

Politique | Nouvelle-Aquitaine : la Région vote son budget 2019



C'est dans une ambiance particulière -celle générée par les revendications sociales qui secouent le pays et le récent attentat de Strasbourg- que la Nouvelle-Aquitaine a voté les 17 et 18 décembre, son budget 2019. D'un montant global de 3,17 milliards d'euros, il souhaite avant tout donner, à la région, un impact sur le plan écologique et énergétique, d'une part, mais aussi au niveau des compétences et de l'emploi ainsi que de la relation aux territoires. Un dernier point qui comprenait notamment deux dossiers majeurs : celui de la nouvelle convention ferroviaire et celui du Réseau Express Régional Métropolitain.

C'est donc dans un climat post attentat teinté de revendications sociales, qu'a eu lieu le vote du budget 2019 de la Nouvelle-Aquitaine. D'un montant de 3,17 milliards d'euros (soit une hausse de 2% par rapport à 2018), il se veut marqué par un effort d'investissement massif de 917M€ ([voir "le train et la rigueur" du 15/12/18](#)), (soit 30% du budget et 3% de plus que l'an dernier). Des aides notamment destinées à l'accompagnement des PME/ETI, la transition écologique et énergétique, la formation professionnelle, l'éducation et l'aménagement du territoire.

Autre ligne directrice du budget 2019 : la forte maîtrise des dépenses de fonctionnement (-0,5%). Un point controversé lors des débats, notamment par Olivier Chartier (LR) pour qui, « le pacte n'est pas respecté ». « Le total de ces dépenses progresse de 2% pour s'établir à 2,126 milliards d'euros. Mais cette dynamique n'est pas imputable à la Région et doit être retraitée comme prévu dans le contrat financier, notamment au titre des fonds européens et des crédits relatifs au PACTE », précise Andréa Brouille, vice-présidente adjointe aux finances. « Une maîtrise des dépenses qui a été réalisée tout en assurant la sanctuarisation des crédits en faveur de la culture (48M€ hors MECA), celle de la dotation globale de fonctionnement des lycées (72M€), et l'intégration de mesures facilitant les conditions de travail des agents (enveloppes complémentaires de 3,1M€ pour le remplacement des agents dans les lycées et de 2,5M€ de régime indemnitaire) », poursuit-elle. Un effort d'investissement qui nécessite parallèlement un recours à l'emprunt à hauteur de 523M€, soit une baisse de 11% par rapport à 2018. A noter également, une progression des recettes (dont +34M€ de cotisation ajoutée sur la valeur des entreprises, +16M€ de produit de TVA et +8M€ de produit de TICPE) répercutée à 70% sur l'épargne brute. L'ensemble pouvant être qualifié de « motif de satisfaction », pour Jean Dionis du séjour (UDI). Avec quelques réserves, cependant. Et en premier lieu, le budget dédié à l'environnement, « véritable coming out écologique » du Président Rousset, pour l'élu qui note que dans le cadre de la transition énergétique-écologique, les crédits d'investissement pour 2019 reculent malgré tout de 21, 5%.

Autre pierre d'achoppement : l'aménagement néo-aquitain et les relations entre la Région et les territoires. Voté à l'occasion d'une « crise historique » due à une « fracture tant sociale que territoriale », ce budget, précise à regret le président du groupe UDI, est « dans le prolongement de ceux des années passées », avec un crédit d'aménagement du territoire « ridiculement faible de 7,62M€ ». Exemple ? L'investissement de la Région « minimum » pour le routier et « squelettique » pour l'aéroportuaire. Réponse taquine de l'intéressé au maire d'Agen : « Vous y allez fort sur le budget « squelettique » des aéroports, car c'est la Région qui a obtenu que l'aéroport de votre ville soit dans le lot des liaisons d'aménagement du territoire » ; avant de préciser que, même si en matière d'aménagement du territoire, les deux plus gros budgets de la Région sont l'emploi et la formation, sur (notre) compétence ferroviaire, (nous) ne faisons pas moins que les autres régions. « si les lignes de fret des Landes, du Gers et des Pyrénées-Atlantiques se ré-ouvrent, c'est grâce à la Région » conclut-il.

