

Le 26 février 2024

**Questionnaire de M. Vincent Thiébaud, rapporteur,  
à l'attention de M. Franck Leroy,  
dont la nomination est proposée par le Président de la République  
aux fonctions de président du conseil d'administration  
de l'Agence de financement des infrastructures de transport de France (Afit France)**

**1. Quelles sont vos motivations pour occuper la fonction de président du conseil d'administration de l'Agence de financement des infrastructures de transport de France (Afit France) ?**

La transition écologique est aujourd'hui l'un des défis majeurs pour nos pays, nos sociétés et nos territoires.

Mon engagement politique s'est construit autour de cet enjeu, tout particulièrement au Conseil Régional, d'abord dans des fonctions de Vice-Président puis dorénavant en tant que Président de la Région Grand Est.

Au regard des compétences de cette strate de collectivité, les questions d'environnement, d'écologie et d'énergie embrassent assez largement la thématique des transports et des mobilités. C'est peut-être par voie de conséquence la première politique environnementale des régions, puisque les transports représentent – au moins en Grand Est – le plus fort poste de dépenses, et tout particulièrement d'investissements, du Conseil Régional.

En parallèle, quand nous savons que la transition écologique ne se réussira pas sans l'appropriation de nos concitoyens, le sujet acquiert une importance encore plus accrue.

En effet, nous pourrions même subodorer qu'avec le tri et les factures énergétiques, les transports en commun sont l'un des liens les plus quotidiens d'un habitant avec la préservation de l'environnement et le développement durable.

De plus, nous sommes à l'aube d'un bouleversement du modèle de financement des infrastructures de transports :

- D'abord parce que la demande de transports propres explose (que ce soit pour tenir les engagements en matière de transition énergétique, que du fait du renchérissement des énergies fossiles ou une évolution sociale vers plus de sobriété) ;
- Ensuite parce que les investissements notamment le ferroviaire devant nous sont considérables, ne serait-ce que pour maintenir le réseau existant.

Aussi, je suis particulièrement attaché à la clarté et à la lisibilité de l'action publique. En tant qu'élu local, il est constant de remarquer que la méconnaissance des dispositifs et des stratégies concourt au désamour de nos concitoyens pour la chose publique.

Sur un sujet décisif dans la relation que peuvent avoir les citoyens avec la transition écologique, il me semble fondamental que les orientations nationales traduites en investissements et en engagements dans les territoires fassent l'objet d'une préparation, d'une étude, d'un suivi et d'une mise en valeur spécifique.

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

J'évoquais le besoin de clarté auprès du grand public, mais nous pouvons également y adjoindre les collectivités locales, la société civile et le monde économique.

La création de l'Agence a été annoncée au CIADT, il y a - quasiment jour pour jour - 20 ans. Son rôle est, pour l'Etat - de financer – de rendre compte – et d'incarner les investissements dans les infrastructures de transport.

Depuis près de 20 ans, c'est grâce à l'AFIT que nous finançons à partir de ressources prélevées du secteur des transports (principalement routier) les investissements dans tous les modes de transport de notre pays : ce sont aujourd'hui près des 2/3 des financements qui bénéficient aux modes alternatifs à la route.

La pertinence et l'efficacité de l'action publique en matière d'infrastructures de transport, dont les choix politiques relèvent du Gouvernement et du Parlement, ont pu s'appuyer pour leur mise en œuvre financière sur l'Agence qui est « garante de la durée longue » et permet la flexibilité nécessaire pour faire face aux aléas inhérents de ce type d'opérations.

En effet si nous nous fixons collectivement la transition écologique comme priorité politique et sociale, et donc par conséquent les transports comme l'un des moyens préférentiels pour y parvenir, il me semble important de garantir aux partenaires et aux maîtres d'ouvrages la certitude des fonds engagés. Qui plus est, toute opération sur des infrastructures s'inscrit de fait dans le temps long. Les porteurs de projets ou les parties prenantes peuvent effectivement être soumises à des aléas ayant une incidence sur la réalisation ou l'exécution des dossiers. La trajectoire financière de l'AFIT – claire et programmée – est une garantie aussi tangible que psychologique dans un contexte où recettes et dépenses sont fluctuantes pour toutes les collectivités et institutions.

