

ressources°

Consultants Finances



Association des Îles du Ponant (AIP)



Actualisation de l'évaluation des surcoûts publics locaux entraînés par l'insularité

Version synthétique

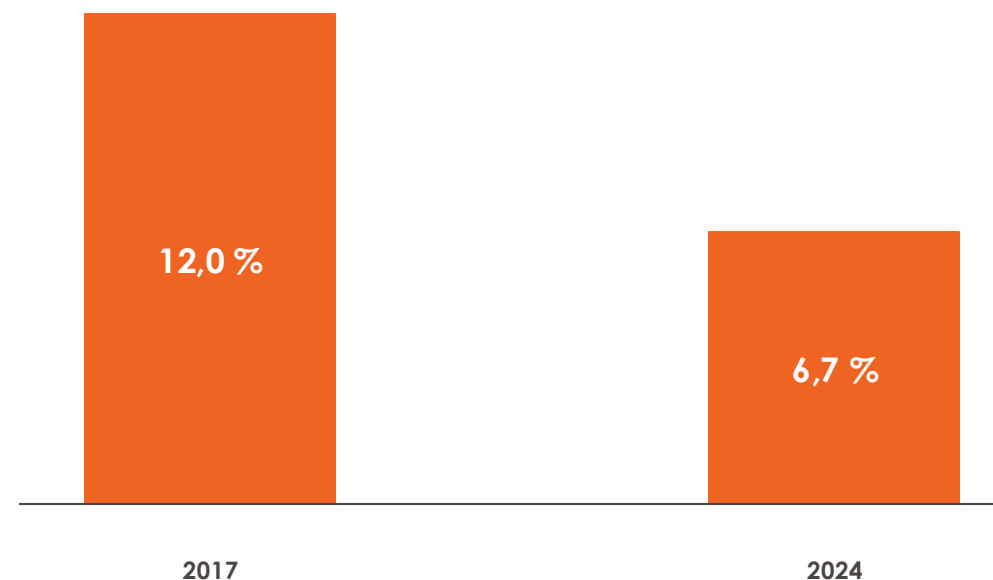
8 juillet 2026

La dotation communale insulaire (DCI) constitue, depuis 2017, le principal mécanisme national de reconnaissance des charges publiques locales spécifiquement induites par l'insularité des communes des îles du Ponant. Son montant, **fixé à 4 M€ par an**, trouve son origine dans l'étude réalisée en 2015 pour l'Association des îles du Ponant (AIP), qui avait permis d'objectiver, pour la première fois, les surcoûts publics locaux entraînés par la discontinuité territoriale. Cette première étude avait évalué le surcoût insulaire minimum à environ 4 M€ par an, dont 1,6 M€ au titre du fonctionnement et 2,4 M€ au titre de l'investissement. Elle avait également posé un principe méthodologique essentiel : le surcoût insulaire ne peut pas être correctement appréhendé par une simple comparaison des dépenses effectivement constatées entre communes insulaires et communes continentales. **À dépense globale équivalente, une commune insulaire offre un niveau de service public inférieur, une partie de ses moyens étant absorbée par des charges qui ne produisent pas directement de service supplémentaire pour les habitants.**

L'actualisation conduite en 2025 s'inscrit dans le prolongement direct de cette première évaluation. Elle a pour objet de mesurer, à partir de données récentes transmises par les collectivités et de sources budgétaires objectivables (comptes de gestion, factures, devis, grands livres...), le niveau actuel des charges publiques locales imputables à l'insularité au même périmètre qu'en 2015. La méthode retenue reprend les grandes familles de surcoûts identifiées en 2015 : les coûts inhérents au transport maritime, les coûts fixes incompressibles dans la fourniture de services publics et les charges liées à des services rendus nécessaires par l'insularité. L'étude intègre également des thématiques aujourd'hui mieux documentées, afin de rendre compte de charges qui existaient déjà mais qui n'avaient pas toujours pu être mesurées avec précision lors de la première étude. Toutefois, le chiffrage final est exprimé à périmètre constant et n'inclut pas ces nouvelles thématiques.

