant total de nouveaux engagements de 515,60 millions d'euros

C. Béchu accueille les participants et, constatant que le quorum est atteint, introduit la séance.

En introduction, C. Béchu informe du départ du précédent secrétaire général, E. Etienne, à la DDTM de la Manche ainsi que de son adjoint, J. Le Pavec, en disponibilité. Il salue le travail qu'ils ont réalisé pour l'Agence. Il présente alors le nouveau secrétaire général, J. Abèle et informe de l'arrivée d'un nouvel adjoint, début 2019.

### **I. Examen et approbation du procès-verbal de la soixante-huitième réunion du conseil d'administration en date du 26 juin 2018**

Le procès-verbal de la soixante-septième réunion du conseil d'administration en date du 26 juin 2018 n'appelle pas d'observations. Celui-ci peut donc être adopté.

#### Délibération n° 18-69-00 :

*Le conseil d'administration adopte, à l'unanimité des membres présents ou représentés, le procès-verbal de la soixante-huitième séance du 26 juin 2018 du conseil d'administration.*

### **II. Point d'actualité sur la LOM**

1) C. Béchu indique avoir été auditionné à l'Assemblée nationale et au Sénat. Il semblerait que l'on s'oriente vers un scénario entre les scénarii 1 et 2 du COI, d'un montant de l'ordre de 15 milliards d'euros d'ici 2022. Il s'interroge sur les répercussions que peut avoir l'accident du pont de Gênes en matière d'orientation des dépenses pour les années à venir. Enfin, il pointe la question des ressources supplémentaires dont devra bénéficier l'AFITF (de l'ordre de 500 millions d'euros par an à partir de 2020), afin de tenir la trajectoire prévue, tout en mettant en exergue les difficultés rencontrées en 2018 pour disposer des recettes prévues, ainsi que le mouvement de mécontentement qui pointe sur la fiscalité des produits pétroliers.

2) F. Poupard indique que le projet de loi sera examiné en assemblée générale du conseil d'Etat le 15 novembre. Qu'il comporte 52 articles et que les derniers achoppements portent sur le covoiturage, la question de la vignette ou de la TICPE non remboursable, ou remboursable au niveau de la vignette pour les transporteurs français, avec le souci que la formule retenue garantisse l'équité entre transporteurs français et étrangers. Il relève aussi que l'écoute ouverte de la représentation professionnelle des transporteurs français s'est quelque peu radicalisée, sur ces derniers jours. Avec M. Béchu, il souligne combien cette question conditionne la trajectoire des recettes. Il relève, également, que la solution de l'augmentation de la TICPE serait sans coût d'accompagnement et de mise en œuvre immédiate, contrairement à la vignette.

3) F. Poupard indique aussi que l'audit des routes et ouvrages d'art lancé sur le réseau national a été remis et contient des informations des plus utiles. S'il ne met pas en exergue d'autres problèmes urgents que ceux pour lesquels les interventions avaient déjà été programmées, il permettra l'inflexion appropriée de la politique à venir, en bâtissant une trajectoire pluriannuelle. Si la publication des résultats de l'audit pour la centaine des plus grands ouvrages n'a pas posé de question, l'interrogation persiste sur la manière de restituer l'ensemble des autres données de manière plus intelligible que leur simple listage, compte-tenu de leur volume ; procéder par regroupement est à l'étude. Une vérification de la performance des dispositifs de surveillance du réseau a aussi été réalisée. Ceci introduit une interrogation sur la capacité des collectivités territoriales à pouvoir procéder de la sorte, notamment des plus petites ayant par ailleurs en

charge de grands patrimoines. La réflexion est en cours sur l'opportunité d'imposer une obligation de surveillance, dans un souci de sécurité physique des usagers et juridique des élus.

4) C. Béchu indique avoir lancé l'audit de toutes les routes de son agglomération avec l'appui du CEREMA. Il souligne que le transfert vers la communauté de communes a été positif en matière de capacité de mobilisation de moyens adéquats. Il s'interroge si ce signal ne pourrait pas être donné à l'ensemble des collectivités par le ministère. Il souligne, enfin, l'importance de l'accompagnement des collectivités territoriales en la matière.

