juin 2017

Rapport d'activité de l'AFITF pour les exercices 2005 à 2016

L'Agence de Financement des Infrastructures de Transport de France établit chaque année un rapport d'activité en application des obligations légales qui lui incombent. Ce rapport d'activité annuel, une fois approuvé par le conseil d'administration de l'Agence, est mis en ligne et, parallèlement, fait l'objet d'une large diffusion : auprès des autorités de tutelle, des parlementaires concernés, des conseils économiques et sociaux des régions, des chambres consulaires.

De la même manière, le présent document, qui ne résulte d'aucune obligation légale, présente pour la deuxième fois un bilan consolidé de son activité. Comme le précédent, Il a vocation, après avoir été soumis au conseil d'administration, à être mis en ligne. Il vise à récapituler l'activité de l'AFITF depuis sa création, en rappelant les grandes évolutions qui ont marqué cette agence, les principaux éléments de son bilan, et ses perspectives.

I- Rappel

1. 1 La création de l'Agence

La décision de créer l'Agence de financement des infrastructures de transport a été annoncée lors du Comité interministériel d'aménagement du territoire - CIADT- du 18 décembre 2003. Ce comité interministériel, rappelait au préalable les deux audits commandés à l'été 2002 à l'Inspection Générale des Finances et au Conseil Général des Ponts et Chaussées ainsi que l'étude prospective confiée à la DATAR, puis les débats parlementaires au printemps 2003 qui ont permis à la représentation nationale de s'exprimer sur ce sujet. Il annonçait une nouvelle ambition pour la politique des transports, approuvant les cartes de planification des infrastructures nationales de transport à long terme, à horizon 2025, et la décision de créer une agence de financement des infrastructures de transport.

Le même relevé de décision prévoyait que cette agence mobiliserait, « grâce notamment à l'affectation des dividendes des sociétés d'autoroute, un volume global de subventions de 7,5 Mds€ sur la période 2004-2012, permettant de soutenir un programme de travaux de l'ordre de 20 Mds€. »

L'Agence a été instituée par le décret n°2004-1317 du 26 novembre 2004 codifié aux articles R1512-12 à R1512-19 du code des transports. Elle a été opérationnelle à partir de janvier 2005.

L'AFITF a donc été conçue dès le départ dans le but de porter sur le plan financier les grands projets d'infrastructures impulsés par l'Etat à partir de recettes affectées.

Cette affectation directe à une agence de recettes publiques pour financer les infrastructures de transport répondait à la préoccupation des pouvoirs publics :

- de disposer de flux réguliers et prévisibles sur le long terme pour financer des dépenses d'intervention qui ont vocation à s'échelonner sur plusieurs années, s'agissant de travaux le plus souvent pluriannuels,

- et d'alléger la charge budgétaire en en faisant porter la charge du financement sur les usagers plutôt que les contribuables,

- le tout selon un schéma de «report modal» dans lequel les ressources affectées proviennent de l'usage des routes (recettes issues des amendes radar) et des autoroutes (redevance domaniale, taxe d'aménagement du territoire) pour financer l'ensemble des infrastructures de transport.

Sur le plan organisationnel, l'AFITF est une structure extrêmement légère : dotée de la personnalité morale en tant qu'établissement public administratif, elle est animée par un conseil d'administration paritaire composé d'une part des six directions d'administration centrale concernées et d'autre part de deux parlementaires es qualité trois élus locaux, une personnalité qualifiée. Selon une règle non écrite mais constamment observée depuis sa création, elle est présidée par l'un des membres du second collège, donc un élu, nommé par décret du Président de la République. Enfin ses délibérations sont mises en œuvre par un secrétariat général composé de quatre fonctionnaires mis à disposition à plein temps par le Ministère de tutelle, ainsi que, pour une fraction de leur temps, par le Contrôleur budgétaire qui exerce un contrôle a priori sur les dépenses d'intervention au niveau des engagements comme des décisions de paiement, et par l'Agent comptable qui réalise tous les paiements que fait l'Agence.

1.2 Son évolution

1.2.1 L'élargissement de son domaine d'intervention

L'Agence a connu ensuite une double évolution, tant au niveau de ses missions que de ses ressources. Alors que les premières s'élargissaient, les secondes ont connu plusieurs vicissitudes notables.

Le champ d'intervention de l'AFITF, qui était déjà vaste au départ puisqu'il s'agissait de financer les projets d'infrastructures d'intérêt national relatifs à la réalisation ou à l'aménagement d'infrastructures routières, ferroviaires, fluviales, portuaires, a été élargi à l'ensemble des actions financées dans le cadre des contrats de plan Etat-Régions, aux contrats de développement en outre-mer ou au Programme exceptionnel d'investissements pour la Corse. Le champ d'intervention de l'Agence a également été élargi à la régénération routière et fluviale, aux projets de création ou de développement de transports collectifs de personnes y compris les matériels roulants afférents, ainsi qu'à la création ou au développement de liaisons ferroviaires, fluviales ou maritimes régulières de transport de fret, enfin aux concours publics apportés par l'Etat aux titulaires des contrats de partenariat.

L'AFITF est donc devenue un opérateur financier majeur dans le domaine des infrastructures de transport, dès lors du moins que les projets financés nécessitent un concours de l'Etat.

1.2 .2 Les vicissitudes de ses ressources affectées, compensées pendant un temps par une subvention d'équilibre budgétaire

Cependant, alors que son domaine de compétence s'élargissait, ses ressources ont connu deux chocs majeurs.

Les ressources de l'Agence comprenaient, au terme du décret l'instituant, « le produit de la redevance domaniale prévue à l'article R. 122-27 du code de la voirie routière, le produit de la taxe due

par les sociétés concessionnaires d'autoroutes en application de l'article 302 bis ZB du code général des impôts, tout ou partie du produit des amendes perçues par la voie de systèmes automatiques de contrôle et sanction et toute autre ressource établie au profit de l'Etat qui serait affectée à l'établissement ». Or l'affectation à l'agence des dividendes des sociétés concessionnaires d'autoroutes ne lui a bénéficié qu'une fois, en 2005, la privatisation de ces sociétés ayant été décidée l'année suivante. Il faut cependant noter qu'en contrepartie, l'Etat a décidé de doter l'AFITF, en 2006, de 4 Mds€.

Par la suite, en 2009, dans le cadre de la loi de programmation du Grenelle de l'Environnement, le Parlement a adopté le principe de l'écotaxe sur les poids lourds et décidé de son affectation à l'Agence. On ne rappelle que pour mémoire que l'écotaxe n'a finalement pas été mise en place, de même que le péage de transit, assis sur un réseau routier très sensiblement restreint , qui devait lui succéder.

Malgré le manque à gagner considérable qui en a résulté, l'AFITF a fait preuve d'une résilience qui mérite d'être soulignée : d'abord grâce au soutien que lui a apporté le Gouvernement par une subvention budgétaire d'équilibre, ensuite, depuis 2015, grâce à l'affectation d'une part de la taxe intérieure sur la consommation des produits énergétiques- TICPE. Il convient encore de rappeler la contribution exceptionnelle des sociétés concessionnaires d'autoroutes- les SCA- convenue dans le cadre du protocole d'accord qu'elles ont conclu avec l'Etat le 9 avril 2015, aux termes duquel il est prévu qu'elles apportent à l'AFITF 1 200 M€ courants jusqu'à l'expiration des concessions, dont 100 M€ les trois premières années.

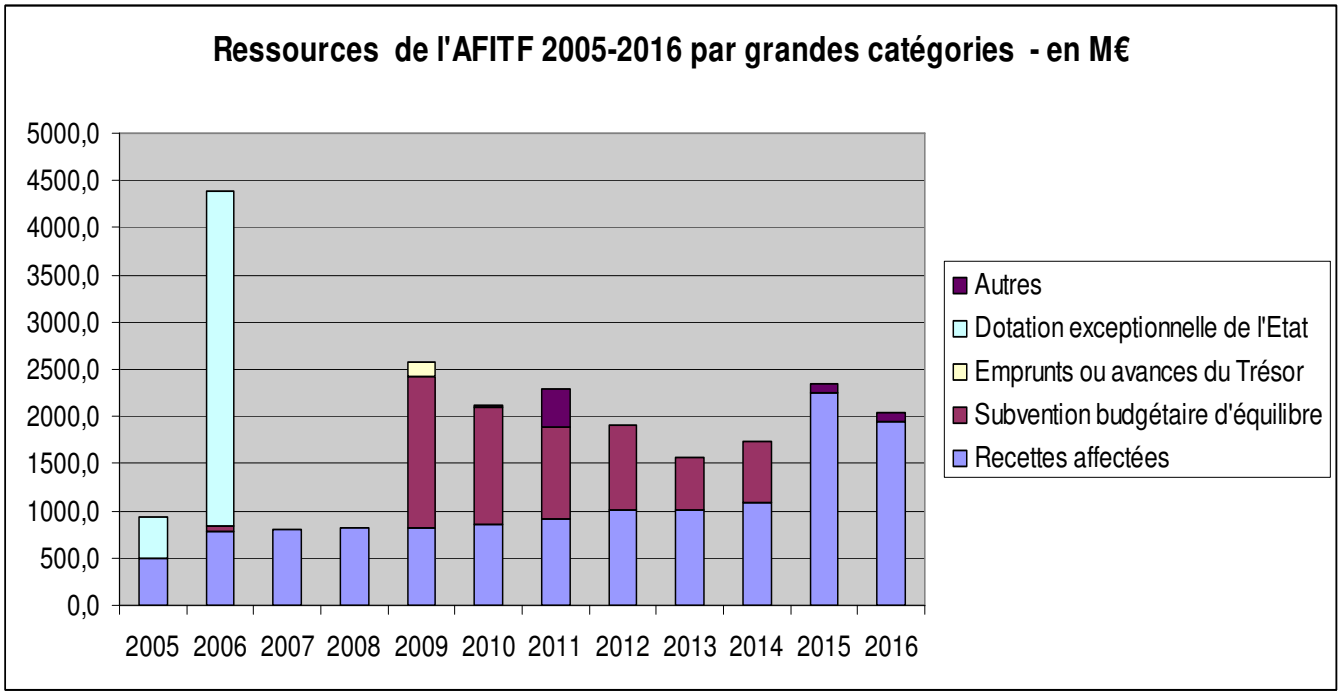
C'est ce bilan qui est complété et actualisé ici.

II- Bilan pluriannuel

2.1 Les ressources de l'Agence.

Les ressources cumulées de l'AFITF en 12 ans, de 2005 à 2016, se sont élevées à 23,5 Md€, soit une recette annuelle moyenne de 1,95 Md€.

Cette moyenne annuelle très proche de 2 Md€ recouvre deux paliers: de 2005 à 2008 inclus, un premier palier situé à moins de 1Md€, mais avec en 2005 et surtout en 2006, la dotation exceptionnelle issue du produit de la vente des participations de l'Etat dans les sociétés concessionnaires d'autoroutes pour un montant total de 4 Md€. A partir de 2009 un second palier en moyenne autour de 2 Md€, avec trois points hauts en 2009, 2011 et 2015 et un niveau sensiblement inférieur entre 2012 et 2014.



En cumul, les ressources de l'AFITF se composent pour plus de la moitié, soit 54,2%, de recettes affectées (dividendes des SCA la 1ère année, taxe d'aménagement du territoire et redevance domaniale perçues auprès des sociétés concessionnaires d'autoroutes SCA, fraction du produit des amendes radar, taxe intérieure de consommation sur les produits énergétiques,).

Les autres grandes catégories de recettes consistent en subventions budgétaires d'équilibre, versées entre 2009 et 2014 pour un peu peu plus de 25% en tout, plus aucun subvention n'étant versée depuis 2015, et en une dotation versée par l'Etat en contrepartie de la cession en 2005 de ses participations dans les SCA), pour 17% du total. Les autres ressources comprennent quelques reversements de trop-perçus sur les subventions attribuées et surtout la contribution exceptionnelle des SCA depuis 2015.

Ressources de l'AFITF 2005-2016 par grandes catégories

	en M€	*en %*
Recettes affectées	12 757	54,2%
Subvention budgétaire d'équilibre	6 000	25,5%
Emprunts ou avances du Trésor	143	0,6%
Dotation exceptionnelle de l'Etat	4 000	17,0%
Autres	636	2,7%
Total	23 536	100,0%

Le détail des recettes est fourni en annexes n°1 et n°2.

Aux trois recettes affectées versées à l'AFITF depuis 2006 s'est ajoutée en 2015 la taxe intérieure de consommation des produits énergétiques, pour plus d'1,1 Md€, écrétée en 2016 au niveau de 715 M€ L'unique avance de l'Agence France Trésor, en 2009, représente moins de 1% des ressources collectées par l'AFITF et a été intégralement remboursée en 2016, elle ne figure donc ici que pour mémoire, tandis que les autres ressources recouvrent essentiellement la soulte de 400 M€ reversée en 2011 par la société d'autoroute exploitant le tronçon Pau- Langon.

2.2 Les dépenses d' intervention de l'AFITF

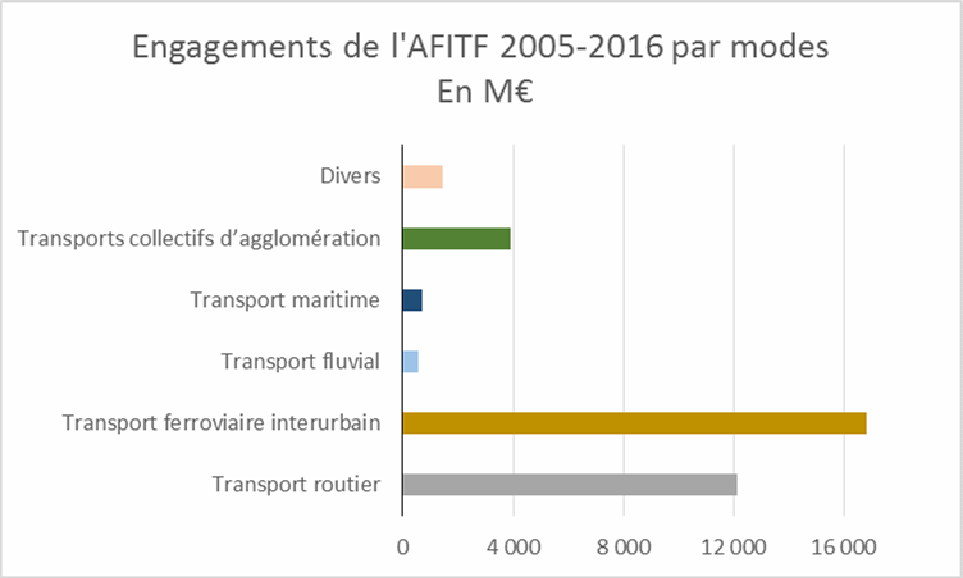
Les dépenses faites au profit directement des maîtres d'ouvrage sous forme de subventions ou de fonds de concours versés à l'Etat principalement sur le programme 203 «Infrastructures et services de transport», mais aussi sur les programmes 162 « Interventions territoriales de l'Etat » et 113 « Paysages, eau, biodiversité », constituent le cœur de métier de l'Agence. Délibérées en conseil d'administration dans le cadre de projets de conventions de financement, ces interventions donnent lieu à des engagements de la part de l'AFITF, dans la limite des autorisations d'engagement inscrites à son budget, puis à des paiements faits en référence à l'échéancier des conventions, indicatif, au fur et à mesure de l'avancement des projets et en cohérence avec le budget annuel de l'agence.

