



LES CONTRATS DE PLAN ÉTAT- RÉGIONS 2021-2027

Analyse financière

Marc LEROY

Professeur honoraire

Vice-Président de la Société Française de Finances Publiques

Département Fiscalité et Finances Publiques (SOFFIP), Université de Paris 1 Sorbonne

Introduction

Les contrats de plan État-Régions (Cper) ont été institués par la loi du 29 juillet 1982 portant réforme de la planification dans le contexte de l'acte I de la décentralisation. Leur pérennité est remarquable, le dispositif ayant résisté à la disparition du plan national¹, aux réformes de la décentralisation et des fonds européens, ainsi qu'à plusieurs crises économiques. Cette action publique conventionnelle mobilise des investissements et sert de contrepartie aux fonds européens. Par exemple, le Cper Île-de-France indique (p. 6) : « En outre, dans l'objectif d'optimiser les investissements publics sur la période, le Cper 2021-2027 s'articule avec la stratégie européenne 2021-2027 ».

Les Cper s'inscrivent dans un référentiel global qui s'énonce ainsi : à des fins d'aménagement et de développement du territoire, l'État et les Régions élaborent d'abord leurs documents stratégiques à partir d'une prospective basée sur un diagnostic territorial partagé et de la concertation avec les autres collectivités locales et le monde socio-économique ; puis sont sélectionnées les priorités pluriannuelles communes à financer dans le contrat de plan.

¹ Le 11^{ème} Plan préparé en 1993 pour la 3^{ème} génération des contrats de plan n'a pas été voté par le parlement.



Juridiquement, les Cper relèvent de la liberté contractuelle des collectivités territoriales qui découle du principe constitutionnel de libre administration. Le législateur, qui définit les conditions de cette liberté locale, peut fixer des restrictions². Il conserve la possibilité d'organiser l'exercice des compétences. Ainsi, aucune disposition constitutionnelle ne s'oppose à ce que des conventions harmonisent l'action de l'État et des collectivités territoriales dans l'exercice des compétences qui leur sont dévolues³. La pratique de la contractualisation entre l'État et les collectivités locales est ancienne : par exemple, les conventions d'aménagement concerté remontent à 1966 et les contrats de villes moyennes aux années 1970. La création des dispositifs contractuels est juridiquement souple, ce que l'on peut regretter. Si la loi les instaure parfois directement, comme dans le cas des Cper, des contrats de villes, souvent de simples circulaires sont utilisées. L'accord n'est pas toujours formalisé dans un contrat signé, la procédure de l'appel à projets étant parfois utilisée.

Les Cper sont des contrats administratifs⁴, mais de portée limitée puisque la jurisprudence considère qu'il s'agit d'un accord prévisionnel⁵, en quelque sorte de nature politique, plutôt que d'une obligation juridique. Seules les conventions d'exécution (contrats particuliers) peuvent engager la responsabilité des co-contractants en cas de défaillance (rupture unilatérale)⁶, dès lors qu'elles comportent des modalités d'exécution précises avec des engagements contraignants sur le plan financier⁷. Le juge administratif a précisé que l'État peut abandonner un projet contractuel pour des motifs d'intérêt général, mais sa responsabilité est engagée. Pour être contraignant financièrement, il faut un engagement budgétaire dans le budget régional ou dans les lois de finances de l'État (notamment par les autorisations d'engagement). Par ailleurs, l'impact des Cper sur l'environnement doit faire l'objet d'une évaluation, une procédure particulièrement importante pour le volet Mobilités.

Politiquement, une régulation financière, issue des arrangements négociés entre les acteurs,

² Conseil Constitutionnel (CC) n° 92-316 DC du 20/01/1993, cons. 42 ; n° 2006-543 DC du 30/11/2006, cons. 29 à 31 ; n° 2022-1006 QPC du 29/07/2022.

³ CC n° 83-160 DC du 19/07/1983, cons. 4.

⁴ Conseil d'État (CE) n° 74361 du 8/01/1988, Ministère du Plan et de l'aménagement du territoire.

⁵ CE n° 169557 du 25/10/1996, Association Estuaire Écologie.

⁶ CE n° 290259 du 7/03/2008, Ministre de l'écologie et du développement durable.

⁷ CE n° 293260 du 21/12/2007, Région Limousin : sous ces conditions, une Région ayant payé des frais d'étude pour une ligne de TGV que l'État a renoncé de réaliser a obtenu la réparation du préjudice.



s'aggrave en la déformant à la logique de référence rappelée ci-dessus. Ce modèle de sociologie financière, que mes travaux ont documenté depuis une trentaine d'années⁸, se retrouve encore dans la génération 2021-2027⁹. Il subsume la position des zéloteurs des Cper, qui insistent sur leur caractère global, transversal, partenarial et territorialisé, et des critiques qui vilipendent l'étatisation de la procédure, le saupoudrage des crédits, l'absence de sélectivité stratégique et les défauts du suivi et de l'évaluation.

Cet article est centré sur l'analyse financière de la génération contractuelle 2021-2027 en métropole¹⁰, qui, curieusement, n'a pas fait l'objet d'une étude d'ensemble¹¹. Il est vrai que la pandémie a retardé la signature des Cper qui, de surcroît, ont fait l'objet d'une négociation laborieuse. Par ailleurs, la lecture de l'action publique conventionnelle est brouillée par la présence, à côté des crédits strictement contractualisés, des crédits valorisés et du plan de relance, ainsi que par la programmation décalée du financement des transports. Si bien que l'agrégation des montants relatifs aux différentes priorités, dont le classement varie d'un Cper à l'autre, exige un long travail de dépouillement afin de séparer les crédits véritablement contractualisés au titre des Cper (1) des autres dispositifs financiers (2).

1) LES PRIORITÉS FINANCÉES PAR LES CRÉDITS CONTRACTUALISÉS

Après avoir retracé l'évolution des crédits contractualisés depuis la première génération (a), l'analyse financière classe les priorités par domaine (b) et s'intéresse au cas des Mobilités (c). En tant que besoin, pour les Cper des 13 Régions, les sigles suivants sont utilisés : ARA (Auvergne-Rhône-Alpes), BFC (Bourgogne-Franche-Comté), BRE (Bretagne), CVL (Centre-

⁸ M. Leroy, « Légitimité de référence et régulation financière de l'action publique conventionnelle, Le cas du Cper », *Revue française d'administration publique*, 1998, n° 85, p. 105-118. M. Leroy, *La logique financière de l'action publique conventionnelle dans le Cper*, Paris, L'Harmattan, 2000. Les travaux cités dans cet article comprennent des bibliographies complètes que je ne reprends pas.

⁹ M. Leroy, « La régulation financière de l'action publique locale par l'État », GRALE, *Droit et gestion des collectivités territoriales*, juin 2024, p. 1-34 : <https://gis-grale.fr/chroniques/>.

¹⁰ En métropole il existe aussi des contrats de plan interrégionaux État-régions (Cprier) pour les fleuves et les massifs. Pour l'outre-mer, depuis la loi du 28/02/2017 de programmation relative à l'égalité réelle outre-mer, des contrats de convergence remplacent les anciens contrats de plan (art. 9). Les premiers contrats de convergence et de transformation 2019-2022 ont été prolongés d'une année. La nouvelle génération porte sur 2024-2027.

¹¹ Pour les générations antérieures, la DATAR, le Commissariat du Plan ou le CGET présentaient une synthèse financière.



Val de Loire), CORSE (Corse), GE (Grand Est), HDF (Hauts-de-France), IDF (Île-de-France), NOR (Normandie), NA (Nouvelle-Aquitaine), OC (Occitanie), PDL (Pays de la Loire), PACA (Provence-Alpes-Côte d'Azur).

a) Des cofinancements significatifs de l'État et des Régions

Au fil des générations contractuelles, le montant des crédits contractualisés par l'État et les Régions ont varié (Tableau 1), sachant que la durée de la programmation n'est pas toujours la même.

Tableau 1 : Les crédits contractualisés dans les CPER en Md€ (métropole)

CPER	État	Région	Total
1984-1988	6,38 Md€, 60% 1,276 Md€/an	4,27 Md€, 40% 0,854 Md€/an	10,65 Md€, 100% 2,13 Md€/an
1989-1993	8,63 Md€, 55% 1,726 Md€/an	6,94 Md€, 45% 1,388 Md€/an	15,57 Md€, 100% 3,114 Md€/an
1994-1999	11,79 Md€, 52% 1,965 Md€/an	10,84 Md€, 48% 1,807 Md€/an	22,63 Md€, 100% 3,772 Md€/an
2000-2006	16,65 Md€, 50% 2,379 Md€/an	16,95 Md€, 50% 2,421 Md€/an	33,60 Md€, 100% 4,8 Md€/an
2007-2014	11,4 Md€, 44% 1,425 Md€/an	14,30 Md€, 56% 1,788 Md€/an	25,70 Md€, 100% 3,213 Md€/an
2015-2020	12,95 Md€, 46% 2,158 Md€/an	15,27 Md€, 55% 2,545 Md€/an	28,22 Md€, 100% 4,703 Md€/an
2021-2027 (1)	9,56 Md€, 47%	10,86 Md€, 53%	20,42 Md€, 100%
2021-2027 (2)	17,87 Md€, 48%	19,32 Md€, 52%	37,19 Md€, 100%
2021-2027 (3)	17,05 Md€, 49% 2,436 Md€/an	18,02 Md€, 51% 2,574 Md€/an	35,07 Md€, 100% 5,01 Md€/an

(1) Crédits contractualisés 2021-2027 hors volet Mobilités 2023-2027 négocié ultérieurement.

(2) Crédits contractualisés 2021-2027 + crédits du volet Mobilités 2023-2027 hors Corse non disponible.

(3) Crédits contractualisés 2021-2027 – crédits Mobilités 2021-2022 inscrits dans 8 Cper + crédits du volet Mobilités 2023-2027 hors Corse.

Source : Auteur (données historiques Datar et CGET)



Pour les quatre premières générations qui couvre la période allant de 1984 à 2006, le total programmé progresse de 10,65 Md€ (milliards d'euros) à 33,60 Md€. La comparaison en moyenne annuelle, plus pertinente, confirme la progression de 2,13 Md€ à 4,8 Md€ par an, soit plus du double. Les crédits pour la génération 2007-2014 marquent une baisse avec 25,70 Md€, soit 3,213 Md€ par an, puis repartent à la hausse dans les générations suivantes.