Pour prolonger cette réflexion, nous pouvons souligner l'opportunité politique que cela représente : les élus locaux trouvent en l'agence une instance de confiance, mais également de liaison et de proximité. L'AFIT réalise cette conjugaison essentielle, c'est-à-dire, d'exécuter les orientations de l'Etat, en les mettant en œuvre, en rendre compte et les incarner. De beaux défis sont devant nous pour construire et mettre en œuvre ensemble le plan d'avenir pour les transports.

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

Je sais que l'une des critiques envers l'AFIT est de considérer l'agence comme une succursale du Ministère des Transports.

Je n'envisage pas des rapports de dépendance, mais d'interdépendance.

Je souhaite avoir un rôle actif, et utiliser la plénitude de cette fonction. La question des transports est au cœur de nos enjeux en matière de transition écologique, et donc des finances publiques. Il faut donc que le fléchage budgétaire continue d'être en correspondance avec les priorités politiques.

J'aspire également à positionner l'agence comme laboratoire d'idées et de réflexions et comme outil d'articulation avec les Collectivités locales.

Les sujets relatifs au devenir des péages autoroutiers, à la mise en place de modèles financiers alternatifs (exemples du Grand Paris Express ou des sociétés de projets comme la LGV PACA) méritent des échanges plus nourris, afin de favoriser la construction d'un partage d'expérience collectif, qui puisse bénéficier à tous les acteurs publics des transports et des mobilités.

Je prendrai donc pleinement part à toutes les réflexions et n'hésiterai pas à faire valoir ma vision et mes arguments. C'est justement dans ce cadre que doit se réaliser le rôle de l'AFIT : par mon expérience d' élu local, par mon regard sur la programmation des fonds, je posséderai donc un avis qui viendra, je le souhaite et j'espère, nourrir les avis du COI et les orientations du gouvernement.

**4. En tant que président de l'Afit France, et président de la Région Grand Est, comment envisageriez-vous de renforcer le lien entre l'État et les territoires en matière de transition écologique et d'évolution des moyens de mobilité du quotidien et quel est votre avis ?**

Si la visibilité de l'agence s'est accrue ces dernières années, c'est certes grâce à une prise de conscience collective de l'importance des mobilités dans la préservation de notre environnement et le développement de notre pays, mais également parce que les derniers présidents ont veillé à incarner une présence auprès des territoires. La composition de son Conseil d'administration est déjà le reflet des territoires et permet des débats « à regards croisés » en son sein : un représentant de chaque chambre parlementaire et 4 élus locaux, ainsi que les directeurs des administrations concernées au premier chef.

Je sais qu'un Conseil d'Administration avait été délocalisé à Strasbourg au printemps dernier. Je trouve que c'est une bonne initiative, car en parallèle il peut être effectué des signatures symboliques, des visites d'études ou des conférences comme celle qui s'est tenue au Parlement européen.

C'est aussi le moyen de donner des signes concrets de considération et de montrer aux territoires que l'AFIT n'est pas un carnet de chèques, mais une instance évoluant dans un écosystème, avec une production intellectuelle. Et celle-ci doit incarner la réflexion et la stratégie des collectivités locales, en première ligne sur la question du développement durable et de la décarbonation des mobilités au regard de leurs compétences et du lien avec les habitants.

Les parlementaires sont également les relais de leurs territoires : la représentation nationale est elle-aussi une forme d'hypotypose des territoires. La présence de députés et de sénateurs au sein du Conseil d'Administration permet de relier les travaux de votre institution avec les choix et les programmes de l'agence. Cela rejoint ce que j'évoquais au sujet des rapports d'interdépendance, ils me semblent nécessaires et pertinents au regard de l'intensité des enjeux.

Lors des précédentes auditions, les futurs présidents avaient évoqué la possibilité d'élargir la représentation des chambres dans le cadre d'une évolution de la composition du Conseil d'Administration. Cette question pourra être étudiée suite au prochain renouvellement, et je suis ouvert à toute proposition et discussion sur le sujet, si vous m'accordez votre confiance !

**5. La première ministre a annoncé un plan de 100 milliards d'Euros pour le ferroviaire d'ici à 2040, quel rôle l'AFIT aurait dans la mise en œuvre de ce plan, notamment à travers les CPER, deuxième composante majeure des interventions de l'AFIT ?**

Les différentes générations de CPER des deux prochaines décennies vont symboliser l'engagement de toute notre Nation en faveur du ferroviaire, dans une double volonté de redonner du sens aux services publics auprès de nos concitoyens et de nous offrir collectivement les moyens d'incarner la transition écologique dans nos usages quotidiens.

