

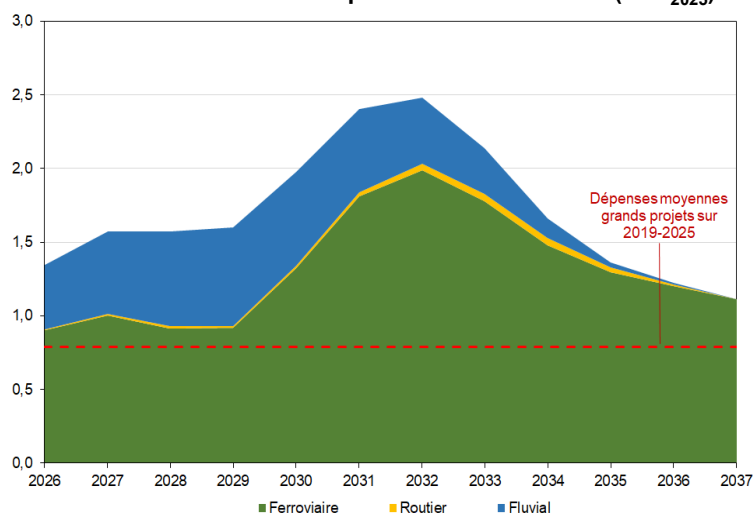


Le financement des investissements dans les infrastructures de transport

Eléonore DELFORTRY

- Les infrastructures de transport françaises sont bien développées et constituent un atout économique majeur. Des investissements significatifs sont nécessaires pour maintenir leur qualité et les moderniser.
- De nombreux projets de nouvelles infrastructures de transport sont envisagés. Les grands projets recensés en 2026 par le Conseil d'orientation des infrastructures représenteraient 81 Md€ d'investissements, dont 55 Md€ seraient couverts par des dépenses publiques selon les plans de financement actuels. Pour l'État, qui en couvrirait la plus grande part, cela représenterait un doublement de l'effort dans la prochaine décennie (voir le Graphique ci-dessous).
- Dans un contexte budgétaire contraint, tous les investissements ne pourront donc pas être engagés simultanément. Prioriser entre les nouveaux projets permettrait d'assurer les dépenses d'entretien et de modernisation des réseaux existants.
- L'évaluation socio-économique permet dans cette optique d'évaluer la pertinence d'un projet : un projet est rentable socio-économiquement si les gains générés, par exemple en réduisant le temps de parcours pour les voyageurs et en évitant l'émission de gaz à effet de serre, sont supérieurs au coût d'investissement et aux effets négatifs.
- Le financement actuel des investissements est complexe et fragile. Il mobilise l'État, les collectivités locales, l'Union européenne, les gestionnaires de réseaux, les usagers et des acteurs privés. Il repose encore largement sur la taxation des carburants, dont les recettes diminueront avec l'électrification des véhicules, et fait face à une contrainte budgétaire croissante. La simplification des canaux de financement permettrait d'améliorer la lisibilité des investissements et d'effectuer des choix.
- Dans ce contexte, les montages de financement peuvent faciliter le lancement des projets, mais ils ne réduisent par leur charge économique et ne remplacent pas la priorisation.

Dépenses potentielles pour l'État en grands projets d'infrastructures de transport entre 2026 et 2037 (Md€₂₀₂₅)



Source : DG Trésor, d'après COI (2026), « Grands projets : le temps des choix ».

Note de lecture : Si les projets de nouvelles infrastructures de transport retenus sont tous lancés dans les calendriers actuellement prévus, et dans les plans de financement prévus, l'État devra financer jusqu'à 2,5 Md€ par an entre 2026 et 2037, soit plus du double de ses dépenses moyennes sur les grands projets en moyenne entre 2019 et 2025.

1. Les investissements envisagés dans les infrastructures de transport vont fortement croître dans les prochaines décennies

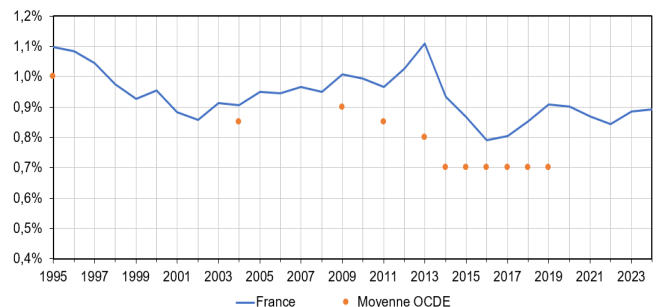
1.1 Les réseaux existants sont un atout pour la France, et le maintien et l'amélioration de leur performance nécessitent des investissements importants