Pour les contrats 2021-2027 le montant du volet Mobilités n'est pas inclus dans les contrats signés initialement, sa négociation ayant été prévue après : le volet Mobilités de la génération précédente (non achevée) a été prolongé sur les années 2021 et 2022, mais selon des modalités non harmonisées. La programmation financière des transports, rebaptisés Mobilités, s'en trouve compliquée : pour l'analyse financière, qui est opérée à partir des Cper signés¹², trois modes de calcul sont donc possibles. En effet, 8 Cper sur 13 ont inclus la prolongation des opérations des contrats précédents dans l'actuelle génération 2021-2027¹³, les autres choisissant de les mettre à part, par exemple sous la forme d'un avenant aux Cper 2015-2020. La comparaison avec la génération des Cper 2015-2020 montre une forte hausse des montants contractualisés en métropole. L'enveloppe globale passe de 28,22 Md€ pour l'ancienne génération à 35,07 Md€ pour celle en cours, soit une hausse de 24%. La somme de 35,07 Md€ représente le montant des Cper signés avec le volet Mobilités 2023-2027 (hors Corse, non disponible, mais qui pèse relativement peu), diminué des crédits Mobilités 2021-2022 d'achèvement des opérations de l'ancienne génération. Les crédits sont de 4,703 Md€ par an pour les Cper 2015-2020 et de 5,01 Md€ par an pour les Cper 2021-2027, soit une hausse de 6,53% ; la progression apparaît plus modeste par rapport à la comparaison des enveloppes globales : 4 fois moins élevée, sans compter la ponction due à l'inflation.

L'évolution des parts respectives des deux partenaires marque une inversion de la tendance : la participation financière en pourcentage de l'État est plus élevée dans les trois premières générations que celle des Régions ; elle est exactement équilibrée dans la génération 2000-2006 ; enfin elle devient inférieure à celle des Régions dans les trois dernières générations, même si elle remonte pour l'État qui s'engage à hauteur de 49% dans les Cper 2021-2027,

¹² Pour la Corse, j'ai utilisé le projet de Cper, le contrat n'étant pas encore signé au moment de la rédaction.

¹³ ARA, BFC, CVL, GE, NOR, OC, PDL, PACA.



contre 51% pour les Régions, si l'on neutralise la prolongation en 2021-2022 des opérations non achevées du volet Mobilités des contrats précédents.

Pour la génération 2021-2027, la conclusion des contrats, perturbée par la pandémie de Covid, s'est fortement étalée : entre le 30 mars 2021 (Cper du Grand Est) et 10 juillet 2023 (Cper de Nouvelle Aquitaine), sachant que le Cper de la Normandie a été approuvé par le conseil régional seulement le 24 mars 2025, et celui de la Corse n'est toujours pas signé, en raison des difficultés de la négociation qui a achoppé notamment sur la valorisation de la langue corse. Malgré ces retards, la mise en œuvre a été lancée sur la base des protocoles d'accords (projets de Cper) qui avaient été signés antérieurement.

Tableau 2 : Les crédits des Cper 2021-2027 hors Mobilités 2021-2022 avec le volet Mobilités 2023-2027 en €

Cper	État	Région	Total	% État	% Région	Total %
ARA	1 741 024 619	1 741 024 619	3 482 049 238	50,00%	50,00%	100,00%
BFC	609 591 081	523 852 200	1 133 443 281	53,78%	46,22%	100,00%
BRE	706 395 892	735 155 584	1 441 551 476	49,00%	51,00%	100,00%
CVL	527 336 439	549 646 000	1 076 982 439	48,96%	51,04%	100,00%
CORSE	102 554 747	102 554 747	205 109 494	50,00%	50,00%	100,00%
GE	1 082 227 403	1 213 550 000	2 295 777 403	47,14%	52,86%	100,00%
HDF	1 687 724 900	1 688 665 100	3 376 390 000	49,99%	50,01%	100,00%
IDF	4 526 841 000	5 241 299 000	9 768 140 000	46,34%	53,66%	100,00%
NOR	670 268 915	485 516 414	1 155 785 329	57,99%	42,01%	100,00%
NA	1 678 156 000	1 648 170 000	3 326 326 000	50,45%	49,55%	100,00%
OC	1 829 443 915	2 192 518 000	4 021 961 915	45,49%	54,51%	100,00%
PDL	735 642 015	774 824 950	1 510 466 965	48,70%	51,30%	100,00%
PACA	1 151 240 000	1 118 340 000	2 269 580 000	50,72%	49,28%	100,00%
Total	17 048 446 926	18 015 116 614	35 063 563 540	48,62%	51,38%	100,00%

Pour la Corse, montants inscrits dans le projet de Cper (contrat pas encore signé au moment de la rédaction).
 Pour le volet Mobilités 2023-2027, montants inscrits dans les avenants « Mobilités » au Cper, sauf pour ARA, BFC et NOR (protocole d'accord ou projet d'avenant « Mobilités ») et hors Corse (non disponible).

Source : Auteur



Pour les Cper initialement signés¹⁴ (cf. le détail au Tableau 10 en Annexe), les montants mobilisés diffèrent d'un Cper à l'autre : par rapport aux crédits contractualisés au sens strict, l'Occitanie (3,64 Md€), l'Île-de-France (3,04 Md€) et l'Auvergne-Rhône-Alpes (2,43 Md€) sont en-tête de la programmation. Toutefois, les crédits pour les transports du volet Mobilités ne figurent pas dans les contrats signés. Pour obtenir, une image plus exacte des engagements financiers, il est donc nécessaire d'ajouter aux montants contractualisés les crédits du volet Mobilités négociés ultérieurement pour 2023-2027. Pour une information cohérente, le calcul retient donc (Tableau 2) : les crédits des Cper initiaux, diminués du poste Mobilités 2021-2022 inscrits dans les 8 CPER concernés, augmentés du volet Mobilités 2023-2027. En effet, le poste Mobilités 2021-2022, qui constitue la prolongation des opérations non achevées de transports des Cper 2015-2020, n'est pas présent dans tous les Cper.

Sans surprise, en tenant compte du volet Mobilités 2023-2027 (hors Corse, non disponible), mais hors Mobilités 2021-2022, l'Île-de-France est de loin en première position avec un engagement programmé de 9,77 Md€. Elle est suivie par l'Occitanie (4,02 Md€), l'Auvergne-Rhône-Alpes (3,48 Md€), les Hauts-de-France (3,38 Md€) et la Nouvelle-Aquitaine (3,3 Md€). Les parts respectives de l'État et de la Région varient aussi d'un Cper à l'autre, même si elles se rapprochent en moyenne avec respectivement 49% et 51%. Dans 6 Cper, la part de la Région dépasse celle de l'État, à savoir : Bretagne, Centre-Val de Loire, Grand Est, Île-de-France, Occitanie et Pays de la Loire ; leurs parts sont égales dans 3 Cper, - Auvergne-Rhône-Alpes, Corse, Hauts-de-France -, ou bien très proches pour la Nouvelle-Aquitaine ; l'État dépasse la Région dans le cas de la Bourgogne-Franche-Comté, de la Normandie et de Provence-Alpes-Côte d'Azur.

Pour analyser les priorités contractualisées, le même mode de calcul est retenu, en agrégeant le volet Mobilités 2023-2027 mais en excluant le poste Mobilités 2021-2022 inscrits dans certains Cper.

b) Les domaines contractualisés dans la génération 2021-2027

Il convient d'abord d'apporter quelques précisions méthodologiques relatives à l'analyse

¹⁴ Pour le Cper Hauts-de-France, toutes les grandes collectivités sont signataires. Dans les autres Cper, l'engagement des autres collectivités s'opère en général par la signature de conventions particulières.



financière du contenu des Cper 2021-2027.

Chaque Cper retient sa propre classification des domaines, même si des similarités se retrouvent d'un contrat à l'autre. L'analyse de contenu ventile les montants dans la grille thématique retenue (Tableau 3) en reprenant le détail des postes figurant dans chaque Cper. Quelques retraitements ont été effectués pour assurer la cohérence d'ensemble, assurer la comparabilité et faire ressortir certaines priorités remarquables (cf. après).

Ainsi, le Développement économique et social inclut les actions pour l'économie sociale et solidaire, la montagne (Cper ARA), le littoral marin (BRE, HDF, OC, PACA), les fleuves (NA). Le Volet territorial reprend les priorités relatives à la cohésion et l'aménagement des territoires (parfois regroupés dans certains Cper avec la cohésion sociale). La Culture, le Sport, l'Égalité femmes et hommes, la Santé et parfois le Numérique ont été isolés comme des domaines à part, alors que dans les Cper ils figurent comme des actions d'autres domaines. Le domaine "Autres" comprend la sécurité (originalité du Cper ARA) et l'évaluation des politiques publiques (Cper HDF) qui ne peuvent être rattachées à d'autres domaines.

Dans le Cper PACA, le volet métropolitain et la reconstruction des vallées des Alpes-Maritimes après la tempête Alex d'octobre 2020 sont présentés comme des priorités à part : l'analyse de contenu les rattache au Volet territorial. Dans le Cper CVL, l'ingénierie, traitée à part, concerne la cohésion territoriale : l'analyse de contenu la rattache au Volet territorial. Dans le Cper NA, l'information des jeunes est classée à part : l'analyse de contenu l'inclut dans le domaine Emploi et formation. Dans le Cper Grand Est, les crédits régionaux sont globalisés (choix de la Région) en 4 « piliers », ce qui ne permet pas de ventiler les actions dans les rubriques de l'analyse de contenu, sauf pour l'Enseignement supérieur, les Mobilités et l'Écologie¹⁵ : les domaines du Développement économique et du Volet territorial sont ainsi légèrement majorés pour la part régionale. Les crédits de l'État sont en revanche détaillés à part.