Cette actualisation confirme d'abord que **la DCI a perdu une partie significative de sa portée compensatrice**. Son montant nominal est demeuré stable depuis 2017, alors que les charges auxquelles elle répond ont progressé. Sur la période, l'inflation, la croissance de la population DGF et la progression des dépenses supportées par les collectivités insulaires ont mécaniquement réduit le poids relatif de cette dotation. La DCI représentait 12,0 % des dépenses réelles hors dette des communes bénéficiaires en 2017 ; elle n'en représente plus que 6,7 % en 2024. Cette évolution ne traduit pas une diminution des contraintes insulaires, mais au contraire **un décrochage entre le niveau de compensation et le niveau des charges objectivées**.

Part de la DCI dans les dépenses réelles hors dette



Le poids relatif de la DCI est passé de 12,0 % à 6,7 % : la dotation est stable, les charges ne le sont pas.

L'étude actualisée aboutit à un surcoût public local total de 9,54 M€ par an, dont 2,17 M€ au titre des charges de fonctionnement identifiées et 7,36 M€ au titre des surcoûts d'investissement. Ce montant doit toutefois être interprété en tenant compte de l'effet propre de la DCI actuelle sur les budgets insulaires. Depuis son instauration, la DCI a contribué à relever la capacité d'investissement des collectivités bénéficiaires, en permettant la réalisation d'opérations qui auraient, à défaut, été différées, réduites ou non engagées. Le niveau d'investissement observé sur la période 2021-2024 intègre donc déjà l'existence de cette recette. Afin de ne pas comptabiliser deux fois cet effet, le surcoût d'investissement actualisé est retraité du montant de DCI actuellement versé. Après ce retraitement, **le surcoût public local net de la DCI s'établit à 5,5 M€ par an**. Ce montant constitue une mesure minimale du surcoût restant objectivable à partir des charges aujourd'hui effectivement supportées par les collectivités insulaires.

A la demande des élus de l'AIP lors de la présentation du 11 juin 2026, un calcul complémentaire a été réalisé afin d'appréhender par un chiffre simple les surcoûts publics locaux liés à l'insularité. Ainsi, le surcoût total de 9,5 M€, rapporté à la population des collectivités de l'AIP, représente l'équivalent de 30 % des dépenses annuelles moyennes par habitant de collectivités comparables* situées sur le continent, soit un taux de majoration équivalent à 43 % des dépenses. Autrement dit, **30 % des dépenses publiques îliennes financent uniquement les surcoûts liés à l'insularité. L'insularité représente, pour un même service public, une majoration du coût de 43 %.**

Cela signifie que **lorsqu'un service public coûte 100 euros sur le continent, son coût équivalent atteint 143 euros sur une île**. Un même service public coûte donc 43% plus cher pour une commune îlienne par rapport à une commune continentale.

