

Transport : la charge de la Cour des comptes

L'institution dénonce une accumulation incontrôlée de projets non financés.

Lionel Steinmann

@lionelsteinmann

A quoi sert l'Agence de financement des infrastructures de transport (Afitf) ? A pas grand-chose, assure la Cour des Comptes dans un référé très sévère publié lundi, qui pointe « l'absence de plus-value » de cet opérateur public, et surtout dénonce l'accumulation de projets annoncés par l'Etat mais aujourd'hui non financés.

La création de l'Afitf, en 2004, répondait à la volonté de protéger les investissements de long terme dans

les infrastructures du transport des aléas qui accompagnent chaque exercice budgétaire annuel de l'Etat. Mais son conseil d'administration, déplore la Cour des Comptes, n'a aucune autonomie de décision. « Cette instance ne fait in fine qu'entériner des décisions arbitrées en « pré-CA » ou entre cabinets ministériels : à ce jour, aucun administrateur n'a émis un vote négatif sur une seule des quelque 600 conventions proposées à l'approbation du conseil au cours des 10 dernières années », pointe l'institution.

Une liste de projets toujours plus longue

Le rôle de l'Afitf se limite donc à celui d'une caisse de financement, qui permet à la puissance publique « de s'affranchir des principes du droit budgétaire », puisque ses engagements financiers « ne font l'objet d'aucun plafonnement en loi de finances et échappent à la norme d'évolution des dépenses de l'État ».

Surtout, la Cour des comptes s'alarme de la déconnexion croissante entre les recettes affectées à l'Agence et la liste toujours plus lon-

Les chiffres clefs

1,9

MILLIARD D'EUROS

La cible annuelle de dépenses de l'Afitf, selon la loi de programmation des finances publiques 2014-2019.

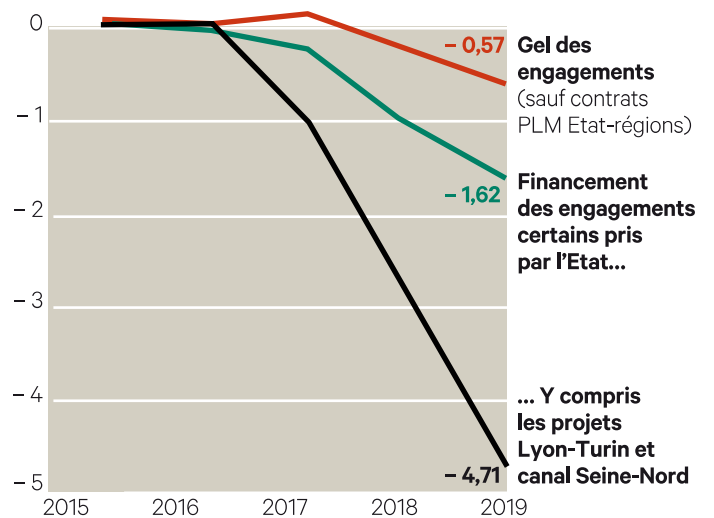
2,2

MILLIARDS D'EUROS

La part de financement de la France dans le projet de tunnel Lyon-Turin.

Les besoins de financement supplémentaires de l'Afitf en cas de...

Déficit cumulé, en milliards d'euros



« LES ECHOS » / SOURCE : COUR DES COMPTES

gue des projets qu'elle est censée soutenir à l'avenir, ce qui se traduit par « une accumulation incontrôlée des besoins de paiements, dont le financement n'est pas assuré à moyen terme ».

La loi de programmation des finances 2014-2019, rappelle la Cour, prévoit une cible annuelle de dépenses pour l'Afitf de 1,9 milliard d'euros par an. Mais les engagements déjà pris par l'Etat et l'agence appelleront nécessairement des financements complémentaires, estiment les magistrats de la rue Cambon, qui ont fait leurs calculs (voir graphe ci-dessus).

Même si l'agence se contentait de payer les engagements budgétaires déjà pris, ainsi que ceux liés aux contrats de plan Etats-région 2015-2020, il manquerait 600 millions dans la caisse à l'horizon 2019. « En y ajoutant les paiements correspondants à des engagements nouveaux en matière d'infrastructures routières,

ferroviaires, fluviales, portuaires et de transports collectifs, l'insuffisance de financement atteindrait 1,6 milliard à ce même horizon », indique la Cour. Et la trajectoire « serait encore moins soutenable en cas de mise en œuvre » des projets de tunnel ferroviaire Lyon-Turin et de canal Seine-Nord, qui porterait le déficit de financement cumulé à 4,7 milliards en 2019. La Cour demande donc à l'Etat « de définir des priorités [...] et de réduire considérablement les engagements nouveaux. »

Cette impasse dans les moyens affectés à l'Afitf avait été identifiée par le président de l'Agence, le député PS Philippe Duron, qui avait plaidé dans une tribune publiée en juin dernier dans « Les Echos » pour une hausse des recettes de l'agence en jouant sur la fiscalité sur les carburants. Tailler dans les projets ou bien augmenter les moyens, l'Etat devra nécessairement faire un choix dans les années à venir. ■