L'analyse de contenu par domaine (Tableau 3) fait d'abord ressortir le poids des Mobilités dans l'actuelle génération contractuelle. Les Mobilités (hors prolongation des Cper précédents) représentent ainsi 48% du total des crédits, avec un montant prévu de 16,77 Md€ répartis en 8,31 Md€ pour l'État et 8,46 Md€ pour les Régions. En comparaison avec les priorités des Cper 2015-2020 (Tableau 4), le poids en pourcentage est un peu plus faible¹⁶, puisqu'il était de 53%, sachant que le périmètre des domaines a été élargi (cf. après) ; mais le montant prévu dans la génération précédente des Cper, à savoir 15,13 Md€, était un peu plus faible. Il faut aussi se souvenir que les investissements prévus dans les transports pour la génération antérieure n'ont pas été exécutés totalement. Cela étant, au regard de la dégradation

¹⁵ Le Cper Grand Est est noyé dans un « contrat de déclinaison » où les crédits sont simplement ventilés dans 3 rubriques globales pour chaque pilier, à savoir le montant total des crédits de relance, des crédits contractualisés et des crédits valorisés : le détail par poste n'est pas indiqué, sauf pour quelques cas. L'avis du CESER du 21 janvier 2022 relève ainsi : « Sur l'ambition et la vision stratégique du CPER, le CESER (...) regrette qu'il ait conduit à diluer l'ambition existante du projet régional, au profit d'un mecano complexe, peu lisible, et qui semble plus être un inventaire de projets et un empilement d'objectifs. De ce point de vue, le CESER considère que le CPER, loin de porter une véritable vision stratégique d'ensemble claire, se limite à être un outil financier de mobilisation et de valorisation de crédits ».

¹⁶ Si l'on additionne les crédits Mobilités 2021-2022 inscrits initialement dans 8 Cper (ARA, BFC, GE, NOR, OCC, PDL, PACA) et les crédits du volet Mobilités 2023-2027 conclus à part ultérieurement, le poste des mobilités s'élève à 18,88 Md€ (9,12 pour l'État et 9,76 pour la Région), soit 51% du total agrégé.



du déficit public (169,6 Md€, soit 5,8% du PIB en 2024), il faut s'attendre à des retards, reports, voire annulations des investissements prévus, surtout si la participation des collectivités locales à l'effort de redressement des comptes publics est resserrée. Sur les choix, un « verdissement » des transports, commenté plus loin, est observé pour les Cper 2021-2027.

Tableau 3 : Les priorités par domaine des Cper 2021-2027 hors Mobilités 2021-2022 avec le volet Mobilités 2023-2027 en €

Domaine	État	Région	Total	%
Mobilités 2023-2027	8 305 567 100	8 455 730 450	16 761 297 550	47,80%
Enst. sup., recherche, innovation	1 784 601 623	1 941 171 062	3 725 772 685	10,63%
Écologie	2 441 245 000	2 115 338 000	4 556 583 000	13,00%
Numérique	86 590 000	345 090 000	431 680 000	1,23%
Emploi, formation professionnelle	229 703 600	280 884 800	510 588 400	1,46%
Développement éco et social	380 885 522	790 488 522	1 171 374 044	3,34%
Culture, patrimoine	357 020 000	363 433 516	720 453 516	2,05%
Sport	74 500 000	143 718 000	218 218 000	0,62%
Égalité femmes/hommes	30 288 000	25 421 000	55 709 000	0,16%
Santé	7 800 000	146 800 000	154 600 000	0,44%
Volet territorial	3 317 146 081	3 376 941 264	6 694 087 345	19,09%
Autres	33 100 000	30 100 000	63 200 000	0,18%
Total	17 048 446 926	18 015 116 614	35 063 563 540	100,00%

Pour la Corse, montants inscrits dans le projet de Cper et hors volet Mobilités (non disponible).

Source : Auteur

Loin derrière, on trouve ensuite le Volet territorial, qui regroupe cependant une diversité d'actions mobilisant 19% du total avec 6,69 Md€. Ce domaine, qui fait l'objet d'une étude à part (cf. après) représentait 15% des crédits des Cper 2015-2020, pour un montant de 4,34 Md€. L'Écologie avec 4,56 Md€, soit 13% du total, apparaît ensuite comme une priorité qui monte en puissance. Dans les contrats 2015-2020, l'effort programmé était de 4,3 Md€, soit 15% du total (3,4 Md€ dans les Cper 2007-2014). L'Enseignement supérieur, la recherche et l'innovation se placent en 4^{ème} position (11%) avec 3,73 Md€ de crédits prévus, soit 11%, au lieu de 3,22 Md€ sur 2015-2020 (11% aussi).

Les 8 autres postes représentent ensemble seulement 9% du total. Le Développement



économique et social, au sens défini ci-dessus, mobilise 1,17 Md€ (3%), la Culture un peu plus de 720 M€ (millions d'euros, soit 2%), l'Emploi et la formation professionnelle 511 M€ (1,5%), le Numérique 432 M€ (un peu plus de 1 %), le reste pesant moins de 1%. Ils traduisent cependant des priorités intéressantes, notamment avec l'apparition de thématiques nouvelles comme la Santé, l'Égalité hommes-femmes ou le Sport.

Tableau 4 : Les priorités des Cper 2015-2020 : synthèse par domaine en 2017 en €

Priorité	Montant	%
Transports	15 127 080 000	52,60%
Enseignement supérieur, recherche innovation	3 221 550 000	11,20%
Écologie	4 304 470 000	14,97%
Numérique	996 100 000	3,46%
Innovation, filières avenir, usine du futur	299 610 000	1,04%
Emploi	473,750 000	1,65%
Volet territorial	4 335 960 000	15,08%
Total	28 758 520 000	100%

Source : CGET, 2017¹⁷ (métropole)

Globalement, le périmètre de l'action publique conventionnelle pour 2021-2027 est plus large que dans la génération 2015-2020, avec, pour les postes directement comparables, une programmation financière plus élevée. Le Numérique constitue une exception qui s'explique par des moindres besoins d'investissement dans ce domaine. Comme dans le passé, la génération actuelle reste structurée par le poids des Mobilités qui prennent en compte les enjeux environnementaux.

c) Un financement des Mobilités plus respectueux de l'environnement

En raison du retard pris dans l'exécution du volet Mobilités des Cper 2015-2020, les opérations de transport non achevées ont été prolongées sur 2021-2022. Ainsi, fin 2020, le taux d'exécution¹⁸ était de 69%. Des avenants aux contrats 2015-2020 ont donc été signés,

¹⁷ Le regroupement opéré en 2017 par le CGET, après deux ans d'exécution, conduit à un total légèrement différent de mon analyse des Cper initiaux dans le tableau 1, ce qui ne change pas les tendances relevées.

¹⁸ Source : <https://www.collectivites-locales.gouv.fr/>, consulté le 7/4/2024.



sachant toutefois que dans 8 Cper¹⁹, les crédits Mobilités 2021-2022 ont été inscrits dans les Cper 2021-2027 signés initialement. Le volet Mobilité de l'actuelle génération contractuelle, portant sur la période 2023-2027, a été négocié après la signature des Cper. À l'instar des Cper initiaux, il a pris un retard important. Ainsi, fin avril 2025, 4 avenants d'intégration du volet Mobilités 2023-2027 dans les Cper n'étaient toujours pas signés²⁰. Par exemple, pour Bourgogne-Franche-Comté, la consultation du public sur l'impact environnemental des mobilités, obligatoire en application de l'article L123-9 du code de l'environnement (cf. après), a été prévue du 24 mars au 23 avril 2025...

La négociation du volet Mobilités 2023-2027 a suivi la même procédure que la négociation des Cper. Côté État, des mandats de négociation ont été adressés aux préfets des régions en juin 2023, tenant compte notamment des analyses du Conseil d'orientation des infrastructures (COI) créé par la Loi d'orientation des mobilités (LOM)²¹. Une concertation a été organisée avec les autres collectivités, en particulier dans le cadre des conférences territoriales de l'action publique (CTAP), et avec les acteurs socio-économiques. Le volet Mobilités a donné lieu à un protocole d'accord entre l'État et les Régions dont la signature s'est étalée de fin 2023 à l'été 2024 (sauf pour la Corse et la Normandie qui étaient déjà en retard pour leur Cper initial). L'exécution des projets a donc été lancée sur la base de ces protocoles.

Le montant total du volet Mobilités 2023-2027 est de 16,762 Md€ (Figure 1), répartis presque à égalité en 8,306 Md€ (49,55%) pour l'État et 8,456 Md€ pour les Régions (50,45%), qui ont la qualité de chefs de file des mobilités²². L'Île-de-France avec 6,73 Md€ représente à elle seule 40% de la programmation totale. On trouve ensuite 5 Cper où l'investissement est

¹⁹ ARA, BFC, CVL, GE, NOR, OCC, PDL, PACA.

²⁰ ARA, BFC, Corse, NOR.

²¹ L'article 3 du décret du 30/12/2020 précise que le COI comprend le président désigné par le ministre des transports, 3 députés et 3 sénateurs, le président de l'Agence de financement des infrastructures de transport de France (AFITF), 3 élus locaux représentant les régions, les départements et les métropoles désignés respectivement par Régions de France, l'Association des départements de France et France Urbaine, 6 personnalités désignées en raison de leurs compétences.

²² Article L 1111-9 alinéa 7 du CGCT. Pour rappel (article L1231-1 du code des transports), d'autres acteurs locaux ont la qualité d'autorité organisatrice des mobilités sur leur territoire : EPCI à fiscalité propre, communes, syndicats mixtes par transfert de cette compétence, pôles métropolitains, pôles d'équilibre territorial. Outre son rôle d'autorité organisatrice des mobilités régionales, la Région est autorité organisatrice des mobilités locales sur le territoire des communautés de communes qui n'ont pas reçu cette compétence de la part des communes-membres.



supérieur à 1Md€ : Nouvelle-Aquitaine, Grand Est, Hauts-de-France, Auvergne-Rhône-Alpes et Occitanie. Les données pour la Corse ne sont pas disponibles au moment de la rédaction de ce texte.

Tableau 5 : Le montant du volet Mobilités 2023-2027 par Cper en €

Cper	État	Région	Total
Auvergne-Rhône-Alpes	690 000 000	690 000 000	1 380 000 000
Bourgogne-Franche-Comté	277 460 000	179 020 000	456 480 000
Bretagne	233 050 000	233 035 000	466 085 000
Centre-Val de Loire	189 010 000	192 900 000	381 910 000
Corse	0	0	0
Grand Est	708 560 000	708 550 000	1 417 110 000
Hauts-de-France	693 462 500	693 452 500	1 386 915 000
Île-de-France	3 025 100 000	3 702 500 000	6 727 600 000
Normandie	330 510 000	291 550 000	622 060 000
Nouvelle-Aquitaine	811 830 000	612 930 000	1 424 760 000
Occitanie	655 000 000	532 000 000	1 187 000 000
Pays de la Loire	306 584 600	234 792 950	541 377 550
Provence-Alpes-Côte-d'Azur	385 000 000	385 000 000	770 000 000
Total	8 305 567 100	8 455 730 450	16 761 297 550

Montants inscrits dans les avenants Mobilités 2023-2027, sauf pour ARA, BFC et NOR (protocole d'accord ou projet d'avenant « Mobilités »), hors volet Mobilités Corse (non disponible).