La qualité de ses infrastructures est un atout pour la France, qui doit être préservé. Il s'agit du deuxième avantage le plus cité en matière d'attractivité pour les investissements étrangers¹. Les réseaux de transport sont développés et de qualité : la France était classée 10^e sur 141 sur ce critère au niveau mondial en 2019 dans le *Global Competitiveness Index* du Forum économique mondial². La France dispose d'infrastructures de transport parmi les plus développées d'Europe : le 2^e plus grand réseau ferroviaire, dont un réseau de lignes à grande vitesse étendu (le 4^e du monde), le 3^e réseau autoroutier, et le plus vaste réseau de voies navigables³. Cet atout résulte d'un effort d'investissement continu : depuis 1995, les investissements dans les infrastructures de transport intérieur représentent de l'ordre de 1 % du PIB par an en France, un effort au-dessus de la moyenne des pays de l'OCDE (cf. Graphique 1).

Ces infrastructures vieillissent et impliquent donc des besoins d'investissement pour maintenir leur performance. Les investissements consistent principalement à remplacer les composants usés pour « régénérer » les réseaux. Par exemple, le réseau ferroviaire était en-dessous du seuil de vieillissement considéré comme acceptable par SNCF Réseau en 2020⁴, or une détérioration excessive conduit à des ralentissements et des retards. Le cas de l'Allemagne illustre le coût du sous-investissement dans le réseau, avec une dégradation de la ponctualité des trains : en 2025, 40 % des trains de la Deutsche Bahn sur les grandes lignes étaient en retard⁵, contre 25 % des trains à grande vitesse domestiques en France⁶. Un

supplément d'investissement de 1,5 Md€ par an⁷ serait nécessaire pour stabiliser l'état du réseau ferroviaire principal français, compte tenu de son vieillissement. L'état du réseau routier national concédé est globalement bon, tandis que le réseau routier national géré par l'État présente des besoins de régénération importants⁸. Le réseau fluvial géré par Voies Navigables de France est également dégradé et nécessite des actions de régénération⁹.

Graphique 1 : Investissement annuel dans les infrastructures de transport intérieur (en % du PIB)



Source : Calculs DG Trésor d'après de données OCDE/ITF 1995-2024 pour la France ; publications ITF Statistics Brief pour la moyenne OCDE.

Note de lecture : En 2019, les investissements en infrastructures de transport intérieur (routes, rail et voies navigables) en France ont représenté 0,9 % du PIB, au-dessus de la moyenne des pays de l'OCDE à 0,7 %. La moyenne OCDE est disponible pour certaines années à partir de publications ponctuelles.

Par ailleurs, des investissements de modernisation permettent d'améliorer les réseaux existants. Sur le réseau ferroviaire, le déploiement de l'ERTMS¹⁰ améliore l'interopérabilité européenne et la capacité, et la commande centralisée du réseau en accroît la productivité. La hausse du trafic ferroviaire ainsi permise améliore l'utilité de l'infrastructure, ainsi que sa rentabilité valorisée dans les redevances perçues par le gestionnaire SNCF Réseau.

(1) Cité par 66 % des investisseurs en 2026, et devant la disponibilité d'une main d'œuvre qualifiée ou la présence de pôles d'excellence et de leaders au niveau mondial (cf. [Baromètre EY de l'attractivité de la France 2026](#)).

(2) Forum économique mondial (2019), "[Global Competitiveness Report 2019](#)".

(3) Données pour 2024. Sources : [SDES](#), [Eurostat](#).

(4) L'indice de consistance de la voie (ICV) indique l'âge moyen d'une voie ferroviaire par rapport à la durée de vie théorique. Une voie neuve a un ICV de 100, valeur qui se dégrade jusqu'à 0. Il est nécessaire de maintenir un ICV d'au moins 55 pour garantir la qualité de service du réseau. L'ICV était inférieur à 55 en 2020 en moyenne pour toutes les catégories de lignes ferroviaires (cf. Cour des comptes, [Rapport public annuel 2024](#), « L'adaptation du réseau ferroviaire national au changement climatique »).

(5) Deutsche Bahn, [Geschäftsbericht 2025](#).

(6) Autorité de régulation des transports (ART), « [Marché français du transport ferroviaire 2025](#) ».

(7) Conférence Ambition France Transports (2025), « [Ambition France Transports : financer l'avenir des mobilités](#) », Rapport.

(8) Seules 50 % des chaussées du réseau routier national non concédé sont en bon état, contre 93 % du réseau concédé en bon ou très bon état en 2022 (Rapport Ambition France Transports, idem). 1 Md€ est alloué à l'entretien du réseau routier national non concédé en 2026.

(9) Cour des comptes (2025), « L'entretien des voies navigables : l'exemple de VNF ». 100 M€ ont été consacrés à la régénération en 2025 (source : VNF).

