

# CONTRATS DE PLAN ÉTAT-RÉGIONS 2015-2020 : Une exécution au ralenti !

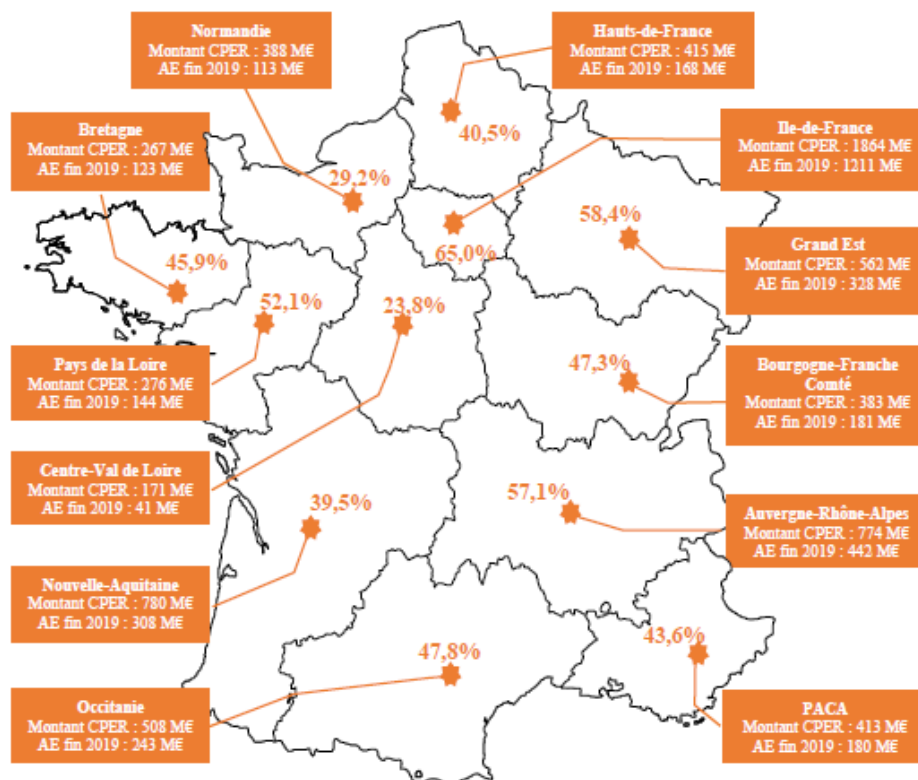
**D**epuis le début de leur négociation, les Contrats de Plan Etat-Région (CPER) 2015-2020 accumulent les retards. Alors qu'ils approchent de leur terme théorique, et malgré une légère accélération en 2019, force est de constater que cette génération n'a pas répondu aux enjeux d'aménagement. Ce qui n'empêche pas l'Etat de lancer les négociations de la nouvelle génération de CPER.

Pour les données de cadrage sur le CPER 2015-2020 consultez l'article publié dans les [dossiers économiques de juillet 2018](#)

## Un engagement à mi-chemin, une exécution à la traîne

Les CPER 2015-2020 doivent en théorie s'achever d'ici 1 an : ils sont pourtant encore très loin d'atteindre un taux d'exécution satisfaisant. Les cartes ci-dessous présentent ainsi l'avancement du volet mobilité des Contrats de Plan en termes d'autorisations d'engagement de l'Etat (estimés à fin 2019) et de consommation des crédits de paiement à fin 2018.