Lecture du chiffrage actualisé

1. Décomposition

9,54 M€

surcoût public local total brut

=

2,17 M€

fonctionnement

+

7,36 M€

investissement
brut

2. Retraitement de la DCI

9,5 M€

surcoût brut

-

4,0 M€

DCI actuelle

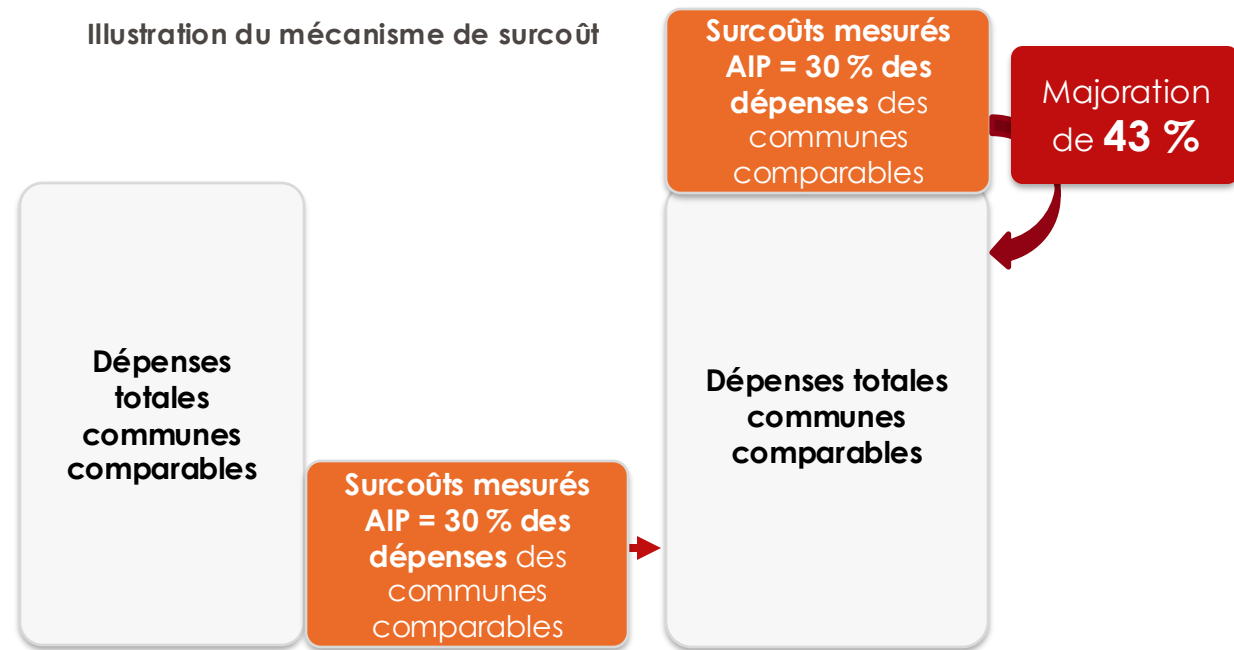
=

5,5 M€

surcoût net
de la DCI

Le retraitement de la DCI actuelle permet d'éviter un double comptage : le surcoût net de 5,5 M€ correspond ainsi au besoin de compensation restant à objectiver.

Illustration du mécanisme de surcoût



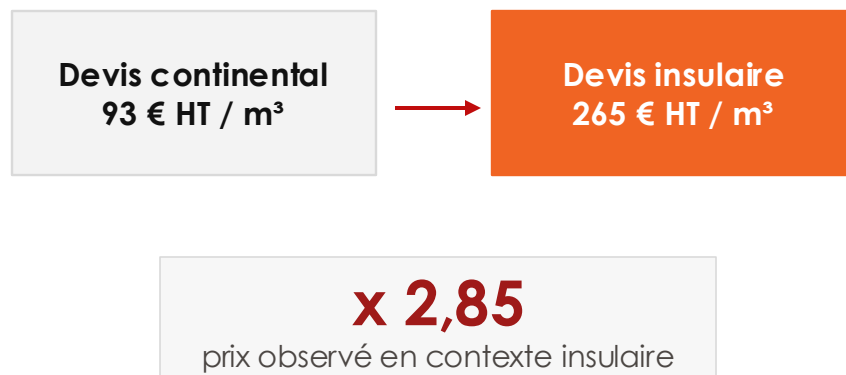
Un même service public coûte 43 % plus cher pour une commune îlienne par rapport à une commune continentale

*L'échantillon de collectivités comparables est composé des communes appartenant aux mêmes départements et aux mêmes strates démographiques DGF que les communes de l'AIP, et aux EPCI de moins de 10 000 habitants au sein des mêmes départements. Ce ratio est calculé à partir des dépenses annuelles moyennes 2021-2024 de fonctionnement et d'investissement hors dette des collectivités concernées.

Les surcoûts objectivés dans cette actualisation découlent de contraintes matérielles permanentes : éloignement du continent, dépendance aux dessertes maritimes, ruptures de charge, faibles volumes, moindre concurrence, impossibilité de mutualiser certains services, saisonnalité touristique et nécessité de maintenir des équipements ou services essentiels à la vie permanente des îles. Ces surcoûts ne relèvent donc pas de dépenses exceptionnelles ou de choix de gestion volontairement plus coûteux.

