



La programmation actuelle du CPER court officiellement de 2015 à 2020, mais elle sera très probablement prolongée à 2021.

Comme chaque année, le bilan de l'exécution du CPER a été présenté à l'occasion de la session du début d'été et a donné lieu à un avis du CESER.

La CGT a voté cet avis.

LA CONTRIBUTION DU CESER [TELECHARGEABLE SUR LE SITE DU CESER](#)

Le CESER se félicite que la mise en œuvre du CPER soit engagée sur l'ensemble des volets. Toutefois, il constate - à un an de la date d'échéance du contrat - que **près de 9% des opérations inscrites ne font l'objet d'aucun engagement financier**, pour un montant total de 36 millions d'euros.

Certaines opérations font l'objet d'un taux d'avancement anormalement bas.

En ce qui concerne les crédits engagés, ils s'élèvent au 31 décembre 2019 à 705 M€. Si le taux de programmation des crédits inscrits au CPER est de 80,9%, les crédits comptablement engagés ne représentent que 77,7% dont seulement 60,6% ont été mandatés au 31 décembre 2019 (soit un taux de mandatement de 47% sur la totalité des crédits inscrits au CPER). **Au regard de ces chiffres, le CESER redoute que les objectifs initiaux d'exécution ne soient réellement tenus.**

Par ailleurs, le CESER s'interroge sur la date d'achèvement du CPER 2015-2020. **Si celui-ci était prolongé d'une année, cela reviendrait à réaliser sur 7 ans des projets annoncés sur 6, et donc à diminuer le montant annuel financé de près de 15 %.** C'est pourquoi le CESER insiste sur la nécessité que les crédits engagés au CPER 2015-2020 soient engagés dans les plus brefs délais. **Il souhaite également une signature rapide du CPER 2021-2027.**

Le CESER ignore si le volet «**mobilité multimodale**» sera remplacé par une contractualisation spécifique ou intégrée dans le futur CPER. Une clarification de la position de l'État, déterminée en lien avec les Régions, sur la date de signature du prochain CPER et sur son périmètre devient urgente.

Les projets en retard ou différés sont examinés par chaque commission concernée. En matière de transport, le CESER note qu'une nouvelle fois, le retard de programmation du CPER émane principalement de l'État. Il attend par ailleurs de sa part un remboursement rapide de l'avance faite par la Région pour permettre la rénovation de la ligne Clisson-Cholet.

Le retard de l'Etat se retrouve également dans le volet « emploi orientation et formation professionnelle ».

Concernant les volets « Enseignement supérieur, recherche et innovation » et « innovation, filière d'avenir et usine du futur », le CESER observe quelques retards dans le lancement effectif des travaux de construction ou d'aménagement. Toutefois, ces travaux restent programmés et seront réalisés.

Un **avenant** au CPER est présenté à la session du Conseil régional de juillet 2020. 6,252 M€ sont redéployés, faisant passer le montant total contractualisé pour le Grand Port Maritime à 59,95 M€. Il s'agit de prendre en compte le pacte pour la transition écologique et industrielle de la centrale de Cordemais et de l'estuaire de la Loire, signé le 17 janvier 2020, et d'actualiser le contrat au vu de l'évolution de certains projets. L'avenant prévoit en particulier l'aménagement du site du Carnet. Cet avenant de 2020 n'est naturellement pas intégré au bilan de 2019.

CE QU'A DIT LA CGT : INTERVENTION DE YVIC KERGROAC'H

La CGT remercie le rapporteur pour cet avis qu'elle votera.

Le bilan d'exécution 2019 du CPER permet de vérifier un retard certain dans la consommation des crédits, même si **ce constat se répète année après année, programmation après programmation, et même s'il est usuel que la fin de la programmation donne lieu au dénouement de certaines opérations, accélérant la consommation.**

Il ne prend pas en compte l'avenant signé en février dernier qui redéploye des moyens dans l'optique du **pacte de transition pour la centrale de Cordemais** et de l'estuaire de la Loire.

La CGT reste très critique sur ce pacte de transition. Elle le juge peu crédible en nombre d'emplois créés, elle considère que ces emplois seront proposés bien après les disparitions d'emplois prévues, et que l'accompagnement social des salariés des sous-traitants est insuffisant, tout comme le financement global du plan.

Toutefois, elle considère indispensable que les projets prévus dans l'avenant de 2020 soient menés à terme. Concernant le Carnet, l'aménagement doit prendre en compte les problématiques environnementales et permettre d'arriver à une solution consensuelle à laquelle les principales associations environnementales sont prêtes.

Concernant Cheviré, la CGT rappelle son soutien au développement de l'activité portuaire sur la place nantaise, contribuant au maintien de l'emploi industriel dans la métropole et au développement du mode de transport fluvial et maritime, beaucoup moins polluant que la route.

Tout comme le CESER, elle regrette l'abandon du pôle de transport combiné de Montoir. Là aussi, il permettrait d'offrir une alternative au tout routier.

Elle considère également indispensable que tous les fonds soient utilisés notamment au regard des besoins générés par les conséquences de la crise sanitaire.

Enfin, elle appuie la demande du CESER d'un éclaircissement sur la date de signature du prochain CPER et sa prise en compte du volet transports. Une nouvelle programmation ambitieuse est nécessaire, les besoins d'infrastructures sont importants dans notre région, et on ne pourra pas se contenter d'accumuler année après année les avenants de la programmation de 2015.

QUELQUES EXPRESSIONS EN SESSION :

CCI :

Souhaite que les CCI puissent bénéficier des financements pour l'enseignement supérieur.

VOTES : l'avis a été adopté par 79 voix pour et 4 abstentions.

L'ensemble des camarades de la délégation CGT ont participé aux travaux sur cet avis.