5) Y. Krattinger souligne l'aspect positif de la mise en place d'un observatoire national de la route, avec seulement quelques départements récalcitrants. Il relève que si les routes de l'Etat sont bien connues, elles pèchent cependant par un entretien insuffisant et un risque fort de dégradation. Il note, aussi, que les coûts d'intervention ont augmentés, du fait d'une part d'un relèvement des prix par les entreprises et, de l'autre, des conséquences des défauts d'entretien. Mais, pour lui, les collectivités territoriales ont, dans l'ensemble, renforcé leur approche sur les ouvrages d'art (notamment grâce aux SIG) et dans la mise en place de meilleures programmations pluriannuelles. A son tour, il relève le fossé qui se creuse entre départements et grandes agglomérations bien armés, d'un côté et petites communes de l'autre. Il se remémore, enfin, le vote avec entrain pour l'Euro-vignette et la déception qui a suivi ... Il met alors en garde de ne pas sous-estimer la tension du contexte actuel, en invitant à ne pas se presser à conclure et en se gardant de déclencher des tensions entre les villes et le monde rural.

6) F. Poupard indique que la présentation du projet de loi en conseil des ministres est prévue le 26/11 et qu'elle devrait être en première lecture en février ou mars.

7) A. Phelep s'interroge sur la soutenabilité, pour les collectivités territoriales, de passer du bilan aux interventions et si l'octroi d'aides est envisageable. C. Béchut rappelle que les ressources pour les collectivités en la matière reposent, actuellement, sur la DGF. Mais S. Beaudet souligne que la DGF va fortement baisser. L. Pichard indique que toute nouvelle mission demande que les moyens appropriés soient mis en place. Il insiste sur l'importance que les efforts aillent prioritairement sur la sécurisation. F. Poupard rappelle que l'Etat n'a pas à se substituer aux collectivités territoriales. Il conviendrait, ici, de normaliser ce qui est déjà obligatoire pour les élus, car ils ont déjà mission sur leur patrimoine. L'Etat peut aussi avoir une action conservatoire, mais seulement en cas de besoin. C. Béchu encourage à faire partout des diagnostics (voir l'action que peuvent conduire les préfets et les DDT). Il rappelle l'utilité de recourir au CEREMA. Il met aussi en perspective la question des immeubles insalubres, suite aux événements à Marseille et interroge sur la nécessité de devoir édicter une loi de plus, avec le problème de dégainer fréquemment l'arme réglementaire, dans un contexte général de crédits limités. Y. Krattinger alerte sur l'impossibilité de mener les diagnostics par commune et sur l'efficacité de les faire en se regroupant.

8) JB. Djebbari relève que le « scénario 2- » qui se profile ne répond pas suffisamment aux problèmes de désenclavement des territoires reculés ainsi que de congestion des grandes agglomérations. Une piste serait de pouvoir rajouter un volant de marchés de partenariat, pour 0,8 à 1 milliard d'euros. Des solutions innovantes pour disposer de ressources supplémentaires - comme celles mises en avant pour la société du Grand Paris - pourraient aussi être envisagées. C. Béchu se prononce très favorablement sur ce point, qui consiste en des solutions intelligentes et pragmatiques de mobilisation de crédits privés supplémentaires ; il souligne que ce genre de solutions serait très envisageable pour les grandes agglomérations. JB. Djebbari pointe aussi la faiblesse de mise en œuvre des CPER, comme pour la ligne Limoges-Poitiers et invite à aller beaucoup plus loin. L. Pichard rappelle qu'il convient de recourir avec prudence aux marchés de partenariat. JB. Djebbari relève, pourtant, que la pratique s'est bien développée et aguerrie en France. L. Pichard alerte sur les problèmes de transfert de risque et rappelle la vigilance du comptable national. F. Poupard indique ne pas avoir de problème avec les partenariats public privé. Il exprime, par ailleurs, son désaccord sur la consolidation des concessions par le comptable public, au-delà du seul cas qui le nécessitait. Il indique, également, que le

gouvernement a diligenté une mission sur l'externalisation des routes nationales, qui rendra son rapport dans quelques semaines. Il rappelle à cette occasion l'annonce récente du président de la République, en Alsace, sur la possibilité d'y expérimenter la décentralisation du réseau routier national, qui peut être une solution opérable si les conditions sont favorables. Il pointe, aussi, que le recours à un prestataire privé doit démontrer sa pertinence financière (en prenant pour exemple le PPP barrages de VNF). Il signale qu'un avis du conseil d'Etat est attendu sur les adossements aux concessions autoroutières d'autres parties de réseau au regard du droit de la concurrence. Il indique, enfin, vers une plus grande rigueur dans l'affectation du tarif à l'ouvrage. C. Béchu conclut alors ce point et passe à la suite de l'ordre du jour.

### **III. Présentation du projet de contrat d'objectifs et de performance de l'Agence**

C. Béchu rappelle que l'Agence a été voulue, dans les années 2000, pour la visibilité et la rigueur de la politique de financement des infrastructures. Il indique par ailleurs les remarques sévères de la cour des comptes qui semblent, cependant, avoir perdu de la vigueur. Mais, en tout état de cause et pour tenir compte de ses remarques, un contrat d'objectifs et de performance est indispensable. Il ne faut pas qu'il soit trop précis et rigide. Mais il doit donner les grands principes et permettre le porter à connaissance.