Source : Auteur

Par rapport au contenu, il convient de saluer un effort pour verdir les investissements dans les Mobilités, même si les infrastructures routières sont toujours présentes. En privilégiant les mobilités « douces » (ferroviaire, transports en commun et vélo), ce volet s'inscrit dans le cadre environnemental élaboré notamment par la loi d'orientation des mobilités (LOM) de 2019²³ et tient compte des objectifs prévus dans le Schéma régional d'aménagement, de

²³ Loi n° 2019-1428 du 24/12/2019 d'orientation des mobilités visant à réduire les inégalités territoriales, à contribuer à la cohésion des territoires, à renforcer les déplacements du quotidien, à améliorer la qualité et la sécurité des réseaux, à accélérer la transition énergétique et à améliorer le transport de marchandises.



développement durable et d'égalité des territoires (SRADDET). Il encourage aussi l'offre multimodale par la mise en œuvre des services express régionaux métropolitains (SERM) prévus par la loi du 27 décembre 2023 : « Un SERM est une offre multimodale de services de transports collectifs publics qui s'appuie prioritairement sur un renforcement de la desserte ferroviaire »²⁴. Il s'agit notamment d'améliorer la desserte des zones périurbaines.

L'investissement prévu dans le ferroviaire atteint 6,85 Md€, soit 41% du total du volet Mobilités 2023-2027 : 3,30 Md€ pour l'État et 3,55 Md€ pour les Régions. Cette thématique regroupe des actions en matière de grandes lignes (« axes structurants »), de trains régionaux (« dessertes fines »), d'accessibilité des gares de fret et de services express régionaux métropolitains (SERM). Les SERM constituent « une offre multimodale de services de transports collectifs publics qui s'appuie prioritairement sur un renforcement de la desserte ferroviaire »²⁵. En ajoutant aux 6,85 Md€ de crédits relatifs au ferroviaire, 6,03 Md€ au titre des transports en commun (36%) et 0,38 Md€ pour les « véloroutes » (2%), c'est donc 13,26 Md€, soit 79% des investissements prévus, qui visent des mobilités plus respectueuses de l'environnement, avec une empreinte carbone maîtrisée.

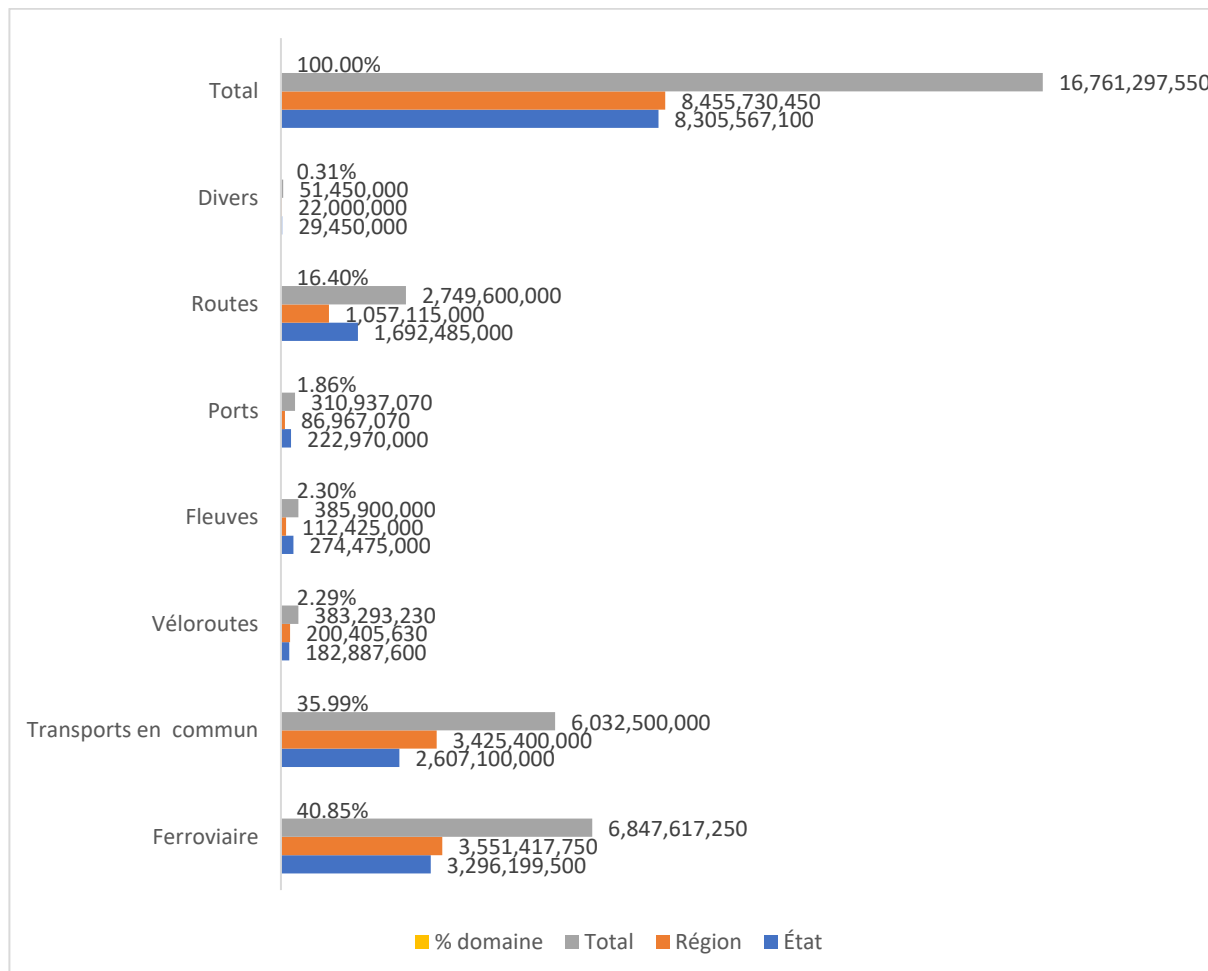
Les routes mobilisent encore 2,75 Md€, soit près de 16,5% du volet Mobilités, ce qui interroge le rythme d'une transition écologique qui préserve les investissements polluants. En ce sens, le CESER de Bretagne dans son avis du 24 juin 2024 sur le volet Mobilités de ce Cper souligne :

« À cet égard, le CESER rappelle que s'il se félicitait de la priorité donnée aux différents modes de mobilités, qu'ils soient de voyageurs ou de marchandises, les moins impactant écologiquement, il s'interrogeait tout de même sur la présence encore importante de projets routiers sans que leurs intérêts dans le cadre des transitions écologiques souhaitées soient établis ».

La voie radicale de l'exclusion des routes des Cper, décidée lors de la génération 2007-2014, s'avère toujours politiquement délicate à mettre en place, une bonne partie des élus locaux et des Français restant attachés à la voiture.

²⁴ Article L1215-6 du code des transports. L'article L1215-7 prévoit une tarification spéciale.

²⁵ Article L1215-6 du code des transports issu de la loi n° 2023-1269 du 27 décembre 2023 relative aux services express régionaux métropolitains.

Figure 1 : Le volet Mobilités 2023-2027 par thématique en €


Montants inscrits dans les avenants Mobilités 2023-2027, sauf pour ARA, BFC et NOR (protocole d'accord ou projet d'avenant « Mobilités »), hors volet Mobilités Corse (non disponible).

Source : Auteur

Les autres postes, qui comprennent parfois aussi des mesures environnementales, concernent les fleuves pour un montant de 386 M€, les ports avec 310 M€ et un poste Divers de 51 M€²⁶. Finalement, cette lecture financière est confirmée par l'analyse des avis de l'autorité environnementale sur le volet Mobilités des Cper.

²⁶ Ce poste concerne 5 Cper pour des études, un observatoire de la mobilité durable, une desserte d'aéroport et des mesures de résilience climatique.



Prévue par une directive de 2001²⁷, l'évaluation environnementale est obligatoire pour les Cper 2027-2021 et le volet Mobilités 2023-2027 en application des articles L122-4 et 5 du code de l'environnement. La procédure est intéressante au regard du caractère crucial des enjeux environnementaux liés aux modes de transports, même si elle présente une certaine lourdeur.

Un rapport d'évaluation de la stratégie environnementale est d'abord rédigé par l'autorité responsable, à savoir le préfet de région en partenariat avec le Président du conseil régional²⁸. Il comprend un résumé du projet de Cper, un état initial de l'environnement, les incidences du projet (dont les méthodes de mesure), les solutions envisagées et le suivi par des indicateurs²⁹. Ensuite, l'autorité environnementale³⁰ est chargée d'émettre un avis sur la qualité de l'évaluation environnementale³¹ exposée dans ce rapport, et sur la prise en compte de l'environnement dans les projets. L'avis n'est ni favorable, ni opposé et ne porte pas sur l'opportunité, mais vise à améliorer la conception des documents. Il est publié sur le site de la préfecture de région. Un mémoire en réponse à cet avis est adressé par l'auteur du rapport.

La consultation du public est organisée sur le projet de Cper et sur le projet d'avenant relatif au volet Mobilités 2023-2027³², les documents utiles (rapport, avis, projets) étant disponibles en ligne.

Enfin, les responsables du Cper doivent établir la déclaration environnementale³³ qui résume la manière dont sont pris en compte le rapport stratégique environnemental et les consultations réalisées, les motifs fondant les choix opérés et les mesures pour évaluer les incidences de la mise en œuvre qui est suivie par des indicateurs. Le Cper et le volet Mobilités, accompagnés de cette déclaration, sont rendus publics, l'information étant accessible sur le site de la Préfecture de région.

²⁷ Directive 2001/42/ CE du Parlement européen et du Conseil du 27/06/2001 relative à l'évaluation des incidences de certains plans et programmes sur l'environnement, transposée par l'ordonnance n° 2004-489 du 3/06/2004.

²⁸ Article L122-6 du code de l'environnement.

²⁹ Article R122-20 du code de l'environnement.

³⁰ Pour les Cper, l'inspection générale de l'environnement et du développement durable (IGEDD) est désignée comme autorité environnementale.

³¹ Article L122-7 du code de l'environnement.

³² Article L123-19 du code de l'environnement.