Autre intervention, celle de Jean-Marc de Lacoste-Lareymondie (RN) forte de plusieurs critiques : une demande de baisse « symbolique » de 3% de la TICPE, une attribution « responsable » des avances remboursables, le regret que le budget relatif à la coopération internationale augmente de 18,68% et celui de la culture de 3M€ par rapport à 2018 ; et enfin le CESER dont le groupe souhaite la « disparition » pure et simple. Des critiques que laisse glisser Alain Rousset : « En privilégiant l'industrie et en travaillant sur l'objectif formation-recherche-entreprises, nous sommes devenus une des Régions les plus attractives de France » ; le Président rappelant au passage, le rôle de la Région dans le sauvetage du groupe Gascogne (« 2000 emplois directs et autant d'indirects »). « J'ai d'ailleurs signé la semaine dernière, avec le Fonds Européen d'Investissement de Bruxelles, l'obtention d'un fonds de garantie pour les agriculteurs qui ne sont pas pris par les banques », précise-t-il. Quant au CESER, « je ne comprends pas cette hostilité », poursuit le Président, « farouche partisan » de cet organisme, « même quand il (nous) égratigne ». Avant de conclure : « vous êtes d'une espèce que j'espère en voie d'extinction, celle de ceux qui doutent encore du réchauffement climatique », en réponse à une réflexion de l'élu fustigeant une approche teintée de catastrophisme de l'écologie qui impliquerait la migration des populations vers le nord.

Premier budget réalisé dans un environnement « relativement stable » depuis la fusion des trois régions, selon la formule de Pascale Requenna (MODEM), il comporte comme principal écueil les « faibles moyens » (0,002% de 700 000€) destinés à lutter contre les déséquilibres territoriaux. Une priorité pour l'élue et son groupe qui regrettent aussi la diminution importante du budget dédié à l'aménagement du numérique (« on passe d'un PB de 86,5 M€ à 66M€ »). Alain Rousset proposant en retour, que la plénière du 19 mars prochain traite de ces problèmes territoriaux.

SNCF : une convention et un réseau

Fruit de 18 mois de travail au sein de la Région, le protocole d'accord Région Nouvelle-Aquitaine/SNCF Mobilités a été un des principaux dossiers de ce budget. Les trois conventions relatives à l'ancienne Aquitaine, le Limousin et le Poitou-Charentes arrivant à échéance le 31 décembre prochain, « dès notre arrivée, on a voté le principe de leur allègement à ce moment », explique Renaud Lagrave, vice-président en charge des infrastructures, des transports et des mobilités. Au final ? Une convention prévue pour six ans (« et peut-être deux de plus ») et dont la signature sera votée en plénière en mars 2019. Et un nouveau partenariat entre la Région et la SNCF qui intervient dans un contexte dégradé : des trains où l'on voyage debout, y compris en dehors de la métropole bordelaise, un réseau obsolète qui menace la performance des trains, une signalétique Nouvelle-Aquitaine souvent illisible pour les usagers, mais aussi un niveau de services à maintenir en gare, notamment pour développer l'intermodalité. Autant de raisons d'harmoniser une convention ferroviaire à l'échelle de la Région. Plutôt satisfait du texte, Stéphane Delpeyrat (Génération.s) craint cependant l'appel à la concurrence sur un certain nombre de lots ; pour l'élu, se pose aussi la question du financement du réseau dont l'état est « cause à 95% des problèmes rencontrés ». Question difficile pour Alain Rousset qui déplore de ne pas avoir de moyens de contrôle transparents.

Appelant pour sa part et « au nom des élus de tout bord politique », à la réouverture rapide de la ligne Limoges-Angoulême, Guillaume Guérin (LR) se heurte à une fin de non recevoir bien involontaire du Président : « nous nous sommes battus mais malheureusement, il n'y a pas que cette ligne ».

Reprenant les remarques de plusieurs conseillers, Renaud Lagrave confesse l'état catastrophique du réseau, jusqu'ici pas encore pris en compte par la Loi d'Orientation des Mobilités. « Après enquête auprès de la SNCF, le coût serait de 1,2 milliards sur six ans. Personne n'a les moyens de financer cette remise en état », regrette-t-il. Autre problème : le budget SNCF réseau 2019 a été voté avec une diminution de 200M€. « Des travaux qui étaient prévus n'auront donc pas lieu » précise l'élu qui souhaite une vraie concertation avec SNCF Réseau. Pourquoi ? « Dans le montant que nous leur versons chaque année, 60M€ sont des droits de péage. Impossible de dire où ils vont parce que la transparence n'existe pas. J'espère qu'avec la LOM, nous aurons gain de cause », des amendements devant être déposés par les régions.

Souhaité de longue date par un certain nombre d'élus, dont Vincent Feltesse (PS), le Réseau express Régional Métropolitain a également été voté lors de cette session. Et ce, malgré quelques interrogations de Jean Dionis du Séjour concernant la précision du calendrier, le coût ou encore le financement, rejoint en cela par Feltesse qui y voit aussi la nécessité d'une réflexion dans le cadre de la LOM où un certain nombre de financements devraient être prévus.