**Carte 1 : Taux d'exécution estimé des CPER par l'Etat en autorisations d'engagement (AE) à fin 2019**



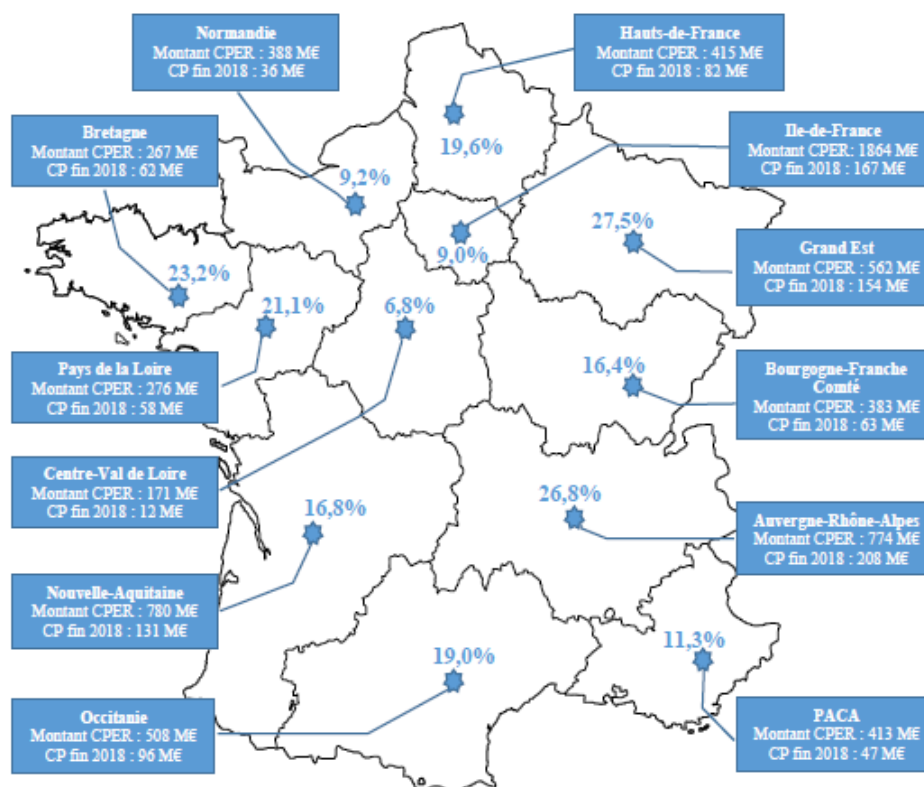
Source : d'après données DGITM

Les CPER 2015-2020 ont mis du temps à démarrer, leur lancement ayant coïncidé avec la fusion des régions. La cadence semble toutefois s'accélérer un peu conformément au cycle de vie d'un CPER. A fin 2018, le taux d'engagement des CPER atteint 39,5% au niveau national et devrait s'établir à 51,1% à fin 2019. Pour 2020, 718 M€ de nouvelles autorisations d'engagement sont demandées dans le cadre du prochain PLF ce qui porterait le taux d'engagement à 64%. Ce rythme d'évolution correspond aux prévisions avancées pendant les débats sur la LOM. Elles prévoyaient une progression des engagements d'environ 10% par an avec un objectif de 80% à fin 2022 au lieu de 100% en théorie en 2020.

A noter qu'à fin 2018, [les régions déclarent, elles, avoir engagé 55% de leur part prévue dans le CPER](#), soit 15 points de plus que l'Etat. Ce qui représente un engagement de 4,6 Md€ sur un total de 8,2 Md€. 72% des engagements sont destinés aux infrastructures ferroviaires et 20% aux infrastructures routières. Les régions ont par ailleurs avancé 73 M€ de la part Etat sur ce volet mobilité en 2018.

Outre ce niveau globalement faible d'avancement, des disparités importantes apparaissent selon les régions en matière de rythme d'engagement : 29% du CPER de Normandie est engagé contre près de 65% en région Ile-de-France.

## Carte 2 : Taux d'exécution des CPER par l'Etat en crédits de paiement (CP) à fin 2018

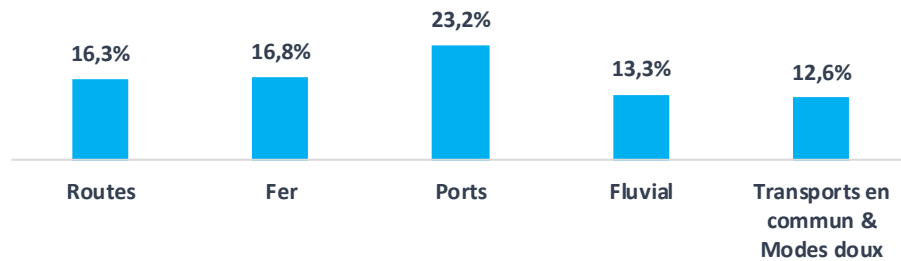


Source : d'après données DGITM

Le taux de réalisation en crédits de paiement est encore moindre et s'établit à 16,1 % en moyenne nationale à fin 2018. Il devrait progresser de manière un peu plus soutenue en 2019 et atteindre 26%. Pour 2020, 898 M€ de crédits de paiement ont été demandés dans le cadre du PLF. Si celles-ci se concrétisent, le taux d'avancement passerait alors à 39% à la fin de l'année prochaine, terme de la programmation.