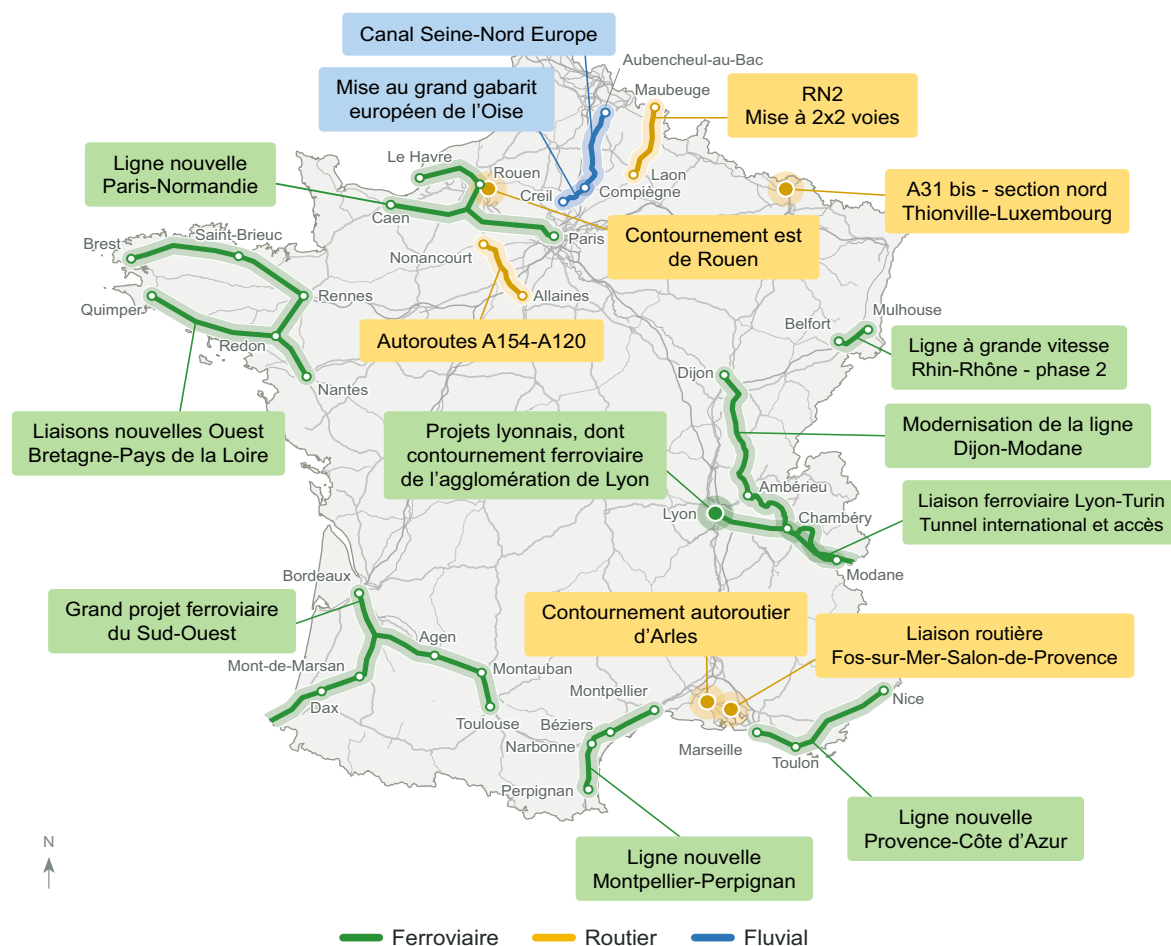
(10) L'ERTMS est le « système européen de gestion des trafics ferroviaires ». D'après SNCF Réseau ([communiqué de presse du 16 octobre 2024](#)), sur la ligne Paris-Lyon, le déploiement de l'ERTMS en 2024 doit permettre de passer de 13 à 16 trains par heure en 2030.

Les investissements dans les réseaux existants semblent prioritaires par rapport aux nouvelles infrastructures, car ils sont particulièrement rentables pour la collectivité : y renoncer induit souvent une dégradation du service rendu et une perte de valeur économique des actifs bien supérieure au coût d'investissement, d'autant plus lorsqu'ils sont ciblés sur les parties les plus utilisées des réseaux. Sur le réseau ferroviaire par exemple, l'Autorité de régulation des transports estime qu'un programme d'investissement ambitieux sur la régénération et la modernisation générerait plus de trafic supplémentaire d'ici 2040 que la réalisation de grands projets de nouvelles infrastructures¹¹.