³³ Article L122-9 du code de l'environnement.



L'analyse du contenu des avis de l'autorité environnementale relatifs au volet Mobilités de chaque Cper apporte plusieurs leçons. Cette instance salue l'orientation vers la décarbonation des transports, avec un accent sur le ferroviaire et le vélo. Elle regrette cependant (sauf pour le Cper HDF) l'absence d'une vision élargie à la politique régionale des mobilités et demande parfois certains compléments particuliers, par exemple sur les nuisances sonores et l'effet de serre (CVL) ou l'artificialisation (BRE). Pour certains Cper, elle relève que les investissements routiers, vecteurs de pollution, restent importants, par exemple pour BFC et PACA. Elle critique assez souvent l'absence d'indicateurs pertinents pour mesurer l'impact sur l'environnement (cas de GE, IDF, OC) et le manque de définition de critères d'éco-conditionnalité (BRE).

Outre cette intégration tardive des crédits du volet Mobilités, la programmation financière des Cper apparaît complexe.

2) UNE ARCHITECTURE FINANCIÈRE D'INVESTISSEMENT COMPLEXE

L'architecture financière des Cper 2021-2027 agrège aux crédits contractualisés des financements extérieurs (a), une complexité illustrée par les cas de la santé (b) et du Volet territorial (c).

a) Le lien des Cper avec les accords de relance et les crédits valorisés

Des crédits issus du plan de relance français faisant suite à la pandémie de Covid³⁴ abondent les actions contractualisées. Ces crédits d'accompagnement des Cper proviennent du plan « France relance » initié par l'État en 2021-2022³⁵, conformément à l'accord de partenariat

³⁴ A. Potteau, « La réponse de l'UE aux défis économiques et financiers résultant de la crise sanitaire », *Revue française de finances publiques (RFFP)*, 2021, n° 154, p. 57-67. F. Martucci, « Les décisions de crise dans l'UE », *RFFP*, 2022, n° 159, p. 101-111. A. Dort, M. Saoudid, L. Stankiewicz (dir.), *Finances européennes*, Mare & Martin, 2025.

³⁵ Le montant prévisionnel du plan France relance annoncé par le Premier Ministre le 3 septembre 2020 est de 100 Md€, dont 39,4 Md€ financés par l'Union européenne qui, pour la première fois dans son histoire, a emprunté pour les États membres. L'instrument temporaire de financement NextGenerationEU a été mis en place jusqu'en 2026 : cet instrument associe le fonds « Facilité pour la reprise et la résilience » géré par chaque État et le fonds REACT-EU (3,912 Md€ sur 2021 et 2022) géré par chaque Région.



signé le 28 septembre 2020 par le Premier ministre et les Présidents des régions. Cet accord de territorialisation régionale de la relance a été mis en œuvre dans le cadre des « accords régionaux de relance » portant sur les années 2021-2022 (Tableau 6) et, pour l'outre-mer, dans les contrats de convergence et de transition (CCT) venant à terme en 2022. Il s'agit de répondre aux défis écologiques, numériques, économiques et sociaux par le financement d'un large éventail de politiques intéressant le territoire régional (selon le choix retenu dans chaque région) : enseignement supérieur, transition écologique, mobilités, numérique, développement territorial, culture, emploi, formation, économie sociale et solidaire, agriculture, tourisme, santé, alimentation, littoral, forêt...

Les accords régionaux de relance signés par l'État avec les Régions sont ainsi destinés à faire face aux conséquences économiques de la pandémie. Sur le plan financier, la situation est complexe, et même confuse. Ces accords, qui portent sur les années 2021-2022, mobilisent (Tableau 6) 15,18 Md€ pour l'État, qui a parfois ajouté des crédits aux montants prévus initialement, et 14,71 Md€ pour les Régions, soit un total de 29,89 Md€. Mais ils ne comprennent pas l'ensemble des crédits mis en œuvre au niveau déconcentré par l'État. Ils se distinguent des contrats de relance et de transition écologique³⁶ (CRTE) qui visent les collectivités infrarégionales, notamment les intercommunalités. Toutefois, il convient de relever que le Cper peut établir un lien avec les CRTE, à l'instar du Cper Centre-Val de Loire (p. 33) :

« Les CRTE conclus avec les métropoles d'Orléans et de Tours constitueront les volets métropolitains du CPER au sens de l'article L5217-2 du CGCT ».

La collectivité de Corse³⁷ et la Région Normandie³⁸ n'ont pas signé d'accord, les crédits du

³⁶ Mentionnés par la circulaire du Premier ministre du 23/10/2020 relative à la territorialisation du plan de relance, les CRTE sont désormais appelés « contrats de réussite de la transition écologique » par la circulaire du 30/04/2024. Destinés à assurer la transition écologique, ils concernent aussi le développement économique, les services publics, la santé, la ruralité, la culture, la cohésion sociale, l'alimentation... Ils ont vocation à regrouper d'autres démarches contractuelles existantes afin d'assurer une meilleure cohérence de l'action publique territorialisée. Négociés par les préfets, environ 80% des contrats visent les intercommunalités. Leur financement mobilise des crédits de l'État (DSIL, DETR, FNADT notamment), d'opérateurs (Agence nationale de la cohésion des territoires, Agence de l'environnement notamment), des collectivités locales, la Banque des territoires et des fonds européens.

³⁷ La Corse bénéficie par ailleurs de plusieurs plans d'investissement, notamment le plan *Salvezza è Rilanciu* du 27/11/2020 d'un montant de 400 M€ (300 M€ État et 100 M€ Collectivité de Corse).

³⁸ La Région Normandie dispose de son propre plan de relance, mais finalement le Cper Normandie inclut des crédits de relance de l'État pour un montant (arrondi) de 237 M€.



plan de relance de l'État étant déployés directement au niveau déconcentré par la préfecture de région.

Tableau 6 : Les accords régionaux de relance État-Régions 2021-2022 en €

	État	Région	Total	Signature
ARA	1 035 004 806	1 035 004 806	2 070 009 612	16/01/2021
BFC	625 910 000	671 960 000	1 297 870 000	10/12/2020
BRE	600 570 984	431 803 938	1 032 374 922	18/02/2021
CVL	290 889 899	120 374 708	411 264 607	13/02/2021
CORSE ³⁹				Non
GE ⁴⁰	631 600 000	623 000 000	1 254 600 000	30/03/2021
HDF	1 074 849 891	1 317 324 000	2 392 173 891	19/03/2021
IDF ⁴¹	6 900 000 000	6 900 000 000	13 800 000	04/03/2021
NOR				Non
NA ⁴²	1 494 886 000	1 309 560 000	2 804 446 000	22/04/2021
OC ⁴³	1 146 773 671	894 942 000	2 041 715 671	09/01/2021
PDL ⁴⁴	540 000 000	497 000 000	1 037 000 000	22/01/2021
PACA ⁴⁵	835 430 000	913 730 000	1 749 160 000	05/01/2021
Total	15 175 915 251	14 714 699 452	29 890 614 703	

Source : Auteur

Enfin, les crédits prévus dans les accords de relance sont affectés dans une proportion variable dans le Cper de chaque Région (Tableau 7), et se distinguent aussi des crédits valorisés (cf. après), ce qui brouille encore la lisibilité financière des contrats de plan.

³⁹ Pour la Corse, le plan de relance est déployé par l'État (64 M€) sans accord de relance signé.

⁴⁰ Pour le Grand Est, les crédits de l'accord de relance 2021-2022 sont intégrés dans le Cper sans constituer des crédits contractualisés au sens strict (montant Région : 623 M€). Les crédits de l'État (631,6 M€) dans l'accord de relance initial 2021-2022 ont été abondés par des crédits supplémentaires de relance pour la période 2021-2027, soit un montant total des crédits relance de l'État dans le Cper de 732 M€. Les crédits de relance de la Région dans le Cper s'élèvent à 622 M€ (au lieu de 623 M€ dans l'accord de relance).

⁴¹ Pour l'Île-de-France les montants sont arrondis.

⁴² Pour la Nouvelle-Aquitaine, le montant de l'État comprend une part du plan de relance (864 517 000) et une part Mobilités hors plan de relance (810 369 000), soit un total de 1 494 886 000.

⁴³ Pour l'Occitanie, l'accord régional de relance 2021-2022 est inclus en totalité dans le Cper.

⁴⁴ Pour les Pays de la Loire les crédits de relance de l'État sont arrondis à 540 M€.

⁴⁵ Pour PACA, les crédits de l'accord de relance 2021-2022 (835,43 M€) figurent dans le "contrat d'avenir" qui comprend aussi le Cper et les deux Cper des fleuves Rhône et Saône et du massif des Alpes. Dans le Cper, le montant des crédits de relance a été ajusté à la hausse (843,43 M€ pour l'État et 921,73 M€ pour la Région).



La part des crédits de relance inscrite dans les Cper s'élève à 8,19 Md€, à savoir 5,04 Md€ pour l'État et 3,15 Md€ pour les Régions. Ces crédits de relance des investissements, qui ne constituent pas des crédits contractualisés au sens strict, marquent un effort inédit de financement des domaines retenus dans le Cper qui ont fait ce choix. Pour les autres, le plan de relance est mis en œuvre hors Cper.

Tableau 7 : Les crédits de relance dans les Cper en €

	État	Région	Total
Auvergne-Rhône-Alpes	0	0	0
Bourgogne-Franche-Comté	0	0	0
Bretagne	0	0	0
Centre-Val de Loire	0	0	0
Corse	0	0	0
Grand Est	732 000 000	622 000 000	1 354 000 000
Hauts-de-France	0	0	0
Île-de-France	0	0	0
Normandie	236 641 002	0	236 641 002
Nouvelle-Aquitaine	1 605 485 000	213 410 000	1 818 895 000
Occitanie	1 146 773 671	894 942 000	2 041 715 671
Pays de la Loire	479 487 953	497 000 000	976 487 953
Provence-Alpes-Côte d'Azur	843 430 000	921 730 000	1 765 160 000
Total	5 043 817 626	3 149 082 000	8 192 899 626

Source : Auteur

Par ailleurs, les Cper 2021-2027 mentionnent aussi pour la plupart des crédits « valorisés » (Tableau 8), c'est-à-dire des crédits communs de l'État ou de la Région qui concourent aux politiques inscrites dans les Cper. En ce sens, selon le dépouillement des Cper signés (hors volet Mobilités signés après), 12,38 Md€ sont inscrits dans les Cper au titre des crédits valorisés, 6,64 Md€ pour l'État et 5,74 Md€ pour les Régions (seuls les Cper Hauts de France, Île-de-France et Normandie ne valorisent aucun crédit).