Le transport maritime demeure le premier mécanisme générateur de surcoûts. Il affecte l'approvisionnement en biens, les chantiers publics, les déplacements des agents et des élus, ainsi que l'organisation de services spécifiques comme la gestion des déchets. Pour les matériaux nécessaires à l'investissement public, les écarts de prix observés sont significatifs. À titre d'illustration, un mètre cube de béton prêt à l'emploi* est facturé 93 € HT dans un devis continental, contre 265 € HT dans un devis insulaire, soit un prix 2,85 fois plus élevé. Ce type de béton est utilisé pour de multiples usages communaux ordinaires : dalle d'un local technique, fondations simples, petits ouvrages de voirie, massifs ou réseaux... **L'écart constaté traduit uniquement le coût au sens large de l'acheminement en contexte insulaire.**

Exemple : béton prêt à l'emploi



Ce surcoût résulte notamment des ruptures de charge imposées par l'insularité. Là où une commune continentale peut recevoir directement un matériau depuis un dépôt ou une centrale, une commune insulaire doit intégrer le passage par le port, le déchargement, le stockage ponctuel, l'embarquement, la traversée, le débarquement, puis l'acheminement final jusqu'au chantier. Ces opérations mobilisent du **temps**, de la **main-d'œuvre**, des **engins** et **des capacités logistiques spécifiques**. Elles sont d'autant plus pénalisantes que les communes insulaires ne disposent pas toujours des volumes suffisants pour massifier leurs commandes et obtenir les mêmes conditions tarifaires que les acteurs continentaux.

L'exemple de la voirie illustre concrètement cette perte de capacité d'intervention. À structure de chaussée comparable, le coût de réfection observé à Belle-Île est très supérieur à celui constaté sur le continent. Pour une chaussée de 3,80 mètres de large comprenant de la grave non traitée et de l'enrobé bitumineux, le coût ressort à environ 56 € du mètre linéaire sur le continent contre 100 € du mètre linéaire à Belle-Île. La conséquence budgétaire est immédiate : avec un budget d'environ 111 K€, **une commune continentale peut rénover 2 km de voirie, contre seulement 1,1 km à Belle-Île.** Le surcoût insulaire ne se traduit donc pas uniquement par une dépense plus élevée ; **il se traduit par un volume de service public moindre à budget équivalent.**

Exemple : coût au mètre linéaire de voirie



À budget équivalent, le volume de service public rendu est moindre.

* Béton de type BPS C25/30 XC1 S3, soit le béton le plus fréquemment utilisé sur les chantiers : il est employé pour réaliser des éléments structuraux tels que des fondations, murs, planchers, dalles en béton armé.

La deuxième famille de surcoûts tient à l'existence de coûts fixes incompressibles.

Les communes insulaires doivent assurer les mêmes obligations de service public que les autres communes, mais elles ne disposent pas des mêmes possibilités de mutualisation. Sur le continent, une petite commune peut rechercher des économies d'échelle par un regroupement pédagogique, une mutualisation de services ou une organisation intercommunale plus intégrée. Dans les îles, l'éloignement physique rend ces solutions difficiles, voire impossibles.

L'école publique communale illustre clairement ce mécanisme. La présence d'une école constitue un élément essentiel du maintien de la vie permanente, de l'accueil des familles et du renouvellement démographique. Mais les charges fixes ne diminuent pas proportionnellement aux effectifs. Une commune doit maintenir un bâtiment, supporter les fluides, l'entretien, les fournitures et, en maternelle, la présence d'une ATSEM. L'exemple de Molène est particulièrement parlant : le coût par élève de maternelle y atteint 28 425 €, contre 1 873 € en moyenne départementale, soit un surcoût de 26 552 € par élève. Cet exemple ne traduit pas une dépense de confort, mais l'effet mécanique de coûts fixes rapportés à de très faibles effectifs. Ce phénomène n'est pas limité aux très petites îles. L'île d'Yeu, commune la plus peuplée des îles du Ponant, présente également un coût par élève de maternelle supérieur de 77 % à la moyenne départementale. **Le surcoût lié à l'insularité demeure donc observable même lorsque les effectifs sont plus importants, dès lors que la commune ne peut pas bénéficier des mêmes conditions de mutualisation ou d'optimisation que les communes continentales.**

La troisième famille de charges concerne les services publics spécifiques à l'insularité.