1.2 Les projets de nouvelles infrastructures représentent des montants d'investissements élevés

De nombreux projets de construction de nouvelles infrastructures de transport ont été lancés récemment en France ou sont envisagés à court terme. Le rapport de 2026 du Conseil d'orientation des infrastructures (COI) a examiné 18 projets au coût d'investissement supérieur à 1 Md€ : des projets ferroviaires, en particulier de nouvelles lignes à grande vitesse, des projets routiers pour construire de nouvelles routes ou élargir des routes existantes, et la construction du Canal Seine-Nord Europe et ses aménagements fluviaux connexes (cf. Carte 1).

Carte 1 : Grands projets d'infrastructures de transport examinés par le COI en 2026



Source : DG Trésor, d'après COI (2026) et maîtres d'ouvrage pour les projets. Réseaux existants en fond de carte : réseau routier national concédé et non concédé (RRN 2025), réseau ferroviaire LGV et UIC 1 à 4 (SNCF 2026, ART 2024), principaux axes du réseau fluvial (VNF). Image générée par IA.

Note : Les tracés sont schématiques pour les projets à un stade d'avancement encore préliminaire.

(11) Autorité de régulation des transports (2023), « Scénarios de long terme pour le réseau ferroviaire français (2022-2042) ».

Cet ensemble de projets représenterait des coûts d'investissement de 81 Md€₂₀₂₅ au total selon le COI¹². Sur ce montant, 55 Md€ seraient financés par des dépenses publiques françaises, dont 23 Md€ pour les collectivités locales et 32 Md€ pour l'État. Le reste du financement reposerait sur des contributions européennes attendues (17 Md€), bien que non garanties et suspendues aux discussions sur les prochains budgets de l'Union européenne (UE) à partir de 2028, et une part financée par les usagers grâce à des péages pour les projets routiers en concession. Pour l'État, le niveau de dépenses attendu sur la décennie à venir serait plus de deux fois supérieur à

l'enveloppe de crédits consacrée aux grands projets d'infrastructures sur les dernières années (cf. Graphique de couverture).

Par ailleurs, les collectivités locales portent des projets de services express régionaux métropolitains (SERM) pour améliorer les systèmes de transport urbain autour des grandes villes. Selon l'IGF et l'IGEDD, ces projets pourraient comprendre plus de 20 Md€₂₀₂₃ sur une vingtaine d'années en investissements en infrastructures ferroviaires¹³, non compris dans les 81 Md€ d'investissements examinés par le COI.

2. Les investissements les plus rentables socio-économiquement pourraient être privilégiés

2.1 L'analyse socio-économique permet de hiérarchiser les projets

L'analyse socio-économique permet d'apprécier l'opportunité de réaliser un projet, de comparer différentes variantes, d'optimiser son dimensionnement et de choisir entre des projets concurrents. En particulier, elle permet de quantifier les différents coûts et gains générés par le projet et les agrège pour obtenir des indicateurs synthétiques (cf. Encadré 1).

Pour améliorer leur utilisation au service de la décision publique, les évaluations socio-économiques pourraient être mises à jour au cours de la vie des projets. Elles sont généralement réalisées à un stade précoce, avant l'enquête publique, alors que leurs hypothèses structurantes peuvent évoluer dans les années qui séparent souvent l'enquête publique du démarrage des travaux : coûts de construction, calendrier, prévisions de trafic. Des mises à jour permettraient d'intégrer ces données ainsi que les améliorations méthodologiques régulièrement adoptées : les émissions de gaz à effet de serre liées à la construction des infrastructures, l'électrification du transport routier, la révision du taux d'actualisation

public et des valeurs tutélaires (e.g. valeur du temps, valeur de l'action pour le climat). Le Haut Commissariat à la stratégie et au plan (HCSP) recommande en ce sens une évaluation évolutive, intervenant tout au long du processus de décision.

Les méthodes pourraient également continuer d'évoluer avec les connaissances et les préférences collectives. En particulier, l'impact des projets sur la biodiversité reste peu pris en compte, alors que les infrastructures de transport représentent 30 % de la surface déjà artificialisée en France en 2023¹⁴ : le HCSP préconise de continuer à développer des valeurs tutélaires pour certaines dimensions de la biodiversité, lorsque les services écosystémiques rendus sont suffisamment documentés, et de les intégrer aux évaluations¹⁵. Par ailleurs, l'évaluation socio-économique a été conçue principalement à partir de projets de transport de longue distance et valorise imparfaitement les gains de fréquence, de fiabilité et de qualité de service. Une meilleure valorisation de ces effets serait pertinente pour évaluer les projets urbains comme les SERM et les projets de modernisation, dont les bénéfices ne se traduisent pas nécessairement par d'importants gains de temps.

(12) COI (2026), « Grands projets : le temps des choix ».

(13) IGF-IGEDD (2025), « Le financement des autorités organisatrices de la mobilité ».