L'enveloppe de 8,6 milliards d'euros prévue par l'Etat pour la période 2023-2027 sur les avenants transports est en hausse de 50% par rapport aux précédents contrats : c'est un effort clair et net. Nous pouvons toujours trouver que ce n'est pas assez en termes de montant et de vitesse, mais il faut se remémorer notre point de départ, où nous avons comme héritage de 30 ans de « tout-TGV », de délaissement des lignes de proximité et de dessertes fines.

Comme évoqué précédemment, l'AFIT va donner du sens à cette impulsion nationale sur l'échelle nationale en garantissant la mobilisation des fonds, et ce, de l'entièreté de l'enveloppe prévue, à l'abri de toute variation conjoncturelle.

Cela me semble fondamental car, qui dit engagement fort de l'Etat sur les CPER mobilités, dit également mobilisation sans précédent des Régions sur les transports. Il y a un élan formidable et une prise de risques qu'il convient de ne pas décevoir ni de contrarier.

L'AFIT apporte donc une sécurité et une lisibilité à la fois dans les opérations CPER comme dans les grands projets hors-CPER. Elle diminue le risque « effet d'annonce » pour toutes les parties prenantes, car l'éventualité d'un manque de moyens est réduite (au moins pour la partie Etat) du fait de la programmation du budget.

Je rappelle cependant que les CPER ne permettront pas tout, et comme évoqué précédemment, je crois en l'utilité de l'agence pour susciter ou faire connaître d'autres modèles financiers, à l'image des sociétés de projet ou encore de l'écoredevance pour les poids lourds étrangers, que je souhaite mettre en place en Région Grand Est.

## **6. Une loi de programmation des infrastructures de transport visant à planifier de façon pluriannuelle les recettes et dépenses de l'État et de ses collectivités vous paraît-elle pertinente, en particulier pour l'Afit France ?**

Je ferais plutôt appel à une certaine prudence sur le sujet ; il y a en théorie un risque d'empiéter sur la libre administration des collectivités territoriales, qui est un principe constitutionnel. Or, la défiance entre l'échelon local et national ainsi que le manque de lisibilité de l'action publique pour nos concitoyens ont été aussi nourris par des initiatives qui ont brouillé les cartes.

Je suis très attaché à ce que les collectivités locales ne soient pas des instances sous-traitantes de l'Etat, tout comme je ne considère pas l'agence comme une chambre exécutant froidement des décisions.

Le cadre actuel – au travers notamment de la contractualisation Etat-Région – me semble déjà offrir à la fois un espace de réflexion, de concertation puis ensuite de coordination dans la réalisation de l'action.

En revanche, tout ce qui peut amener à produire une feuille de route lisible, partagée et publiée de la part de l'Etat me semble de nature à renforcer la confiance envers l'action publique. A ce titre, je crois que la dynamique enclenchée depuis plusieurs années avec la dernière Loi d'Orientation des Mobilités (LOM), et les observations du Conseil d'Orientation des Infrastructures (COI) démontre que le choix des lignes directrices portées par l'Etat et le Gouvernement font l'objet d'une discussion et d'une concertation préalable.

De manière générale, dans le contexte actuel et pour quitter des observations d'ordre pratique, je pense bon de ne pas rajouter de nouvelles contraintes dans un pays déjà tirailé par ses contradictions en la matière. Sachons nous reposer sur l'existant – qui plus est quand il y a une certaine efficience – et ne pas alourdir les cadre législatifs et réglementaires, à l'heure où l'agilité et la réactivité sont des caractéristiques devenues obligatoires pour nos institutions et nos collectivités si elles veulent rester pertinentes aux yeux de nos citoyens.

D'autant plus qu'un mur d'investissement se présente à nous tous, et que nous aurons à varier les sources de financements qui ne peuvent pas toutes être définies par la Loi, même si celle-ci peut en accorder la mise en place. Je pense une nouvelle fois à l'écoredevance sur les poids lourds étrangers. Tous les leviers seront bons à actionner pour renouveler et développer notre réseau d'infrastructures.