Il s'agit de services qui ne relèvent pas ou rarement, sur le continent, de communes ou de petits EPCI comparables, mais qui sont nécessaires en contexte insulaire. **La gestion des déchets** en est un exemple significatif : cette compétence est normalement intercommunale, mais quatre communes insulaires l'ont totalement à leur charge. Ces îles doivent absorber de fortes variations saisonnières, stocker les déchets sur des périodes plus longues, les conditionner pour éviter les nuisances, puis les évacuer vers le continent faute d'exutoire local/compte tenu de l'impossibilité de les traiter sur place (espace réduit et classement de tout ou partie des îles en espace naturel protégé, type Natura 2000). Cette organisation impose des charges de transport maritime, d'enrubannage, de compactage, de mise en caissons, de manutention et de maintenance d'équipements spécifiques. En 2025, le surcoût lié à la gestion insulaire des déchets par les communes atteint 898 K€, soit 74,6 € par habitant DGF, et a connu une progression de +49 % par rapport à son évaluation réalisée en 2014.

D'autres services traduisent la même logique : les aéroports d'Ouessant, de Belle-Île et de l'île d'Yeu participent à la continuité territoriale, à la sécurisation des évacuations sanitaires et au maintien d'un lien opérationnel avec le continent lorsque les contraintes maritimes rendent les déplacements difficiles. L'abattoir de Belle-Île, quant à lui, constitue un équipement structurant pour le maintien de la filière agricole locale, alors même que les volumes traités ne permettent pas d'assurer l'équilibre économique du service.

Ces équipements sont nécessaires à la vie insulaire permanente, mais ils reposent sur une assiette démographique réduite et sur des recettes propres insuffisantes pour couvrir leur coût réel.

Comme en 2015, **l'évaluation actualisée demeure une estimation minimale**. Les calculs ne retiennent que les charges documentées, isolables et objectivables à partir des données disponibles. Ils ne valorisent pas l'ensemble des renoncements, reports d'investissement, pertes de temps, risques financiers ou réductions de niveau de service qui résultent également de l'insularité.

Les échanges avec les élus ont également mis en évidence plusieurs contraintes récurrentes, difficiles à convertir en surcoût budgétaire annuel : usure accélérée de certains matériels et équipements sous l'effet de l'air salin, obligation de recourir à des engins de gabarit ou de tonnage limité pour accéder aux îles, absence de déplacement de certains prestataires lorsque le volume de demande est jugé insuffisant, ou encore dégradation de travaux lorsque les entreprises ne peuvent intervenir dans les délais après un épisode d'intempéries. Dans certaines îles, ces contraintes conduisent aussi les communes à organiser elles-mêmes une présence technique minimale, comme à Molène où l'absence permanente d'opérateurs spécialisés sur place impose le maintien d'un agent d'astreinte sur l'île.

Plusieurs types de charges demeurent ainsi partiellement sous-estimés :

- Dans les **chantiers publics**, certaines entreprises intègrent les frais de transport ou d'installation directement dans leurs prix unitaires, sans les distinguer explicitement dans les factures.
- Dans les **budgets annexes**, certaines charges de personnel, de maintenance ou de gestion administrative ne sont pas toujours isolées analytiquement et ne peuvent donc être prises en compte.
- Dans les **déplacements**, les temps d'attente et les arbitrages conduisant à renoncer à certains déplacements ne sont pas pleinement valorisés.
- Dans le **domaine du logement**, la tension foncière, le poids des résidences secondaires et les surcoûts de construction entraînent des effets importants sur l'installation des actifs, mais ces effets ne peuvent pas toujours être intégrés dans une mesure strictement budgétaire.
- **S'agissant du logement social**, le surcoût est également sous-estimé lorsqu'il n'est appréhendé qu'à travers les coûts de construction : la faisabilité des opérations suppose souvent une intervention directe des communes, par l'apport de foncier, la prise en charge des VRD (voirie et réseaux divers), des subventions d'équilibre ou le rachat d'une partie des logements. Ces interventions transfèrent vers les collectivités une charge financière, patrimoniale et technique qui conditionne la faisabilité même des opérations, mais qui n'apparaît pas toujours comme une dépense immédiatement identifiable dans les comptes communaux.