(14) Agreste (2025), « L'occupation du territoire en 2023 – Enquêtes Teruti 2022-2023-2024 ».

(15) HCSP (2026), « Investissements de transport : une évaluation renouvelée face aux nouveaux défis », Rapport.

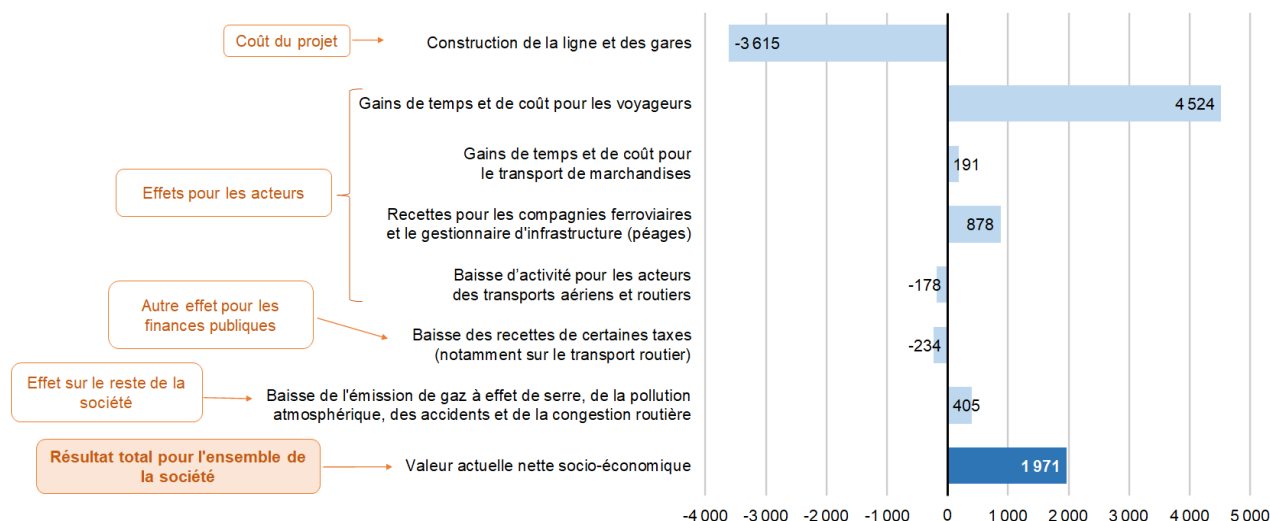
Encadré 1 : L'évaluation socio-économique des investissements publics dans les transports

L'évaluation socio-économique apprécie l'impact d'un projet sur le bien-être collectif en comparant ses effets à une situation de référence sans projet, offrant une appréciation plus large que la seule analyse financière. Son principal indicateur, la valeur actuelle nette socio-économique, établit sur toute la durée de vie du projet le bilan actualisé^a de ses coûts et bénéfices marchands et non marchands lorsque ces derniers peuvent être convertis en termes monétaires. Certains effets sur les usagers, la santé ou l'environnement sont ainsi monétarisés au moyen de « valeurs tutélaires » : par exemple, la valeur de l'action pour le climat permet ainsi de valoriser les émissions de gaz à effet de serre générées ou évitées (cf. Graphique 2).

Bien qu'utile pour apprécier la pertinence des projets et les comparer, la valeur actuelle nette socio-économique présente des limites. L'utilisation de valeurs tutélaires suppose une substituabilité des effets non marchands avec les biens et services marchands (puisque'un effet peut compenser un autre, par exemple les gains de temps permis par le projet peuvent compenser ses dommages climatiques), et elle n'est pas exhaustive sur l'ensemble des effets potentiels du projet (par exemple, les effets sur la biodiversité sont difficiles à mesurer et ne sont donc pas quantifiés en l'état des méthodes). Par ailleurs, les résultats de la valeur actuelle nette socio-économique sont fortement liés aux hypothèses de cadrage du scénario de référence, que ce soit les hypothèses macroéconomiques (e.g., croissance économique), les dynamiques de mobilité tendancielle envisagées (e.g., rythme de décarbonation tendanciel), ou le taux d'actualisation.

Les évaluations socio-économiques sont réalisées sous la responsabilité des porteurs de projet, selon les méthodes encadrées par le Haut-Commissariat à la stratégie et au plan (HCSP)^b et par le référentiel tenu par le ministère des Transports. Depuis 2012, une évaluation est obligatoire pour les investissements civils financés par l'État ou certains de ses établissements à plus de 20 M€, et une contre-expertise indépendante est obligatoire lorsque ce financement atteint 100 M€ et représente au moins 5 % du coût total^c. Le secrétariat général pour l'investissement (SGPI) organise alors la contre-expertise et rend un avis^d. Pour les infrastructures de transport, un bilan *ex post* est réalisé au plus tard cinq ans après la mise en service^e.

