

**PROPOSITIONS DE REPONSES au  
Questionnaire à M. Patrice Vergriete  
dont la nomination est proposée par le Président de la République  
à la fonction de président du conseil d'administration  
de l'Agence de financement des infrastructures de transport de France (AFIT France)**

**M. Loïc Prud'homme, rapporteur**

**1. Quelles sont vos motivations pour occuper la fonction de président du conseil d'administration de l'AFIT France ?**

C'est d'abord une motivation personnelle : l'aménagement du territoire et la fabrique urbaine ont toujours été des centres d'intérêt privilégiés dans ma vie professionnelle comme dans ma vie politique. Or les questions de mobilité sont au cœur de ces problématiques.

Ensuite, le sujet des infrastructures de transport constitue un enjeu essentiel pour l'avenir de notre pays. La lutte contre le dérèglement climatique qui induit la nécessité de décarboner les mobilités, la survenance de nouveaux enjeux d'équilibre territorial pour dépasser l'hyper-métropolisation, la recherche d'une croissance économique et sociale vertueuse sur le plan environnemental, la réponse aux problèmes des Français dans leurs déplacements quotidiens maintenant qu'ils sont confrontés à la hausse des prix de l'énergie et à la défaillance de certains services ferroviaires, tous ces défis sont très largement présents dans le travail de l'AFIT France. Et je souhaite pouvoir y apporter ma contribution au regard de mon expérience d' élu local dans une ville portuaire au cœur même des grands réseaux européens de transport, dans une ville qui a aussi fait du transport urbain une priorité politique.

Je suis conscient de la difficulté des enjeux soulevés ici, coincés entre l'urgence climatique et le temps long de la réalisation et la modernisation des infrastructures adéquates, entre l'urgence exprimée par nos concitoyens quant à la dégradation de leurs conditions de déplacement quotidien et le temps long de la réponse économique et technique. Mais, à travers la présidence de l'AFIT France, je souhaite apporter ma pierre à la recherche de solutions aux immenses défis qui sont devant nous.

**2. Selon vous, quelle est la pertinence d'un opérateur comme l'AFIT France pour assurer le financement des infrastructures de transport ?**

L'AFIT France est un opérateur pertinent pour assurer le financement des infrastructures de transport à plusieurs titres.

Tout d'abord, grâce à une vision à moyen terme de sa trajectoire financière et sa capacité à développer des conventions pluriannuelles, l'AFIT sécurise les financements sur le temps long, indispensables à une stratégie de développement d'infrastructures.

L'AFIT France est en outre un relai efficace des orientations stratégiques du Gouvernement avec un contrôle renforcé des trajectoires pluriannuelles et une plus forte lisibilité des grands projets structurants.

L'AFIT est aussi un outil partenarial qui intègre des élus locaux et des parlementaires dans son conseil d'administration. Or la modernisation et le développement des infrastructures de transport sont des domaines dans lesquels le partenariat est indispensable.

Pour renforcer encore sa pertinence à l'avenir, l'AFIT devra continuer à approfondir les axes de travail définis par Christophe Béchu et Jean Castex : garantir le respect des orientations fixées dans le cadre de la LOM (notamment la décarbonation des mobilités, la modernisation des réseaux existants et le désenclavement des villes moyennes et des régions rurales), faciliter le débat sur la soutenabilité financière de la stratégie nationale en matière d'infrastructures de transport et enfin donner à la représentation nationale tous les éléments nécessaires à son travail de législateur.

Une plus grande ouverture vers les collectivités locales, voire vers la population, donnerait aussi à l'AFIT plus de pertinence dans son statut d'outil partenarial.

### **3. Comment envisagez-vous votre rôle auprès des autorités de tutelle de l'agence et du Conseil d'orientation des infrastructures (COI) ?**

Etant attaché au dialogue, j'envisage d'abord mon rôle comme un facilitateur de la déclinaison opérationnelle des orientations gouvernementales en territoire, vis-à-vis des élus locaux notamment. J'envisage ainsi mon rôle comme un médiateur, expliquant d'une part les choix opérés et faisant remonter d'autre part les injonctions contradictoires vécues sur le terrain.