Cette prudence méthodologique signifie que **le montant de 9,5 M€ ne doit pas être lu comme une estimation exhaustive de tous les effets de l'insularité**. Il correspond au niveau de surcoût actuellement objectivable. Il mesure certaines charges que les collectivités supportent de façon identifiable, **mais ne rend pas compte de l'ensemble des contraintes induites par la discontinuité territoriale** sur la qualité, la fréquence ou le volume des services publics locaux.

L'actualisation confirme enfin que les charges insulaires sont difficilement prises en compte par les dispositifs généralistes de financement local. Les critères ordinaires de péréquation peuvent intégrer la population, la richesse fiscale, le revenu ou certains indicateurs physiques, mais ils ne mesurent pas directement la rupture de charge maritime, l'impossibilité de mutualiser certains services, les surcoûts d'approvisionnement, les contraintes de transport des déchets, ou encore les effets des horaires de desserte sur l'organisation quotidienne des collectivités. Ce constat était déjà au fondement de l'étude de 2015, qui relevait que les communes insulaires bénéficiaient d'une DSR péréquatrice inférieure à la moyenne nationale des ayants droit, alors même que leurs charges spécifiques n'étaient pas correctement appréhendées par les formules de droit commun.

Illustration avec la majoration de taxe d'habitation sur les résidences secondaires (THRS)

L'exemple de la majoration de taxe d'habitation sur les résidences secondaires illustre également cette limite. À la suite du décret du 25 août 2023 élargissant la définition des zones tendues, les communes des îles du Ponant peuvent désormais mobiliser ce levier fiscal. Les quatre communes de Belle-Île s'en sont saisies en 2024. Toutefois, cette nouvelle recette fiscale est prise en compte dans les critères de calcul de la DGF et du FPIC. **Par effet de ricochet, une partie du gain fiscal est neutralisée par des pertes de dotations ou des charges supplémentaires** : perte de DSR-cible pour Locmaria, hausse de la contribution FPIC à l'échelle intercommunale, et perte nette pour la Communauté de communes de Belle-Île-en-Mer. Au total, le gain net pour Locmaria est proche de 0 € malgré l'instauration d'une surtaxe, tandis que, pour la CC de Belle-Île-en-mer, c'est une perte sèche de 63 K€.

Cet exemple montre qu'un dispositif fiscal généraliste peut améliorer ponctuellement les ressources d'une commune, sans constituer pour autant une compensation directe, stable et neutre des charges insulaires. La majoration de THRS répond d'abord à une problématique de tension résidentielle. Elle ne mesure ni les frais d'installation de chantier, ni le coût du transport maritime, ni les charges scolaires, ni les déficits de budgets annexes liés à des services spécifiques. Elle peut en outre produire des effets indirects sur les dotations ou la péréquation, qui en réduisent la portée réelle pour les territoires concernés.

Exemple des pertes de recettes générées par l'instauration de la majoration de THRS



Collectivité	Effet net illustratif
Locmaria	Gain net proche de 0 € malgré la surtaxe
CC de Belle-Île-en-Mer	Perte nette de 63 K€

Un levier fiscal généraliste ne constitue pas une compensation directe, stable et neutre des charges insulaires.

Comparaison avec la Corse : un précédent qui confirme la nécessité d'un traitement spécifique

La comparaison avec la dotation de continuité territoriale versée à la Corse confirme, en creux, la nécessité d'un traitement spécifique des situations insulaires. La Corse bénéficie depuis plusieurs décennies d'un dispositif dédié, destiné à compenser les contraintes de continuité territoriale avec le continent. Cette dotation est perçue par l'Office des transports de Corse, sous l'autorité de la Collectivité de Corse, puis versée aux opérateurs de transport maritime et aérien. Son montant a été gelé à 187 M€ à partir de 2009, avant de faire l'objet de plusieurs abondements, dont une **révision pérenne de +62 M€ en 2026 motivée par la non-indexation de la dotation sur l'inflation**. La seule existence d'opérateurs de transport ne suffit pas à faire jouer une concurrence de nature à absorber les surcoûts liés à l'insularité. Ce constat vaut d'autant plus pour les îles du Ponant, où la taille réduite des marchés, les contraintes techniques de desserte et le nombre limité d'opérateurs restreignent fortement les effets attendus de la concurrence sur les prix du transport maritime.