2.2.1 Les engagements de l'AFITF

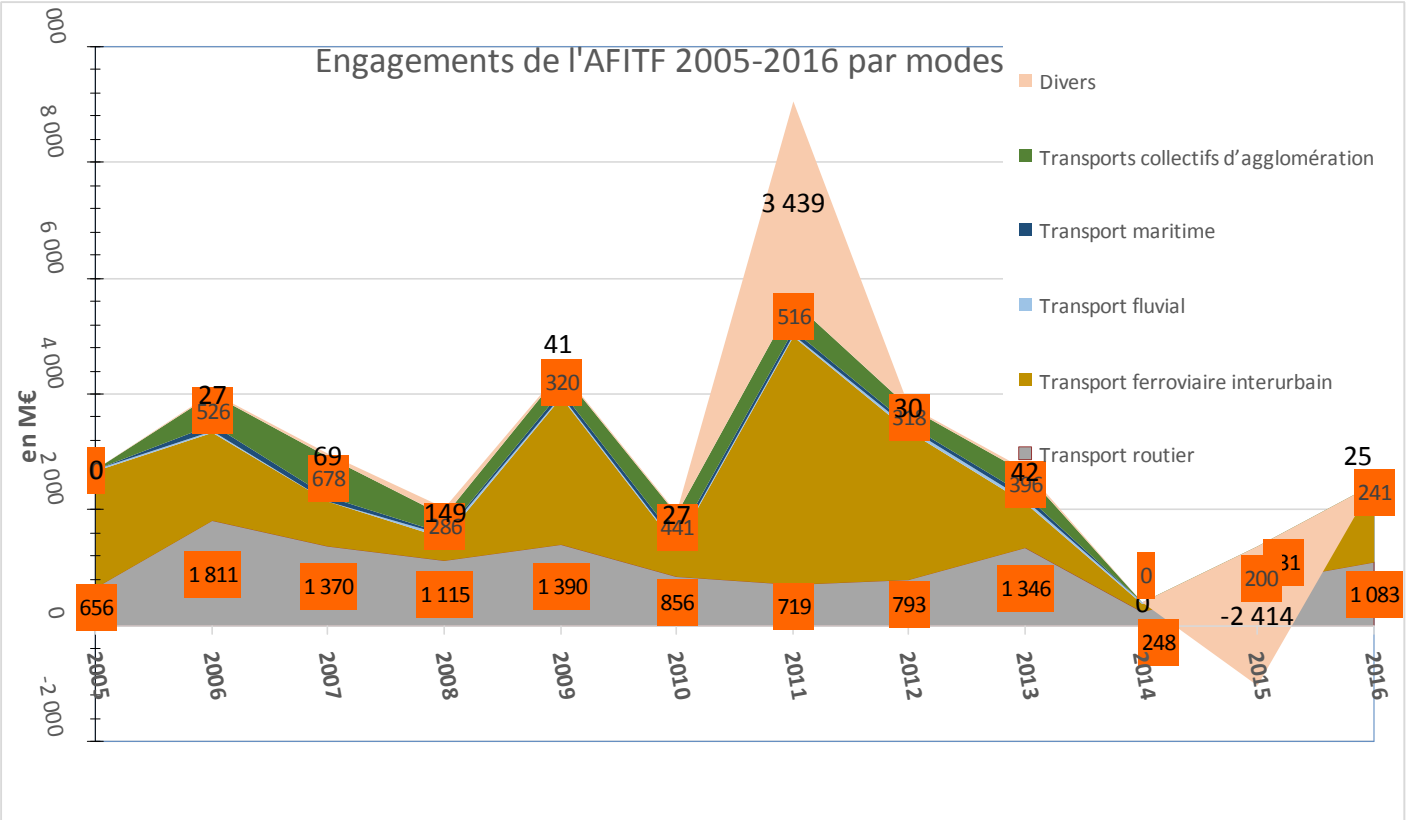
De 2005 à 2016 ils se sont élevés en tout à 35,5 Md€ y compris les dégagements, dont le plus notable est celui de 2,4 Md€ fait en 2015 sur la convention conclue par l'AFITF en 2011 pour le financement de la collecte de l'écotaxe- Ceci représente un montant moyen d'engagement, une fois décompté ce dégagement, d'un peu moins de 3Md€ par an.

Par modes de transport, en cumul près des deux tiers de ces engagements ont concerné des modes alternatifs ou complémentaires aux routes. Les transports ferroviaires interurbains concentrent 47,3 % des engagements (47,8% en 2015) les routes 34,1% (33,3% en 2015) tandis que les transports collectifs d'agglomération en représentent plus de 11%, les parts du transport fluvial et maritime étant pour l'instant beaucoup plus modestes avec 1,6% et 2%. Les interventions regroupées sous la rubrique « Divers » concernent, outre les dépenses de résiliation du contrat conclu pour la collecte de l'écotaxe, principalement le Programme exceptionnel d'interventions pour la Corse (4% contre 4,3% en 2015). En 2016 les engagements routiers ont dépassé les engagements ferroviaires avec 1083 M€ contre 1002 M€, comme c'est le cas depuis 2013.

Deux modes de transport ressortent donc nettement, les modes ferroviaire et routier, qui à eux deux recouvrent plus de 70% des engagements cumulés de l'AFITF.



Engagements de l'AFITF 2005 2016- nets des dégagements			
En M€	Cumul	Moyenne	Part en %
Transport routier	12 117	1 010	34,1%
Transport ferroviaire interurbain	16 832	1 403	47,3%
Transport fluvial	552	46	1,6%
Transport maritime	704	59	2,0%
Transports collectifs d'agglomération	3 923	327	11,0%
Divers	1 435	120	4,0%
Total	35 563	2 964	100,0%



En 2016 les engagements de l'agence retrouvent un niveau élevé, avec 2,5 Md€, après une très forte compression en 2014 et une décroissance en 2015, si on intègre le dégagement de 2,4 Md€ opéré à la suite de la résiliation du contrat avec la société Ecomouv.

Par année, le niveau d'engagement global est assez contrasté, avec :

- une tendance d'abord à la décroissance des engagements routiers très élevés en début de période en raison de l'accélération des programmes routiers contractualisés antérieurement à 2006 puis des programmes de modernisation des itinéraires routiers pour la période 2006-2013 (PDMI), puis un ressaut en 2013 du fait du financement du contrat de partenariat conclu pour la construction de la rocade L2, confirmé après le coup d'arrêt en 2014, par un niveau élevé en 2016 (ceci en partie du fait de l'engagement de la seconde tranche pour la construction de la nouvelle route littorale de la Réunion).

- des pics d'engagements dans le domaine ferroviaire liés à de très grandes opérations, principalement de LGV : la LGV Est 1ère phase en 2005, la LGV Rhin Rhône branche Est en 2006, les LGV Est 2ème phase et le financement du système de radioguidage des trains GSMR rail en 2009, les LGV Bretagne Pays-de-la-Loire (Rennes-Le Mans) et Sud-Europe Atlantique (Tours -Bordeaux) en 2011. En 2016 les engagements dépassent 1 Md€ grâce à la convention conclue avec la Région de Normandie, pour 720 M€, afin de financer le renouvellement du matériel roulant sur les deux lignes de trains d'équilibre du territoire destinées à être reprises par la Région.

- Dans le domaine des transports collectifs d'agglomération, le niveau des engagements est plus lissé, proche de 330 M€ par an en moyenne. En 2016 leur niveau atteint 241 M€, en hausse par rapport à 2015, 200 M€ en tout, et par rapport à 2014 où aucun engagement n'avait été pris en faveur de ce mode, ceci du fait des financements accordés dans le cadre du 3ème appel à projets en province et compte tenu des conventions non signées en 2015 comptabilisées en 2015 tandis que ceux accordés pour les transports collectifs en Ile- de-France dans le cadre d'une convention spécifique entre l'Etat et

la Région restent au niveau élevé de 160 M€.

- Dans le domaine fluvial, les interventions de l'AFITF qui se situent à 46 M€ par an en moyenne, recouvrent principalement les travaux de régénération fluviale du réseau magistral mis en œuvre par Voies Navigables de France (VNF), les études et travaux préparatoires pour la réalisation du canal Seine-Nord-Europe, différents travaux d'aménagements fluviaux dans le cadre des Contrats de Plan Etat-régions- CPER- ou hors CPER. En 2016 les engagements ont atteint 77 M€, en baisse par rapport à 2015 – 88 M€- où avait été engagés 35 M€ pour la poursuite des études et travaux préparatoires en vue du projet de canal Seine-Nord-Europe. Les engagements propres à la régénération fluviale passent de 50 à 70 M€.

- Dans le transport maritime- près de 60 M€ par an en moyenne- les principaux financements ont porté, outre les Contrats de Plan Etat-Régions, sur le Plan de relance y compris Fos 2XL, et les autoroutes de la mer. En 2016, ils sont passés à 47 M€, en baisse par rapport à 2015 où un engagement de 13 M€ avait été passé pour le financement de l'autoroute de la mer entre Nantes Saint- Nazaire et le Havre et Vigo et Algésiras tandis que les engagements au titre du CPER 2015-2020 se sont maintenus à hauteur de 40 M€.

- Enfin la rubrique «Divers», hormis le contrat de financement relatif à la collecte de l'écotaxe, comprend essentiellement le programme exceptionnel d'investissements pour la Corse - PEI-, et le financement du Contrat de développement de la Nouvelle- Calédonie, pour en moyenne 40 M€ d'€ sur la période. En 2016, 25 M€ ont été finalement engagés au titre du Plan exceptionnel d'investissements pour la Corse.

2.2.2 Les paiements de l'AFITF

-En cumul

En cumul les paiements s'élèvent à plus de 23,2 M€, soit une moyenne d' 1,93 Md€ par an et, si l'on compte les paiements liés à la résiliation du contrat conclu pour la collecte de l''écotaxe, 1,89 Md€ par an.

La répartition par modes de transport des paiements effectués par l'AFITF suit un profil un peu différent des engagements, avec un peu moins de 59% des paiements affectés à des modes non routiers :

Les modes routier et ferroviaire concentrent à eux seuls près de 80% des interventions. Les transports collectifs, qui sont une compétence des autorités organisatrices de transports, représentent près de 11,7% des paiements. Enfin l'agence intervient à hauteur de 4,6% dans les transports fluviaux et maritimes.

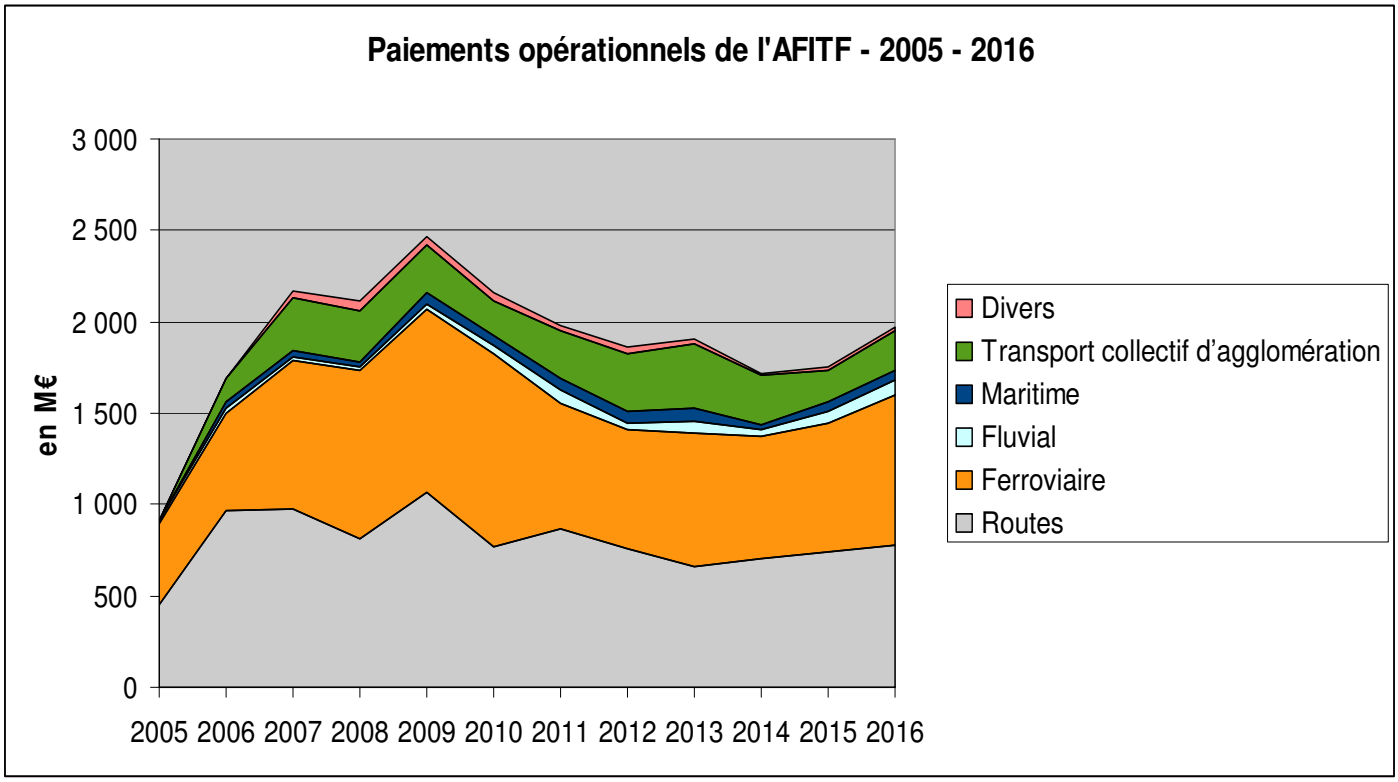
Les investissements ferroviaires n'arrivent qu'au second rang, à la différence des engagements. Ceci s'explique pour une large part par la conclusion, pour le financement des investissements relevant de ce mode, de contrats de partenariat ne comportant le paiement d'un loyer qu'à l'issue de la mise en service des nouvelles lignes (voir les LGV BPL et CNM, dont les montants respectifs sont de 2,14 Mds€ et 2,28 Mds€).