En revanche, je suis convaincu que nous pouvons améliorer et actualiser l'évaluation socio-économique – et j'ajouterais – environnementale des opérations, en particulier sur les réseaux existants qui seront notre priorité : dès l'année prochaine, avec le COI, j'engagerai cette réflexion.

## **7. La trajectoire d'investissements pluriannuelle de l'Afit France retenue pour 2024-2029 traduit-elle selon vous l'engagement de l'État à suivre la préconisation du COI privilégiant un scénario de planification écologique ?**

Le budget initial de l'AFIT est en hausse de 1 milliard d'euros dès 2024, soit 20% de plus qu'en 2023.

C'est, je crois, le premier signe fort de l'inscription de l'Etat dans la trajectoire recommandée par le COI, et donc dans le scénario de planification écologique, puisque la priorité ira au ferroviaire et aux transports collectifs.

La planification écologique intègre la transition énergétique du routier et de l'aérien. Cette dimension me semble également prise en considération dans les prévisions de l'AFIT, et en lien direct avec les recommandations du COI, notamment sur la création d'un programme national de modernisation du réseau routier non concédé sur la période 2023-2027, et en surplus des engagements CPER. Le secteur aérien, s'il ne bénéficie pas de dépenses de l'Agence, contribue à ses ressources affectées.

Sur le quinquennat, l'AFIT bénéficiera de plus de 20 milliards d'euros, alors que la Loi d'Orientation des Mobilités prévoyait un montant de 14,3 milliards.

Je reste donc optimiste : les financements d'infrastructures assurés par l'AFIT ont tendance à s'accroître d'année en année, peut-être oserais-je dire, de mois en mois. Les négociations et les mandats octroyés pour la prochaine vague de CPER confirment cette tendance : les engagements de l'Etat en matière de mobilités vont crescendo, et l'AFIT France jouera pleinement son rôle dans ce cadre.

Aussi, au-delà des données chiffrées, tout accroissement du budget géré par l'agence sera la démonstration dans l'esprit d'une planification écologique plus poussée de la part de l'Etat, mais également de l'ensemble des collectivités et des institutions concernées.

Je le rappelle – mais il faut le faire car cela est un des points essentiels de la pertinence de l'agence - l'AFIT se distingue par sa capacité à mobiliser une fiscalité issue de son domaine, et surtout à orienter des fonds vers les modes décarbonés. C'est d'ailleurs l'une des préconisations fortes du COI. A ce titre, la planification écologique trouve son sens dans la mesure où il est explicité la provenance et la destination des moyens mobilisés.

**8. Les infrastructures routières représentent le deuxième poste des engagements et des dépenses d'intervention de l'AFIT, certains projets d'infrastructures font actuellement l'actualité et sont dénoncés au titre de la transition écologique. Donc que pensez-vous de la création d'un nouveau programme consacré à la transition écologique des routes de l'État créée dans le budget de l'AFIT France ? Et quel est votre avis sur la possibilité ouverte par la loi 3DS, du transfert de certaines routes ou voies, total ou partiel, de l'état aux collectivités ?**

Dans le prolongement des points évoqués précédemment, il convient de contextualiser l'ensemble des engagements.

Tout d'abord, dans les CPER 2023-2027, le cadrage des crédits envisagé en faveur des volets routiers prévoit un montant de 330 millions d'euros par an côté Etat, soit une réduction d'un tiers par rapport aux fléchages de la précédente contractualisation prolongée en 2022. Ces fonds répondent d'ailleurs à des critères très précis :

- D'abord, la finalisation des opérations engagées dans le précédent contrat ;
- Ensuite, la poursuite de l'aménagement d'itinéraires structurants du réseau routier national notamment dans le but d'achever des itinéraires ;
- Enfin, pour des opérations de désenclavement du territoire et la sécurisation d'itinéraires afin d'offrir un meilleur raccordement au réseau routier structurant.

En dehors des opérations CPER, et conformément aux propositions du COI comme mentionné lors de la précédente question, une programmation nationale de modernisation du réseau routier national non concédé est prévue (de l'ordre de 40 M€ sur 2023-2027), et ce, directement en écho aux priorités environnementales avec les caractéristiques suivantes :

- Le partage de la voirie et les nouveaux usages de la route (voies réservées aux transports en commun, arrêts d'autocars, covoiturage, vélo) ;
- L'évolution vers des infrastructures connectées,
- La protection de l'environnement (ressources en eau, rétablissement de continuités écologiques, lutte contre les nuisances, sonores tout particulièrement) ;
- La sécurité routière ;
- L'adaptation du réseau routier national au changement climatique et à l'amélioration de sa résilience.