Ce précédent montre qu'une dotation de compensation de l'insularité ne peut être appréciée uniquement à son montant nominal. Son efficacité dépend de sa capacité à suivre l'évolution réelle des déterminants de coûts : carburant, salaires, fret, fréquence minimale de desserte, obligations de service public, saisonnalité et situations de monopole de fait. Il montre également que les réponses apportées à l'insularité doivent être adaptées aux configurations institutionnelles et territoriales concernées. Les îles du Ponant ne relèvent ni d'un territoire ultramarin, ni d'une collectivité territoriale unique dotée d'un office de transport, ni d'un bassin démographique comparable à la Corse. Elles correspondent à un ensemble de communes et de petits EPCI métropolitains, confrontés à des charges diffuses qui affectent directement leurs budgets locaux.

La DCI répond précisément à cette configuration particulière. Elle constitue **un outil propre aux communes insulaires de métropole, distinct des dispositifs de droit commun** et des mécanismes de continuité territoriale conçus pour d'autres territoires. L'actualisation de la mesure du surcoût confirme que cette spécificité demeure pleinement justifiée : les îles du Ponant supportent des charges structurelles qui ne sont pas correctement prises en compte par les mécanismes généralistes, et dont le niveau a significativement progressé depuis la création de la dotation.

Corse	Îles du Ponant
Dotation de continuité territoriale	Marchés restreints
187 M€ gelés à partir de 2009	Dessertes techniquement contraintes
Abondements réguliers mais à vocation exceptionnelle	Peu d'opérateurs
+62 M€ pérennes en 2026	Situations de monopole ou quasi-monopole
Logique de compensation des contraintes de transport	Charges directement supportées par communes et petits EPCI

La concurrence ne suffit pas à absorber les surcoûts liés à l'insularité ; une compensation doit suivre l'évolution des déterminants de coûts.

L'actualisation de la mesure du surcoût public local lié à l'insularité confirme le diagnostic posé en 2015 : **la discontinuité territoriale génère des charges spécifiques, durables et mesurables pour les collectivités des îles du Ponant**. Ces charges ne relèvent ni d'un niveau de service volontairement supérieur, ni d'une moindre efficacité de gestion. Elles résultent des conditions matérielles dans lesquelles les collectivités insulaires assurent leurs missions : acheminer des biens et matériaux par voie maritime, organiser des chantiers soumis à des ruptures de charge, maintenir des écoles à faibles effectifs, évacuer les déchets vers le continent, supporter des équipements indispensables à la continuité de la vie insulaire, ou encore absorber les coûts indirects liés aux déplacements des agents et des élus.

Le surcoût actualisé atteint 9,5 M€ par an. Ce montant doit toutefois être interprété en tenant compte de l'effet déjà produit par la DCI actuelle : en renforçant la capacité d'investissement des collectivités insulaires, celle-ci a contribué à rendre possibles une partie des dépenses à partir desquelles le surcoût d'investissement est aujourd'hui mesuré. Après retraitement de cette dotation, **le surcoût public local actualisé net de la DCI s'établit à 5,5 M€ par an**. Ce résultat traduit l'écart objectif entre les charges insulaires aujourd'hui effectivement supportées et le niveau de compensation déjà intégré aux budgets locaux. Il confirme ainsi que **le montant nominal de la DCI, demeuré fixé à 4 M€ depuis 2017, ne correspond plus au niveau actualisé des contraintes qu'elle avait vocation à reconnaître**.

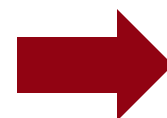
L'étude montre que l'insularité majore très significativement le coût de production du service public local. **Elle représente l'équivalent de 30 % des dépenses réelles hors dette de collectivités continentales comparables** et conduit à une **majoration de 43 % du niveau de dépenses qui serait observé hors surcoûts liés à l'insularité**.

L'enjeu n'est donc pas seulement budgétaire : il concerne la capacité des communes insulaires à maintenir un niveau de service public comparable à celui des communes continentales, à entretenir leur patrimoine, à investir, à accueillir des familles et des actifs, et à garantir la continuité de la vie locale dans des territoires soumis à une discontinuité physique permanente. En ce sens, la DCI demeure un instrument spécifique de reconnaissance des charges insulaires.