Paiements cumulés de l'AFITF 2005-2016

En M€	*Total cumulé*	*Part en %*
Routes	**9 569**	**41,1%**
Ferroviaire	**9 016**	**38,7%**
Fluvial	**516**	**2,2%**
Maritime	**552**	**2,4%**
Transport collectif d'agglomération	**2 726**	**11,7%**
Divers	**316**	**1,4%**
Total des dépenses d'intervention opérationnelles	**22 694**	**97,5%**
Frais de résiliation du contrat avec Ecomouv	**575**	**2,5%**
Total	**23 269**	**100,0%**

- Evolution des paiements

Elle est détaillée dans le tableau en annexe 4, qui regroupe l'ensemble des dépenses d'intervention de l'AFITF depuis 2005, et illustrée par le graphe ci-dessous.



Les dépenses opérationnelles figurées ici ne comprennent que les dépenses d'intervention destinées à financer des infrastructures, à l'exclusion de toute autre dépense.
Après une montée en charge le niveau total des paiements marque un pic en 2009 avec 2 470 M€,

puis se situe à un niveau à peine supérieur à 1 ,7 Md€ avant de retrouver ensuite un niveau proche de 2 Md€.

En 2016, les dépenses opérationnelles – nettes de celles faites pour l'écotaxe-, avec 1972 M,€ sont supérieures à la moyenne depuis 2005, soit 1 891 M€.

Pour le transport routier, les paiements à un niveau élevé de 2006 à 2009 correspondent à l'accélération des programmes routiers en 2006 et aux projets de développement et de modernisation des itinéraires routiers PDMI en 2007-2008.

Dans le mode ferroviaire les paiements particulièrement élevés de 2007 à 2009 recouvrent le volet ferroviaire des CPER et les paiements des LGV est 1ère phase et Rhin Rhône branche Est.

En 2016 avec 779 M€ les paiements routiers continuent à se redresser par rapport à leur point bas en 2013 (664 M€) mais restent en deça de la moyenne, 797 M€. Avec 820 M€ les paiements ferroviaires progressent nettement par rapport à 2015 et dépassent le niveau moyen des paiements depuis 2005, soit 751 M€.

2.3 L'AFITF : une agence directement associée à la mise en œuvre du Grenelle de l'Environnement et des Conférences environnementales, finançant principalement les nouveaux projets, mais intervenant aussi dans le cadre des contrats de Plan ou de projets conclus avec les régions et sur les réseaux existants.

L'AFITF a d'abord été chargée d'apporter la part de l'Etat dans les projets d'intérêt national retenus pour les vingt ans à venir par le Comité interministériel d'aménagement du territoire (CIADT) du 18 décembre 2003, par la suite elle a été directement associée à la mise en œuvre de la loi de programmation du Grenelle de l'Environnement du 3 août 2009 dans le domaine des transports, puis, été, comme opérateur financier du ministère chargé des transports, l'un des acteurs du financement de la transition énergétique et de la mise en œuvre des conclusions des Conférences environnementales (15 septembre 2012 et 28 novembre 2014) dans le domaine des transports : extension et création de lignes ferroviaires à grande vitesse, développement de la part du fret ferroviaire, développement du mode fluvial et des dessertes intermodales des centres portuaires, extension et création de lignes de transport collectif en site propre en milieu urbain.

Ainsi les dépenses d'intervention de l'AFITF ont permis, conformément aux statuts de l'Agence lui ouvrant un champ de compétence très large, d'intervenir sur plusieurs axes :

- les réseaux existants,

- les nouveaux projets, d'intérêt national ou, pour les transports collectifs de personnes, d'intérêt local, portés au niveau des agglomérations,

- les études et travaux préliminaires effectués en amont de la réalisation des projets

- les contrats de Plan ou contrats de projets Etat- régions,

- les matériels roulants concernant les transports de personnes,

- enfin diverses interventions : financements hors contrats de Plan, dans le cadre du programme exceptionnel d'investissements pour la Corse et celui du contrat de développement de la Nouvelle-Calédonie, aménagement d'aires de contrôle des poids lourds, dépenses liées au contrat de

partenariat conclu en 2011 pour la collecte de l'éco-taxe poids lourds.

Les engagements de l'Agence depuis 2005 ont porté en premier lieu sur les nouveaux projets, pour plus de 15,2 Md€ (14,7 Md€ en 2015) représentant 42,7% du total (45% en 2015), contre 17% pour ceux sur les réseaux existants (16,6% en 2015).

Par ailleurs, et ce fait est notable, les opérations inscrites dans les contrats de Plan ou de projets Etat-régions, représentant 32,2 % du total (32,3% en 2015). Le financement des opérations contractualisées par l'Etat constitue ainsi un poste de dépenses majeures pour l'AFITF, et ceci est encore plus vrai au niveau des paiements.

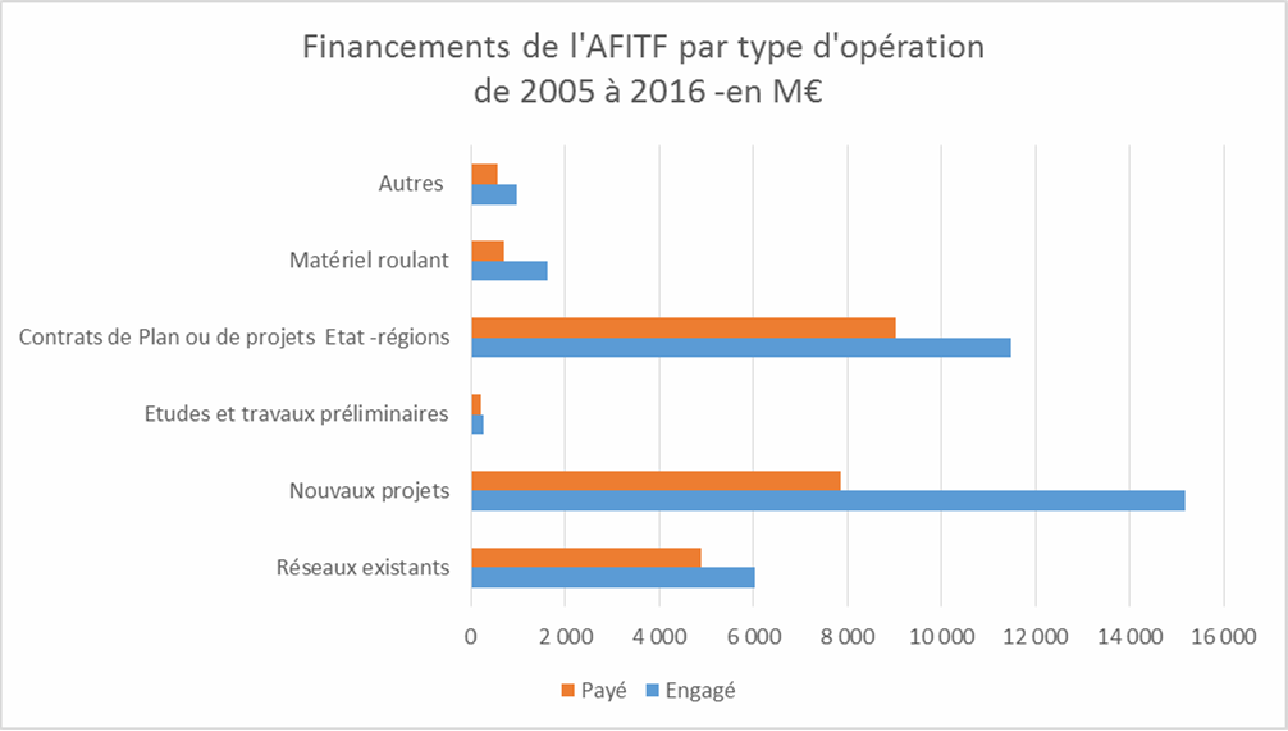
Enfin le financement de renouvellement de matériel roulant, d'études et travaux préliminaires et autres financements – principalement l'engagement relatif au financement de la collecte de l'écotaxe, sont respectivement de 4,6%, 0,8% et 2,7% du total des engagements, (2,8%, 0,8% et 2,9% en 2015) : la part relative des matériels roulants est en hausse tandis que celle des « autres » engagements, principalement faits pour l'écotaxe en 2011 diminue naturellement.

AFITF - Types d'opérations financées 2005-2016

financements cumulés en M€	Engagé	%	Payé	%
Réseaux existants	6 033	17,0%	4 881	21,0%
Nouveaux projets	15 186	42,7%	7 852	33,7%
Etudes et travaux préliminaires	268	0,8%	220	0,9%
Contrats de Plan ou de projets Etat -régions	11 469	32,2%	9 040	38,9%
Matériel roulant	1 638	4,6%	700	3,0%
Autres	969	2,7%	575	2,5%
Total	35 563	100,0%	23 268	100,0%

La répartition est sensiblement différente au niveau des paiements :
- alors qu'ils représentent 42,7% des engagements, les nouveaux projets ne représentent que 33,7% du total (34% en 2015), ce qui s'explique principalement par le poids des contrats de partenariat, qui concernent tous des nouveaux projets hormis celui conclu dans le mode ferroviaire pour l'installation du système de radio-guidage GSMR et celui cité afférent à l'écotaxe,-
Alors qu'ils ne représentent que 17% des engagements, les réseaux existants concentrent 21% des paiements (20% en 2015)

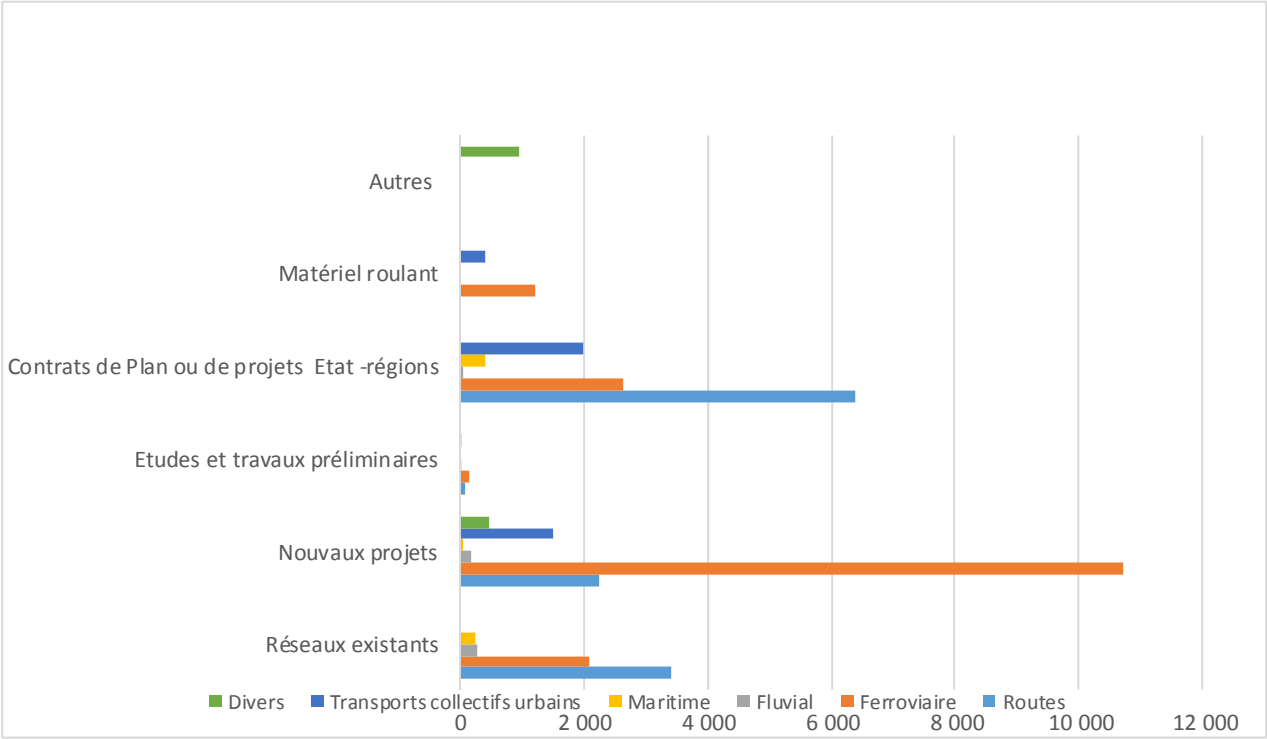
- alors qu'ils représentent 32,2% des engagements (32,3% en 2015), les contrats de Plan ont bénéficié de 38,9% des paiements, principalement du fait de l'accélération des paiements effectués en début de période au profit des opérations routières des contrats de Plan.



<u>La contribution des différents modes aux différents types d'intervention</u>

Le détail par mode de cette répartition entre les interventions sur les réseaux existants, sur les études et travaux préliminaires, sur les nouveaux projets et sur les contrats de Plan et de projets, est illustré par le graphique suivant et précisé en annexe n°6 pour les montants.

Engagements de l'AFITF de 2005 à 2016 par types d'intervention et par modes- en M€



Dans les interventions sur les réseaux existants et dans les contrats de Plan, les routes occupent une place prépondérante , à l'inverse pour les nouveaux projets le mode ferroviaire prédomine très nettement.

Le type d'interventions par modes

- pour les routes, comme pour le transport maritime et les transports collectifs urbains, les contrats de Plan représentent plus de la moitié en valeur des engagements,

- pour le fluvial, les interventions portent majoritairement sur les réseaux existants, tandis que les nouveaux projets représentent 35,6%

- pour le ferroviaire, les nouveaux projets représentent 63,6% des engagements en faveur de ce mode, la régénération étant pour l'essentiel prise en charge directement par le gestionnaire du réseau.

Engagements cumulés de l'AFITF de 2005 à 2016 - par types d'interventions et par modes - en M€	Routes	Ferroviaire	Fluvial	Maritime	Transports collectifs urbains	Divers	Tous modes
Réseaux existants	28,2%	12,5%	50,5%	34,6%	0,0%	0,0%	17,0%
Nouveaux projets	18,5%	63,6%	35,6%	8,5%	38,5%	32,6%	42,7%
Etudes et travaux préliminaires	0,7%	0,9%	2,4%	0,0%	0,5%	0,0%	0,8%
Contrats de Plan ou de projets Etat -régions	52,6%	15,7%	11,5%	57,0%	50,8%	0,0%	32,2%
Matériel roulant	0,0%	7,4%	0,0%	0,0%	10,2%	0,0%	4,6%
Autres	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	67,4%	2,7%
Total	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%

2.4 Quelques exemples d'interventions de l'AFITF par modes de transport et par types d'opérations

2.4.1 L'AFITF permet de financer d'indispensables interventions sur les réseaux existants :

Priorité donnée par le Secrétariat d'Etat aux Transports et le Gouvernement à la suite de la publication du rapport Mobilité 21 en juin 2013, la modernisation des réseaux existants porte pour l'AFITF :

- *sur le réseau routier* : travaux de régénération du réseau routier national non concédé, de sécurité dans les tunnels routiers, opérations particulières comme les aménagements de la route Centre Europe Atlantique ;

En tout sur les réseaux existants, l'AFITF a engagé depuis 2005 3,4 Mds€ dont 3,1 Mds€ ont été payés. Les trois quarts de ces interventions ont consisté en travaux de mise en sécurité des tunnels routiers et hors tunnels et de régénération du réseau routier national (RRN).