Graphique 2 : Décomposition de la valeur actuelle nette socio-économique pour la France de la première phase du projet de ligne nouvelle Montpellier-Perpignan (M€2019)



Source : DG Trésor, à partir des données de SNCF Réseau (2021), *Dossier d'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique, Pièce G - Évaluation économique et sociale*.

Note de lecture : La phase 1 du projet de ligne nouvelle Montpellier-Perpignan, qui consiste à construire une nouvelle ligne ferroviaire entre Montpellier et Béziers, a une valeur nette actualisée socio-économique positive de 2 Md€2019, ce qui signifie qu'il crée de la valeur pour la collectivité en France. Les montants sont actualisés en 2034.

- L'actualisation consiste à ramener à une même date des coûts et bénéfices qui interviennent à des moments différents, en donnant moins de poids à ceux qui sont plus éloignés dans le temps.
- HCSP (2023), « [Guide de l'évaluation socio-économique des investissements publics](#) ».
- Décret n°2013-1211 du 23 décembre 2013 relatif à la procédure d'évaluation des investissements publics.
- Voir la [page](#) du SPGI qui recense les rapports de contre-expertise et les avis correspondants.
- Article L.1511-6 du code des transports.

2.2 Face à la situation des finances publiques, une priorisation accrue pourrait être établie entre les projets

Compte tenu des contraintes en matière de finances publiques, tous les projets, même ceux qui sont rentables socio-économiquement, ne pourront pas être réalisés simultanément. Le COI identifie un risque d'éviction des dépenses prioritaires en régénération et modernisation des réseaux de transport existants par

les dépenses de construction de nouvelles infrastructures.

Les évaluations socio-économiques pourraient mieux refléter cette contrainte : le « prix fictif de rareté des fonds publics » qu'elles appliquent déjà à l'argent public investi n'a pas été révisé depuis 2013, alors que la dette publique a augmenté¹⁶ et que la contrainte budgétaire s'est renforcée (cf. Encadré 2).

Encadré 2 : Le coût socio-économique de la dépense publique

Les évaluations socio-économiques tiennent compte du coût spécifique associé à la mobilisation de fonds publics. Deux effets distincts sont pris en compte, sous la forme de coefficients appliqués au montant d'investissement public du projet. Leur valeur est définie dans le guide méthodologique du HCSP^a, sur le fondement d'un rapport de 2013^b : en les cumulant, on applique un coefficient de 1,25 aux fonds publics.

Le coût d'opportunité des fonds publics (COFP) reflète les pertes d'efficacité économique liées aux prélèvements obligatoires nécessaires au financement de la dépense publique, en supposant un financement exclusivement par impôt^c. Il est calculé comme le rapport entre la perte de surplus économique engendrée par une hausse marginale des prélèvements et les recettes publiques supplémentaires qu'elle procure. Pour une modification marginale i du système fiscal, il peut s'écrire :

$$COFP_i = 1 + \lambda_i$$

où λ désigne la perte sèche de bien-être engendrée par la modification i , rapportée à un euro de recette supplémentaire. Si une recette supplémentaire de 1 € entraîne une perte d'efficacité de 0,20 €, son coût socio-économique est de 1,20 €. Le rapport de 2013 retient une valeur moyenne commune de 1,2 faute de pouvoir rattacher les dépenses du budget général à une recette particulière. Le COFP est donc fixé à 20 % des fonds publics nets mobilisés depuis 2013.

Le prix fictif de rareté des fonds publics (PFRFP) exprime le fait que la mobilisation de ressources budgétaires rares pour un projet limite la capacité à en financer d'autres. Il est calculé en comparant et en sélectionnant un ensemble de projets sous une contrainte d'enveloppe budgétaire : la valeur associée au relâchement de cette contrainte en constitue le prix fictif. Faute de pouvoir effectuer ce calcul pour chaque programmation, le rapport de 2013 recommande une valeur forfaitaire de 5 %.

a. HCSP (2023), « Guide de l'évaluation socio-économique des investissements publics ».

b. Commissariat général à la stratégie et à la prospective (2013), « COFP et rareté des fonds publics », in *L'évaluation socio-économique en période de transition*, Tome 2.

c. Un financement par éviction d'autres dépenses ou par hausse de la dette induirait également des coûts économiques.

3. Le système actuel de financement des infrastructures est complexe et amené à se fragiliser

3.1 Le financement des infrastructures de transport repose principalement sur des ressources publiques, qui sont fragmentées

Les investissements dans les infrastructures de transport sont principalement financés par l'État et les

collectivités locales, donc *in fine* par les contribuables¹⁷. Les usagers contribuent dans certains cas sous la forme de péages, et le secteur privé peut être mobilisé pour avancer les fonds nécessaires.