J. Abèle indique la démarche engagée avec les tutelles et présente la trame envisagée du document, dans l'objectif que la signature de ce COP coïncide avec celle de la LOM.

Y. Krattinger approuve la démarche. Il souligne aussi qu'il a trouvé le dernier rapport d'activité de meilleure facture que les précédents. Il insiste sur l'importance pour l'Agence de tenir les délais qui lui incombent, en mettant en garde sur les délais de réalisation trop long, qui nécessitent que la pertinence des opérations concernées soit réinterrogée. Il rejoint C. Béchu sur le fait que ce COP constitue une excellente réponse à la cour des comptes, quant à la critique de ne pas disposer de feuille de route.

### **IV. Approbation du budget rectificatif n°2 de 2018**

J. Abèle indique que le projet de budget rectificatif n°2 a été élaboré sans changement par rapport au budget initial, en matière de montant des recettes (2 440,2 M€), d'une part et de dépenses, d'autre part, en autorisations d'engagement (2 477,6 M€) et en crédits de paiements (2 767,1 M€).

Seule la répartition des autorisations d'engagement par destination est légèrement modifiée dans le BR2 par rapport au budget initial. En revanche, la répartition des crédits de paiement est inchangée.

Les redéploiements proposés en matière d'autorisations d'engagement (à somme nulle) sont à opérer au niveau des sous-destinations suivantes :

- Réduction de 5 000 000 € de la ligne « Etudes FER » au profit de la ligne « LGV SO » compte-tenu de la nécessité de donner suite aux demandes concernant les acquisitions foncières de l'opération ;
- Réduction de 1 500 000 € de la ligne « TCSP 1,2 et 3 », de 1 112 000 € de la ligne « ENFF », et de 888 000 € de la ligne « Etudes Matériels roulants TET », afin de tenir compte de l'évolution de la programmation détaillée et de financer par redéploiement les 3 500 000 € nécessaires sur la ligne « matériels roulants TET – Région Centre », compte-tenu de l'évolution du montant global de la convention.

C. Béchu constate qu'il n'y a pas de remarque sur ce BR2. Celui-ci peut donc être adopté.

Délibération n° 18-69-01 :

Le conseil d'administration, à l'unanimité des membres présents ou représentés, approuve le budget rectificatif n° 2 de l'agence pour l'exercice 2018.

**V. Point sur les recettes des amendes-radars**

C. Béchu exprime son inquiétude sur le montant des amendes-radars que l'Agence va percevoir en 2018, avec une perspective d'une baisse de l'ordre de 200 millions d'euros. Il alarme sur l'impact d'un tel moins perçu et sur la nécessité de prévoir, alors, un rattrapage exceptionnel. Il pointe aussi que si les difficultés de 2018 se reproduisent à partir de 2019, c'est plus vers le « scénario 1 » que vers un « scénario 2- » que l'on se dirigerait. Il fait alors mention de son courrier au ministre de l'Action et des Comptes Publics du 30 octobre et remercie de la diligence avec laquelle les visas ont été donnés. Mais il pointe que les écarts d'encaissement font peser de lourds risques sur les paiements de fin d'année et l'efficacité de l'Agence. C'est en ce sens qu'un versement anticipé d'une part du solde de TICPE serait opportun. Il indique aussi le travail engagé pour optimiser les reports de dépenses qu'il serait nécessaire de faire en fin d'année.

Y. Krattinger interroge si le retard de versement du produit des amendes-radars est relatif à leur délai de perception.

L. Pichard répond que ces délais sont relativement courts et ne sont pas la cause des problèmes constatés. Il annonce qu'en LFR un versement exceptionnel à l'Agence de 38 millions d'euros retirés au ministère de l'Intérieur a été prévu, dont le versement devrait intervenir avant le 10/12. Il souligne l'importance de l'optimisation des paiements et des reports en fin d'année.

Y. Krattinger souligne que si le montant des amendes-radars doit être revu à la baisse, c'est une difficulté significative pour la trajectoire financière de l'Agence. C. Béchu pointe aussi les pénalités qui peuvent être associées à certains retards de paiement, en mentionnant, notamment, le paiement de la dette à SNCF réseau. I. Andrivon indique que cet échéancier a bien été inscrit dans sa programmation.

A. Phelép interroge sur la possibilité, après avoir identifié la part sécurisée et la part plus incertaine des recettes de 2019, de bâtir une programmation de dépenses en tranche ferme et tranche conditionnelle.