Ce choix d'affichage, discutable, favorise la communication sur l'importance de l'engagement financier des deux partenaires. Il brouille cependant la lecture et la comparaison des priorités réellement financées par les crédits du Cper, le même domaine comprenant ou non des crédits

valorisés, selon le choix des décideurs contractuels. Cette stratégie de communication n'est pas nouvelle puisque la valorisation de l'effort financier des deux partenaires constitue une des « normes » sociopolitiques de l'action publique conventionnelle, comme je l'ai montré dans mes travaux. Pour cette génération, en lien avec la crise sanitaire⁴⁶ qui a pesé sur la négociation, elle prend une ampleur démesurée. Des crédits sont valorisés aussi dans le volet Mobilités signés postérieurement aux Cper, intégrés sous la forme d'avenants.

Tableau 8 : L'affichage de crédits (valorisation) dans les Cper 2021-2027 en €

En €	État crédits valorisés	Région crédits valorisés	Total
Auvergne-Rhône-Alpes	1 010 024 691	1 028 325 381	2 038 350 072
Bourgogne-Franche-Comté	490 652 710	337 573 220	828 225 930
Bretagne	277 732 296	322 200 002	599 932 298
Centre-Val de Loire	328 231 427	188 219 791	516 451 218
Corse	44 585 319	53 566 101	98 151 420
Grand Est	1 181 000 000	1 291 000 000	2 472 000 000
Hauts-de-France	0	0	0
Île-de-France	0	0	0
Normandie	258 300 000	200 000 000	458 300 000
Nouvelle-Aquitaine	825 896 000	834 138 000	1 660 034 000
Occitanie	693 324 693	0	693 324 693
Pays de la Loire	664 881 459	661 940 000	1 326 821 459
PACA	868 531 000	823 131 000	1 691 662 000
Total	6 643 159 595	5 740 093 495	12 383 253 090

Source : Auteur

Comme l'illustrent les exemples ci-dessous, l'État et les Régions mettent en avant l'importance de leur engagement financier dans le développement régional, en additionnant aux montants strictement contractualisés des crédits de nature différente.

- Pour le Cper Auvergne-Rhône-Alpes (ARA), la présentation sur le site de la Région en date du 8 mars 2023⁴⁷ annonce 4,4 Md€, alors que le montant strictement contractualisé (cf.

⁴⁶ Cf. : « Quoi qu'il en coûte », *Gestion et finances publiques (GFP)*, 2021, n° 3 et n° 4. « Crise (s) et Finances Publiques », *GFP*, 2021, n° 4 (1^{ère} partie) et *GFP*, 2022, n° 1 (2^{ème} partie). « Finances sociales et Covid-19 », *RFFP*, 2024, n° 165 (1^{ère} partie) et n° 166 (2^{ème} partie).

⁴⁷ <https://www.auvergnerhonealpes.fr/actualites/plus-de-44-milliards-deuros-pour-les-projets-de-nos->



Tableau 2) est de 3,5 Md€ :

« Présenté vendredi 7 octobre 2022 par Laurent Wauquiez, Président de la Région Auvergne-Rhône-Alpes, et Pascal Mailhos, préfet de la Région et préfet du Rhône aux douze Départements de la région, le contrat de plan État-Région (CPER) financera les projets inscrits au sein du Volet territorial à hauteur de 4,4 milliards d'euros, à parts égales entre l'État et la Région. Fruit d'une concertation de 18 mois avec les Départements, les EPCI, les communes et les acteurs économiques de la région, ce CPER 2021-2027 représente l'investissement le plus important en faveur des projets portés par nos territoires ».

- Pour Bourgogne-Franche-Comté (BFC), le montant annoncé est de 2,75 Md€ au lieu de 1,13 Md€⁴⁸ :

« Ce contrat de plan État-Région (CPER) 2021-2027 table sur une enveloppe globale de près de 2,75 milliards d'euros, au service des concitoyens, des territoires et des acteurs qui font vivre la Bourgogne-Franche-Comté. Il inclut : l'accord de relance État-Région 2021-2022 (1,25 milliard d'euros) ; l'accord stratégique sur les orientations du contrat de plan État-Région (CPER) 2021-2027 couplé aux crédits valorisés (1,49 milliard d'euros) ».

- Pour Grand Est, ce sont 4,8 Md€ à comparer aux 2,3 Md€ contractualisés⁴⁹ :

« L'État et le Conseil régional Grand Est s'engagent à mobiliser 4,8 Milliards € à parité (50 % – 50%) sur la période 2021-2027, pour répondre, à court et moyen terme, aux difficultés liées à la crise sanitaire, économique et sociale et permettre à la Région Grand Est de répondre aux défis de demain ».

- Pour Occitanie, 5,7 Md€ sont mis en avant contre 4 Md€ contractualisés :

« Sur la période 2021/2027, plus de 6,3 milliards d'euros seront mobilisés en Occitanie via le Contrat de plan État-Région : plus de 3,22 milliards par la Région Occitanie et près de 3,14 milliards par l'État »...

L'architecture des financements est donc complexe, ce qui ne facilite pas la lecture de l'action publique conventionnelle, comme l'illustre encore le cas de la santé.

b) Le financement de la santé

Comme indiqué, l'actuelle génération des CPER voit l'apparition de nouveaux domaines qui élargissent le périmètre de la contractualisation. C'est notamment le cas de la santé qui, dans le contexte de la pandémie de Covid où s'est déroulée la négociation contractuelle, connaît un développement inédit. Plus largement, la santé est devenue en France un problème public majeur, l'accès aux soins étant devenu de plus en plus difficile : hausse du temps d'attente pour un rendez-vous, surcharge des urgences hospitalières, dégradation de l'offre de soins, inégalités territoriales avec les « déserts médicaux ». Le Cper cherche ainsi à répondre à cette

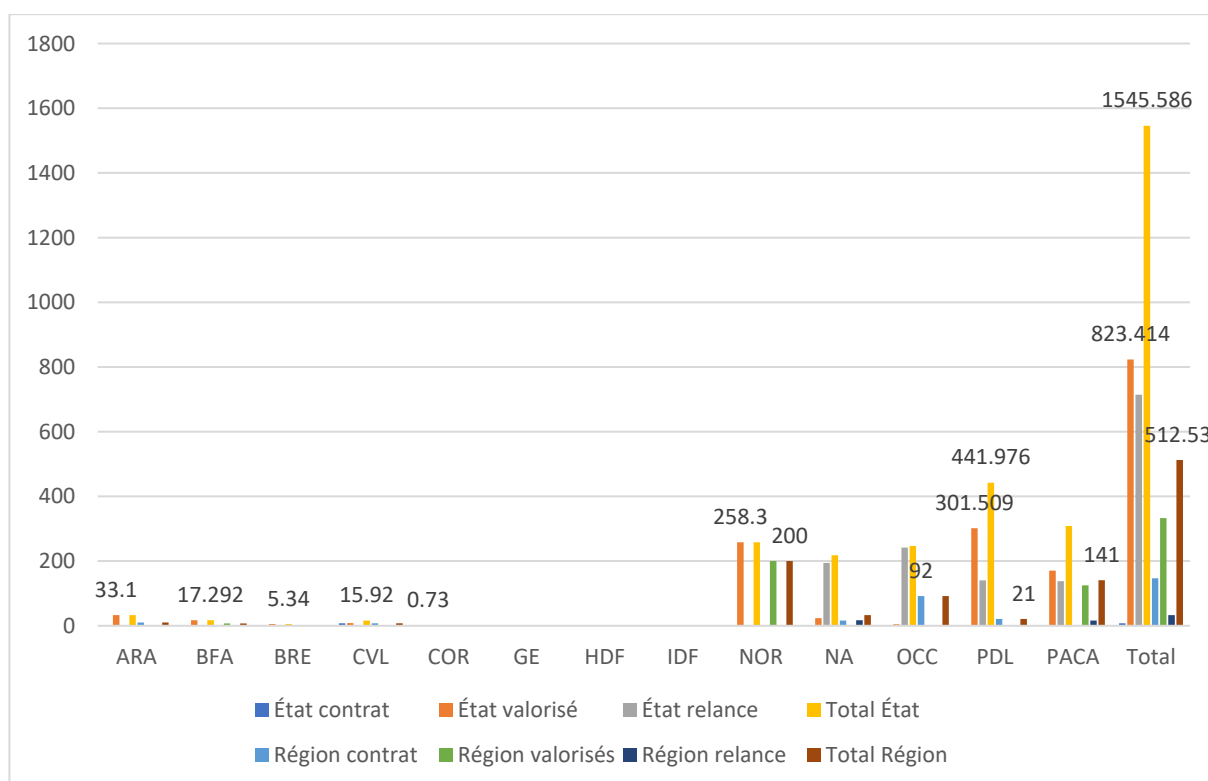
[territoires](#) : consulté le 4/05/2025.

⁴⁸ <https://www.relance-bfc.fr/contrat-de-plan-etat-region-2021-2027-pres-de-275-milliards-deuros-dedies-a-la-bourgogne-franche-comte> : consulté le 4/05/2025.

⁴⁹ <https://www.grandest.fr/grands-projets/amenagement-territoires/cper-2021-2027> : consulté le 4/05/2025.

dégradation qui fait l'objet de fortes attentes des Français.

Figure 2 : Le financement de la santé dans les Cper en M€



Source : Auteur

Aucune logique d'ensemble ne ressort clairement de ces choix de financement (Figure 2). En effet, selon l'analyse de contenu des Cper, 3 Cper (Grand Est, Hauts-de-France, Île-de-France) ne font pas apparaître explicitement des crédits, même si, à l'exception de l'Île-de-France qui dispose d'une offre de qualité dans la capitale, les autres Cper mentionnent leur volonté de soutenir la santé, notamment par des investissements immobiliers dans les maisons de santé⁵⁰. L'État n'a contractualisé, au sens strict, aucun crédit pour la santé, sauf dans le Cper Centre-Val de Loire à hauteur de 7,80 M€. Les Régions ont inscrit des crédits contractualisés dans 5

⁵⁰ La Région Grand Est mène une politique de santé qui est mentionnée dans le Cper au titre de la valorisation des crédits, sans en détailler le montant ; l'État ne détaille pas non plus les crédits santé dans le Grand Est.



