

CONTRACTUALISATION

CPER : la signature définitive est compromise pour 2021

Clémence Villedieu | A la Une finances | Actualité Club finances | France | Publié le 24/11/2021

Les treize Régions dénoncent l'absence du volet mobilités et transports dans les CPER même si la plupart d'entre-elles ont adopté durant l'année leur accord d'orientation. Un « oubli » de l'Etat qui devrait repousser la signature définitive des CPER en 2022.



Sur la base des accords d'orientation signés par onze Régions (la Normandie et la Corse n'ont pas signé), le ministère de la Cohésion des territoires affiche une « enveloppe globale sans commune mesure avec la génération précédente du Contrat de plan Etat-Régions (CPER) » : soit 32 Milliards d'euros de financements de l'Etat et 31 milliards des Régions. Y sont listés les opérations mobilités 2021-2022 financées par le CEPR en cours.

Durant l'année 2021, onze Régions ont signé avec l'Etat les accords de relance (2021-2022) et l'accord d'orientation pour la mise en place des prochains CPER qui décline les enveloppes par thématiques et par financeurs. L'occasion pour le Premier ministre et la ministre de la Cohésion territoriale de se déplacer dans les Régions pour parapher en grandes pompes les accords de contractualisation.

Volet mobilités en 2023

Adoptés par les Assemblées délibérantes des collectivités, ces engagements ne répondent pas à la question portant sur le volet transports et mobilités. Représentant en principe la plus grosse part de l'enveloppe des CPER, le volet transport demeure le grand absent des discussions. Le 30 septembre dernier, lors du Congrès annuel des Régions de France ^[1], le Premier ministre, Jean Castex, a déclaré souhaiter que « région par région, nous listions les projets prioritaires au titre de la mobilité qui pourraient faire l'objet soit d'avenants dans le contrat de plan, soit d'accords spécifiques pour que nous puissions en tirer toutes les conséquences d'ici le début de l'année prochaine ».

Ce qui semblait pour les élus régionaux une ouverture, signifiait, pour l'Etat, le financement pour les deux années qui viennent des projets avec les ressources du CPER en cours (2015-2021). Pour le gouvernement, le « gros du volet mobilités » sera adopté lorsque les crédits seront connus. Une façon de répondre aux critiques récurrentes faites aux contrats de plan qui affichent des projets sans assurer des financements certains.

- Reçus à Matignon, les présidents de région restent sur leur faim ^[2]

Attention, fragile !

En juillet dernier, les députés dessinaient, dans deux rapports distincts, un tableau négatif des CPER 2015-2020 ^[3]dénonçant un chiffrage impossible des financements affectés aux projets. Que pourraient-ils ajouter avec la nouvelle génération d'une planification qui s'est construite dans l'urgence, d'abord mise au placard puis relancée en 2019 avant d'être freinée par la pandémie puis percutée par les plans de relance qui eux-mêmes ont dû couvrir au plus vite les deux premières années du CPER tout en reprenant en partie des fonds du CPER 2015-2020 non consommés ?

Et si l'on ajoute l'arrivée des nouveaux exécutifs régionaux chargés de reprendre rapidement les projets de développement, le nouveau CPER est un outil très secoué. Et pourtant...

Temps calme pour 2022

Michaël Quernez, Premier Vice-président du Conseil régional de Bretagne en charge du climat et des mobilités estime que le nouveau CPER devrait être signé durant le premier trimestre 2022 avant les échéances électorales. Et de préciser : « Nous avons signé un avenant au CPER actuel qui nous permet pour 2021-2022 de financer nos projets mobilités ».

Au-delà du volet transport, d'autres critiques liées aux spécificités des territoires sont formulées par les Régions. « L'Assemblée plénière de la Bretagne a donné en octobre un nouveau mandat de négociation au Président de la Région. Si les élus se déclarent satisfaits sur les secteurs de la recherche et des universités, ils demandent que le volet maritime et le volet agricole soient à la hauteur des ambitions de la collectivité. « Le fait que l'Etat ait demandé récemment à la Commission européenne d'inscrire les ports de Brest et de Roscoff dans les ports dans le dispositif RTE-T (réseau transeuropéen de transport) est un premier pas qui devra être suivi dans le CPER d'engagements financiers élevés » rajoute l' élu breton.

Pour la Normandie qui a refusé de signer le document d'orientation, le prochain CPER comme le prochain CPIER (Contrat de plan interrégional) devraient être signés en 2022, selon les orientations budgétaires validées en octobre. Car, comme les élus du Palais Bourbon le reconnaissent dans leurs rapports et malgré une contrariété partagée par les Régions, le CPER reste un outil dont les collectivités ne peuvent pas se passer. Car, comme le rappelle Régions de France, les collectivités ne veulent pas menacer les projets lourds et structurants qui imposent un temps long de réalisation.

- CPER : pourquoi la Normandie engage une épreuve de force avec l'Etat ^[4]

POUR ALLER PLUS LOIN

- CPER : pourquoi la Normandie engage une épreuve de force avec l'Etat
- Plan de relance ou fonds structurels : il faudra choisir le bon tuyau
- L'Etat et les régions vont co-piloter le plan de relance