F. Poupard indique que le travail sur l'identification des restes à payer est bien engagé et sera prêt pour le prochain conseil. En revanche, la possibilité de bâtir un budget en tranche ferme et tranche conditionnelle est obérée par l'inertie du système des conventions mis en place et de l'obligation de répondre aux demandes réelles de paiement présentées chaque année. Si des difficultés se profilent, il faudrait alors s'interroger sur l'ordre de priorité de l'Agence dans l'affectation du produit des amendes-radars, comme sur la part de la TICPE qui peut lui revenir.

C. Béchu rappelle que le pire n'est jamais certain et qu'il compte évoquer cette question des ressources, lors de ses prochaines rencontres avec la ministre des Transports et avec le Premier ministre.

L. Pichard indique que le dernier versement de TICPE a été programmé dans les tous premiers jours de décembre. F. Poupard insiste sur l'importance de pouvoir rattacher les fonds de concours dans les temps.

M. Rodriguez rappelle que ces délais sont de trois semaines. Il suggère que soit conduit un travail sur un meilleur échelonnement du versement de la TICPE. Enfin, pour les amendes-radars il propose que la demande de versement anticipé pour le mois de décembre produite l'année

dernière le 20 soit retardée cette année au 26, afin de comporter de l'ordre d'une semaine de recettes supplémentaires.

C. Béchu rappelle l'importance de verser prioritairement et dans les délais les sommes dues au titre des PPP, car elles donnent lieu à pénalités de retard. Il demande que l'Agence et la DGITM se rapprochent dans les prochains jours, afin de cibler au mieux les dépenses et les recettes de la fin d'exercice et mettre alors en place le meilleur cadencement des paiements.

## **VI. Conventions de financement et avenants**

S. Baudet s'interroge sur le fait que l'Agence finance du matériel roulant.

C. Béchu relève la pertinence de ces acquisitions pour les secteurs ne bénéficiant pas de LGV et l'importance de pourvoir à leur financement. Il rappelle aussi que ceci a été acté de longue date (même si c'était discutable quand la décision fut prise).

F. Poupard souligne que c'est pour répondre au besoin impérieux de remplacer des rames à bout de souffle et qu'il n'y aurait sinon de budget pour le faire. Il pointe également un des effets de la loi NoTRE, avec des TET qui deviennent des TER du fait de la fusion de certaines anciennes régions.

F. Poupard indique, ensuite, la finalité et la teneur des projets de convention et d'avenant soumis au conseil.

C. Béchu constate qu'il n'y a pas de remarque sur ces projets. Ceux-ci peuvent donc être adoptés.

### Délibérations n° 18-69-02 à 18-69-06:

*Le conseil d'administration, à l'unanimité des membres présents ou représentés, approuve les projets de conventions de financement et d'avenant.*

C. Béchu, constatant qu'aucun autre sujet n'est soulevé, lève la séance à 12h05.

**Fait à Paris, le 19 décembre 2018  
Le Président du conseil d'administration**



**Christophe Béchu**



**Annexe**

**Relevé des délibérations adoptées par le conseil d'administration de l'AFITF  
lors de sa soixante-neuvième séance du 14 novembre 2018**

Numéro de délibération	Objet	Scrutin
18-69-00	Procès-verbal de la soixante-huitième séance du conseil d'administration	Unanimité
18-69-01	Budget rectificatif n° 2 pour l'exercice 2018	Unanimité
18-69-02	Convention relative au financement du renouvellement du matériel roulant des lignes Paris-Orléans-Tours, Paris-Bourges et Paris-Montargis-Nevers et des adaptations des équipements de maintenance requises pour son accueil	Unanimité
18-69-03	Convention relative aux opérations de pérennisation de lignes capillaires à potentiel fret programmées en 2018 dans le cadre de l'Engagement National pour le fret ferroviaire (ENFF)	Unanimité
18-69-04	Avenant n°1 à la Convention du 15 mai 2017 relative au financement d'une première étape de la première tranche (volets études et foncier) de l'Avant-Projet détaillé des lignes nouvelles Bordeaux-Dax du grand Projet ferroviaire du Sud-Ouest (GPSO)	Unanimité
18-69-05	Avenant n°2 à la convention du 28 juillet 2016 relative au financement des investigations et des études d'avant-projet de mise au gabarit haut « Autoroute ferroviaire » de l'itinéraire principal de l'axe Atlantique du RFN	Unanimité
18-69-06	Convention de financement du projet de ligne Tram-bus T2 diagonal de Nîmes agglomération	Unanimité