Cper sur 13 (cf. le détail au Tableau 11 en Annexe) avec des montants variant de 7,8 M€ (Centre-Val de Loire) à 92 M€ (Occitanie). L'État inscrit un total de 823,414 M€ de crédits valorisés de santé dans 10 Cper et les Régions 332,73 M€ dans 4 Cper. 714,372 M€ de crédits de relance figurent dans 4 Cper pour l'État et 33 M€ dans 2 Cper pour les Régions.

Ainsi, le total des crédits contractualisés au sens strict pour la santé, qui provient surtout des Régions (146,8 M€), est de 154,6 M€. À ce montant s'ajoute dans les Cper un total de 1156,144 M€ (dont 823,414 M€ pour l'État) au titre des crédits valorisés et de 747,372 M€ (dont 714,372 pour l'État) au titre du plan de relance. Finalement, le montant total des crédits pour la santé s'élève à plus de 2 Md€ (2 058 116 304 €), 75% étant financés par l'État (1 545 586 304 €) et 25% par les Régions (512 530 000 €).

L'effort financier général pour la santé est donc réel, notamment pour installer des maisons de santé regroupant plusieurs spécialités médicales et renforcer l'offre territorialisée de soins ; mais l'apport contractuel est plus modeste, ce qui soulève une interrogation sur l'ampleur de l'affichage (qui n'est pas nouveau) retenu pour la génération 2021-2027. Ainsi, des crédits du plan Ségur de la santé de 2021 sont parfois repris dans les Cper, au moins au titre de la valorisation. Ce plan prévoit, au départ hors Cper, une enveloppe de 19 Md€, dont 6 Md€ sont financés par l'Union Européenne (Facilité de Relance et de Résilience) et 13 Md€ par un virement de la Caisse d'amortissement de la dette sociale (Cades) vers l'Agence nationale des organismes de sécurité sociale (article 50 de la LFSS pour 2021)...

Dans le cas du volet territorial, cette complexité des cofinancements se double d'une disparité des priorités d'un Cper à l'autre.

c) L'hétérogénéité du Volet territorial

Le Volet territorial a été instauré dans les Cper 2000-2006. Selon la circulaire du 31 juillet 1998 du Premier ministre aux préfets de région, cette notion visait « les modèles d'action qui concourent au développement local et à une meilleure organisation du territoire », le reste des actions formant le volet régional. La circulaire du 27/08/1999 précisait que « le Volet territorial regroupe les politiques ayant vocation à s'inscrire dans un projet de territoire ». Ces critères généraux laissent donc une grande marge d'interprétation. En pratique, l'analyse de contenu du Volet territorial des Cper précédents faisait déjà ressortir l'hétérogénéité des



actions retenues d'un Cper à l'autre, au détriment de leur cohérence d'ensemble⁵¹.

Pour la génération 2021-2027, la notion de Volet territorial, sans être abandonnée complètement, apparaît moins pertinente : seul le Cper Bourgogne-Franche-Comté la reprend directement. Le Cper Pays de la Loire (p. 33) emploie l'expression, sans toutefois retenir cet intitulé comme titre d'un volet thématique. Les autres Cper utilisent la notion de cohésion des territoires⁵², qui fait sens au niveau de l'UE et est portée par l'Agence nationale de cohésion des territoires (ANCT), créée le 1^{er} janvier 2020.

Ainsi la « cohésion des territoires » est présente dans 3 Cper (Auvergne-Rhône-Alpes Bretagne, Corse), sachant que 2 Cper ajoutent à cet intitulé « l'aménagement durable » (Île-de-France) ou « l'attractivité » (Normandie). 3 Cper (Centre-Val de Loire, Grand Est, Nouvelle-Aquitaine) retiennent plus largement la « cohésion territoriale et sociale » (en inversant parfois les adjectifs), sachant que le Cper Pays de la Loire y ajoute « Le développement de tous les territoires ». Enfin, 2 Cper inscrivent dans une formulation proche « l'équilibre et la solidarité des territoires » (Occitanie, PACA), tandis que le Cper Hauts-de-France indique simplement « soutenir les territoires ». Pour le Cper Grand Est, selon la réponse à mon enquête de la personne chargée du Cper à la Région :

« Le Volet territorial de ce nouveau CPER est constitué par les Pactes Territoriaux pour la Réussite de la Transition Écologique. Il y en a 93 qui couvrent l'ensemble du territoire de la Région pour un total de 12 000 projets recensés » (mail du 17/09/2024 de la directrice adjointe de la Cohésion des territoires).

Au-delà des intitulés dans les Cper, le contenu de la cohésion territoriale met en avant la transition écologique. Il regroupe une large palette d'actions, qui défie le référentiel de sélectivité des contrats de plan, comme l'illustre le Cper Pays de la Loire (p. 31) :

« Pour l'État et la Région, les moyens inscrits au CPER viseront à soutenir des projets répondant à l'objectif de cohésion territoriale et de transition écologique portant par exemple sur l'habitat, les mobilités du quotidien, la rénovation énergétique, l'économie (soutien aux commerces, à l'artisanat et au tourisme), les services aux publics, le déploiement des usages numériques et l'accès aux services, la santé, l'aménagement urbain, la rénovation urbaine etc. ».

Premièrement, le Volet territorial concerne l'action en milieu urbain. Ici, l'État intervient

⁵¹ M. Leroy, « Les contrats de plan État-Régions en France : Quelles leçons pour le développement des territoires », *Gestion et Finances Publiques (GFP)*, 2017, n° 6, p. 13-24.

⁵² Pour les Cper 2007-2014, la cohésion sociale et territoriale était rattachée au volet régional (distinct du volet territorial) et visait l'emploi et la formation, les mutations économiques, la rénovation urbaine, les départements d'outre-mer, les massifs de montagne.



d'abord dans le cadre de la politique de la ville (quartiers prioritaires, rénovation urbaine) et par des dispositifs nationaux, gérés par l'Agence nationale de cohésion territoriale qui visent les collectivités territoriales : actions Cœur de ville en faveur des villes moyennes⁵³ et Petites villes de demain⁵⁴. Des crédits des Régions abondent parfois ces actions, par exemple dans le Cper Centre-Val de Loire, où la Région cofinance 30 M€ pour les programmes Action Cœur de ville et Petites villes de demain qui mobilisent 29,7 M€ de l'État (dont 6,7 M€ de la Banque des territoires). Les Régions disposent aussi de dispositifs particuliers pour financer les projets en milieu urbain.

Par ailleurs, l'État et les Régions financent une large gamme de mesures en faveur des métropoles et des communautés urbaines comme Dijon, Brest, Rennes, Metz, Nancy, Strasbourg, Reims, Lille, Amiens, etc. La transition écologique y figure en bonne place. Par exemple, pour Marseille, Nice et Toulon, le Cper PACA retient l'environnement, la qualité de l'air, la mobilité durable et le traitement des déchets, à côté de la rénovation urbaine, les filières d'excellence⁵⁵, le tourisme, le patrimoine culturel et touristique et l'économie maritime.

Deuxièmement, l'action en milieu rural est inscrite dans le Volet territorial. Par exemple, la Région Auvergne-Rhône-Alpes prévoit des subventions aux investissements des communes, « avec une attention particulières aux communes de moins de 2 000 habitants » (p. 5). Le Cper Grand Est vise la revitalisation des territoires ruraux. Bien que portant sur un territoire fortement urbanisé, le Cper Île-de-France est mobilisé aussi en faveur de l'aménagement rural...

Troisièmement, l'accès aux services publics constitue une priorité affirmée dans la plupart des Cper à ce titre.

Au-delà de ces thématiques récurrentes, le Volet territorial apparaît hétérogène. Le numérique, l'enseignement supérieur, le sport, la santé sont des thématiques du Volet territorial de certains Cper, mais pas des autres. Des spécificités sont propres à certains Cper, par exemple les îles

⁵³ Programme d'investissement de l'État et de divers opérateurs (Caisse des dépôts, Agence nationale de l'habitat, Ademe...) en faveur de la transition écologique, du soutien aux services et emplois, de la revitalisation du centre-ville, de l'ingénierie.

⁵⁴ Programme destiné aux communes et intercommunalités de moins de 20 000 habitants confrontées aux charges de centralité d'un territoire plus large afin de mettre en œuvre un projet de développement.

⁵⁵ Aéronautique et mécanique pour Aix-Marseille, agroalimentaire et horticulture pour Nice, défense pour Toulon.



(Bretagne), les montagnes dans les régions concernées, une vallée détruite par une tempête (PACA), la reconversion du bassin minier dans les Hauts-de France, la résorption des friches (Pays de la Loire)...

Ainsi, la cohérence globale du Volet territorial demeure incertaine, d'autant que, comme dans les générations précédentes, il renvoie à d'autres dispositifs contractuels initiés par l'État ou les Régions, dont la profusion tend à s'accroître. Ces accords impliquent notamment les départements, les métropoles et autres EPCI, les communes, les pays : CRTE, contrats de villes, contrats métropolitains, contrats Cœur de villes, Petites villes de demain, Territoires de villes, contrats des îles du Ponant en Bretagne, contrat de redynamisation du site de défense de Châteaudun du Centre-Val de Loire, Contrats territoriaux d'ambition régionale du Grand Est, contrats territoriaux d'Occitanie, contrats d'équilibre territorial de PACA, pacte pour la transition écologique et industrielle de la centrale de Cordemais des Pays de la Loire...

La lecture financière du Volet territorial renforce le questionnement de sa cohérence. On retrouve la confusion sur les enveloppes dédiées aux Cper qui ajoutent aux crédits réellement contractualisés des crédits valorisés et de relance, et renvoient ici à d'autres contrats ou à des conventions d'application.

Par exemple, dans le Cper Normandie, le Numérique est rattaché au volet cohésion des territoires (retenu comme Volet territorial dans mon analyse) ; mais il s'agit de crédits de relance pour l'État et pour la Région du dispositif à part « Normandie connectée » : aucun crédit contractualisé ne figure au titre du Numérique.

La ventilation entre ces différentes sources de financement semble contingente, en l'absence d'une doctrine d'ensemble. Par exemple, le Cper Bretagne indique :

« L'État interviendra essentiellement hors CPER via la dotation d'équipement des territoires ruraux (DETR) et la part départementale de la dotation de soutien à l'investissement local (DSIL) ».

