

## L'AFITF, UN OPÉRATEUR FINANCIER DE L'ÉTAT AU SERVICE DU DÉVELOPPEMENT DURABLE

L'Agence de financement des infrastructures de transport de France mobilise les ressources d'origine essentiellement routières et autoroutières qui lui sont affectées pour financer les grands équipements nationaux et les projets contractualisés quel que soit le mode de transport : ferroviaire, routier, fluvial, maritime, collectif urbain ou intermodal.

Entretien avec Philippe Duron, député du Calvados et président de l'Agence de financement des infrastructures de transport de France.



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 douze 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 douze ans, l'AFITF a permis à l'État de soutenir une politique de développement et de modernisation 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 35 milliards d'euros d'engagements, dont 23 milliards ont été payés. Ces financements ont concerné majoritairement les modes alternatifs aux transports routiers, avec 66 % des engagements et 59 % des paiements : des grands projets bien sûr, avec les lignes à grande vitesse comme Rhin-Rhône branche Est 1<sup>re</sup> phase, la LGV Est, Tours-Bordeaux, Bretagne-Pays de Loire (inaugurée en juillet 2017), 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 intercity, transports collectifs urbains dans le cadre des trois appels à projets lancés par le



# GRAND PARIS ET GRANDS OUVRAGES

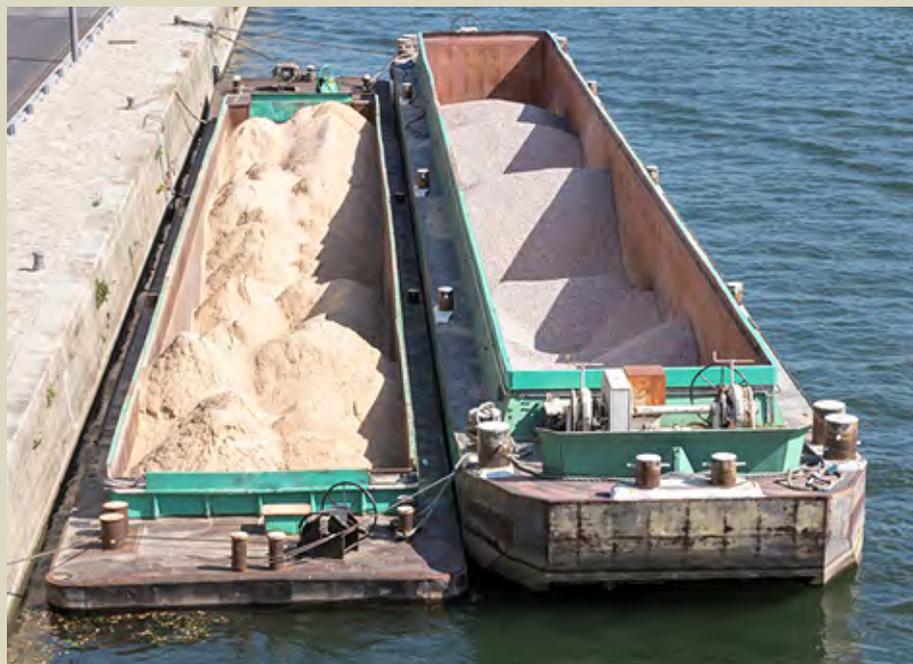
Ministère depuis 2009, sans oublier les réseaux existants, sur lesquels les besoins sont pressants, d'abord sur le réseau routier national qui est le plus emprunté, également sur le réseau fluvial.

## Et les routes ?

Les incitations à un report modal conservent toute leur légitimité, mais la route reste de loin le mode de transport le plus utilisé. L'importance des moyens dévolus aux infrastructures routières est considérable, avec plus de 12 Md€ engagés, dont plus de 9,5 Md€ payés. Sans préjuger de ce que seront les budgets des prochaines années, on peut s'attendre à une accentuation des efforts en faveur des réseaux existants. Rappelons qu'en 2016 ceux-ci ont représenté en tout 391 M€ en AE et plus de 432 M€ en CP, marquant une progression importante par rapport à 2015 (respectivement 327 M€ en AE et 328 M€ en CP, et plus encore par rapport à 2014, respectivement 218 M€ et 260 M€). Les dépenses effectuées ces dernières années recouvrent tout particulièrement celles faites pour le réseau routier national, sur lequel les besoins sont pressants, avec 288 M€ en AE et en CP en 2016 contre 110 M€ en 2014. Les efforts faits pour le RRN devraient se poursuivre durant les prochaines années.

## Quelles sont les grandes lignes du budget 2017 de l'AFITF ?

Dans le budget 2017, les autorisations d'engagements dépassent 3,2 Md€ dont un peu plus d'un tiers pour les routes (contrat de Plan État Régions, investissements sur les réseaux existants avec les travaux de régénération, de mise en sécurité des tunnels routiers, d'aménagement de la Route Centre Europe Atlantique, etc.). À côté de cet effort pour les réseaux existants, au profit de la route qui reste de loin le mode de transport le plus utilisé, et du transport fluvial, avec le maintien d'un niveau d'engagement élevé pour la régénération du réseau magistral – à hauteur de 70 M€ – citons encore les interventions au profit des transports du quotidien : les transports collectifs urbains d'agglomération dans le cadre des contrats de Plan État Régions et du troisième appel à projets – respectivement plus de 180 M€ et 90 M€, et le renouvellement des matériels roulants des trains d'équilibre, pour lesquels plus de 900 M€ ont été inscrits en budget initial pour des lignes dont certaines ont vocation à être transférées aux régions.



## Quels sont les grands projets d'infrastructure de transport récemment financés par l'AFITF ?

Nous avons participé au financement de quatre LGV : Est 2<sup>e</sup> phase, Tours-Bordeaux, Bretagne-Pays-de-Loire (ces dernières ont été inaugurées en juillet dernier), et le contournement ferroviaire de Nîmes-Montpellier. Dans le domaine routier, citons entre autres la poursuite de la construction de la Nouvelle Route littorale de la Réunion et de la rocade L2 à Marseille.

## 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 a été porté à 2,2 Md€, contre 1,9 Md€ prévus dans le pluriannuel triennal. C'est donc une avancée significative qu'il convient de saluer. Mais il est sûr que l'ensemble des engagements pris et des projets annoncés – en particulier le projet de canal Seine-Nord-Europe et celui de nouvelle liaison ferroviaire Lyon Turin 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 agir en matière de mobilité durable et sur les critères socio-économiques des projets ? Quels sont ses moyens d'action ?

L'agence ne génère pas de dépenses nouvelles, elle honore les décisions de financement prises par le Gouvernement en lien avec le Parlement. Cela dit, le caractère partenarial de son conseil d'administration lui permet d'apprécier la rentabilité socio-économique de nombreux projets comme les transports collectifs urbains.

## Comment voyez-vous évoluer le rôle de l'AFITF à l'avenir ?

Cette agence a gagné en légitimité en montrant l'utilité de ressources affectées à des dépenses d'investissement qui doivent être mises à l'abri des ajustements de court terme. Les discussions budgétaires annuelles montrent que le Parlement se préoccupe du niveau global de ses ressources, mais il faudra consolider celles-ci pour faire face aux pics de décaissements qui attendent l'Agence dès 2018. Il serait également envisageable de renforcer le cadre d'intervention pluriannuel de cette agence en mettant en relation ses ressources, ses besoins de paiements et ses engagements prévus à horizon de trois à cinq ans. ■