(16) La dette publique française équivalait à 92 % du PIB en 2013, contre 116 % en 2025 (source : Insee).

(17) Les contribuables sont aussi mobilisés dans certains cas pour financer directement des grands projets de nouvelles infrastructures par la création d'une fiscalité locale affectée. Par exemple, la Société des Grands Projets (SGP) perçoit une taxe sur les bureaux et autres locaux en Île-de-France pour financer le projet de Grand Paris Express (793 M€ prévus en 2026).

Sur les réseaux nationaux existants, les investissements en régénération et modernisation relèvent principalement de l'État et de ses opérateurs, par exemple sur le réseau routier national non-concédé et sur le réseau fluvial. Concernant le réseau ferroviaire national, les investissements de SNCF Réseau sont financés par les péages ferroviaires, acquittés par les entreprises ferroviaires et les autorités organisatrices de la mobilité, ainsi que par des concours publics et par un fonds de concours versé par le groupe SNCF et transitant par l'État. Les collectivités locales financent les routes dont elles assurent la gestion et contribuent à la régénération de certaines lignes de desserte fine du territoire.

Les grands projets de nouvelles infrastructures font généralement l'objet de plans de financement spécifiques associant l'État et les collectivités locales, complétés, pour les projets à dimension transnationale, de concours européens. Par exemple, pour la première phase de la ligne nouvelle Montpellier-Perpignan, le plan de financement prévoit que le coût d'investissement estimé à 2 Md€₂₀₂₀ soit assuré à 40 % par l'État et 40 % par les collectivités locales, en comptant sur une participation de 20 % de l'UE¹⁸. Le président du COI considère que ce modèle de financement croisé entre l'État et les collectivités complexifie la conduite des projets, et invite à différencier les modes de financement et la gouvernance selon l'intérêt national, régional ou local des projets¹⁹.

3.2 L'érosion des recettes traditionnelles du transport devrait entraîner une réflexion sur le circuit de financement par le budget de l'État

Les circuits de financement par l'État sont actuellement complexes. L'État contribue par son budget général directement via un programme budgétaire²⁰ et en affectant des recettes à l'Agence de financement des infrastructures de transport de France (AFITF). L'AFITF

finance les projets soit directement grâce à des conventions signées avec les maîtres d'ouvrage, soit par l'intermédiaire de fonds de concours abondant le budget de l'État²¹. Certaines dépenses d'infrastructure de l'État ne transitent pas par l'agence. La Cour des comptes estime que ces flux croisés et le périmètre incomplet de l'AFITF ne permettent pas de connaître pleinement le détail et le montant des investissements dans les infrastructures, ce qui nuirait à la lisibilité de la politique d'investissement de l'État dans les transports²².

Par ailleurs, le financement par des recettes affectées est amené à se fragiliser. Les recettes affectées à l'AFITF sont prélevées sur des activités de transport principalement carbonées²³ : l'accise sur les produits pétroliers (ex-TICPE, dont environ 5 % sont affectés à l'AFITF), issue principalement de la taxation des carburants routiers, constitue à elle seule près de 40 % des recettes de l'AFITF en 2026. Or, l'électrification du parc automobile devrait progressivement en réduire le rendement : à fiscalité inchangée, la DG Trésor estimait en 2024 qu'une trajectoire compatible avec les objectifs climatiques diminuerait les recettes d'accise sur les produits pétroliers de 10 Md€ en 2030 (-30 %) et de 31 Md€ en 2050 (-99 %) par rapport à 2019²⁴.

Le renouvellement des concessions autoroutières pourrait apporter de nouvelles ressources au cours de la décennie 2030. Les contrats arriveront progressivement à échéance entre 2031 et 2036 et devraient faire l'objet d'un renouvellement. Le projet de loi-cadre relatif au développement des transports prévoit d'affecter au secteur des transports les recettes publiques issues des futures concessions. Selon la conférence Ambition France Transports²⁵, en maintenant les péages à leur niveau actuel, leur exploitation pourrait dégager un surplus de recettes publiques d'environ 2,5 Md€ par an à l'issue des concessions historiques. Le rendement effectif est

(18) Protocole d'intention de financement signé le 22 janvier 2022 entre l'État, les collectivités locales et SNCF Réseau.

(19) COI (2026), « Grands projets : le temps des choix ».

(20) Le programme 203 « Infrastructures et services de transports » est doté de 4,6 Md€ en crédits de paiement en 2026 (loi n° 2026-103 du 19 février 2026 de finances pour 2026). Seule une partie de ce programme finance des investissements dans des infrastructures de transport.