En revanche, dans le Cper Occitanie, des crédits du FNADT (75,82 M€) et de la DSIL (77,14 M€) sont contractualisés par l'État pour financer l'action Territoires de projets (p. 104). Autre exemple, le volet métropolitain de PACA dispose d'un financement spécifique incluant des actions qui existent dans les autres volets thématiques du Cper (culture, tourisme, littoral), ce qui brouille encore la lecture financière...

Tableau 9 : Le volet territorial dans les Cper 2021-2027 en €

Cper	État	Région	Total	% du Cper 2021- 2027*	% du Cper 2015- 2020**
ARA	392 948 919	602 219 619	995 168 538	28,58%	13,03%
BFC	105 169 081	120 000 000	225 169 081	19,87%	20,13%
BRE	134 789 747	256 000 000	390 789 747	27,11%	6,44%
CVL	117 531 439	60 900 000	178 431 439	16,57%	15,97%
CORSE	46 409 747	46 409 747	92 819 494	45,25%	25,03%
GE	161 665 403	294 000 000	455 665 403	19,85%	15,50%
HDF	604 513 000	578 250 000	1 182 763 000	35,03%	15,52%
IDF	312 400 000	312 400 000	624 800 000	6,40%	9,30%
NOR	100 760 415	2 856 898	103 617 313	8,97%	8,14%
NA	281 926 000	97 200 000	379 126 000	11,40%	9,90%
OC	422 078 915	360 275 000	782 353 915	19,45%	12,40%
PDL	176 623 415	210 000 000	386 623 415	25,60%	15,16%
PACA	460 330 000	436 430 000	896 760 000	39,51%	18,06%
Total	3 317 146 081	3 376 941 264	6 694 087 345	19,09%	12,45%

* % dans le total du Cper avec le volet Mobilités 2023-2027 (sans le volet Mobilités 2021-2022 de certains Cper).

Rappel : hors volet Mobilités Corse non disponible au moment de la rédaction.

** % dans le total du Cper 2015-2020 calculé à partir des crédits signés dans les 22 Cper existant avant la réforme des Régions.

Source : Auteur

Finalement, le total des crédits strictement contractualisés du Volet territorial (Tableau 8), soit 6,7 Md€, est en hausse, l'État mobilisant 3,32 Md€ (49,55%) et les Régions 3,38 Md€ (50,45%). Les montants varient selon les Cper : en moyenne pondérée, le poids du Volet territorial pour 2021-2027 est de 19% dans le total des crédits initialement signés (avec le volet Mobilités 2023-2027, en excluant le volet Mobilités 2021-2022 repris par certains Cper de la génération précédente) ; le ratio était de 12,5% dans la génération 2015-2020⁵⁶.

Pour 2021-2027, il varie de 6% (Île-de-France) à 45% (Corse), et pour 2015-2020 de 6% (Bretagne) à 25% (Corse). Pour 2021-2027, 6 Cper ont ainsi un volet territorial au-dessus de

⁵⁶ Hausse qui reflète la hausse globale des Cper, même si le domaine de la Cohésion territoriale qui remplace le Volet territorial n'est pas le même que le Volet territorial inscrit dans les Cper 2015-2020.



25% du total des crédits contractualisés (3 au moins 35% et 3 de 25% à 29%). Dans les Cper précédents, les ratios (recalculés à partir des 22 Cper qui existaient avant la réforme des Régions) ne dépassaient pas 25% et même 20% si l'on excepte le cas de la Corse. Dans la génération actuelle, 9 Cper ont un ratio d'au moins 20%, alors qu'ils n'étaient que 2 dans les contrats 2015-2020. En bas de l'échelle, 2 cas se situent en-dessous de 10% (Île-de-France, Normandie) alors qu'ils étaient 4 auparavant.

Conclusion

Au moment de leur élaboration, l'État et les Régions avaient affirmé leur volonté de répondre à la crise sanitaire par le financement dans les Cper d'investissements massifs de relance et de transformation du modèle de développement régional :

« Notre modèle de développement territorial, économique et social est réinterrogé. De nouvelles priorités s'affirment ou se renforcent à la faveur de la crise : (...) approvisionnement, (...) santé, (...) numérique (...). État et Régions souhaitent aussi garantir et renforcer la logique ascendante et différenciée de cette contractualisation (...) L'enjeu est réellement d'articuler les stratégies nationales (...) avec les stratégies régionales »⁵⁷.

Par rapport à cette ambition, l'analyse financière fait ressortir l'effort d'investissement inscrit dans les Cper 2021-2027, à savoir 55,63 Md€ (hors reprise des Mobilités des Cper précédents), si l'on additionne les 35,06 Md€ de crédits strictement contractualisés (dont 16,76 Md€ au titre du volet Mobilités 2023-2027 hors Corse) avec les 8,19 Md€ de crédits de relance et les 12,38 Md€ de crédits valorisés. Toutefois, ramenée aux crédits contractualisés au titre des Cper, la progression par rapport aux Cper précédents est plus limitée, à savoir 6,5% par an, et encore moins si l'on impute l'inflation. Par rapport aux générations précédentes, on retrouve les grands domaines constitués par les mobilités, le Volet territorial, l'écologie et l'enseignement supérieur. Le verdissement accentué des priorités programmées confirme le changement du modèle de développement, ce qui est à saluer. Encore faut-il que la transition environnementale ne serve pas de variable d'ajustement dans le cadre de la maîtrise du déficit et de la dette, ou plus largement, dans le cadre de la politique européenne de la compétitivité⁵⁸.

⁵⁷ Accord de partenariat État-Régions du 28 septembre 2020, p. 4.

⁵⁸ M. Draghi, *The future of European competitiveness*, September 2024. M. Leroy, « La réforme du pacte de



Bien que la prospective soit basée sur un diagnostic territorial partagé, l'articulation des stratégies de l'État et des Régions résulte de la négociation qui, comme dans le passé, n'est pas exempte de conflits⁵⁹. La « logique ascendante et diversifiée » annoncée dans l'accord du 28 septembre 2020 apparaît secondaire de ce point de vue : elle s'exprime plutôt dans l'intitulé et la structuration des domaines qui varient d'un Cper à l'autre.

La novation principale se trouve dans la diversification des sources de financement figurant dans les Cper actuels qui, outre les crédits contractualisés, comprennent des crédits valorisés et des crédits du plan de relance. Comme le montre le cas de la santé, les cofinancements ainsi superposés au titre des aléas de la mobilisation de l'une de ces trois catégories budgétaires engendrent de la confusion. Une présentation harmonisée des priorités financées de l'ensemble des Cper, selon une nomenclature fonctionnelle unique, n'est toujours pas en place, un objectif de transparence démocratique et de clarté scientifique qui ne saurait être rejeté au nom de l'autonomie régionale.

Face à la profusion des contrats entre l'État et les collectivités territoriales⁶⁰, les Cper sont censés jouer un rôle intégrateur des projets de développement, ayant une dimension régionale, de l'ensemble des acteurs locaux. De ce point de vue, le Volet territorial des Cper 2021-2027, qui a vocation à concrétiser cette intégration, renvoie bien à d'autres dispositifs contractuels négociés avec les entités infrarégionales ; mais, l'analyse financière de son contenu montre que sa cohérence globale reste, comme pour les générations précédentes, incertaine.

Forts d'une longévité remarquable, les Cper demeurent, malgré leurs défauts inhérents au système politico-financier local, un instrument intéressant de l'action publique territorialisée en mobilisant des investissements significatifs.

stabilité et de croissance 2024 : un compromis timide », *Revue de l'Union européenne*, 2025, à paraître.

⁵⁹ M. Leroy, « La négociation de l'action publique conventionnelle dans le contrat de plan État-Région », *Revue française de science politique*, 1999, n° 4, p. 571-597.

⁶⁰ Pour un inventaire, Cour des comptes, *Les finances publiques locales*, Fascicule 2, 2023, p. 223.



ANNEXE (2 Tableaux)

Tableau 10 : Agrégation des crédits des Cper et volets Mobilités État + Régions : détail par Cper en €

Cper	État + Région signé	Mobilités 2023-2027	Total 1	Mobilités 2021- 2022	Total 2
ARA	2 434 649 238	1 380 000 000	3 814 649 238	332 600 000	3 482 049 238
BFC	678 963 281	456 480 000	1 135 443 281	2 000 000	1 133 443 281
BRE	975 466 476	466 085 000	1 441 551 476	0	1 441 551 476
CVL	892 597 439	381 910 000	1 274 507 439	197 525 000	1 076 982 439
COR	205 109 494	0	205 109 494	0	205 109 494
GE	1 010 567 403	1 417 110 000	2 427 677 403	131 900 000	2 295 777 403
HDF	1 989 475 000	1 386 915 000	3 376 390 000	0	3 376 390 000
IDF	3 040 540 000	6 727 600 000	9 768 140 000	0	9 768 140 000
NOR	925 436 570	622 060 000	1 547 496 570	391 711 241	1 155 785 329
NA	1 901 566 000	1 424 760 000	3 326 326 000	0	3 326 326 000
OC	3 641 161 915	1 187 000 000	4 828 161 915	806 200 000	4 021 961 915
PDL	1 046 399 415	541 377 550	1 587 776 965	77 310 000	1 510 466 965
PACA	1 681 180 000	770 000 000	2 451 180 000	181 600 000	2 269 580 000
Total	20 423 112 231	16 761 297 550	36 184 409 781	2 120 846 241	35 063 563 540

Source : Auteur

Tableau 11 : Le financement de la santé dans les Cper 2021-2027 en M€

Cper M€	État contrat	État valorisé	État relance	Total État	Région contrat	Région valorisés	Région relance	Total Région
ARA	0	33,1	0	33,1	10	0	0	10
BFA	0	17,292	0	17,292	0	7	0	7
BRE	0	5,34	0	5,34	0	0	0	0
CVL	7,8	8,12	0	15,92	7,8	0	0	7,8
COR	0	0,73	0	0,73	0	0,73	0	0,73
GE	0	0	0	0	0	0	0	0
HDF	0	0	0	0	0	0	0	0
IDF	0	0	0	0	0	0	0	0
NOR	0	258,3	0	258,3	0	200	0	200
NA	0	23,743	194,067	217,81	16	0	17	33
OCC	0	4,88	241,758	246,638	92	0	0	92
PDL	0	301,509	140,467	441,976	21	0	0	21
PACA	0	170,4	138,08	308,48	0	125	16	141
Total	7,8	823,414	714,372	1545,586	146,8	332,73	33	512,53

Source : Auteur