

# Projets d'infrastructures ferroviaires : Le financement, critère majeur.

Philippe Duron, Président de la commission Mobilité 21, installée en octobre 2012 par le ministre délégué en charge des Transports, a déclaré lors d'un point d'étape des travaux de la commission: "Le schéma national des infrastructures de transport (Snit) est un document d'une grande qualité, qui n'a peut être pas été au bout de la réflexion au vu des délais qui étaient impartis. Ce schéma ne se préoccupe pas de planification et de programmation". La commission Mobilité 21 est chargée de proposer un schéma de mobilité durable, en hiérarchisant notamment les projets recensés dans le SNIT. Les investissements prévus par ce dernier ne sont pas sérieusement soutenables pour les finances publiques. Affirmer pouvoir mener à terme un investissement de 245 milliards d'euros sur 25 ans discrédite tous les responsables qui présentent leurs projets comme réalisables sur ce calendrier. La première mission consiste donc à prioriser les projets qui sont finançables et de les planifier dans le temps. "Nous devons faire de la pédagogie, de l'engagement progressif", souligne Philippe Duron, expliquant que les coups partis c'est-à-dire : "quatre lignes à grandes vitesses lancées en même temps, comme c'est le cas aujourd'hui, bloquent les financements de l'Agence de financement des infrastructures de transport (AFIT) pour cinq ou six ans". En cette période de moralisation de la parole, la commission présidée par Philippe Duron, doit demander aux quémendeurs de présenter leur projet en l'associant à un financement bouclé ou du moins en assurant par des garanties qu'il peut l'être. Reporter le chapitre financier, sciemment le plus loin possible et en règle générale après les prochaines échéances électorales majeures, pourrait s'apparenter à de la tromperie.



Le prétexte administratif qui permet aux politiques de montrer aux citoyens que les dossiers avancent et franchissent des étapes, sans jamais aborder le fond du financement ne peut plus longtemps masquer une réalité par des prétentions de rêves à long terme. Faire avancer des projets en sachant pertinemment que des variables essentielles à la décision finale, telles que le financement, ne sont pas encore figées ne peuvent être que pures stratégies politiques. On ne peut connaître la précarité des financements à éluder pour chacun des dossiers et s'engager sans retenue sur l'ensemble du programme SNIT. Etablir un bilan de 245 milliards sur 25 ans n'est pas un engagement responsable.

À l'évidence, les coups partis sont à assumer. Il serait catastrophique que la France montre une imprévoyance avérée par des chantiers engagés et impossibles à achever. Pour la route, des exemples concrets de chantiers interrompus sont déjà affichés et il serait vain de penser que de telles pannes ne puissent arriver en ferroviaire. Montrer au Monde d'autres exemples de cet acabit serait catastrophique non seulement en termes d'incompétence mais afficherait une insolvabilité flagrante. Le fait d'avoir introduit sur les petites lignes le renoncement à maintenance et sur le réseau classique de qualifier d'investissement le rattrapage d'entretien n'est pas une image très valorisante des finances françaises.

## Paramètres obligatoires pour valider un dossier et son agenda :

- 1- Valorisation précise de l'investissement qui doit quantifier avec certitude le montant de la créance exigible totale qui pèsera sur la société
- 2- Etude de marché basée sur une détermination précise des volumes de flux en intégrant quel que soit le mode de financement le coût induit des péages et les conséquences sur le prix des billets pour aborder leur niveau
- 3- L'enveloppe de financement public sur l'investissement et sa répartition en précisant le coût par citoyen
- 4- La valorisation du risque d'exploitation à compenser

## Ordonnancement des projets selon les trois critères suivants :

- 1- Les coups partis
- 2- Les projets dont la rentabilité économique permet leur financement
- 3- Les projets « d'intérêt général » dont les budgets sont abondés en tenant compte des ressources financières disponibles et des compléments compensatoires provenant des territoires concernés, s'ils sont introduits selon des aspects d'équité ou de nécessité d'aménagement des territoires.

**Un projet porté par la politique d'une Région et démontrant sa capacité financière à assumer l'investissement se retrouve éligible.**  
**Si le projet est viable par une compensation d'équilibre d'exploitation, ce ne sera qu'au titre de démarreur à court terme.**

Pour les citoyens, il est important et urgent, qu'ils soient éclairés sur les engagements que vont leur faire porter leurs représentants. Cet aspect est à clarifier avant les grandes échéances Régionales. Le débat doit compléter sa dimension politique par le volet financier associé, ainsi que tout son intérêt en soit démontré. Il n'est plus concevable que la richesse d'un territoire lui permette tout et n'importe quoi, au détriment d'un voisin dont les besoins sont reconnus d'utilité prioritaire mais qui n'a aucun moyen de s'en prévaloir. La balance des choix doit dès demain ajouter sur chaque plateau : les valeurs d'équité, d'utilité, de priorité au poids de la solvabilité financière des territoires. Nous aurons ainsi des territoires qui progressent ensemble avec un meilleur cadre de vie, nous verrons également la polarisation des grandes métropoles diminuer grâce à un réseau d'infrastructure plus cohérent laissant sa place de moteur économique aux territoires eux-mêmes.