Opérations routières sur les réseaux existants	Engagé	Payé	% Payé
Aménagements de sécurité hors tunnels sur le RRN	203,7	191,0	94%
Aménagements de sécurité tunnels routiers	1 176,4	1 071,3	91%
Régénération du RRN	1 214,9	1 176,4	97%
Aires de stationnement des PL sur le RRN	37,7	35,2	93%
Exploitation dynamique du RRN	308,0	208,9	68%
Sous-total	**2 940,5**	**2 682,6**	91%
Tunnel Maurice Lemaire	20,4	20,4	100%
Interventions post- cycloniques à la Réunion	33,0	33,0	100%
A86 tunnel Ouest	122,5	121,1	99%
RCEA	276,5	218,1	79%
RN88 Albi-Rodez	21,9	21,9	100%
Sous-total opérations particulières	**474,3**	**414,5**	87%
Total	**3 414,8**	**3 097,2**	91%

On remarque le taux d'exécution global élevé de 91% des opérations sur les réseaux routiers existants, soldées pour trois d'entre elles, et dont seulement deux opérations présentent un pourcentage d'avancement financier inférieur à 90% : les équipements d'exploitation dynamique et les travaux d'amélioration de la route Centre Europe Atlantique.

- *sur le réseau ferroviaire* : travaux de régénération, de mise en sécurité ou de suppression des passages à niveau, travaux pour faciliter l'accessibilité des gares aux personnes à mobilité réduite, travaux de résorption du bruit ferroviaire ;

Les interventions sur les réseaux ferroviaires existants : pour contribuer au financement de l'amélioration de la sécurité, en particulier dans les tunnels et par la suppression de passages à niveau, (338 M€ engagés dont 214 payés), à la mise en place du système de télécommunication GSMR (1,33 Md€ dont 742 M€ payés, à la résorption du bruit ferroviaire (26 M€ engagés intégralement payés), à l'accessibilité des transports ferroviaires aux personnes à mobilité réduite (132 M€ dont 63 payés)-données fin 2016

- *sur le réseau fluvial*: travaux en lien avec le programme de régénération du réseau fluvial mis en œuvre par Voies Navigables de France (réfection des berges, travaux d'écluses, de digues)

La participation de l'AFITF au programme de régénération du réseau fluvial magistral mis en œuvre par Voies Navigables de France : depuis 2011, l'AFITF a conclu chaque année avec VNF une convention de financement pour participer aux travaux de remise en état ou d'amélioration du réseau à grand gabarit. L'AFITF a engagé à ce titre 260 M€ intégralement payés.

- *Dans le domaine portuaire*, l'AFITF a notamment apporté la part de l'Etat au financement des contrats de Plan.

Le Plan de Relance portuaire : l'AFITF a apporté la part de l'Etat dans le cadre du Plan de Relance conclu en 2009 , en plus des opérations inscrites dans les contrats de Plan, pour financer des investissements tels que : la réfection de quais dans le grand port maritime de Rouen, l'amélioration des accès nautiques du port Ouest du grand port maritime de Dunkerque, l'extension des terre-pleins SGD – Port Est du grand port maritime de Dunkerque, la réfection à neuf du Bateau-porte de la Forme 1 du grand port maritime de La Rochelle, l'amélioration des conditions de navigation du grand port maritime de Bordeaux etc… en plus des opérations nouvelles telles que : le développement des capacités d'accueil nautique pour navires rouliers sur les Bassins Est du grand port maritime de Marseille, le Terminal autoroute ferroviaire du grand port maritime de Marseille ou le développement logistique (conteneurs, roulier) du grand port maritime de Nantes-Saint Nazaire. L'AFITF a ainsi engagé dans le cadre du Plan de relance un montant total de 174 M€, dont 150 M€ payés à fin 2016.

2.4.2 l'AFITF a également permis de financer de très importants projets d'infrastructures nouvelles, particulièrement dans le domaine ferroviaire

Le financement de ces grands projets d'intérêt national correspond à la vocation originelle de l'Agence. Ils tiennent une place particulièrement importante dans le domaine ferroviaire.

Dans le domaine routier, plusieurs opérations nouvelles ont concerné l'aménagement et l'extension de segments du réseau autoroutier, réalisés en maîtrise d'ouvrage publique comme l'A34 dans les Ardennes, ou confiés à des sociétés concessionnaires comme l'A150 entre Rouen et Yvetot.

Les opérations sont achevées, à l'exception de deux opérations majeures en cours dont le paiement est encore peu avancé : la construction de la Nouvelle Route littorale de la Réunion entre Saint-Denis et la Possession dont la 1ère phase a fait l'objet d'une convention en 2012 complétée en 2016 par le financement de la 2ème phase et la rocade L2 à Marseille qui fait l'objet de paiements d'un loyer dans le cadre du contrat de partenariat conclu pour la financer.

Opérations routières nouvelles – en M€	**Engagé**	**Payé**	**% Payé**
Pont sur l'Oyapock et RN 2 Guyane	35,0	35,0	100%
Autoroute A19 Artenay - Courtenay	48,9	48,6	99%
Autoroute A34 : Contrat territorial des Ardennes	102,8	102,8	100%
Autoroute A65 Langon - Pau	96,3	94,3	98%
Autoroute A28 Rouen - Alençon	26,6	26,6	100%
Autoroute A150 Rouen - Yvetot	26,8	26,8	100%
Autoroute A75 et RN 7	561,0	561,0	100%
Liaison autoroutière L2 à Marseille	817,5	31,9	4%
Nouvelle route littorale à la Réunion	531,2	57,6	11%
Total	**2 246,2**	**984,7**	**44%**

Dans le domaine ferroviaire de nombreux chantiers majeurs ont été financés, aussi bien pour le transport de voyageurs que pour celui de marchandises :

Les LGV : Trois LGV déjà engagées et mises en service : la LGV Est 1ère phase en service depuis juin 2007, une section de 140 kilomètres de la LGV Rhin Rhône branche Est en service depuis décembre 2011 ; et la ligne Perpignan- Figueras.

Quatre chantiers de LGV prévus par le Grenelle de l'Environnement (LGV Sud Europe Atlantique-Tours-Bordeaux-, Bretagne-Pays de la Loire- Rennes- Le Mans-, Est 2ème phase jusqu'à Strasbourg, contournement ferroviaire Nîmes-Montpellier) .

Financement des LGV par l'AFITF	Date de la convention principale	Engagement total de l'AFITF sur l'opération	Total payé au 31/12/2016	Mode de réalisation par le bénéficiaire des concours de l'AFITF	Etat d'avancement
LGV Est, 1ère phase, y compris opérations d'accompagnement	31 mars 2011	1 663	1 605	Maîtrise d'ouvrage publique	Ligne mise en service
Rhin Rhône Branche Est	3 juillet 2006	858	856	Maîtrise d'ouvrage publique	Ligne mise en service
LGV Perpignan-Figuereras et installations ferroviaires terminales de Perpignan	7 mars 2005	412	408	Contrat de concession	Ligne mise en service
LGV Est 2ème phase, y compris opérations d'accompagnement	1er septembre 2009	785	702	Maîtrise d'ouvrage publique	Ligne mise en service
LGV Bretagne- Pays de la Loire	13 juillet 2011	2 185	2 142	Partenariat public privé	Mise en service à comper du 1/07/2017
LGV Sud Europe Atlantique-L'océane	13 juillet 2011	1 706	1 182	Contrat de concession	Mise en service à comper du 1/07/2017
LGV Contournement ferroviaire Nîmes Montpellier	25 avril 2012	2 414	61	Partenariat public privé	
Total en M€ courants		**10 023**	**6 956**		

Les autoroutes ferroviaires, dont le principe consiste à transporter sur longue distance des camions sur des trains pour réduire la congestion des axes routiers et la pollution, impliquent des aménagements substantiels sur les voies ferrées existantes, en particulier de mise au gabarit. Elles s'assimilent donc à des infrastructures nouvelles.

Les autoroutes ferroviaires : depuis 2005, 27 conventions ont été conclues par l'AFITF pour un montant d'engagements total de 166 M€ dont 70 M€ payés. Ces conventions conclues aux différentes phases des projets ont porté sur les études de faisabilité, des travaux de dégagement du gabarit bas pour navettes d'autoroutes, la réalisation d'itinéraires de secours, l'aménagement d'une plate-forme terminale, etc…notamment pour les autoroutes ferroviaire Bettembourg - Perpignan et Calais -Le Boulou qui sont en service.

L'engagement national pour le fret ferroviaire : l'AFITF contribue à la mise en œuvre de l' engagement national visant à développer la part du mode ferroviaire dans le transport de fret, pris dans le cadre du Grenelle de l'Environnement. Depuis 2010, 23 conventions ont été conclues par l'Agence pour financer à leurs différents stades des opérations telles que la mise en place d'Installations Permanentes de Contre-Sens (IPCS), le déploiement du système ERTMS (ETCS1) sur l'axe Bettembourg–Bâle du Corridor ferroviaire fret européen n°2, ou des travaux de remise en état de lignes capillaires destinées à l'exploitation de ces lignes par des opérateurs ferroviaires de proximité. Les engagements de l'AFITF se montent à fin 2016 à 140 M€ dont 92 M€ payés.

Les années à venir vont également amener l'AFITF à cofinancer les grands projets de connexion européenne décidés dans le cadre du Mécanisme pour l'Interconnexion en Europe (MIE), à savoir le tunnel de base de la liaison ferroviaire Lyon-Turin et le canal Seine-Nord Europe.

Le projet de nouvelle liaison ferroviaire Lyon Turin : initiées en application de l'accord signé au cours du sommet franco-italien de Turin le 29 janvier 2001 entre le Gouvernement de la République française et le Gouvernement de la République italienne pour la réalisation d'une nouvelle ligne ferroviaire Lyon-Turin, les études géologiques et les travaux préliminaires qui ont été menées depuis 2005 ont été financées par l'AFITF, pour la partie française, dans le cadre de cinq conventions. Le montant total de ces conventions se montait à fin 2016 à 368 M€ d'engagements, dont 269 M€ payés. Le projet a également fait l'objet en juillet 2015 d'un financement européen à hauteur de 40% du coût de la section transfrontalière du tunnel de base.

Les financements sont apportés à la société Tunnel Euralpin Lyon Turin qui est le promoteur public du projet. A fin 2016, le total des dépenses d'études et de travaux préparatoires, dont le creusement de la galerie de La Maddalena du côté italien et de la galerie de reconnaissance de Saint-Martin du côté français, s'élevait à 1,35 Md€, dont 0,36 Md€ financées par la France et 0,99 Md€ par l'Iatlie et et l'Union Européenne.

Dans les domaines fluvial et portuaire, l'AFITF a apporté la part de l'Etat pour le financement d'aménagements d'interfaces fluviales et ferroviaires (Port 2000 au Havre), mais aussi d'aménagements portuaires réalisés dans le cadre du Plan de relance dans les grands ports maritimes cf supra.

2.4.3, l'AFITF apporte également le concours financier de l'Etat pour les études et travaux préalables de dizaines de projets dans les différents modes

Ces financements portent autant sur les études préliminaires que sur les études préalables aux débats publics ou sur les acquisitions foncières pour des projets de lignes ferroviaires nouvelles ou d'aménagements fluviaux. C'est le cas notamment de la nouvelle liaison ferroviaire Lyon-Turin- cf supra- ou du canal Seine Nord Europe.

Ces conventions de financement portent notamment sur des études de faisabilité aux différents stades des projets, notamment sur l'affinement de l'évaluation de leur utilité socio-économique, sur différents scénarios de tracé, sur les éléments complémentaires aux enquêtes publiques et ceux préparatoires aux déclarations d'utilité publique, sur le financement des acquisitions foncières préalables.
Au total, les routes et le mode ferroviaire concentrent près de 90 % des études menées sur les infrastructures de transport, tandis que les transports collectifs urbains en représentent 7% et le transport fluvial 3%.

Ainsi les études et travaux préparatoires au canal Seine Nord Europe menés depuis 2005 représentent en tout un engagement de 182 M€ dont 155 M€ ont été payés, depuis les études d'avant-projet sommaire, les opérations archéologiques et foncières, jusqu'à la reconfiguration du projet conformément aux préconisations de la mission confiée au Député M. Rémi Pauvros après l'abandon du financement en contrat de partenariat. décidé par le Gouvernement,

2.4.4 Les transports collectifs urbains de personnes en sites propres et le renouvellement du matériel roulant

Directement liés au quotidien de millions de nos concitoyens, les transports collectifs urbains de personnes représentent une part non négligeable de ses financements : 11% de ses engagements et près de12% de ses paiements.- cf supra.

En province, l'AFITF met en place les concours de l'Etat dans le cadre des appels à projets lancés par le Ministère. Les projets de plus de soixante autorités organisatrices de transport, représentant plus de 1000 kilomètres de lignes nouvelles en site propre, ont été subventionnés dans le cadre des deux premiers appels à projets lancés par le Ministère chargé du développement durable en 2008 et 2010. Le troisième appel à projets, finalisé en décembre 2014, portera à 1500 kilomètres les lignes nouvelles résultant de création ou d'extension de lignes de bus à haut niveau de service, de tramways ou de métro.

En Ile-de-France, l'AFITF concourt au financement du plan de mobilisation pour la modernisation du réseau existant : études et travaux des schémas directeurs des RER, création de lignes de tramway et de tram-trains, prolongement de lignes de métro. Elle concourt également au renouvellement du matériel roulant :400 M€ ont été attribués au Conseil régional d'Ile-de-France au bénéfice du STIF pour la commande de nouveaux trains de banlieue entièrement livrés et payés.