L'actualisation réalisée en 2025 permet de mesurer le décalage entre les charges insulaires que la DCI est censée couvrir et le niveau actuel des surcoûts publics locaux supportés par les collectivités des îles du Ponant.

Evolution du surcoût lié à l'insularité entre 2014 et 2025

Mesure	2014	2025
Surcoût total	4,0 M€	9,4 M€
Net de la DCI	-	5,5 M€



+38 %

variation relative entre le niveau actuel de DCI (4 M€) et le surcoût net réévalué (5,5 M€)



ressources

Consultants Finances

Ressources Consultants Finances

La société regroupe une trentaine de spécialistes de la conception de méthodes et d'outils voués à l'analyse, l'aide à la décision et la prospective financière des collectivités locales. Ses ingénieurs économistes interviennent dans de nombreux grands chantiers d'analyse, de programmation, de prospective ou d'évaluation. L'équipe d'experts s'est illustrée dans des rapports de recherche sur les systèmes possibles de répartition des concours financiers de l'État ou dans des travaux sur les méthodes de prospective et de programmation pluriannuelle. Ces méthodes sont enseignées à l'Université et dans les conférences, notamment dans le séminaire annuel de la Maison de la Chimie, dirigé par Éric Julla.

La rencontre féconde entre ces économistes des finances locales et le bureau d'ingénierie informatique créé par l'entreprise a permis la réalisation de logiciels interactifs d'aide à la décision stratégique réputés pour leur performance et leur fiabilité. Ces logiciels de prospective (REGARDS, PROFIL) et d'analyse territoriale (REPÈRES, A2f) sont utilisés dans près de 500 collectivités.

Depuis le 1er janvier 2022, Ressources Consultants Finances est une filiale du Groupe Espelia



Eric JULLA,
Directeur Général de
Ressources Consultants
Finances



Objectiver la décision publique

Notre métier, c'est construire des méthodes et des outils d'analyse ou de prospective objectivant la décision stratégique territoriale. Nous avons constitué une équipe indépendante d'économistes passionnés par l'analyse, l'ingénierie informatique de décision et le conseil en économie financière publique.

Petite histoire d'un grand séminaire

C'est en 1992 qu'Eric Julla eut l'idée de réunir annuellement des cadres de la fonction financière territoriale afin de travailler sur la signification et l'impact des mesures proposées par le projet de loi de finances.

Ce séminaire, qui durait deux jours à l'origine, est rapidement devenu un auxiliaire pédagogique et technique très précieux pour tous ceux qui veulent entrer dans le monde complexe des équations régissant le système financier local. Au fil du temps, le séminaire s'est affiné, simplifié, essentialisé mais aussi élargi à la question du budget de l'Etat et de la dette publique en général. Il touche aujourd'hui un public large allant des spécialistes en finances locales aux élus locaux désireux de comprendre l'environnement financier territorial et les conséquences des réformes qui leur sont proposées.

La préparation des supports animés des conférences demande environ deux mois de travail d'une équipe de dix personnes. Les conférenciers sont d'abord des consultants rodés au diagnostic et à la résolution de problèmes concrets.

Ils ont ensuite comme spécialité de modéliser le système financier local et les méthodes de prospective, car ils construisent des systèmes interactifs capables d'évaluer l'impact de tous les paramètres influant sur les finances locales. Enfin, ils enseignent depuis de nombreuses années cette matière à la faculté de sciences économiques.

Cette journée d'étude, qui se diversifie dans l'après-midi en deux conférences catégorielles, jouit d'une grande notoriété, comme le montrent les enquêtes de satisfaction et la fréquentation par 650 personnes chaque année. C'est devenu un événement incontournable.



32^E ÉDITION : MARDI 7 NOVEMBRE 2023





Groupe
espelia
Servir l'intérêt général

espelia
Conseil pour
la performance publique

ressources
Consultants Finances

tecurbis
Le conseil technique
indépendant

icea
Ingénieurs conseil
& économistes associés

CONTACTS **ressources**
Consultants Finances

Pierre Sarriaud, Consultant senior manager

p.sarriaud@ressources-consultants.fr

Anouk Zougagh, Consultante

a.zougagh@ressources-consultants.fr