

PRINTEMPS DE L'ÉVALUATION

## Les députés épinglent les contrats de plan État-Région

Clémence Villedieu | A la une | A la Une finances | Actu experts finances | France | Publié le 30/07/2021

**Initié par la commission des finances de l'Assemblée nationale pour contrôler l'efficacité des politiques publiques, le Printemps de l'évaluation a dû reconnaître sa difficulté à observer l'avancement réel des contrats de plan État-Région (CPER). Manque d'informations financières et qualitatives, décalage entre la programmation et les crédits budgétés, intégration de projets non matures, autant d'obstacles qui interrogent sur la pertinence des CPER.**



[1]

File binders or folders with documents. Paperwork office colourful background. 3d illustration

En s'attachant à analyser les contrats de plan État-Région (CPER) 2015-2020 dans deux rapports distincts dans le cadre du Printemps de l'évaluation, l'un sur la partie des politiques des territoires et l'autre sur celle des transports, les députés ont regretté un exercice d'évaluation quasiment impossible.

### Confusions à tous les étages

Écarts entre le niveau de la programmation et la mobilisation effective des crédits, participations méconnues des opérateurs et participations financières d'acteurs non-signataires, difficulté d'articulation avec les fonds européens, méconnaissance des engagements consolidés des Régions... Rien ne va plus. Il y a aussi les crédits valorisés. Inscrits dans le CPER pour souligner la cohérence des politiques publiques mais versés dans d'autres cadres, ils nuisent à la lisibilité budgétaire. « Les CPER sont suivis manuellement par le biais des tableaux excel élaborés par les Secrétariats Généraux aux Affaires Régionales (SGAR) de chaque région et remontés à la tutelle à l'occasion du bilan d'exécution » relate le rapport sur le volet territorial. Les rapporteurs du rapport transports prennent acte d'une carence d'indicateurs de performance et de l'impossibilité, notamment sur le volet ferroviaire d'obtenir des données chiffrées. Tous regrettent une absence d'accord avec Régions de France pour le développement de fonctionnalités de suivi partagées.

## La question de la sincérité de la programmation

L'exécution est ralentie par la complexité des projets d'infrastructures qui peuvent être retardés mais aussi par le manque de maturité des projets inscrits dans le CPER. Les projets peuvent s'étaler sur plusieurs générations de CPER. Pour les députés, sincérité de la programmation fait défaut lorsque les projets sont inscrits depuis plusieurs années voire générations de CPER alors que les acquisitions foncières ou les études préalables ne sont toujours pas réalisées. A l'exclusion des investissements majeurs, les projets du volet territorial sont dans la majorité des Régions, exclus des CPER qui ne déclinent que les orientations stratégiques et les types de projets éligibles.

## Un décalage entre la programmation et des contraintes budgétaires

D'un côté, une trop faible maturité des projets et un faible niveau d'engagements et de l'autre, une ambition fortement affichée. Les CPER ne sont pas des actes contractuels mais des projections n'ayant aucune adéquation avec les crédits budgétaires. Illustrations avec l'AFITF (agence de financement des infrastructures de transport de France) qui n'a aucun échéancier CPER car elle signe annuellement ses engagements avec l'Etat. Or, elle finance le volet multimodal, premier poste des dépenses (avec 7,2 milliards d'euros sur 15 milliards d'euros) et subit un manque structurel de ressources. La loi d'orientation des mobilités 2018 et le plan de relance 2020 ont dû venir à sa rescousse pour renflouer les caisses.

Pour le volet territorial, « les crédits accordés au Fonds national d'aménagement et de développement du territoire (FNADT) n'atteignent pas le montant des demandes exprimées par la DGCL. Les autorisations de programme sur la période de 2015-2020 s'établissent à 526 millions d'euros contre les 721 millions d'euros contractualisés à l'origine ». « Exécution financière chaotique », « évaluation quasi-absente »...la critique est sévère. « Le sens même des CPER est remis en cause... au regard de la multiplication des contrats (contrats de relance et de transition écologiques, contrats de ruralité...) et de programmes nationaux dotés d'une existence autonome (Action cœur de ville, Territoires d'industrie, Petites villes de demain) ».

## Et pourtant, pourtant...

Le CPER demeure un outil indispensable pour le développement des infrastructures et l'aménagement du territoire pour les rapporteurs du rapport sur les transports. Ils ont suggéré plusieurs pistes d'amélioration de cette contractualisation : éviter une programmation trop ambitieuse en définissant d'emblée des projets prioritaires de manière cohérente avec les moyens disponibles, allonger la durée des contrats à sept ans au minimum, renforcer les outils de suivi et d'évaluation, non seulement pour les crédits de l'État mais aussi pour les moyens engagés par les régions et les autres financeurs. L'Etat doit renforcer la sincérité de ses engagements et les Régions, admettre que tous les projets ne peuvent pas être menés de front. Il serait préférable de n'inscrire que les projets suffisamment matures pour être engagés sur la durée du contrat. Du côté du volet territorial, nombreux sont les petits projets qui parfois bénéficient d'un financement unique. La priorité étant aux projets emblématiques, la gestion étant assurée par silo (chaque ministère accordant des enveloppes) et la concurrence avec d'autres financements étant croissante, les députés remettent en cause la pertinence du CPER.

### REFERENCES

- Lire le rapport du Printemps de l'évaluation sur la politique des territoires de Mohamed Laqhila
- Lire le rapport du Printemps de l'évaluation sur les infrastructures et services de transports de Marie Lebec et Zivka Park

### POUR ALLER PLUS LOIN

- CPER : pourquoi la Normandie engage « une épreuve de force » avec l'Etat
- Les contrats de plan peuvent mieux faire en matière de climat