(21) Un fonds de concours est une procédure budgétaire permettant à l'État de recevoir des fonds d'un acteur extérieur pour financer une dépense précise, en ouvrant des crédits sur un programme budgétaire. Les fonds de concours de l'AFITF financent principalement la régénération du réseau routier national non concédé et les contrats de plan État-Région (CPER), tandis que les paiements directs financent principalement les projets ferroviaires, les investissements nécessaires aux trains d'équilibre du territoire (matériel roulant, ateliers de maintenance) et la régénération fluviale.

(22) Cour des comptes (2024), « L'Agence de financement des infrastructures de transport de France ».

(23) Le budget de l'AFITF (cf. Budget rectificatif n° 2 de 2026) est de 3,5 Md€ en 2026, dont 1,3 Md€ pour la fraction d'accises perçue sur les carburants (ex-TICPE).

(24) Calculs DG Trésor (2024). Voir les résultats publiés dans DG Trésor (2025), « Les enjeux économiques de la transition vers la neutralité carbone », Rapport final.

(25) Conférence (2025), « Ambition France Transports », Rapport.

néanmoins incertain puisqu'il dépendra du modèle retenu, du contenu des futurs contrats, de l'évolution du trafic et des besoins d'entretien du réseau.

3.3 Le recours à des montages extrabudgétaires complexifie la gouvernance d'ensemble des investissements publics et peut accroître les coûts

Les projets peuvent par ailleurs faire l'objet de montages en « partenariat public-privé » (PPP)²⁶ dans lequel des acteurs financent tout ou partie de l'investissement initial et sont ensuite rémunérés, au cours de la durée d'exploitation économique, par la puissance publique sous la forme de loyers (dans le cas d'un marché de partenariat, sur certaines lignes ferroviaires par exemple) ou auprès des usagers en percevant des péages (dans le cas d'une concession, comme sur la plupart des autoroutes). La loi permet de mobiliser ce type de montage lorsqu'il est démontré qu'il présente un bilan plus favorable que celui des autres marchés de la commande publique²⁷.

La pertinence de ces montages doit ainsi s'apprécier au regard des caractéristiques propres à chaque projet et de l'ensemble des coûts et bénéfices associés sur sa durée de vie. Ces montages reposent sur une technique de financement intrinsèquement plus onéreux que celui de la dette publique, ce qui doit être mis en regard des gains notamment sur les coûts de construction et de maintenance. Par exemple, la LGV Bretagne-Pays de la Loire réalisée en marché de partenariat a présenté un coût de construction 24 % moins élevé par rapport à d'autres lignes ferroviaires, mais des surcoûts de maintenance de 5 % et de financement de 5 % du coût d'investissement par rapport à la LGV Est (non réalisée en PPP)²⁸. Par ailleurs, ce type de montage n'occulte pas le coût économique de l'investissement et, à terme, son impact pour les finances publiques : en France, les engagements liés aux marchés de partenariat sont ainsi consolidés dans la dette et le déficit publics.

Le choix du financement est donc distinct de la sélection de l'investissement : il peut en faciliter la réalisation, mais ne remplace pas une priorisation des projets fondée entre autres sur leur utilité socio-économique.

(26) Il existe deux formes de partenariat public-privé dans le droit de la commande publique : les marchés de partenariat et les concessions.

(27) Article L. 2211-6 du code de la commande publique.

(28) Inspection générale des finances (IGF) (2025), « Évaluation des contrats et marchés de partenariat ».

Éditeur :

Ministère de l'Économie,
des Finances et de la
Souveraineté industrielle,
énergétique et numérique

Direction générale du Trésor
139, rue de Bercy
75575 Paris CEDEX 12

Directeur de la Publication :

Dorothee Rouzet
tresor-eco@dgtresor.gouv.fr

Mise en page :

Maryse Dos Santos
ISSN 1777-8050
eISSN 2417-9620

Derniers numéros parus

Octobre 2026

N° 406 Le système de retraite face aux défis démographiques

Charlotte Combier

N° 405 Logement : des tensions structurelles pesant sur l'offre et la mobilité

Diego Davo, Clémence Faivre, Anouk Pradier

Septembre 2026

N° 404 Marché du travail : quelles marges pour retrouver le chemin du plein emploi ?

Nicolas Baaklini, Tu Duyen Nguyen

<https://www.tresor.economie.gouv.fr/Articles/tags/Tresor-Eco>



Direction générale du Trésor



@DGTresor

Pour s'abonner à Trésor-Éco : bit.ly/Trésor-Eco

Pour toute demande presse, merci de vous adresser à presse@dgtresor.gouv.fr (01 44 87 73 24)

Ce document a été élaboré sous la responsabilité de la direction générale du Trésor et ne reflète pas nécessairement la position du ministère de l'Économie, des Finances et de la Souveraineté industrielle, énergétique et numérique.