

# Le rôle de l'Agence de financement des infrastructures de transport de France pour le ferroviaire

Par Franck LEROY

Président de la Région Grand Est et président de l'AFIT France

Depuis 20 ans, l'Agence de financement des infrastructures de transport de France (AFIT France) joue un rôle central dans le financement des mobilités durables, en particulier ferroviaires. Grâce à des recettes majoritairement issues des transports carbonés (route et, dans une moindre mesure, aérien), elle soutient les grandes infrastructures comme les projets locaux, et garantit leur financement à long terme dans une logique de programmation pluriannuelle.

Cependant, alors que la nécessaire transition écologique impose des investissements massifs pour le rail, l'Agence est aujourd'hui menacée de suppression, sans garantie de continuité de ses financements. Un paradoxe préoccupant à l'heure où les territoires ont besoin de visibilité pour bâtir des mobilités décarbonées.

## Un opérateur au service du financement des mobilités

L'Agence de financement des infrastructures de transport de France (AFIT France), fondée en novembre 2004 par l'État, est l'opérateur qui garantit la mise en œuvre, sur le temps long, des investissements de l'État dans les infrastructures de transport et le matériel roulant ferroviaire (TET). Son action porte sur l'ensemble des modes de transport (hors aérien) – ferroviaire, routier, transports en commun, ports maritimes, voies navigables et mobilités actives – et sur tout le territoire.

Son conseil d'administration, que j'ai l'honneur de présider depuis juillet 2024, associe parlementaires et élus de toutes échelles de collectivités territoriales (régions, départements, communes) afin de les impliquer dans la réflexion stratégique et la déclinaison de la programmation financière.

En 20 ans, l'AFIT France s'est installée dans le paysage institutionnel des mobilités et a prouvé son utilité, notamment pour le rail.

## L'AFIT France : outil du temps long et de la programmation pluriannuelle

Les projets et les montants à financer sont déterminés dans le respect du développement durable selon les orientations du Gouvernement, sous contrôle du Parlement.

Les statuts de l'Agence – établissement public national (EPN) – lui confèrent des ressources affectées ou propres (taxes, redevances) et, parfois, des dotations reçues de l'État (par exemple, le plan France Relance).

Ces ressources permettent au domaine des transports de bénéficier d'une sécurité sur les fonds disponibles, notamment vis-à-vis d'éventuels aléas budgétaires annuels. Elle garantit ainsi une programmation pluriannuelle adaptée à la nature des projets, permettant de sanctuariser les engagements pris par l'État sur des dossiers structurants d'aménagement du territoire.

Si l'universalité budgétaire consacre le principe de non-affectation des recettes aux dépenses dans le budget général de l'État – et a pour objectif de garantir une vision globale et non morcelée du budget général – la nature d'EPN de l'Agence lui permet de bénéficier de ressources affectées, issues de l'usage des transports. Ce mécanisme permet d'établir un lien direct entre la ressource et son utilité publique et constitue le levier d'une politique inscrite sur le temps long.

## Levier de la transition écologique

Les recettes de l'Agence proviennent très majoritairement de redevances ou de taxes issues des usages de modes de transport « carbonés », c'est-à-dire principalement du secteur routier. En effet, voitures particulières, poids lourds et véhicules utilitaires légers constituent 80 % des 126,8 millions de tonnes équivalent CO<sub>2</sub> émises par les transports intérieurs en 2023<sup>1</sup>.

Ainsi, en 2024, les recettes issues de modes de transport très carbonés constituaient près de 90 % des ressources de l'Agence, soit plus de 3,7 milliards d'euros. La même année, l'Agence a attribué près de trois quarts

<sup>1</sup> Commissariat général au développement durable (2025), « Données clés », *Chiffres clés des transports*.

de ses autorisations d'engagement aux projets alternatifs à la route, répartis sur tout le territoire.

## Une priorité donnée aux infrastructures ferroviaires

À partir de 2016 – à l'exception de l'exercice 2018 – les crédits consacrés au transport ferroviaire se sont progressivement imposés comme le premier poste de dépenses de l'AFIT France. Depuis la création de l'Agence, les investissements en faveur du rail ont ainsi été presque multipliés par quatre<sup>2</sup>.

Plus largement, les autorisations d'engagement (AE), tous modes confondus, ont connu une dynamique de forte croissance sur la période 2016-2024, avec un quasi-doublement des montants. Cette trajectoire a particulièrement bénéficié aux transports collectifs, aux mobilités actives et, de manière prioritaire, au ferroviaire. Ainsi, les AE destinées au ferroviaire sont passées de 1 002 M€ en 2016 à 2 467 M€ en 2024, année qui constitue un record.

Dans un contexte budgétaire très contraint, le budget de l'Agence enregistre une baisse sensible pour l'exercice 2025. Cette évolution ne remet toutefois pas en cause les engagements pris antérieurement, qui continueront d'être honorés.

