

ASSEMBLÉE NATIONALE

25 octobre 2021

PLF POUR 2022 - (N° 4482)

Commission	
Gouvernement	

Rejeté

AMENDEMENT

N° II-1230

présenté par

M. Molac, M. Acquaviva, M. Castellani, M. Clément, M. Colombani, Mme De Temmerman,
Mme Dubié, Mme Frédérique Dumas, M. Falorni, M. François-Michel Lambert, M. Nadot,
M. Pancher, Mme Pinel et M. Simian

ARTICLE 20**ÉTAT B****Mission « Cohésion des territoires »**

Modifier ainsi les autorisations d'engagement et les crédits de paiement :

(en euros)

Programmes	+	-
Hébergement, parcours vers le logement et insertion des personnes vulnérables	0	0
Aide à l'accès au logement	0	0
Urbanisme, territoires et amélioration de l'habitat	0	20 000 000
Impulsion et coordination de la politique d'aménagement du territoire	20 000 000	0
Politique de la ville	0	0
Interventions territoriales de l'État	0	0
TOTAUX	20 000 000	20 000 000
SOLDE	0	

EXPOSÉ SOMMAIRE

Alors que 2020 devait marquer le terme des CPER 2015-2020, le faible taux d'exécution du volet transport (51,1%) ont incité le Gouvernement à annoncer le report des crédits dédiés au volet mobilité sur les deux années à venir.

Une nouvelle négociation des CPER est prévue pour la période 2023-2027, et les premiers contrats ont été signés avec les régions. Mais le volet mobilité de ces projets de CPER 2021-2027 est donc largement affaibli puisqu'il se compose en majorité des financements provenant de la prolongation du volet mobilité des CPER 2015-2020.

Les crédits qui sont dédiés aux CPER 2015-2020 et 2021-2027 sont ventilés essentiellement entre le programme 112, la mission écologie et le Plan de relance.

Les auteurs de cet amendement souhaitent, tout d'abord, critiquer le choix de disperser ces crédits car cela nuit à la lisibilité de la politique contractuelle de l'État. En outre la coexistence pour chaque région d'un accord de relance État- région et d'un CPER (même si dans la région PACA ces deux contrats ont été fusionnés en un seul) et, le « chevauchement » de contrats sur le volet mobilité viennent ajouter de la complexité.

Ensuite, ils tiennent à regretter le faible engagement de l'Etat sur le volet mobilité des CPER 2015-2020. En effet, en 2020, les CP effectivement versés représentaient seulement 35 % des CP contractualisés pour le volet mobilité. Un écart significatif a ainsi, régulièrement, été constaté pour l'État entre le niveau de programmation du CPER, établi lors de la signature des conventions de cofinancement des opérations, et la mobilisation effective des crédits.

Les auteurs de cet amendement reconnaissent une hausse de la participation de l'Etat, mais celle-ci ne saurait suffire ni pour corriger les défaillances passées, ni pour assurer une exécution satisfaisante de la contractualisation future. Ils appellent donc :

- D'une part à avancer les négociations sur le volet mobilité des CPER 2023-2027;
- D'autre part, à mettre fin à la persistance du phénomène de sous-consommation des crédits contractualisés par l'État.

Dès lors, cet amendement procède :

- d'une part, à une hausse de 20M d'euros des CP et des AE sur l'action 11 FNDAT section locale, du programme 112 "impulsion et coordination de la politique d'aménagement du territoire" de la mission Cohésion des territoires ;
- d'autre part, afin de respecter les règles de la recevabilité financière, à une baisse d'un même montant de 20M d'euros des CP et des AE de l'action 04 "réglementation, politique technique et qualité de la construction " du programme 135 Urbanisme, territoires et amélioration de l'habitat de cette même mission.

Cette baisse vise uniquement à respecter les règles de recevabilité et les auteurs de cet amendement n'ont aucune intention de baisser les crédits de cette action.