Fidèle à ma personnalité, j'envisage par ailleurs mon rôle comme un défenseur des besoins de mobilité de nos populations, soutenant l'impérieuse nécessité d'investir massivement dans le développement des infrastructures, en gardant à l'esprit le triple enjeu social, économique et environnemental que constituent les mobilités.

### **4. Alors que le COI, missionné par le Gouvernement, doit remettre fin 2022 son avis sur les investissements à envisager pour la période 2023-2027, de quelle marge de manœuvre estimerez-vous disposer à la tête de l'AFIT France pour mettre en œuvre un programme à l'élaboration duquel vous n'aurez pas contribué ?**

Le rapport du COI sera publié prochainement et les orientations proposées seront une précieuse base de débat. Ce rapport arrive donc à point nommé pour ouvrir une période d'intenses réflexions sur le devenir de la stratégie nationale en matière d'infrastructures de transport. Une période qui doit aboutir à une réactualisation de la LOM et surtout à la définition de la nouvelle trajectoire financière de l'AFIT pour les années 2023-2027.

Ce que l'on sait déjà, c'est que ce rapport rappellera la nécessité d'une augmentation des investissements, et donc des financements. On peut d'ailleurs se féliciter du signal déjà lancé par le Gouvernement en apportant 150 millions d'euros supplémentaires au budget de l'AFIT pour 2023. Au-delà, les 6 mois qui viennent seront un moment clef pour le devenir de nos infrastructures de transport et je m'y engagerai pleinement.

### **5. Comment concevez-vous l'animation et le travail du conseil d'administration de l'AFIT France, dont les délibérations font systématiquement l'objet d'un vote unanime ?**

Ces votes sont conformes à l'état d'esprit de l'AFIT. En effet, le conseil d'administration de l'AFIT joue davantage le rôle d'un conseil de surveillance où le débat, la discussion prime sur le rapport de force. Son rôle étant de veiller au maintien des trajectoires et des engagements, l'unanimité doit plutôt être la règle. En tant que président, je m'efforcerais de conserver cet état d'esprit.

**6. Si les ressources de l'AFIT France ne sont pas soumises au contrôle des parlementaires dans le cadre des projets de loi de finances, elles n'en sont pas moins sujettes à des variations préjudiciables au financement des projets d'infrastructures. Comment envisagez-vous votre rôle face à ce défi ?**

Pour 2023, les recettes de l'AFIT s'élèveront à 3,75 Mrd €, un budget exceptionnel, grâce à des recettes de fiscalité affectée, complétée pour le plan de relance par des dotations budgétaires exceptionnelles.

RESSOURCES	
TICPE	1 908 403 082,00
Taxe d'aménagement du territoire	561 000 000,00
Redevances domaniales	370 000 000,00
Contribution secteur aérien	163 000 000,00
Produit des amendes radars automatiques	250 000 000,00
Dotations budgétaires plan de relance	498 000 000,00
Recettes diverses et exceptionnelles	2 700 000,00
<b>TOTAL</b>	<b>3 753 103 082,00</b>

Ce niveau de recettes a bien été débattu dans le cadre du projet de loi de finances.

Pour l'avenir, il sera essentiel de garantir des investissements suffisants pour réaliser les projets d'infrastructures indispensables au pays, et donc à mon sens d'augmenter ce niveau de recettes comme je l'évoquais à la question 4. Faudra-t-il accroître la part de TICPE affectée à l'AFIT ? Faudra-t-il créer ou relever une autre taxe ? Ce sujet relève davantage de votre pouvoir et le débat sera nécessaire au cours de cette année 2023.

En dépenses, ce budget 2023 constitue d'ores et déjà le plus important depuis la création de l'Agence en atteignant les 4,2 Mrd € d'AE et 3,78 Mrd € de CP, et ce dans le respect de la trajectoire de la loi d'orientation des mobilités (LOM) dont la révision sera présentée cette année.