Au total, si l'on rajoute aux appels à projets les financements apportés dans le cadre des contrats de Plan Etat- Régions ou les contrats de projets, ce sont plus de 3,9 Md€ qui ont été engagés en 12 ans et plus de 2,7 Md€ payés. Les financements inscrits dans le cadre des CPER et ceux réalisés dans le cadre des appels à projets du Grenelle de l'environnement représentent les deux enveloppes les plus importantes :

Transports collectifs urbains financés par l'AFITF en 2016

en M€	Engagé	Payé
CPER Province et conventions spécifique Ile-de- France y compris EOLE	1998	1192
Appels à projets hors CPER	1 248	870
Plan Espoir Banlieue en Ile-de-France	145	124
Matériel roulant en Ile-de-France	400	400
Grand Paris	8	8
CDG Expres	11	10
Autres (études, financements hors appels à projets)	122	122
Total	3 932	2 726

Les financements dans le cadre des CPER représentent 50% des engagements et 44% des paiements, les appels à projets représentent 31% des engagements et des paiements, les financements spécifiques à l'Ile-de-France 14% des engagements et 19% des paiements.

Outre sa participation à hauteur de 400 M€ au renouvellement du matériel roulant en Ile-de France pour les transports collectifs urbains de personnes, l'AFITF s'est engagée à hauteur de 1 238 M€ à fin 2016, avec une nouvelle convention de 720 M€ pour le renouvellement des matériels roulants sur deux lignes intercités en Normandie de en plus de la convention de 510 M€ conclue en 2013 la première phase du renouvellement des trains d'équilibre du territoire (convention du 30 décembre 2013). Trois tranches de 100 M€ en ont déjà été payées en 2014, 2015 et 2016.

2.5 Les bénéficiaires des interventions de l'AFITF

Les financements apportés par l'AFITF ont consisté en fonds de concours versés à l'Etat (programmes 203, 162 et 113) pour plus de 13,5 Md€, soit 64% du total, et pour 36% en subventions directement versées aux maîtres d'ouvrage.

Tous modes confondus, après l'Etat en tant que maître d'ouvrage des programmes routiers, SNCF Réseau –ex-RFF- est le deuxième bénéficiaire, bien avant les autorités organisatrices de transport urbain et VNF.

Si les fonds de concours représentent la seule forme d'intervention de l'AFITF pour le financement du programme exceptionnel d'investissements pour la Corse- répertorié dans le domaine « Divers »- et presque la seule pour les routes et les ports, ils représentent la moitié des interventions dans les transports collectifs urbains, et seulement 29 % et 16% des interventions dans les domaines ferroviaires et fluvial.

Financements de l'AFITF de 2005 à 2016 par bénéficiaires

En M€	**Divers**	**Transports collectifs urbains**	**Fluvial**	**Portuaire et maritime**	**Ferroviaire**	**Routes**	**Total**
Etat	891	1 442	82	527	2 635	9 225	14 802
SNCF Reseau - ex- RFF					5 792		5 792
SNCF Mobilité					344		344
VNF			424				424
GPM				24			24
AOTU		1 284				36	1 320
Autres			10		244	308	562
Total	891	2 726	516	551	9 015	9 569	23 269

En %	**Divers**	**Transports collectifs urbains**	**Fluvial**	**Portuaire et maritime**	**Ferroviaire**	**Routes**	**Total**
Etat	100%	53%	16%	96%	29%	96%	64%
SNCF Reseau - ex- RFF		0%	0%	0%	64%	0%	25%
SNCF Mobilité		0%	0%	0%	4%	0%	1%
VNF		0%	82%	0%	0%	0%	2%
GPM		0%	0%	4%	0%	0%	0%
AOTU		47%	0%	0%	0%	0%	6%
Autres		0%	2%	0%	3%	3%	2%
Total	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%

On doit encore noter qu'une part des fonds de concours affectés aux programmes non routiers, particulièrement dans le domaine ferroviaire, vient s'ajouter aux subventions reçues par les maîtres d'ouvrage : ainsi plus de 5,5 Md€ de fonds de concours non routiers bénéficient à des maîtres d'ouvrage autres que l'Etat, principalement SNCF Réseau (ex-RFF) dans le domaine ferroviaire pour plus de 2,6 Md€, mais aussi les grands ports maritimes avec 527 M€ de fonds de concours versés dans le domaine portuaire, VNF avec 82 M€ de fonds de concours versés dans le domaine fluvial, et plus d'1,4 Md€ de fonds de concours versés dans le domaine des transports collectifs, notamment dans le cadre des contrats de plan Etat-Régions en province et en Ile-de-France.

2.6 L'apport de l'AFITF dans le financement des projets : une part variable, mais toujours déterminante

Pour les opérations financées par des subventions directes de l'AFITF, donc hormis les fonds de concours, le taux moyen d'intervention par rapport au coût des projets est variable : il est en moyenne de 16% pour les transports collectifs urbains, élevé pour le mode fluvial où ce sont surtout des études qui ont été financées mais seulement de 10% dans le domaine maritime et portuaire – principalement le projet FOS 2XL- et, de 46% dans le domaine ferroviaire.

	Coût des projets recensés- en M€	Engagements de l'AFITF correspondants	Taux moyen d'intervention
Transports collectifs urbains	8 142	1 343	16%
Fluvial	65	57	87%
Maritime et portuaire	239	24	10%
Ferroviaire	16 634	7 642	46%

Rapporté au coût des projets en euros constants, l'apport de l' AFITF au financement des LGV se situe entre 22% pour SEA et 51% pour CNM, sachant que les engagements de l'AFITF, en euros courants, diffèrent fortement de ces montants dans le cas des contrats de partenariat avec le paiement différé des loyers.

Part de l'AFITF rapportée au coût en millions d'Euros constants des LGV			
LGV Est 2	2 010	723	36%
CNM juin 2011	1 755	897	51%
BPL 2010	2 866	814,2	28%
Rhin Rhône branche Est	2 506	811	32%
SEA	6 709	1505,2	22%

<u>Un exemple : le financement de la LGV Sud Europe Atlantique</u>

Pour la LGV SEA, la décomposition du plan de financement, détaillée ci-dessous montre que l'apport des collectivités territoriales et celui de l'Etat sont du même ordre de grandeur, soit un peu plus de 22% du coût total du projet :

Financement de la LGV SEA juillet 2009- en M€	
coût du projet	6709
dont maîtrise d'ouvrage par le concessionnaire	5827
dont maîtrise d'ouvrage RFF	852
dont Fonds de solidarité territoriale	30

Coût du projet LGV SEA juillet 2009- M€	6709	100,00%
Apport de l'Etat	1505,2	22,44%
Apport des collectivités territoriales	1476,7	22,01%
Apport de l'UE	10,2	0,15%

2.7 Eléments cartographiques

Les engagements financiers de l'AFITF depuis 2005 ont été représentés sous forme de plusieurs cartes – cf les annexes 6 à 12.

Il en ressort schématiquement les points suivants :

- les études ferroviaires financées par l'agence ont concerné l'ensemble du territoire, mais, en montant les projets situés dans la moitié Sud sont les plus importants (Tours Bordeaux, Perpignan Figueras, Contournement sud de l'agglomération lyonnaise…) – annexe 6

- les engagements ferroviaires pour le transport de voyageurs sont répartis assez harmonieusement sur le pourtour du territoire- annexes 7 et 8,

- les interventions en faveur du fret ferroviaire sont dominées par les autoroutes ferroviaires Perpignan-Luxembourg et Atlantique- annexe 9,

- les interventions de l'agence dans les domaines fluvial et maritime concernent surtout la moitié Nord de la France, avec, pour les modalités de financement, un poids particulier des engagements pris dans le cadre des contrats de Plan Etat Régions en début de période- annexe 10,

- les interventions pour le transport collectif de personnes en agglomération sont réparties sur l'ensemble du territoire, avec toutefois des opérations particulièrement importantes en montant à Bordeaux, Lyon , Montpellier, et Marseille avec une part significative de financements hors appels à projets- annexe 11,
- pour les routes, par construction seules les quelques interventions directes et en fonds de concours localisables à partir des conventions de financement ont été représentées, ce qui relativise fortement la portée de leur représentation cartographique. En revanche il ressort nettement que les engagements pour des travaux de mise en sécurité des tunnels et hors tunnels ont prédominé entre 2008 et 2010 et que ceux pour les travaux de régénération montent en puissance depuis 2015 – annexe 12

3. Evolution des restes à payer

L'évolution des AE et des CP consommés et des restes à payer est figurée dans les deux graphes ci-dessous :

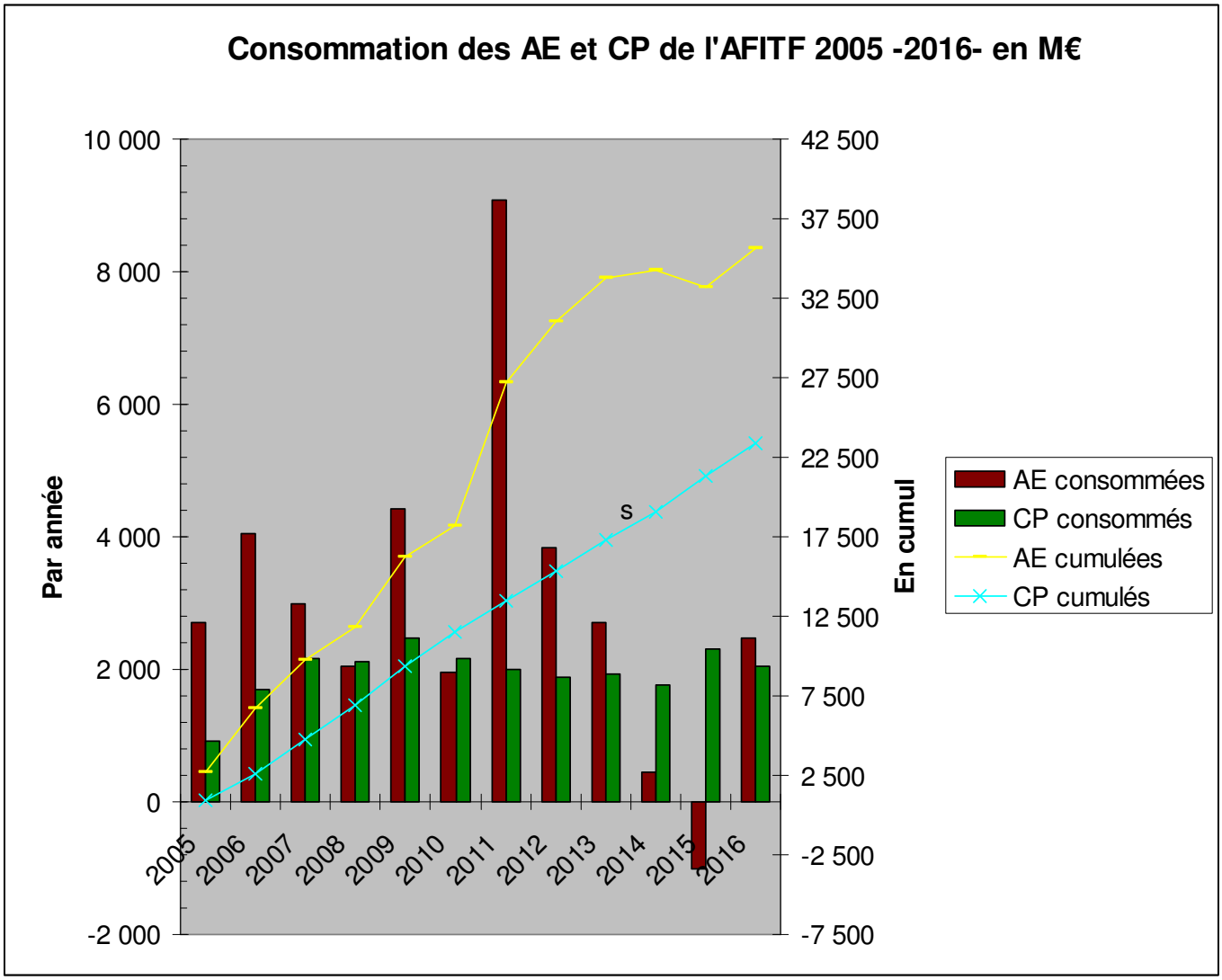


Figure 1- Source AFITF

On note le pic d'engagement à 9 Md€ en 2011 et le niveau élevé des paiements en 2009. à près de 2,5 Md€.

Le solde négatif de consommation d'AE en 2015, soit -0,99 Md€, recouvre une consommation de 1, 44 Md€ et le dégagement de 2, 44 Md€ opéré en 2015 sur l'engagement relatif au financement du contrat de partenariat qui avait été conclu pour la collecte de l'écotaxe poids-lourds. Avec les paiements effectués en 2015, qui se montent à 2, 3 Md€, le total des restes à payer à fin 2015 diminue donc fortement, de 3, 3Md€. En revanche en 2016 ils progressent à nouveau de 0,4 Md€ avec des engagements de 2,46 Md€ pour des paiements de 2,03 Md€.

