

L'AFITF, UN OPÉRATEUR FINANCIER DE L'ÉTAT AU SERVICE DU DÉVELOPPEMENT DURABLE QUI A FAIT LA PREUVE DE SON UTILITÉ



Philippe Duron

Pouvez-vous rappeler le rôle de l'AFITF ?

Cette agence de financement, au nom certes peu facile à prononcer, s'est inscrite dans le paysage administratif par son soutien, depuis onze ans, aux projets d'infrastructures de transport financés par l'État.

Créée au départ pour mettre en œuvre les grands projets structurants à horizon de 20 ans qui avaient été décidés par le Comité interministériel d'aménagement du territoire de décembre 2003, et opérationnel depuis 2005, l'AFITF a vu son rôle s'étendre au financement de l'ensemble du volet mobilité des contrats de Plan-État-Régions, aux projets de transport collectif urbain de personnes, au financement par l'État des marchés de partenariat.

Quel est le bilan de son action ?

En onze ans, l'AFITF a permis à l'État de soutenir une politique de développement et d'entretien des transports ambitieuse et efficace. Sans doute, le principe des recettes affectées, qui est au cœur de son fonctionnement, est soumis à des critiques récurrentes de la part des tenants de l'orthodoxie budgétaire. Pourtant, ce dispositif a permis, depuis 2005, de mettre en place des financements puissants et réguliers sur le long terme, indispensables pour des projets qui s'échelonnent sur plusieurs années. L'Agence a ainsi adopté depuis sa création plus de 500 conventions représentant 33 milliards d'euros d'engagements, dont 21 milliards de crédits de paiement. Ces financements

Entretien avec Philippe Duron, Député du Calvados, Président de l'agence de financement des infrastructures de transports de France (AFITF).

ont concerné majoritairement les modes alternatifs aux transports routiers, avec près de 70 % des engagements et 59 % des paiements : des grands projets bien sûr, avec les lignes à grande vitesse comme Rhin-Rhône branche Est première phase, la LGV Est, Tours-Bordeaux, Bretagne-Pays de Loire, des études et travaux pour la mise en place d'autoroutes ferroviaires, de liaisons fluviales à grand gabarit, des travaux d'aménagement portuaires, les multiples actions financées dans le cadre des contrats de Plan-État-Régions, et aussi des financements touchant à la vie quotidienne de nos concitoyens : travaux de mise en accessibilité de gares et de sécurité, renouvellement d'une partie des matériels roulants sur les lignes intercitys, transports collectifs urbains dans le cadre des trois appels à projets lancés par le Ministère depuis 2009, sans oublier les réseaux existants, sur lesquels les besoins sont pressants, d'abord sur le réseau routier national qui est le plus emprunté, également sur le réseau fluvial.

Quelles sont les grandes lignes du budget 2016 de l'AFITF ?

Dans le budget 2016, la part des crédits affectés aux routes, représentant respectivement 50 % et 39 % des engagements et des crédits de paiement d'intervention, traduit un effort accru sur les réseaux existants, la route restant de loin le mode de transport le plus utilisé.

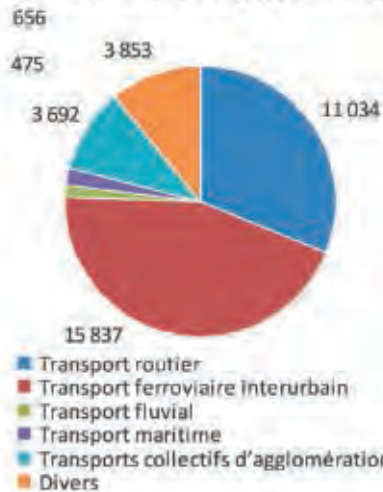
Quels sont les grands projets d'infrastructure de transport en cours financés par l'AFITF ?

Sont en cours, notamment, le financement de quatre LGV : Est deuxième phase, Tours-Bordeaux, Bretagne-Pays-de-Loire, et le contournement ferroviaire de Nîmes-Montpellier, ou encore, dans le domaine routier, la construction de la nouvelle route littorale de la Réunion. En 2017, devraient



Engagements de l'AFITF 2005-2015

-en M€ -hors dégagements



Financements routiers de l'AFITF de 2005 à 2015- en M€	Engagé	%	Payé	%
Réseaux existants	3 003,2	27%	2 613	30%
Nouveaux projets	1 957,22	18%	948	11%
Etudes et travaux préliminaires	80	1%	80	1%
Contrats de Plan ou de projets Etat -régions	5 994,6	54%	5 148	59%
Total	11 035	100%	8 790	100%

être aussi concernés la poursuite du renouvellement des trains intercity et le projet de nouvelle liaison ferroviaire Lyon-Turin, du canal Seine-Nord-Europe.

Face à ces engagements, l'AFITF a-t-elle toutes les ressources nécessaires ?

D'ores et déjà, dans le projet de budget pour 2017, le niveau des dépenses d'intervention de l'Agence

et les ressources correspondantes devraient être portés à 2,2 Md€, contre le scénario à 1,9 Md€ auquel se réfère la Cour des comptes avant de juger que la situation financière de l'AFITF n'est pas soutenable. C'est donc une avancée significative qu'il convient de saluer. Mais il est sûr que l'ensemble de ces projets va nécessiter de mobiliser de nouvelles ressources.

Pour cela, l'affectation à l'AFITF d'une majoration de la TICPE - en profitant du prix peu élevé du gazole utilisé par les automobilistes - serait une solution simple et efficace, mais d'autres pistes peuvent être envisagées comme l'application d'une vignette souhaitée par certains.

Comment l'Agence peut-elle intervenir dans le choix des projets ?

Ce n'est pas à l'Agence de décider des projets retenus par le Ministère en lien avec ses partenaires, en revanche il appartient au conseil d'administration de se prononcer sur leur soutenabilité financière pour l'agence. L'expertise du Commissariat général aux investissements pourrait également être mobilisée.

Finalement, comment résumeriez-vous l'utilité de l'AFITF ?

Concentrer en une seule structure les financements pluriannuels que l'État s'engage à apporter, en lien avec ses partenaires, pour des projets d'investissement échelonnés le plus souvent sur plusieurs années, à partir de ressources provenant du trafic routier et autoroutier payées par l'utilisateur plutôt que le contribuable, pour les redéployer sur l'ensemble des modes de transport : cette utilité n'est plus à démontrer. S'y ajoute l'intérêt d'un conseil d'administration partenarial, composé pour moitié d'élus et de représentants de l'administration, qui examine les projets, et sans avoir vocation à les remettre en cause, examine leur soutenabilité, leur intérêt socio-économique et environnemental, et demande des bilans : cette agence contribue ainsi à la transparence des choix faits par l'État en matière d'infrastructures de transport. ■

« EN ONZE ANS, L'AFITF A PERMIS À L'ÉTAT DE SOUTENIR UNE POLITIQUE DE DÉVELOPPEMENT ET D'ENTRETIEN DES TRANSPORTS AMBITIEUSE ET EFFICACE. »

Agence de financement des infrastructures de transport de France

