



ASSEMBLÉE NATIONALE

12ème législature

politique des transports

Question écrite n° 70978

Texte de la question

M. Joël Giraud attire l'attention de M. le ministre des transports, de l'équipement, du tourisme et de la mer sur le problème posé par le financement des infrastructures de transport. En effet, le récent accident sous le tunnel du Fréjus a montré l'urgence de la mise en place d'une politique de transport garantissant la sécurité des personnes, le respect des engagements internationaux de la France et une efficacité de nos réseaux. Le CIADT du 18 décembre 2003 avait retenu le principe de la création de l'agence de financement des infrastructures de transport de France. Cette agence devait être dotée de ressources pérennes principalement assises sur les dividendes des participations de l'État dans les sociétés publiques d'autoroutes. Ce principe devait permettre la mise en oeuvre des grands axes retenus pour permettre une politique de transport cohérente : établissement des besoins prioritaires et lancement d'ici à 2012 de trente-cinq grands projets ferroviaires et fluviaux. L'annonce par le Gouvernement de la privatisation totale des sociétés d'autoroutes remet totalement en cause ces orientations. Nul ne sait à l'heure actuelle quelles seront les ressources de l'AFITF et l'abandon du choix novateur de 2003 met en péril l'efficacité et la survie de cet outil structurant. Certes, on annonce qu'une partie du montant des cessions des participation de l'État sera affectée à l'AFITF. Mais cette dotation ponctuelle n'assure en rien l'avenir de la structure pour les années à venir. L'urgence et l'importance d'une politique cohérente en matière de transports ne permet pas d'accepter de subir année après année les aléas budgétaires et il convient de trouver rapidement un mécanisme de garantie budgétaire. Il le remercie de lui préciser ses intentions sur ce problème.

Texte de la réponse

L'agence de financement des infrastructures de transport de France (AFITF) a été créée par le décret n° 2004-1317 du 26 novembre 2004. En application des décisions prises lors du comité interministériel d'aménagement et de développement du territoire (CIADT) du 18 décembre 2003, sa mission consiste à concourir, aux côtés des autres cofinanceurs, et dans un objectif de développement durable, au financement de grands projets d'infrastructures ferroviaires, routières, fluviales ou portuaires, ainsi qu'aux autoroutes de la mer. Le communiqué qui a suivi cette réunion du comité interministériel d'aménagement et de développement du territoire précise que cet établissement devrait disposer d'un niveau de ressources de l'ordre de 7,5 milliards d'euros sur la période 2005-2012. De plus, le Gouvernement a fixé une liste de grands projets d'infrastructures de transport à réaliser ou à engager d'ici 2012. En juin 2005, le Gouvernement a décidé de céder la part détenue par l'État dans le capital des sociétés concessionnaires d'autoroutes. Ainsi, à partir de 2006, l'AFITF continuera à recevoir le produit des redevances domaniales dues par les sociétés d'autoroutes mais ne recevra plus le produit des dividendes versés par ces sociétés compte tenu de la cession par l'État du capital qu'il en détient. En contrepartie, l'AFITF percevra de nouvelles recettes : la taxe d'aménagement du territoire (TAT) prélevée sur les concessionnaires d'autoroutes ainsi qu'une fraction (40 %) du produit des amendes des radars de contrôle sanction automatisé des excès de vitesse. Avec la redevance domaniale, les recettes pérennes de l'AFITF totaliseront 770 millions d'euros en 2006. En outre, l'AFITF bénéficiera d'une dotation budgétaire et d'une partie du produit de cession du capital des sociétés d'autoroutes. Lors de sa conférence de presse du

1er septembre 2005, le Premier ministre a indiqué que tout le nécessaire sera fait pour garantir le financement de cette agence. Il a ainsi précisé qu'elle recevra une dotation exceptionnelle de 4 milliards d'euros issue de la privatisation des sociétés d'autoroutes. Le budget envisagé pour 2006 devrait permettre à l'AFITF d'assumer le financement de la réalisation de nombreuses infrastructures de transport, dont en particulier : la poursuite de la réalisation de la LGV Est et de la concession ferroviaire internationale entre Perpignan et Figueras ; la poursuite des études et travaux préparatoires de la liaison ferroviaire Lyon-Turin et des travaux de modernisation de la ligne ferroviaire historique Dijon-Modane ; les travaux de rénovation de la ligne ferroviaire du Haut Bugey ; le lancement des travaux de la LGV Rhin-Rhône, branche Est ; les travaux des autoroutes A 19, Artenay-Courtenay, et A 65, Langon-Pau ; la poursuite des travaux d'extension des capacités du pôle conteneurs du terminal de Fos (au Port autonome de Marseille) ; la poursuite des études du canal fluvial Seine-Nord ; les études préparatoires à la mise en place d'autoroutes de la mer ou de partenariats publics-privés sur des projets ferroviaires avec la perspective de conclure des contrats d'ici la fin 2006 ; l'accélération de la réalisation du volet consacré aux transports des contrats de plan État-régions (CPER). Sur la période 2005-2012, les engagements de l'AFITF au titre des projets du CIADT et des CPER sont globalement couverts par ses recettes propres auxquelles s'ajoute la dotation exceptionnelle de 4 milliards d'euros issue de la privatisation des sociétés d'autoroutes. La pérennité financière de l'AFITF est donc assurée, aussi bien à court terme qu'à moyen terme, dans le respect de l'ensemble de ces engagements au service des projets d'infrastructures de transport et de leur réalisation effective.

Données clés

Auteur : [M. Joël Giraud](#)

Circonscription : Hautes-Alpes (2^e circonscription) - Socialiste

Type de question : Question écrite

Numéro de la question : 70978

Rubrique : Transports

Ministère interrogé : transports, équipement, tourisme et mer

Ministère attributaire : transports, équipement, tourisme et mer

Date(s) clé(s)

Question publiée le : 26 juillet 2005, page 7336

Réponse publiée le : 8 novembre 2005, page 10387