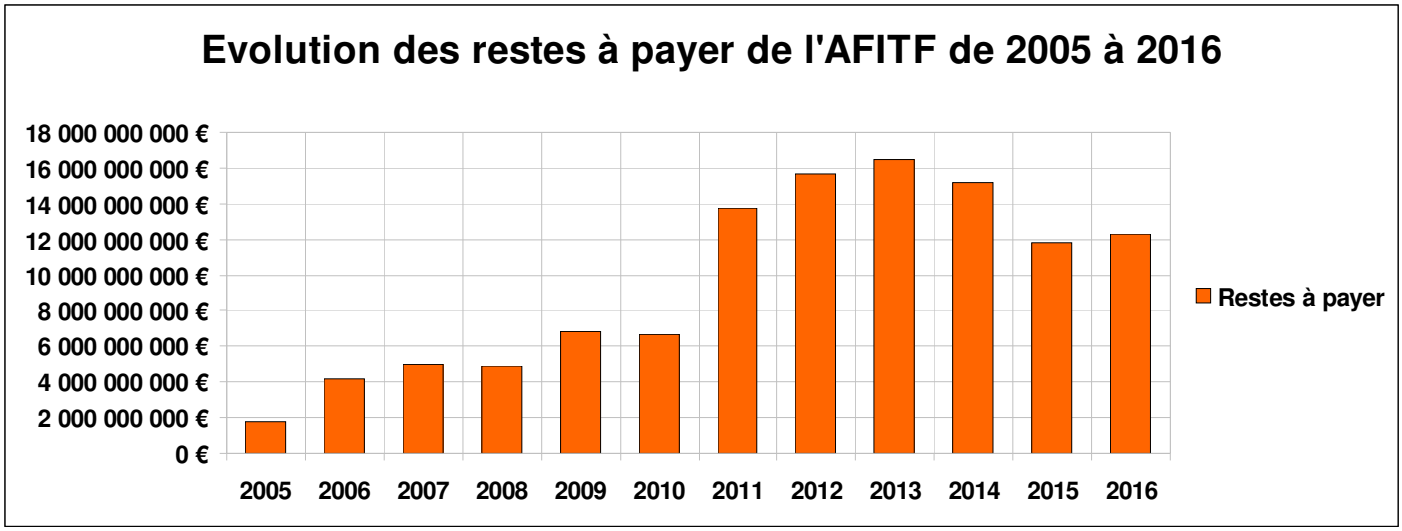


Figure 2- Source AFITF

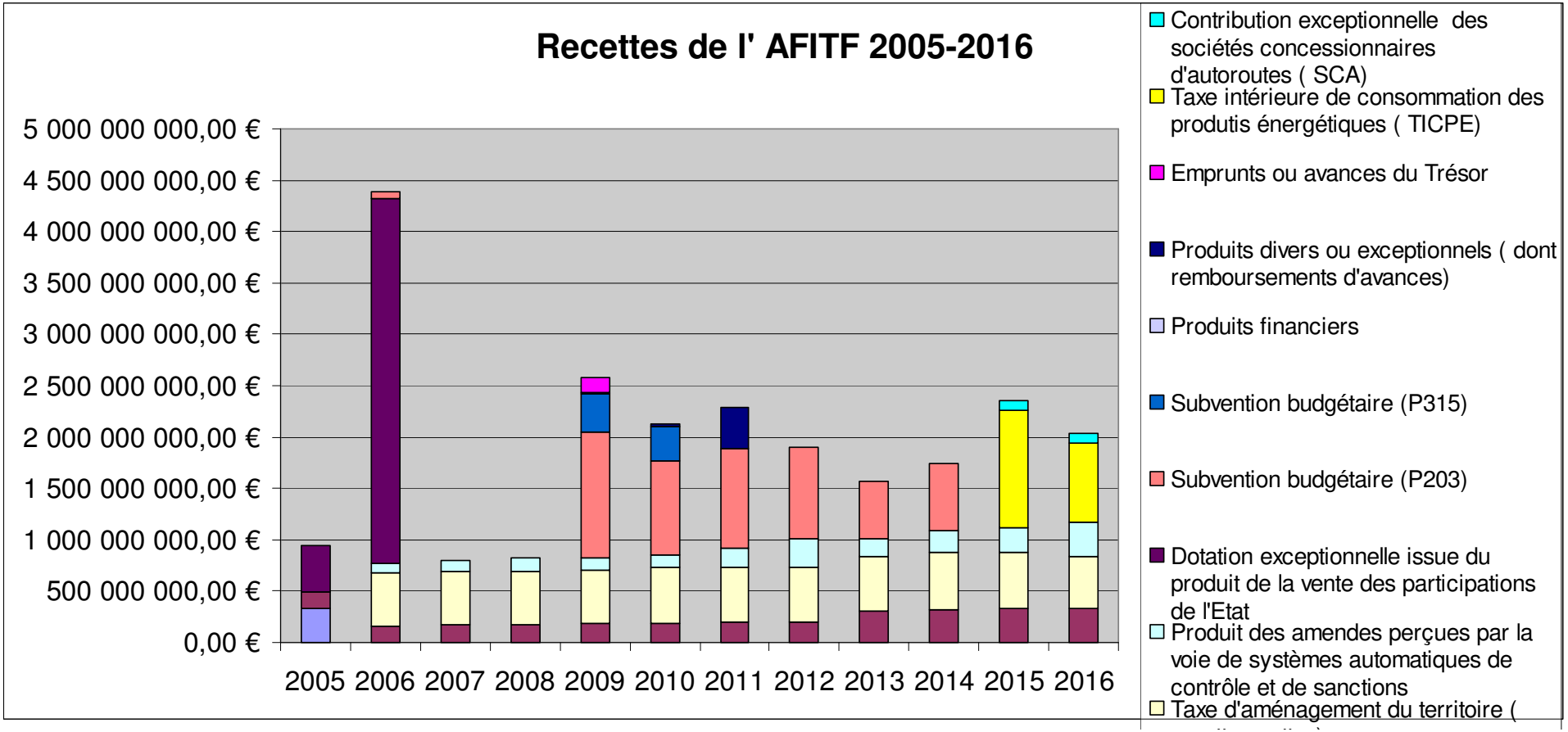
Il convient de noter que les marchés de partenariat représentent une part importante des restes à payer, de plus de 5,7 Md€ :

Montants restant à payer sur les marchés de partenariat financés par l'AFITF

en M€	**Date**	**Engagement**	**Reste à payer fin 2016**
Système de télécommunications GSMR	26. avril 2010	900	595
Bretagne Pays de- la- Loire (BPL)	13. juillet 2011	2 148	2140
Contournement ferroviaire Nîmes-Montpellier (CNM)	25. avril 2012	2 282	2282
Rocade autoroutière L2	26. juillet 2013	794	778
Total	'-	**6124**	**5795**

En outre certains engagements et donc les restes à payer correspondants sont susceptibles d'être révisés à la baisse du fait d'un coût de réalisation prévisible moins élevé que celui retenu initialement : évolution du taux réel d'indexation moins élevé que celui pris en compte au départ dans la phase de construction, ou conditions de financement finales moins onéreuses comme le marché de partenariat pour la réalisation du contournement ferroviaire Nîmes Montpellier.

Recettes de l'AFITF en M€	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	TOTAL
Produit des participations de l'Etat dans les sociétés concessionnaires d'autoroutes :	332	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	332
Redevance domaniale due par les sociétés concessionnaires d'autoroutes :	156	163	169	174	180	186	193	198	300	314	326	331	2 690
Taxe d'aménagement du territoire :	0	512	526	521	528	539	542	535	538	571	555	512	5 879
Produit des amendes perçues par la voie de systèmes automatiques de contrôle et sanction :	0	100	100	123	115	126	177	272	170	203	233	333	1 953
Dotation exceptionnelle issue du produit de la vente des participations de l'Etat dans les sociétés concessionnaires d'autoroutes :	450	3 550	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	4 000
Subvention budgétaire (P 226/203) :	0	62	0	0	1 229	915	974	900	560	656	0	0	5 295
Subvention plan de relance (P 315) :	0	0	0	0	374	331	0	0	0	0	0	0	705
Produits financiers :	0	1	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	2
Produits divers ou exceptionnels : (dont remboursements d'avances)	0	0	0	0	8	24	400	2	0	0	0	1	434
Emprunts ou avances du Trésor :	0	0	0	0	143	0	0	0	0	0	0	0	143
Taxe intérieure de consommation des produtis énergétiques (TICPE)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1 139	763	1 902
Contribution exceptionnelle des sociétés concessionnaires d'autoroutes (SCA)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	100	100	200
TOTAL :	938	4 388	794	818	2 576	2 122	2 287	1 907	1 568	1 743	2 354	2 040	23 536


Recettes de l' AFITF 2005-2016
5 000 000 000,00 €
4 500 000 000,00 €
4 000 000 000,00 €
3 500 000 000,00 €
3 000 000 000,00 €
2 500 000 000,00 €
2 000 000 000,00 €
1 500 000 000,00 €
1 000 000 000,00 €
500 000 000,00 €
0,00 €
2005 2006 2007 2008 2009 2010 2011 2012 2013 2014 2015 2016
Contribution exceptionnelle des sociétés concessionnaires d'autoroutes (SCA)
Taxe intérieure de consommation des produtis énergétiques (TICPE)
Emprunts ou avances du Trésor
Produits divers ou exceptionnels (dont remboursements d'avances)
Produits financiers
Subvention budgétaire (P315)
Subvention budgétaire (P203)
Dotation exceptionnelle issue du produit de la vente des participations de l'Etat
Produit des amendes perçues par la voie de systèmes automatiques de contrôle et de sanctions
Taxe d'aménagement du territoire (

Engagements de l'AFITF 2005 – 2016 – nets des dégagements

Engagements de l'AFITF 2005 2016- nets des dégagements

En M€	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	TOTAL	Moyenne	Part en %
Transport routier	656	1 811	1 370	1 115	1 390	856	719	793	1 346	248	731	1 083	12 117	1 010	34,1%
Transport ferroviaire interurbain	2 029	1 526	773	404	2 561	513	4 266	2 570	765	132	291	1 002	16 832	1 403	47,3%
Transport fluvial	29	41	8	48	28	37	49	48	63	37	88	77	552	46	1,6%
Transport maritime	0	109	79	41	79	90	66	59	75	0	59	48	704	59	2,0%
Transports collectifs d'agglomération	0	526	678	286	320	441	516	318	396	0	200	241	3 923	327	11,0%
Divers	0	27	69	149	41	27	3 439	30	42	0	-2 414	25	1 435	120	4,0%
Total	2 714	4 039	2 977	2 042	4 418	1 965	9 055	3 817	2 688	417	-1 045	2 475	35 563	2 964	100,0%

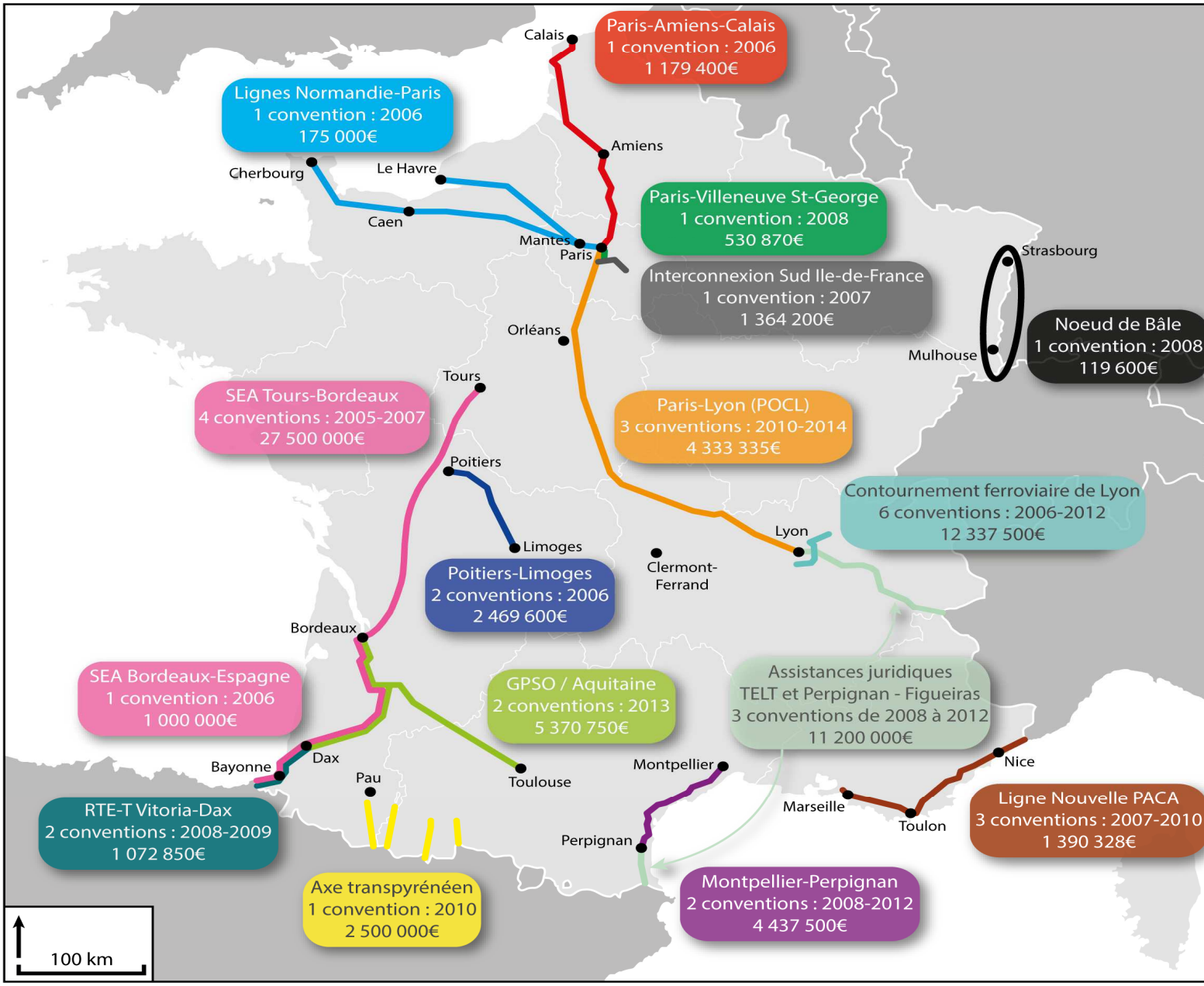
Paiements de l'AFITF 2005-2016

En M€	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	Total	Moyenne	Part en %
Routes	453	970	978	814	1 064	771	869	763	664	705	739	779	9 569	797	41,1%
Ferroviaire	442	533	807	919	1 006	1 055	688	643	729	668	705	820	9 016	751	38,7%
Fluvial	17	26	22	16	25	45	73	44	66	35	65	83	516	43	2,2%
Maritime	0	37	35	34	65	53	58	59	69	30	57	55	552	46	2,4%
Transport collectif d'agglomération		120	295	278	264	187	265	315	349	268	172	213	2 726	227	11,7%
Divers	0	0	35	51	46	46	26	33	32	8	17	22	316	26	1,4%
Total des dépenses d'intervention opérationnelles	912	1 686	2 172	2 112	2 470	2 157	1 979	1 857	1 909	1 714	1 755	1 972	22 693	1 891	97,5%
Frais de résiliation du contrat avec Ecomouv	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	528	47	575	48	2,5%
Total	**912**	**1 686**	**2 172**	**2 112**	**2 470**	**2 157**	**1 979**	**1 857**	**1 909**	**1 714**	**2 283**	**2 019**	**23 268**	1 939	100,0%

AFITF - Types d'opérations financées 2005-2016	**Routes**		**Ferroviaire**		**Fluvial**		**Maritime**		**Transports collectifs urbains**		**Divers**		**Total**	
cumulés en M€	Engagé	Payé	Engagé	Payé	Engagé	Payé	Engagé	Payé	Engagé	Payé	Engagé	Payé	Engagé	Payé
Réseaux existants	3 415	3 097	2 096	1 296	279	278	243	210	0	0	0	0	6 033	4 881
Nouvaux projets	2 246	985	10 700	5 225	196	166	60	44	1 515	1 116	468	316	15 186	7 852
Etudes et travaux préliminaires	85	85	151	109	13	9			19	18	0	0	268	220
Contrats de Plan ou de projets Etat -régions	6 371	5 402	2 636	2 085	63	63	401	298	1 998	1 192	0	0	11 469	9 040
Matériel roulant			1 238	300					400	400			1 638	700
Autres											969	575	969	575
Total	**12 117**	**9 569**	**16 821**	**9 015**	**552**	**516**	**704**	**552**	**3 932**	**2 726**	**1 437**	**891**	**35 563**	**23 268**

