Session Plénière du 26 Juin 2025

RAPPORTS N° 25.03.01 et N°25.03.02 – Compte administratif 2024 et Rapport d'Activité et de Développement Durable 2024.

Intervention de Michel CHASSIER

Monsieur le Président, chers collègues,

Il y a quelques années nous avions 1 h 30 pour débattre du seul compte administratif, avant qu'on ne lui ajoute le rapport d'activité et développement durable, quelque peu orwellien, le tout dans un même débat, réduit d'abord à 1 h 15 puis désormais à 1 h.

Alors que la majorité, à travers le Président, le Vice-Président et le rapporteur peuvent s'exprimer hors temps de parole et de façon détaillée, il est impossible aux oppositions de leur répondre, chaque président de groupe ne disposant que de 5 minutes.

Dans un tel délai, il est évidemment impossible de faire une analyse complète d'un document qui est pourtant très riche en enseignements, vous transformez donc cette présentation en simple formalité administrative.

Il vous est facile ensuite dans vos conclusions de prétendre que nous n'avons pas abordé toutes les questions.

Je vais néanmoins essayer, en commençant par pointer la baisse des recettes de fonctionnement de 14,37 M€, car elle ne fait que confirmer une tendance qui risque encore de s'aggraver dans les années à venir.

La principale recette basée sur le TVA a augmenté moins vite qu'attendu, et faible croissance annoncée pour 2025, avec une prévision ramenée à 0,6% par la Banque de France il y a quelques jours, et nous ne sommes qu'à 0,1% au 1er trimestre. Cela peut satisfaire les partisans de la décroissance, mais comme on dit, ça ne fait bouillir la marmite !

La seconde recette en volume provient de la TICPE sous ses formes variées, additionnée à la taxe sur les certificats d'immatriculation pour un total de 335,6 M€, payés, pour faire simple, par les automobilistes pour financer les mobilités. Arrêtez par conséquent de répéter que le ferroviaire, contrairement au transport routier doit assumer des charges d'infrastructures, dans la réalité, c'est la route qui paie pour le chemin de fer !

Mais sur ce volet les recettes ont atteint désormais leurs limites et ne peuvent pas progresser davantage.

Groupe **R**assemblement **National &** Alliés **- C**entre-**V**al de **L**oire
2, Place Sainte Croix - 45000 ORLEANS
grprn@centrevaldeloire.fr - rn-regioncentre.fr

Alors que pendant ce temps les dépenses progressent toujours, + 18,245 M€, et donc l'épargne brute diminue de 32,615 M€.

Cela explique les mesures d'économies que vous avez prévues pour 2025, mais je vous ai fait part de mon sentiment au budget primitif, vous essayez surtout de ménager tout le monde au sein de votre majorité, vous repoussez les choix nécessaires et vous ne parvenez pas à établir les priorités, ce que confirme le CESER, mais pour notre part nous le disons depuis des années.

Pour faire la synthèse avec le Rapport d'Activité, je ferai comme tous les ans une présentation des interventions en me basant sur la répartition par fonction que l'on trouve dans les pages 89 à 92 et qui donne une idée plus fidèle de la réalité.

Nous avons toujours deux blocs majeurs : transports-mobilités avec 37,1 % du montant des interventions, et l'ensemble enseignement, formation professionnelle, apprentissage pour 37,6 %.

Ces deux masses budgétaires totalisées représentent toujours les trois quarts des interventions.

Ensuite l'action économique représente 7,4% des interventions, en légère augmentation, l'aménagement des territoires et l'environnement 4,6%, à nouveau en baisse, ce qui traduit aussi les difficultés rencontrées par les collectivités, et l'ensemble culture, sport et vie citoyenne 2,9%.

Voilà un éclairage qui relativise la belle présentation du Rapport d'activité et votre discours volontariste sur les politiques régionales.

Au sujet de l'action économique, je dirai un mot pour répondre très brièvement à vos propos en ouverture de session. Je ferai remarquer d'abord que dans d'autres Régions, l'intervention du Président sur la situation politique générale est suivie d'une réponse des présidents de groupe, et nous regrettons que ce ne soit pas le cas chez nous.

Je ne reviendrai que sur un point, la situation dramatique de l'industrie automobile, dont vous déplorez les effets dans notre Région, mais qui sont les responsables de cette situation, sinon tous ceux qui ont poussé à une transition forcée et irréaliste, ceux qui veulent quoi qu'il en coûte la fin des moteurs thermiques qui est tout simplement impossible, l'avenir le prouvera.

Enfin, les fonds qui transitent par l'Union européenne diminuent en volume avec 9,3% des interventions soit près de 30 M€ en moins.

Vous avez certainement de bonnes explications, mais il faut rappeler que la gestion du FEADER a mené au transfert de 20,5 ETP de l'État vers la Région, la création de 8,3 ETP supplémentaires et de 6 renforts dans les Maisons de la Région.

Autrement dit cela coûte toujours plus cher pour gérer notre argent, avec des objectifs fixés à Bruxelles et strictement encadrés, et sur lesquels nous ne faisons qu'instruire les dossiers sans être décideurs... ni même les payeurs, et nous voyons les difficultés que cela cause pour les agriculteurs !

Ce n'est pas vraiment un exemple de « circuit court », de proximité ni même de démocratie.

Sur les masses globales nous constatons également que l'investissement revient progressivement à son niveau tendanciel de longue période, après le pic des investissements ferroviaires portés par la Région.

Par conséquent les dépenses de fonctionnement remontent pour 2024 à 68,17% hors dette, et comme je dispose d'une base de données financières depuis 1998, pardonnez ce détail technique, j'ai pu établir la courbe de tendance logarithmique avec une prévision sur 3 périodes, qui donne une projection à 70% en fonctionnement et 30% en investissement, avec un fort coefficient de détermination, plus solide que celui de la courbe d'élévation des températures, mais cela pourrait même être au-delà si la capacité d'investissement de la Région était diminuée de façon importante.

Et ce cas de figure n'est pas exclu, tant notre budget est fortement contraint, avec une forte rigidité des dépenses et pratiquement sans aucune marge de manœuvre sur les recettes avec un pouvoir de taux de moins de 7%, avec une forte rigidité des dépenses de fonctionnement.

Pour revenir aux grands équilibres du budget, la part de l'investissement financé par l'emprunt chute de 5 points à 13,8%, et si la recette de la TICPE « Grenelle » était affectée en recette d'investissement, ce taux chuterait à 8,32%.

Même chose pour la capacité de désendettement au sens large, qui s'établit à 7,68 années, mais qui serait de 9,01 si on retraite la TICPE Grenelle.

La charge de la dette connaît un pic historique avec un total de presque 142 M€ et même si on retranche les 30 M€ liés à une opération conjoncturelle dans la cadre des investissements ferroviaires, le niveau reste très élevé.

Cette situation explique la création d'un nouvel impôt dont nous reparlerons, mais auquel je peux déjà dire que nous sommes opposés. Le niveau des prélèvements obligatoires, toutes strates confondues, atteint en France un tel niveau qu'il ne peut plus être encore aggravé.

C'est du côté des dépenses qu'il faudra regarder, que cela plaise ou non, vous nous rappelez sans cesse que les ressources naturelles ne sont pas sans limites, il en est de même pour les recettes fiscales.