Les interventions de l'Agence en faveur du mode ferroviaire se déclinent principalement autour de deux axes : le soutien aux projets d'infrastructures nouvelles corres-

pondant aux besoins de mobilités durables et favorisant le report modal ; le financement de projets de modernisation, visant à faciliter les conditions d'exploitation et garantir une haute qualité de service aux usagers.

## Un soutien indispensable aux projets ferroviaires d'importance nationale et internationale...

L'AFIT France joue un rôle majeur dans la réalisation de grands projets structurants, visant à renforcer la cohésion des territoires et garantir une égalité d'accès aux transports rapides et décarbonés.

Parmi ces projets d'envergure figurent plusieurs opérations dotées de leur propre société de pilotage, comme la partie française de la liaison ferroviaire Lyon – Turin, la ligne nouvelle Montpellier – Perpignan, la ligne nouvelle Provence – Côte d'Azur ainsi que la ligne nouvelle du Sud-Ouest (LNSO, anciennement GPSO). Cette dernière constitue la figure de proue des grands projets nationaux. À terme, elle vise à amener la grande vitesse jusqu'à Toulouse, quatrième ville de France avec plus de 500 000 habitants, encore non desservie par le réseau de lignes à grande vitesse. À l'horizon 2032, elle permettra de relier Paris à Toulouse en 3 h 10, contre 4 h 40 aujourd'hui. Le projet accompagne également le déploiement des Service Express Régionaux Métropolitains (SERM) de Bordeaux et de Toulouse, pour lesquels l'AFIT France a engagé plus de 1 milliard d'euros.

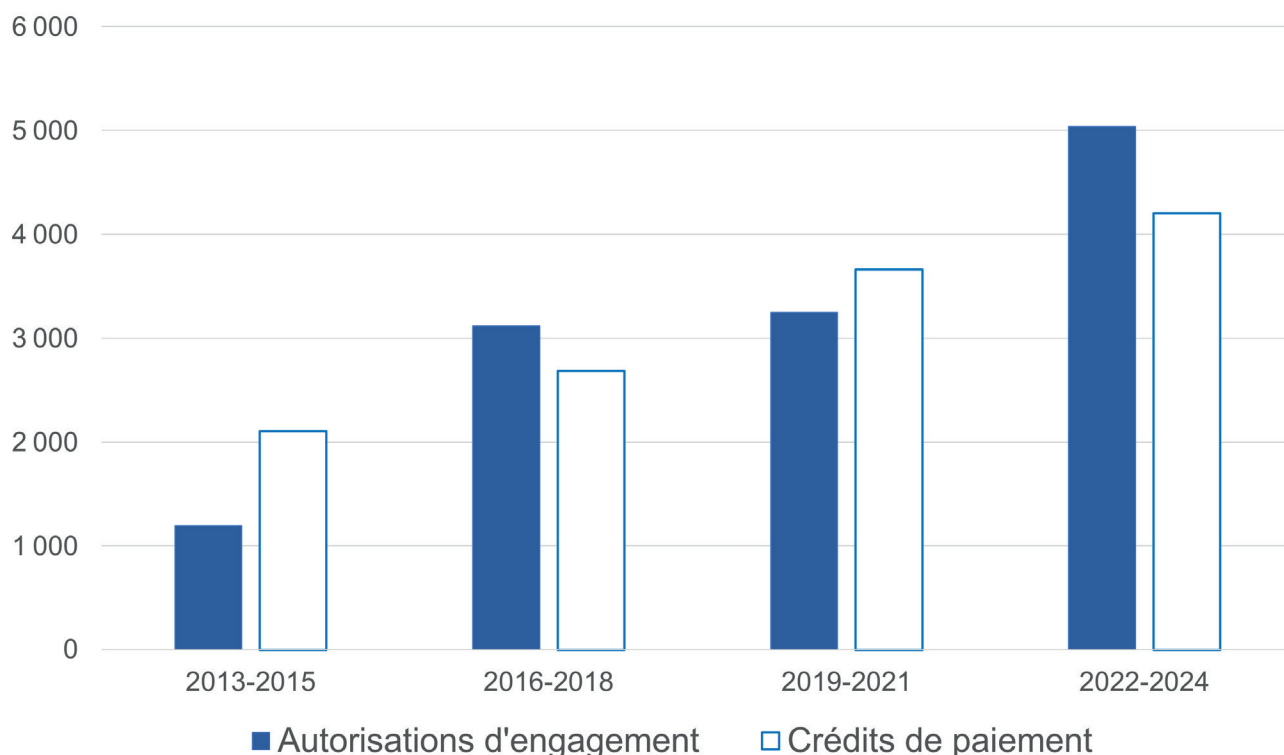


Figure 1 : Investissements de l'AFIT France pour le ferroviaire, en millions d'euros, par période triennale depuis 2013 (Source : AFIT France).