En ce qui concerne la Loi 3DS, je suis totalement favorable à cette expérimentation, et d'ailleurs ma Région se trouve en première ligne de cette évolution avec Auvergne-Rhône-Alpes et Occitanie. C'est un acte de confiance envers les territoires, et une étape importante de la décentralisation et de la différenciation.

Pour les régions, les départements et les métropoles, certains axes représentent un enjeu considérable et structurant pour l'ensemble de leurs espaces de responsabilité : impact sur l'économie, sur l'environnement et la qualité de l'air, sur l'aménagement du territoire. De plus, l'état de certaines routes est plus que problématique. La prise de compétences des collectivités locales permet parfois d'accélérer le calendrier des travaux. Laisser une route, qui plus est structurante, en mauvais état ne fait que rendre un bilan toujours plus négatif.

A ce titre, je crois sincèrement que les écoredevances qui peuvent être levées par les collectivités dans le cadre de cette mise à disposition sont de nature à constituer de nouveaux

leviers de financements. En Grand Est par exemple, nous attendons un apport d'un milliard d'euros d'ici 2035.

Aussi, je me permettrais au sujet de la route un point de vue personnel, autour de deux arguments.

Premièrement, n'oublions pas que la route reste encore le moyen de déplacement privilégié des français.

Nous pouvons regretter ce constat et souhaiter qu'il soit moins prépondérant dans les années à venir pour la santé de nos habitants et de notre environnement, mais si nous excluons totalement la route des investissements publics, nous excluons une partie de nos concitoyens de la vie publique. Et nous savons collectivement que les phénomènes de défiances politiques s'expriment notamment en ruralité, où un sentiment de délaissement et de déclassement existe. La route, dans ces cas, doit être pensée dans une logique d'intermodalité, d'usage optimisé (voies dédiées aux transports en commun ou covoiturages), et de complémentarité avec les modes de transports décarbonés.

Une approche différenciée selon les caractéristiques des territoires est indispensable : les besoins et possibles ne sont à l'évidence pas les mêmes entre les métropoles urbaines et les ruralités. C'est pour cela d'ailleurs qu'en Grand Est, nous proposerons le mois prochain au vote du Conseil Régional un Pacte des Ruralités, qui comprend des mesures de mobilités adaptées aux caractéristiques du monde rural et de ses incarnations.

Secondement, je vous invite collectivement à ne pas reproduire les erreurs du passé, c'est-à-dire à opter pour une vision exclusive des transports.

Pour nous toutes et tous, qui déplorons les conséquences de décennies du « tout-TGV », ne chérissons pas les causes dont nous aurons à pleurer les effets. La recherche et l'innovation feront également de la voiture, du poids-lourd même, des outils pour la décarbonation de nos déplacements. Quand je vois les progrès déjà réalisés ces dernières années avec le retrofit pour les transports en commun, les boîtiers bio-éthanol pour les voitures individuelles, j'estime que nous ne devons pas nous priver d'une potentielle formidable opportunité future d'accélérer la transition écologique.

Néanmoins, nous ne pouvons pas attendre qu'une solution technologique miracle règle tout : les champs d'investissements définis par l'Etat lui-même dans le cadre des Contrats de Plans (finir les « coups partis », améliorer la sécurité, optimiser les infrastructures existantes pour encourager au covoiturage et aux transports en commun notamment) permettent de lancer ou de terminer des projets qui font déjà sens par rapport aux besoins de nos habitants et à nos impératifs environnementaux.

**9. Quelles nouvelles pistes de financements pour l'Afit France pourraient être envisagées, notamment suite au rapport du COI ? Comment accueillez-vous l'affectation à l'Afit France de la nouvelle taxe sur l'exploitation des infrastructures de transport de longue distance prévue dans le projet de loi de finances pour 2024 pour financer le plan d'avenir pour les transports et la « nouvelle donne ferroviaire » ?**

Nous évoquions précédemment le fait que l'AFIT dispose d'une équation fiscale intéressante : les mobilités carbonées viennent financer en grande partie les déplacements décarbonés.