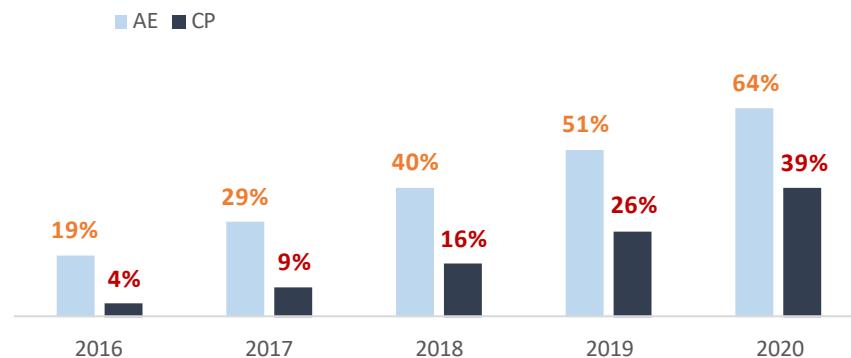
Là aussi, les disparités régionales sont fortes : 6,8% en Pays de la Loire contre 27,5% dans le Grand Est. Le taux d'exécution est comparable pour les volets routier (16,3%) et ferroviaire (16,8%) mais se situe en retrait sur les transports en commun et modes doux (12,6%).

## Graphique 1 : Taux d'exécution en crédits de paiement (CP) par type d'infrastructures à fin 2018



Sources : d'après données DGITM

## Graphique 2 : Avancement du volet mobilité du CPER en AE et en CP



Sources : d'après données DGITM et Document de politique transversale du PLF 2020 – Estimation pour 2019 et 2020

Au rythme actuel de réalisation, on ne peut espérer un achèvement des CPER 2015-2020 que vers...2026 !

Plusieurs raisons peuvent être avancées pour expliquer ces retards :

- Le manque de maturité de certains projets au moment de leur inscription dans les CPER ;
- Le report de certaines opérations dont la maîtrise d'ouvrage ne relève pas de l'Etat ;
- La complexité et la durée de certaines études et concertations ;
- La rareté des ressources budgétaires en lien avec un budget de l'AFITF insuffisant ;
- L'abandon de certains projets

## Quel avenir pour les CPER ?

Il paraît désormais évident que le volet mobilité ne sera pas achevé en 2020 et qu'il devra être prolongé. Pourtant, l'Etat a lancé la préparation de la prochaine génération de contrats qui couvrira la période 2021-2027. Des contrats pour lesquels il n'y aura pas de maquette nationale et qui feront l'objet de négociations au cas par cas ce qui devraient les rendre plus adaptés aux besoins de chaque territoire. Chaque président de région a rencontré le préfet de région dans le cadre de discussions préalables afin de définir les thématiques qui figureront dans le prochain CPER. Les négociations devront aboutir d'ici fin 2020 pour un démarrage en 2021.

Malgré une volonté de poursuivre cette logique de contractualisation, le volet mobilité ne devrait pas en profiter dans l'immédiat. En effet, le volet transport ne figure pas dans les premières négociations,

l'Etat se donnant 2 ans de plus pour remplir ses engagements dans la continuité du vote de la LOM. La mobilité ne devrait donc réintégrer les CPER qu'en 2022.

L'Etat met en avant certaines difficultés de financement liées à l'annulation de la hausse de la taxe carbone et à la réduction des recettes issues des radars suite au mouvement des gilets jaunes qui pénalise l'AFITF. Toutefois, le non financement des CPER est bien antérieur à ces phénomènes.

Il apparaît aujourd'hui urgent de lancer une nouvelle dynamique de la contractualisation entre l'Etat et les régions avec des objectifs plus sincères, et des projets finançables grâce à des ressources réellement mobilisables. Plusieurs raisons viennent motiver cette nécessaire amélioration des CPER :

- Ils sont une réponse concrète et territoriale à la problématique des transports du quotidien portée par le LOM.
- Ils contribuent à la cohésion du pays : ce mode de contractualisation est un élément de planification et d'équilibre entre les territoires. Les investissements concernés sont de plus des catalyseurs du développement économique et de l'emploi local.
- En privilégiant les investissements dans des modes de transports sobres en carbone, les CPER sont un outil de la transition écologique pour le pays.

**Sylvain Siméon**  
[simeons@fntp.fr](mailto:simeons@fntp.fr)  
**01.44.13.32.26**