2023 (BI)	AE	CP
<b>TOTAL :</b>	<b>4,2 Md€</b>	<b>3,78 Md€</b>
Transport ferroviaire	1,77 Md€	1,5 Md€
Infrastructures routières	1,08 Md€	1,27 Md€
Transports en commun d'agglomération et mobilités actives	1,04 Md€	0,66 Md€
Voies navigables	0,23 Md€	0,18 Md€
Ports maritime	0,46 Md€	0,81 Md€

100M€ ont été inscrits pour accroître l'effort de régénération du réseau ferroviaire, dans le cadre du plan de relance. Les grands projets structurants se poursuivent (Canal Seine Nord Europe, mise à grand gabarit de l'Oise, Tunnel Lyon-Turin, LGV Roissy Picardie). Près de 17 conventions ont été

adoptées pour près de 2 Mrd € pour les sept premières au titre du plan « Marseille en Grand » ou la convention pour la Nouvelle Route du Littoral de la Réunion.

Dans le cadre du PLFR de fin de gestion 2022, deux mesures importantes ont été reconduites, grâce au travail parlementaire d'ailleurs : poursuite d'une seconde étape de diagnostic des ouvrages d'art des collectivités confié au CEREMA pour 50M€ et 50M€ également pour de nouvelles opérations du réseau routier national. Ce sont des outils essentiels à la sécurisation de nos ouvrages.

## **7. Quelles mesures prendriez-vous pour mieux faire connaître le travail de l'agence, notamment auprès des parlementaires ?**

Si je suis président, je tiendrais beaucoup à ce que nous puissions travailler ensemble. La limitation du cumul des mandats a en effet largement circonscrit le travail opérationnel des parlementaires, notamment dans les territoires. Il est donc important que députés et sénateurs puissent être le plus possible associés au travail des opérateurs nationaux.

Concrètement, des choses existent déjà. Des parlementaires siègent au conseil d'administration de l'AFIT et leur participation est précieuse. Un rapport d'activités est accessible. Mais nous pouvons réfléchir ensemble à ce qui permettrait d'améliorer encore le lien entre l'AFIT et le Parlement. Je serais attentif à vos propositions.

Au-delà des parlementaires, je souhaite également que l'AFIT renforce son rôle auprès des élus locaux. J'envisage de privilégier des rencontres sur le terrain (à l'occasion des signatures de conventions par exemple) pour nouer le dialogue entre les territoires et le niveau national. Un dialogue qui me semble indispensable 40 ans après les premières grandes lois de décentralisation, surtout sur un sujet aussi partenarial que la mobilité.

Enfin, les enjeux liés aux infrastructures de transport touchent si fortement nos concitoyens dans leur quotidien qu'il nous faudra aussi aller au-devant de la population. Des actions ont déjà été menées en ce sens : refonte du site internet, rapport d'activités public... Mais là aussi, il conviendra de trouver de nouvelles manières d'associer les Français à la réflexion et à l'action, notamment en matière de décarbonation des mobilités.

## **8. L'AFIT France ne dispose que d'une équipe très réduite et peu stable. Elle s'appuie de plus sur les services ministériels et déconcentrés pour l'instruction des dossiers qui lui sont soumis. Enfin, en 2021, un audit comptable et de contrôle interne du Contrôle général économique et financier estimait que la maîtrise des risques comptables et financiers par l'AFIT France était insuffisante. Dans ces conditions, comment envisagez-vous de renforcer les moyens humains de l'agence pour assurer ses missions de gestion ?**

Merci de me donner l'occasion de saluer l'équipe, petite certes, mais de grande qualité de l'AFIT et du Ministère des Transports que je remercie de l'engagement, disponibilité et sérieux. Grâce à une logique de synergie avec le Ministère, sous forme de convention de partenariat, le secrétariat général de l'AFIT est composé de 5 agents mis à disposition par le ministère, aussi bien pour les services métiers que support.