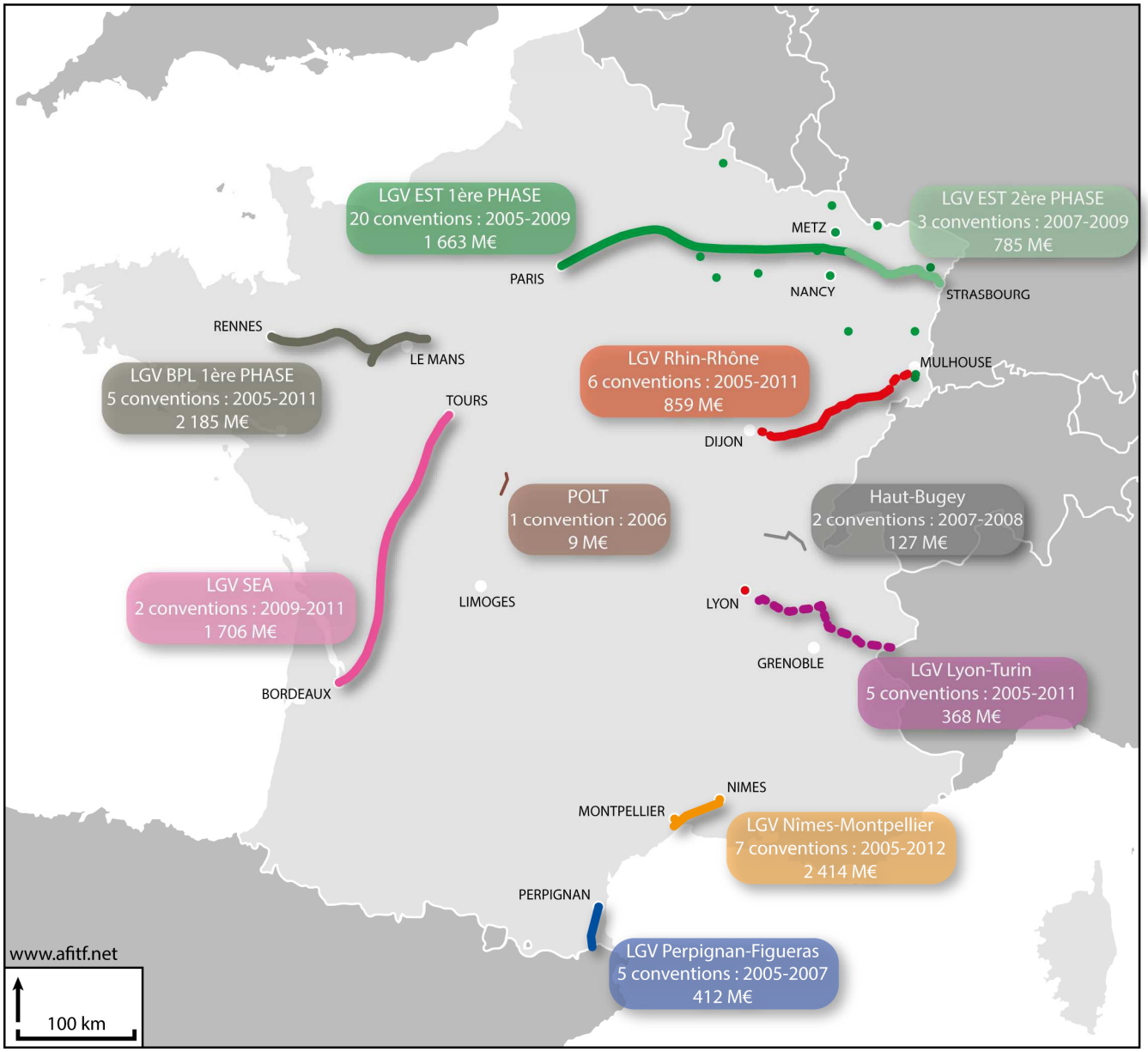
Agence de financement des infrastructures de transport de France

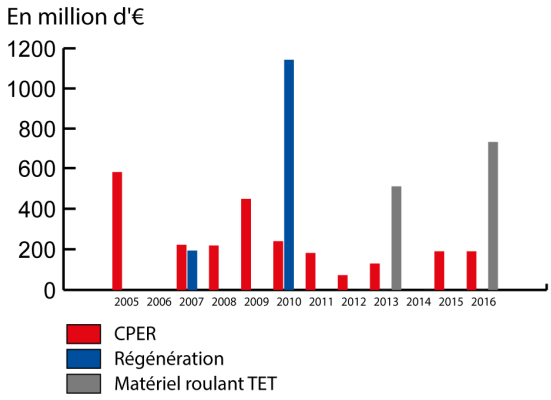
ENGAGEMENTS DIRECTS EN ETUDES FERROVIAIRES DE L'AFITF ENTRE 2005 ET 2016

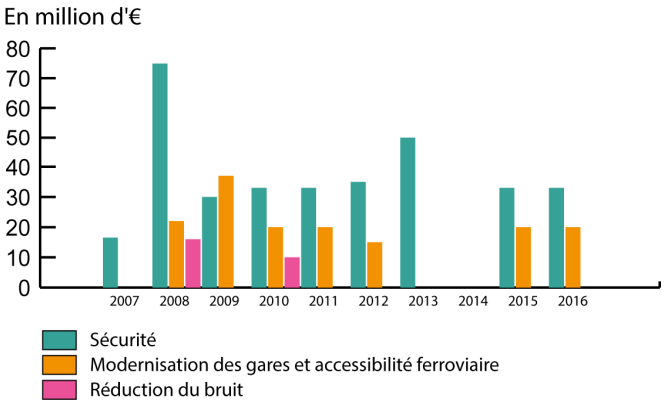


Agence de financement des infrastructures de transport de France

ENGAGEMENTS DE L'AFITF EN TRANSPORT FERROVIAIRE INTERURBAIN ENTRE 2005 ET 2016

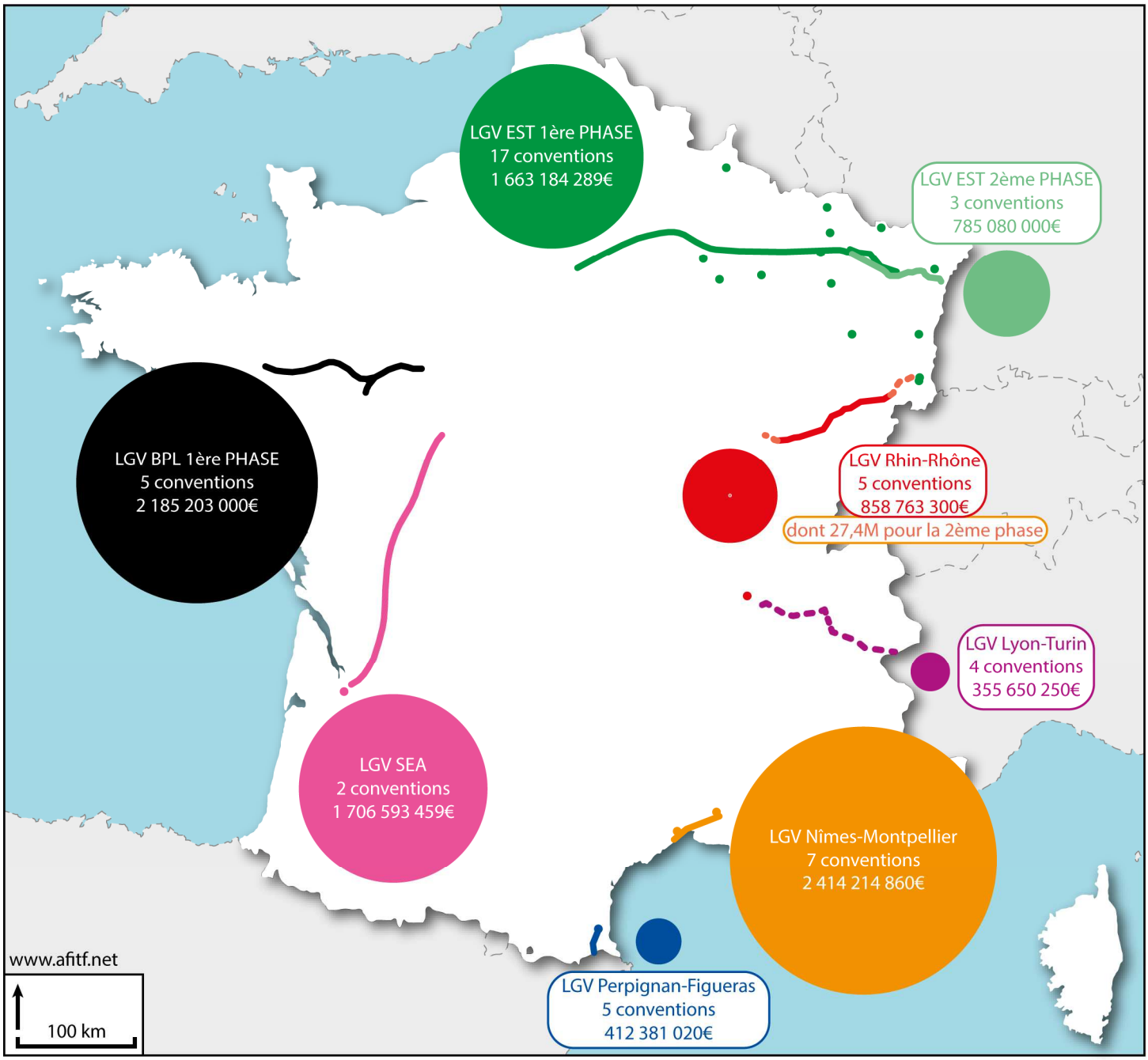






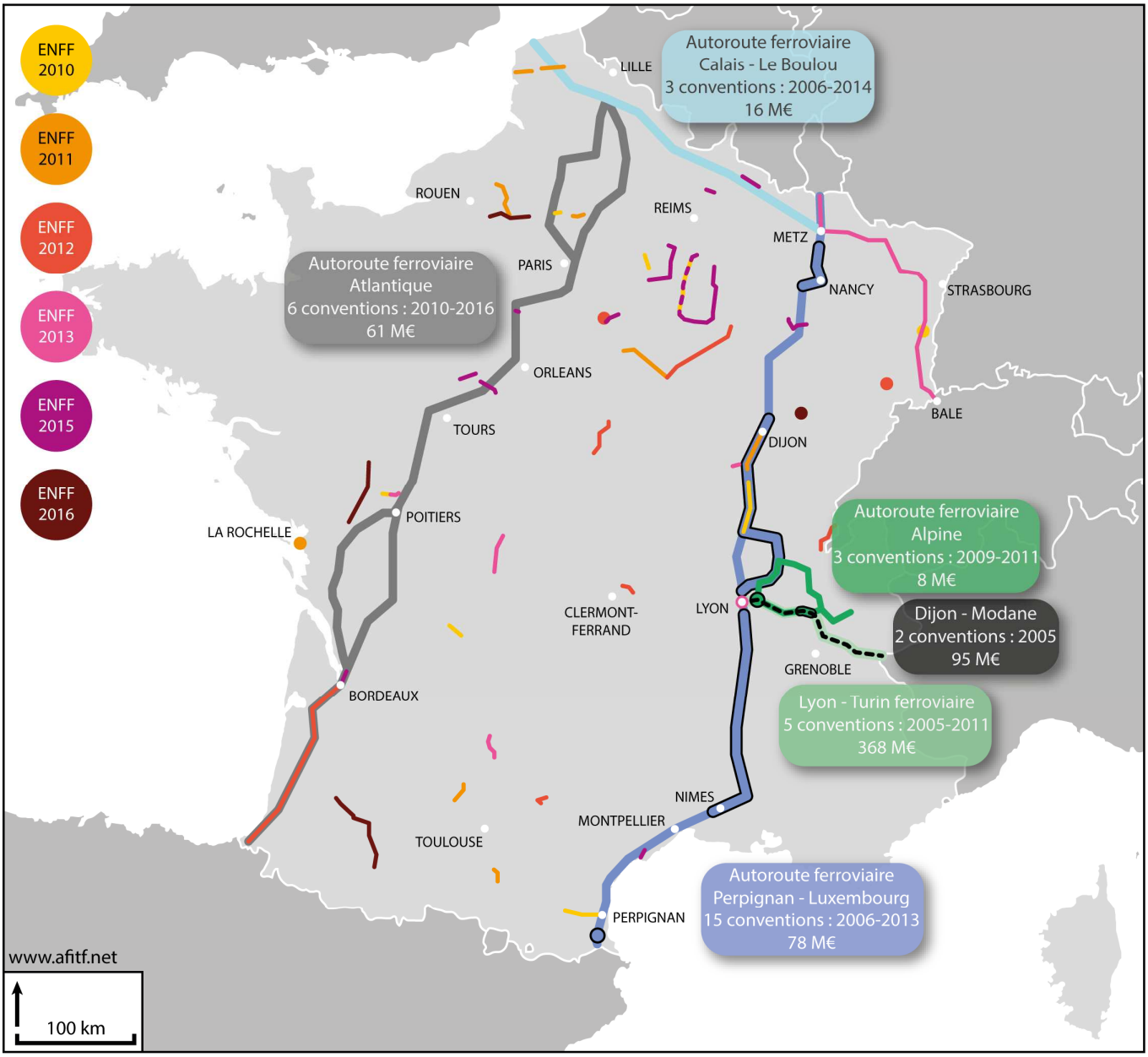
Agence de financement des infrastructures de transport de France

