

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



Philippe Duron

Quelles sont exactement les missions de l'AFITF ?

Apporter la part de l'Etat dans le financement des grands projets d'infrastructure ferroviaire, fluviales, maritimes et routières, mais aussi dans les transports du quotidien (transports collectifs en site propre, accessibilité des gares aux personnes à mobilité réduite). Ceci sans compter le maintien et l'amélioration des réseaux existants, y compris du réseau routier.

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 repose sur des recettes affectées par différentes lois de finances, ce qui sécurise ses flux de recettes dans la durée et les met en adéquation avec ses dépenses, pour l'essentiel pluriannuelles. En même temps, ces recettes proviennent du trafic routier : taxe d'aménagement du territoire et redevance domaniale perçues auprès des sociétés concessionnaires d'autoroutes, plus une partie des amendes radar, et depuis 2015, une majoration de la taxe sur le gazole, ainsi qu'une contribution volontaire des sociétés concessionnaires d'autoroutes. Leur emploi pour tous les modes de transport, sans oublier bien entendu les routes qui restent un mode de trans-

port essentiel, donne tout son sens à l'AFITF comme outil financier de report modal.

Quelles sont vos modalités de fonctionnement ?

Le conseil d'administration est composé pour moitié de représentants des administrations centrales concernées (direction générale des transports, des infrastructures, de la mer et direction des infrastructures de transport, directions du budget, direction générale du Trésor, Commissariat général du développement durable, Commissariat général à l'égalité des territoires) et pour moitié d'élus nationaux et locaux ainsi que d'une personnalité qualifiée. Il se réunit cinq à six fois par an pour examiner le budget de l'Agence et les projets de conventions de financement soumis à son approbation, et pour débattre des orientations en matière de politique des transports. C'est un lieu d'échanges utiles entre l'administration et les élus, nourri de l'examen de projets concrets d'infrastructures et de bilans.

Les conventions de financement sont ensuite mises en œuvre par le Secrétariat général de l'Agence, qui est une équipe très légère, composée de quatre personnes. Les paiements sont effectués soit au fur et à mesure de l'avancement des chantiers, lorsque l'AFITF subventionne direc-

© Daniel Joseph Reimette



tement le maître d'ouvrage, soit par la voie de fonds de concours que l'AFITF verse à l'Etat, pour les opérations que celui-ci met directement en œuvre, pour les opérations contractualisées avec les régions (contrats de plans Etat - régions et contrats assimilés), et pour le financement des contrats de concession ou de partenariat directement signés par l'Etat.

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

Depuis sa création en 2005, l'Agence a pu mettre en place plus de 33 Md€ d'engagements et réaliser plus de 20 Md€ de paiements au profit des infrastructures de transport. Plus de 500 conventions de financement ont été signées. Les deux tiers des engagements et 58,3 % des paiements correspondants ont bénéficié aux modes com-

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.



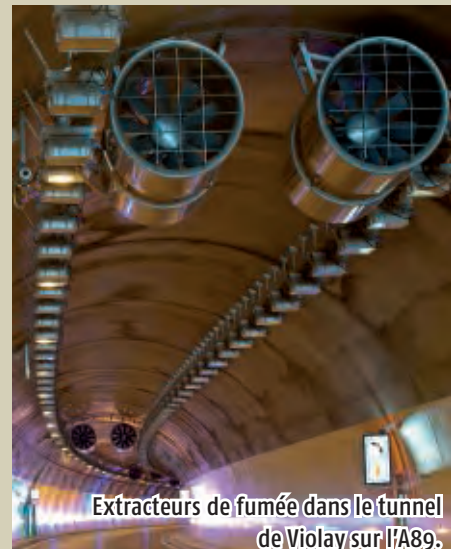
Passage du tramway rue Jean Médecin.

plémentaires aux routes- ce décalage dans la structure des engagements et des paiements s'expliquant notamment par le niveau particulièrement élevé des paiements au titres du volet routier des contrats de plan Etat- régions entre 2006 et 2009, tandis que les paiements afférents à plusieurs contrats de partenariat ferroviaires n'interviendront qu'après la mise en service. Ont été ainsi financés, entre autres, quatre chantiers de LGV prévus par le Grenelle de l'Environnement (les LGV Tours-Bordeaux, Rennes- Le Mans, le contournement ferroviaire de Nîmes-Montpellier, l'achèvement de la ligne Paris-Strasbourg), l'engagement national pour le fret ferroviaire, la mise en œuvre des autoroutes ferroviaires Calais Luxembourg et alpine, les travaux de sécurité des transports ferroviaires et guidés ; dans le domaine routier, outre des opé-

rations ciblées comme l'aménagement de la RN88 Albi-Rodez ou de la RCEA, ont été financés les centaines d'opérations inscrites dans le cadre des différents contrats de Plan Etat- Régions et les plans de modernisation des itinéraires routiers, la régénération du réseau routier national et la sécurité des tunnels ; dans les domaines fluvial et portuaire, la contribution au programme de régénération du réseau fluvial et le Plan de relance portuaire. S'agissant des transports urbains, l'AFITF contribue notamment au financement du plan de mobilisation en Ile-de-France dans le cadre du contrat de plan Etat -Région, au renouvellement des matériels roulants, et, en province, au financement des trois appels à projets lancés depuis 2008 par le Ministère chargé des transports. Sont financés à ce titre des projets de lignes de bus à haut niveau de service, de création ou d'extension de lignes de tramway et de métro.

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

Financer le maintien et la modernisation des réseaux existants, y compris ceux des routes qui constituent notre premier patrimoine, permettre l'indispensable amélioration des transports au quotidien, et favoriser le développement des grands corridors européens. En sachant que pour faire face aux engagements pris et à ceux qui le seront encore, il est indispensable de sécuriser les financements de l'Agence grâce à des recettes affectées durables et d'un niveau suffisant. ■



Extracteurs de fumée dans le tunnel de Viollay sur l'A89.

© Laurent Mignaux / MEDDE / MLETR



Porte conteneur Laura de la MSC à quai dans le port industriel du Havre.

© Arnaud Bouissou / MEDDE - MLETR



Transport de granulats par voie fluviale.

© Laurent Mignaux / MEDDE / MLETR