La nouvelle taxe sur l'exploitation des infrastructures de transport de longue distance est donc pertinente car elle renforce cet équilibre, et surtout elle pénalise le moins possible nos concitoyens, tout particulièrement les plus défavorisés, envers qui nous avons besoin de mener une politique la plus incitative possible, afin que la transition écologique ne soit pas vue comme une contrainte mais comme une opportunité.

Pendant le dernier quinquennat, en surmontant plusieurs crises (gilets jaunes, COVID) qui ont eu un impact direct sur les recettes de l'Agence, le panier de recettes a été stabilisé et la situation financière a été assainie : les charges à payer, parfois anciennes, ont été purgées et la soutenabilité renforcée.

En l'occurrence l'équilibre – autant sur le plan théorique que comptable – me semble bon.

Comme indiqué précédemment, mon engagement pour le développement durable et les transports va de pair avec mon souci de retrouver une confiance envers l'action publique et politique chez nos concitoyens. Par conséquent, si toute évolution de la fiscalité reliée à l'AFIT s'avérerait nécessaire, je tiens à ce que tout cela s'inscrive dans le même esprit qui a prédominé depuis la création de l'agence.

Pour autant, je n'ignore pas que le débat sur le financement de la « nouvelle donne ferroviaire » va bien au-delà de la seule question de l'agence, notamment au regard de nos enjeux sur les écoredevances ou les sociétés de projets, comme évoqués précédemment.

**10. Le contrat d'objectifs et de performance (COP) 2019-2023 de l'Afit France reposait sur 4 axes stratégiques :**

- **Veiller à la soutenabilité budgétaire,**
- **Assurer l'efficacité des paiements,**
- **Rendre compte de l'origine et de la destination des financements,**
- **Mettre en œuvre une gestion responsable,**

**D'ores et déjà, quel est votre avis sur le bilan du COP 2019-2023 et quelles seraient vos priorités et vos axes stratégiques et d'amélioration dans la perspective de l'élaboration du prochain COP ?**

Je crois que l'AFIT a répondu aux attentes, et même mieux que cela : dans le nécessaire agilité et réactivité de l'action publique dans l'urgence de la crise Covid, l'agence a été le bras armé de l'État pour l'accélération de la transition écologique par le biais de la décarbonation des mobilités. Je rappelle qu'elle a été au cœur de la mise en œuvre du volet transport du plan « France Relance », avec une augmentation de près d'un demi-milliard par an (plus de 3Md€ au total) de son budget et de son portefeuille d'actions.

Pour la soutenabilité financière, malgré la non-contribution volontaire des concessions d'autoroute, l'AFIT est restée à l'équilibre. Et, permettez-moi la remarque, mais peu de structures peuvent se targuer d'un aussi bon ratio investissement/fonctionnement, puisqu'elle ne dispose que de 5 ETP, en sachant que le 5<sup>ème</sup> provient de recommandations de l'audit CGEFI en 2021, afin d'améliorer la robustesse de l'équipe et la transparence budgétaire. Le recrutement est en cours.

En ce qui concerne l'efficacité des paiements, elle est plus que là car l'Agence nous met à l'abri de décisions de gel ou de coups de rabot. Les autorisations d'engagement sont au bon niveau et suivent le rythme de maturité des conventions et les crédits de paiement peuvent suivre la mise en route des projets selon les impératifs des maîtres d'ouvrage. Des données rappellent la réussite de l'AFIT en la matière : les taux d'exécution de l'Agence sont excellents, les fonds gérés arrivent bien sur le terrain. L'exercice 2023 a connu un taux d'exécution de près de 98%/

Enfin, pour la lisibilité des financements et la responsabilité de la gestion, l'Agence a accompli un travail tout à fait remarquable ces dernières années : elle poursuit son chemin vers un établissement public de plus en plus « ordinaire ».

Elle est depuis 2015/2016, un opérateur de l'Etat non transparent : c'est-à-dire qu'elle tient ses propres comptes. Cela s'est traduit par un nouveau système d'information budgétaro-comptable conforme aux règles de la gestion budgétaire et comptable public (GBCP).

Pour renforcer cette tendance, je veillerai à poursuivre cette dynamique avec les ministères de tutelle. Je considère en effet que le Président de l'AFIT doit consacrer du temps à des échanges, et notamment à des présentations des activités, auprès des institutions représentées au sein du Conseil d'Administration, et donc de l'Assemblée Nationale et du Sénat.