CARTE DES ENGAGEMENTS DIRECTS EN LGV DE L'AFITF ENTRE 2005 ET 2016

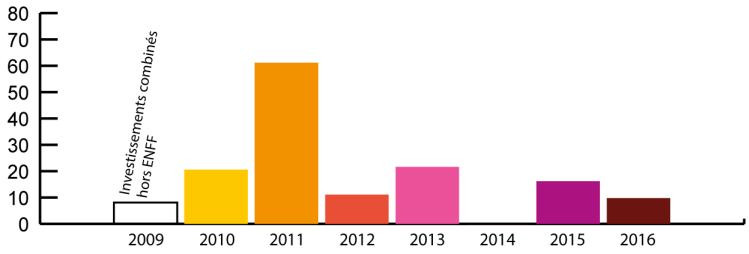


Agence de financement des infrastructures de transport de France

CARTE DES ENGAGEMENTS DIRECTS DE L'AFITF EN FERROVIAIRE FRET ENTRE 2005 ET 2016

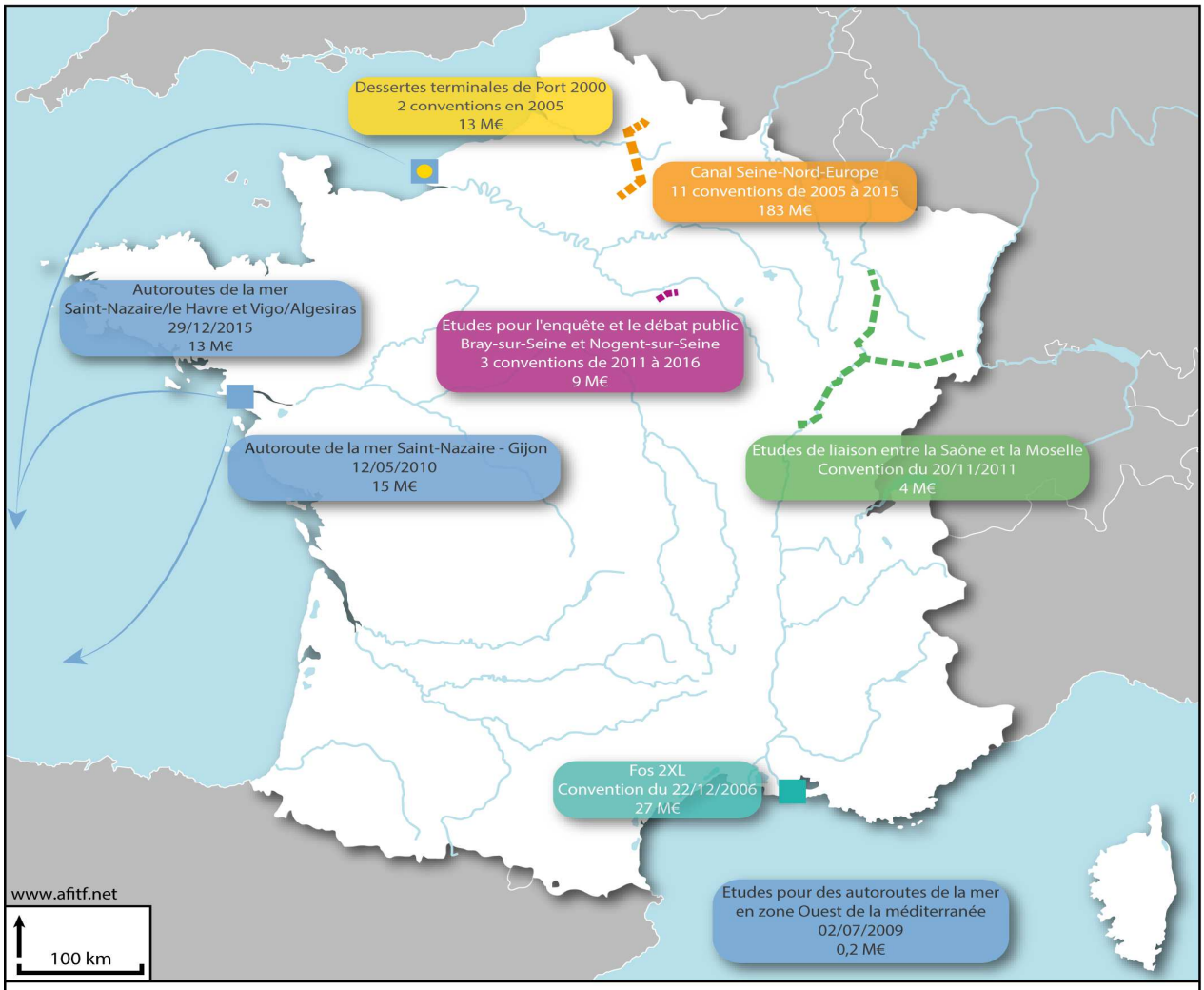


Engagement national pour le fret ferrovaire, par année, en millions d'€
Total : 140 497 100€



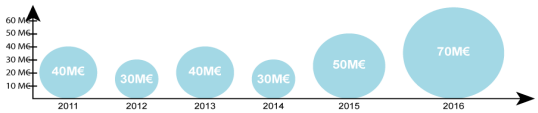
Agence de financement des infrastructures de transport de France

CARTE DES ENGAGEMENTS DE L'AFITF DANS LES MODES FLUVIAL ET MARITIME ENTRE 2005 ET 2016

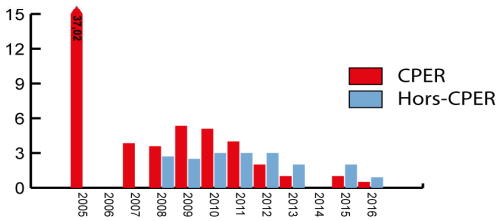


FLUVIAL

Régénération du réseau fluvial (en M€)

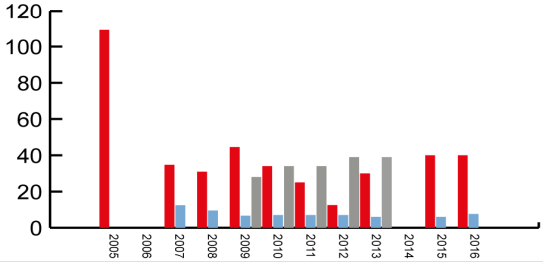


Aménagements (en M€)



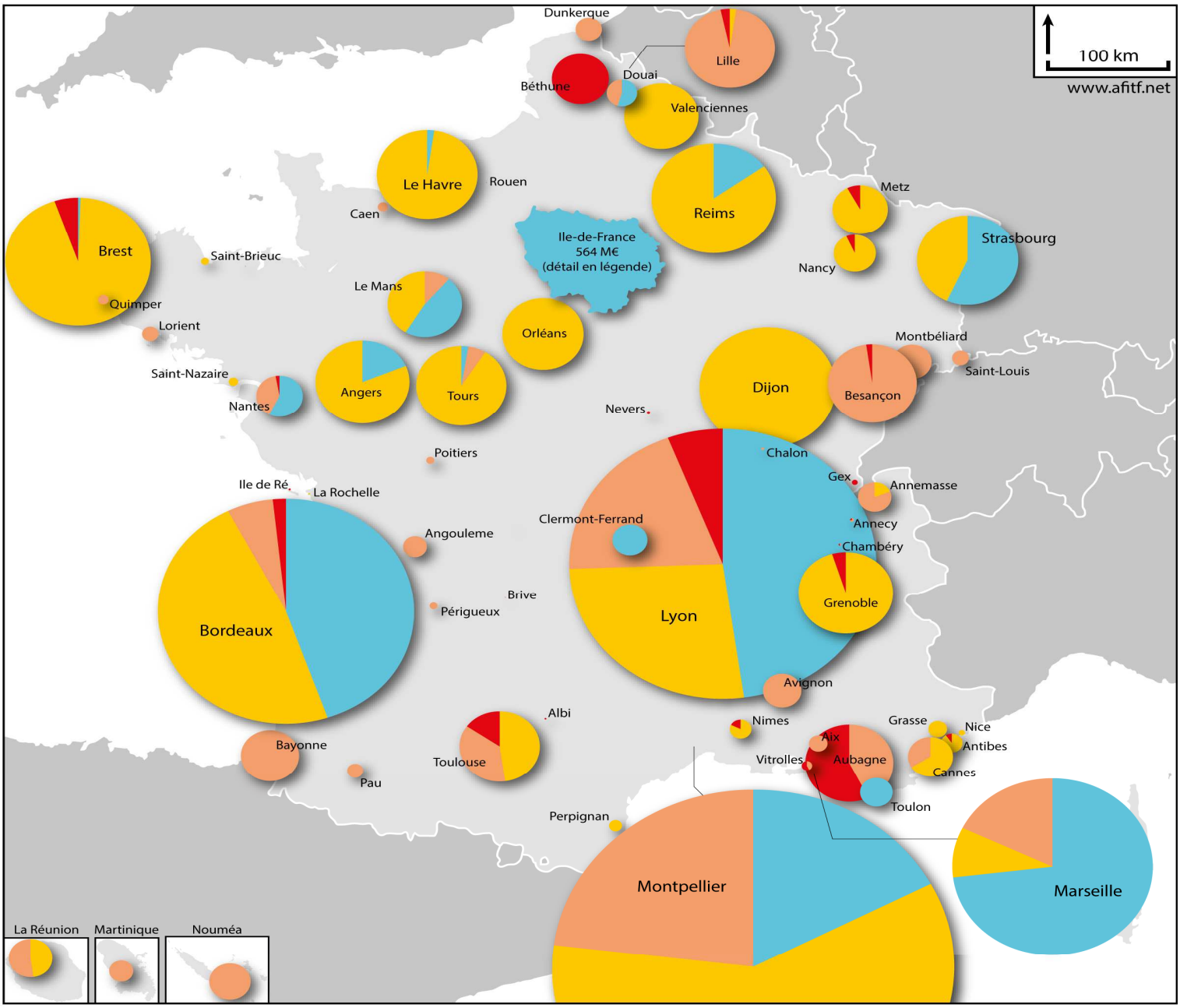
MARITIME

Aménagements (en M€)



Agence de financement des infrastructures de transport de France

ENGAGEMENTS DE L'AFITF EN TRANSPORT COLLECTIF URBAIN ENTRE 2005 ET 2016



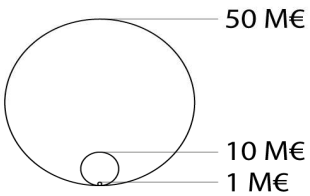
Hors appel à projet

Premier appel à projet (2008)

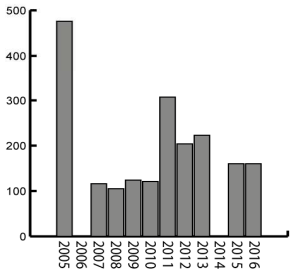
Deuxième appel à projet (2010)

Troisième appel à projet (2013)

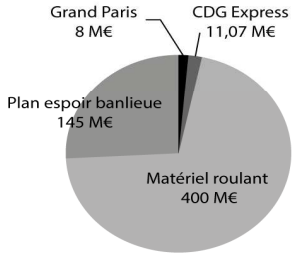
Montants engagés par l'AFITF



CPER (en M€)
Total : 1 997 846 000€

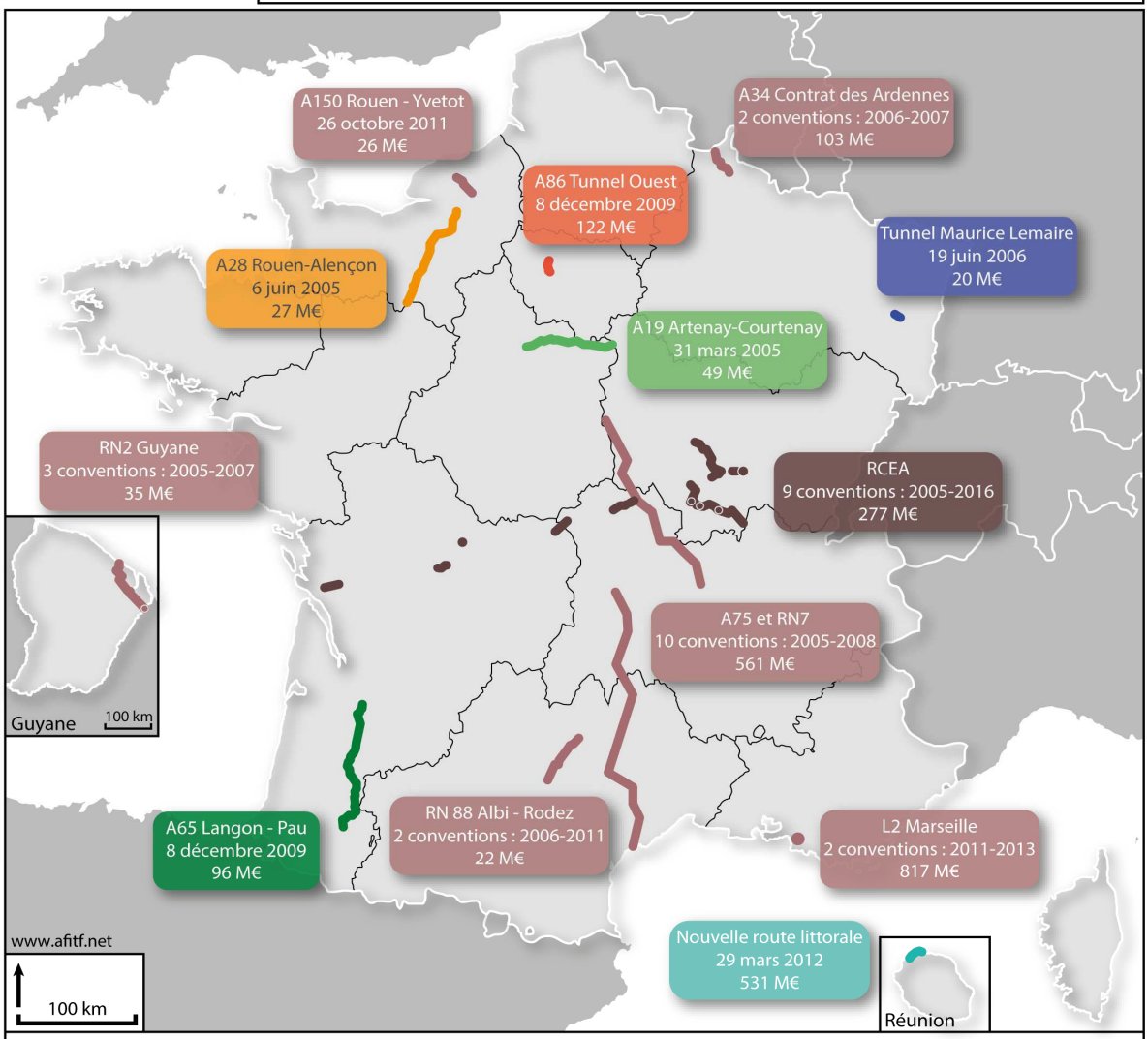


Détail Ile-de-France



Agence de financement des infrastructures de transport de France

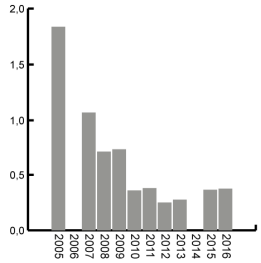
CARTE DES ENGAGEMENTS DANS LE MODE ROUTIER DE L'AFITF ENTRE 2005 ET 2016



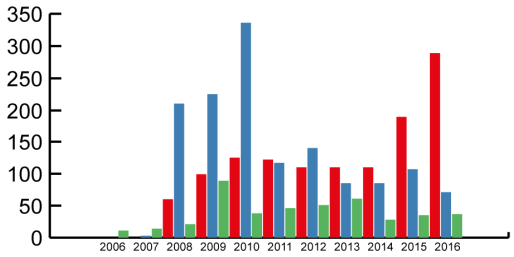
LEGENDE

- Engagements directs de l'AFITF
- Fonds de concours

CPER (en Mrd€)



Autres engagements (en M€)



- Régénération
- Sécurité hors tunnels et tunnels
- Autres (dont exploitation dynamique du réseau, études et aires de stationnement poids-lourds)