<sup>2</sup> Les dépenses pour le transport ferroviaire s'élevaient à 442,1 M€ en 2005 et à 1 674,8 M€ en 2024.

### ... qui n'omet pas les projets de desserte locale et d'amélioration du service et des infrastructures existantes

Ces grands projets ne doivent cependant pas occulter la diversité et l'importance de nombreux projets locaux et nationaux, déployés sur l'ensemble du territoire, qui constituent la condition *sine qua non* de l'amélioration des mobilités du quotidien. Leur détail est présenté dans les rapports d'activité successifs de l'Agence.

À titre d'exemple, l'AFIT France a été partie prenante du premier partenariat public-privé (PPP) ferroviaire portant sur le déploiement du Global System for Mobile Communication - Railway (GSM-R), un système de communication sans fil permettant l'harmonisation des communications ferroviaires à l'échelle européenne. Ce PPP, conclu en 2010 pour une durée de 15 ans entre la SNCF Réseau (Réseau ferré de France à l'époque de la signature) et Synerail, société créée pour l'occasion, prévoyait l'investissement de près de 1,5 milliard d'euros. Le déploiement des 2 000 bornes relais sur les 12 000 km prévus s'est achevé en 2016, et deux versements assurés par l'AFIT France sont venus clôturer le PPP en mars et septembre 2024.

L'Agence intervient également dans l'achat de matériel roulant pour les lignes d'équilibre du territoire (TET), qui jouent un rôle essentiel dans la desserte des villes non connectées par les lignes à grande vitesse. En 2024, elle s'est notamment engagée à financer l'achat de nouvelles rames Oxygène auprès du constructeur CAF pour la ligne Bordeaux – Marseille. Cette liaison constitue l'une des principales lignes de TET, ayant transporté plus d'un tiers de l'ensemble des passagers des lignes d'équilibre du territoire en 2023.

En revanche, la régénération du réseau reste pour l'instant, à l'exception de 2023, hors du périmètre d'intervention de l'AFIT France : la SNCF Réseau dispose en effet d'un fonds de concours pour faire face au vieillissement du réseau ferré national, propriété de l'État. SNCF Réseau, qui a succédé à RFF en 2015, gère aujourd'hui l'essentiel du réseau ferré et mobilise pour cela des moyens financiers considérables, en constante augmentation.

## Les défis à venir pour l'Agence et le financement des transports

Le mercredi 9 juillet 2025, Dominique Bussereau a remis le rapport final de la conférence « Ambition France Transports » au ministre des Transports, Philippe Tabarot.

À l'approche de la fin des concessions autoroutières, face à un besoin de refonte du modèle de financement, ce document esquisse les perspectives d'une future loi-cadre – annoncée par le ministre. Il explore les besoins en financement, notamment relatifs au transport ferroviaire. La dette grise, issue du manque d'investissement depuis plusieurs décennies, doit être rattrapée. Aussi, le document estime que les besoins en financement devront être réévalués de 1,5 milliard d'euros par

an à partir de 2028, pour la régénération et la modernisation du réseau ferré national.

Le défi de la transition écologique et énergétique doit encore être relevé, dans un souci d'accessibilité des déplacements pour tous et face à une dépendance toujours marquée à la voiture individuelle. Cet objectif ne saurait être atteint sans un renforcement significatif des investissements pour le transport ferroviaire, un cap clair pour l'avenir de nos mobilités et une visibilité sur nos ressources.

Pourtant, et malgré le besoin de mesures concrètes et rapides, l'Agence est confrontée à la menace de sa suppression. L'Assemblée nationale a en effet adopté, le 17 juin 2025, le projet de loi de simplification de la vie économique, qui introduit une disposition prévoyant l'abrogation des articles législatifs des statuts de l'Agence au 1<sup>er</sup> janvier 2026. Le texte définitif sera débattu lors de la commission mixte paritaire, prévue en septembre 2025. D'autre part, le Sénat, qui a créé une commission d'enquête sur les missions des agences, opérateurs et organismes consultatifs de l'État, préconise sa réinternalisation dans l'administration centrale du ministère des Transports.

La suppression de l'Agence serait de mauvais augure pour le monde des transports, alors même qu'elle ne générerait aucune économie significative : les dépenses de fonctionnement de l'Agence ne représentent que 0,02 % de son budget. Aussi, et plus préoccupant encore, aucune disposition n'a été introduite pour assurer la continuité des financements de l'AFIT France, dont les restes à payer s'élèvent à plus de 14,6 milliards d'euros.

La sauvegarde de l'Agence, et – dans le sens du rapport Ambition France Transport – l'élaboration d'une trajectoire pluriannuelle d'affectation de ressources suffisantes et pérennes, permettrait d'assurer les financements d'infrastructures de transport au bénéfice des territoires, lesquels ont cruellement besoin de fiabilisation et de visibilité, pour construire des politiques de mobilités pertinentes et bas carbone.