

ASSEMBLÉE NATIONALE

28 mai 2019

LOI D'ORIENTATION DES MOBILITÉS - (N° 1974)

Commission	
Gouvernement	

Rejeté

AMENDEMENT

N ° 1025

présenté par

Mme Cattelot, rapporteure pour avis au nom de la commission des finances et M. Giraud

ARTICLE ADDITIONNEL**APRÈS L'ARTICLE 1ER A, insérer l'article suivant:**

L'article L. 1512-19 du code des transports est complété par des III et IV ainsi rédigés :

« III. – L'Agence conclut avec l'État un contrat d'objectifs et de performance d'une durée de cinq ans. Le projet de contrat est transmis aux commissions permanentes de l'Assemblée nationale et du Sénat chargées des transports et des finances. Ce contrat :

« 1° Fixe les axes stratégiques d'intervention de l'Agence au regard de la programmation et des objectifs définis par la loi n° du d'orientation des mobilités ;

« 2° Définit les conditions de soutenabilité financière de l'Agence, notamment les garanties de compatibilité des conventions de financement pluriannuelles qu'elle signe avec ses prévisions de ressources futures, les garanties d'adéquation de chaque budget annuel aux ressources de l'exercice en cours et les modalités de phasage de perception infra-annuelle de ses recettes au regard de ses échéances de paiement ;

« 3° Fixe des objectifs de modernisation et de transparence de l'exercice des missions de l'Agence.

« IV. – Chaque année, au plus tard le premier mardi d'octobre, l'Agence transmet aux commissions permanentes de l'Assemblée nationale et du Sénat chargées des transports et des finances un rapport qui présente l'exécution de ses recettes et de ses dépenses pour l'année en cours ainsi que la prévision de recettes et de dépenses pour l'année à venir, et qui les justifie au regard de la programmation et des objectifs définis par la loi n° du ° d'orientation des mobilités. »

EXPOSÉ SOMMAIRE

Les engagements pluriannuels de l'État en matière de transports sont honorés principalement par l'Agence de financement des infrastructures de transport de France (AFITF), qui dispose à cette fin de ressources fiscales affectées.

Ce mécanisme vise à apporter des garanties d'affectation pérenne de ressources publiques à des financements de long terme, qui ne sauraient être fragilisés par des mesures de régulation budgétaire infra-annuelles ou des règles limitant les reports de crédits.

Cependant, ceci constitue une entorse aux principes d'universalité et d'annualité budgétaires et donc un risque majeur de débudgétisation, souligné à plusieurs reprises par la Cour des comptes et illustré, entre 2010 et 2016, par l'accumulation d'engagements non financés, qui avaient exposé l'Agence à une augmentation non soutenable de ses restes à payer.

De même, la gestion infra-annuelle des dépenses de l'AFITF est rendue complexe par le fait que ses dépenses, lorsqu'elles concernent des investissements dont l'État est maître d'ouvrage, sont rattachées au programme budgétaire 203 par voie de fonds de concours. Ces fonds de concours sont entièrement fongibles en gestion avec les crédits budgétaires, ce qui rend leur lisibilité infra-annuelle difficile. L'Agence a par ailleurs pu s'exposer à des retards de paiements envers des tiers, et fait aujourd'hui encore face à un risque de pénalités de retard conséquentes vis-à-vis de SNCF Réseau qui avait avancé la part de l'État sur des chantiers de LGV.

Pour être sincère et crédible, la programmation financière du projet de loi d'orientation des mobilités doit donc être assortie de garanties de bon fonctionnement de l'AFITF.

Aujourd'hui, lors de l'examen des projets de lois de finances, le Parlement affecte des recettes fiscales à l'AFITF sans pour autant disposer d'une présentation détaillée des dépenses qui figureront au budget prévisionnel de l'Agence adopté ultérieurement, et parfois très tardivement. Le Parlement ne dispose pas non plus d'un état détaillé des recettes et dépenses effectives pour l'année en cours et ne peut donc pas évaluer l'effet des mesures adoptées dans la loi de finances précédente.

Cet amendement prévoit donc la remise, concomitante au dépôt du projet de loi de finances, d'un document détaillant l'exécution des recettes et des dépenses de l'Agence pour l'année en cours ainsi que la prévision de recettes et de dépenses pour l'année à venir, et qui les justifie au regard de la programmation de la loi d'orientation des mobilités.

De même cet amendement prévoit l'établissement d'un contrat d'objectifs et de performance permettant de définir ses engagements opérationnels de l'Agence de façon transparente.

Ce contrat d'objectifs et de performance permettra de mettre au clair d'une part les attentes de l'État envers l'Agence, par exemple pour cartographier ses risques comptables et financiers et améliorer ses outils de pilotage et de suivi des engagements, et d'autre part, les engagements de l'État, tant de la part de la tutelle représentée par le ministère chargé des transports que de la part du ministère de l'économie et des finances, notamment pour améliorer le phasage de la perception des recettes de l'Agence au regard de ses échéances de paiement.

Ce contrat constituera également pour l'Agence la « feuille de route » lui permettant de mettre en cohérence ses engagements avec la programmation définie par la loi d'orientation des mobilités. Il devra également associer étroitement l'Agence aux futurs travaux du Conseil d'orientation des infrastructures, instance appelée à devenir permanente.