Or, vous avez raison et tous les audits le soulignent et le préconisent : il convient d'accroître et de stabiliser les effectifs. De « normaliser » l'AFIT. Cet enjeu pourrait être soulevé dans le cadre du contrat d'objectifs et de performance (COP) à venir, via un réhaussement du plafond d'emploi. Nécessitant une refonte des statuts, ce point nécessitera sans doute un peu de temps, mais soyez assurés que cette dimension fait partie des objectifs de l'année à venir.

### **9. En tant qu'élu local ayant mis en place des politiques volontaristes pour le droit à la mobilité, comment envisagez-vous votre action pour le développement des mobilités alternatives et du quotidien ?**

Effectivement, la question des mobilités du quotidien et le développement des mobilités alternatives sont des sujets qui me tiennent à cœur et je crois que l'expérience dunkerquoise me donne déjà l'opportunité de poser quelques enjeux essentiels.

D'abord, il faut en avoir foncièrement la volonté, vous l'avez dit. Sortir du modèle de la domination absolue de la voiture individuelle, c'est possible, ça peut marcher. Depuis 2018, la fréquentation du transport collectif a augmenté de 110% en semaine (et a triplé le week-end), et l'usage du vélo de 42% entre 2019 et 2022.

Pour cela, il faut accepter de différencier les solutions suivant les territoires. On ne peut pas appliquer les mêmes recettes dans une agglomération qui a un manque d'offre de service et dans une agglomération où la demande n'existe pas. Il faut des solutions adaptées à chaque situation locale, ce qui implique de travailler fortement sur la multimodalité pour faciliter les déplacements entre des territoires aux spécificités différentes (rural-urbain par exemple).

Au-delà d'un choc d'offre, comme nous avons eu la chance de le faire par un haut niveau de service utile, à 10 minutes et gratuit, je crois que la moralisation ou la contrainte sans alternative sont contre-productives. Il faut donner envie de changement, susciter un intérêt : le pouvoir d'achat, l'amélioration des conditions de vie, la santé, la réduction du temps de déplacement... Le changement ne s'opère que lorsqu'il y a un gain. A Dunkerque, nous avons choisi le gain de pouvoir d'achat, ce qui a donné le programme « éco-gagnant » (« ce qui est bon pour la planète est aussi bon pour votre pouvoir d'achat ») qui dépasse le seul domaine de la mobilité. Mais d'autres leviers pourraient être possibles.

En matière de transport, et j'essaierai de respecter cette maxime durant mon mandat, il faut rester pragmatique et éviter les a priori (sur le matériel roulant, sur la tarification...). L'objectif est de trouver un modèle économique équilibré et un résultat. Car oui, il faut une vraie stratégie financière, ambitieuse, forte, des moyens lourds dédiés à ces investissements de long terme. Et ça, c'est bien le rôle de l'AFIT et le débat national que nous devons avoir.

### **10. Comment pensez-vous inscrire votre action dans le contrat d'objectifs et de performance (COP) de l'AFIT France pour la période 2019-2023 et quelles seraient vos priorités pour préparer le COP suivant ?**

Signé en avril 2021, ce premier contrat d'objectifs et de performance (COP) clarifie le rôle de l'AFIT vis-à-vis des parlementaires et des tutelles. Il permet de vérifier que les engagements pris ont été tenus. Et cette philosophie d'action me convient bien.

Le fait que sa temporalité coïncide avec la trajectoire financière de la LOM est un atout car cela permet de prévoir, en tant que de besoin, les ajustements nécessaires pour la mise en œuvre de la trajectoire révisée.

Ainsi, d'une part, il est déjà prévu de poursuivre des chantiers déjà lancés comme la dématérialisation des procédures, l'optimisation du pilotage, le renforcement du contrôle interne, etc. Mais comme je l'évoquais précédemment, il permettra d'autre part d'interroger les effectifs et d'augmenter les plafonds d'emploi.