

L'AFITF, UN OUTIL AU SERVICE DU DÉVELOPPEMENT ET DE LA MOBILITÉ DURABLE



Philippe Duron

BIO EXPRESS

Député du Calvados, Philippe Duron a notamment été en cette qualité rapporteur de la loi d'orientation pour l'aménagement et le développement durable du territoire (1999) et président de la délégation de l'Assemblée nationale à l'Aménagement et au Développement durable du territoire (1999-2002). Il fonde en 2001 avec le sénateur Jacques Oudin l'association TDIE (Transports, Développement, Intermodalité, Environnement), think tank réunissant l'ensemble des acteurs publics et privés des différents modes de transport dont il assure aujourd'hui la coprésidence avec le sénateur Louis Nègre. Administrateur de l'Agence de financement des infrastructures de transport de France (AFITF) depuis 2005, il en est le président depuis 2012. Le gouvernement lui confie en 2012 la présidence de la commission mobilité 21, chargée de proposer un schéma de mobilité durable, incluant la hiérarchisation des projets du schéma national des infrastructures de transport. Son rapport priorise notamment l'entretien et la modernisation des réseaux de transport ainsi que le renforcement des plates-formes portuaires de niveau européen. Également investi au sein de la vie politique locale, Philippe Duron a été notamment président du conseil régional de Basse-Normandie de 2004 à 2008 et maire de la ville de Caen de 2008 à 2014.

Philippe Duron, Député du Calvados, reconduit à la présidence de l'AFITF par décret du Président de la République du 22 septembre 2014, expose quels sont les grands enjeux de l'Agence de Financement des Infrastructures de France

Quelles sont exactement les missions de l'AFITF ?

Etablissement public relevant de la tutelle du ministre chargé des transports, l'AFITF a été créée à l'origine pour financer les grands projets décidés par le CIADT de décembre 2003, mais très vite son champ s'est élargi. Aujourd'hui, l'AFITF a pour mission de concourir, dans le respect des objectifs du développement durable et selon les orientations du Gouvernement, au financement des projets d'intérêt national, international ou ayant fait l'objet d'un contrat de plan entre l'Etat et les régions, relatifs à la réalisation d'infrastructures routières, ferroviaires, fluviales ou portuaires. L'agence apporte également un concours financier à la création et au développement de liaisons ferroviaires, fluviales ou maritimes régulières de transport de fret, ou encore de systèmes de transports collectifs de personnes, enfin à la réalisation d'ouvrages de défense contre la mer.

Quel est le sens d'une agence distincte de l'Etat pour apporter les financements de celui-ci dans les grands projets d'infrastructures de transport ?

L'AFITF a été créée pour assurer un flux financier régulier en faveur des infrastructures de transport, en « sanctuarisant » des ressources pour les préserver des aléas budgétaires. Ces ressources sont en grande partie des ressources

"L'AFITF SE DOIT DE CONCOURIR AU DÉVELOPPEMENT DURABLE, CE QUI, DANS LE DOMAINE DES TRANSPORTS, IMPLIQUE DE FAVORISER LE REPORT MODAL DU TRAFIC ROUTIER DE FRET."

affectées générées par le trafic routier : c'est le cas de la taxe d'aménagement du territoire et de la redevance domaniale perçues auprès des sociétés concessionnaires d'autoroutes ainsi que du produit d'une partie des amendes radar, ce qui donne tout son sens à l'AFITF comme outil financier du report modal. Il s'agit de ressources financées par les usagers et non par le contribuable, comme devait l'être également l'écotaxe et comme devrait l'être la majoration de la taxe intérieure sur la consommation de produits énergétiques (TICPE) au bénéfice de l'Agence.

Par ailleurs les conseils d'administration de l'AFITF sont l'occasion d'un réel dialogue entre les administrations et les représentants des élus qui en font partie, permettant, à l'occasion de l'examen des conventions de financement, de



débatte tant de projets concrets que des orientations de l'Etat en matière de financement des infrastructures de transports.

En même temps l'AFITF reste placée sous l'étroit contrôle des ministères chargés des transports et du budget ainsi que du Parlement. J'ajoute que l'AFITF est tout sauf une administration bis, l'ensemble des dépenses d'intervention étant géré par son président et son secrétariat général composé de quatre personnes.

Quelles sont les réalisations de l'agence depuis sa création ?

Depuis sa création, l'agence a signé quelque 500 conventions de financement et payé un montant cumulé de 17,6 Mds€.

42% de ce montant est allé au secteur routier, pour des grands projets autoroutiers (A34, A65, A75) et routiers (Route Centre Europe Atlantique), mais aussi pour la modernisation, la régénération et la sécurisation de certains itinéraires. Le secteur ferroviaire a bénéficié de 40 % des paiements versés par l'agence, pour des projets de liaison à grande vitesse (LGV Bretagne Pays de la Loire, Est, Sud Europe Atlantique) et pour des opérations visant à développer le fret ferroviaire (transport combiné) ou à améliorer le transport de passagers. 12 % des paiements sont allés au développement des transports en commun dans une cinquantaine d'agglomérations, Outre Mer

"L'AGENCE SOUTIENT L'AMÉLIORATION DES TRANSPORTS DU QUOTIDIEN ET CONCOURT À LA POLITIQUE DE RESTAURATION DE L'ÉGALITÉ DES TERRITOIRES."

et en métropole, y compris en Ile de France. Enfin, 4 % des paiements ont bénéficié au secteur portuaire, maritime et fluvial.

Quels sont les défis actuels auxquels répond l'agence au niveau des infrastructures de transport ?

Tout d'abord, l'agence se doit de concourir au développement durable, ce qui, dans le domaine des transports, implique de favoriser le report modal du trafic routier de fret (développement des autoroutes ferroviaires, des autoroutes de la mer, des infrastructures fluviales). L'agence soutient aussi l'amélioration des transports du quotidien (développement de systèmes de transport en commun en site propre et assurant l'accessibilité aux personnes à mobilité réduite) et concourt à la politique de restauration de l'égalité des territoires (renouvellement des trains d'équilibre du territoire). Ceci sans compter le maintien et l'amélioration des réseaux existants, y compris du réseau routier. Parallèlement, un autre défi pour l'Agence consiste bien entendu à disposer de ressources stables à la hauteur de ces besoins.

Quelles sont les orientations futures en matière de financement des opérations d'infrastructures de transport ?

Pour le financement des infrastructures de transport qui comporte un effort notable en faveur de l'entretien et de l'amélioration des réseaux existants, l'AFITF a besoin de ressources stables. Il est donc nécessaire de compléter les ressources actuelles de l'Agence par de nouvelles recettes affectées. ■