

COMMUNIQUÉ DE PRESSE

Juin 2026

Cour des comptes : le Programme d'investissement intégré (Geïntegreerd Investeringsprogramma – GIP) remanié peine toujours à atteindre ses objectifs

En 2018, la Flandre a lancé le GIP dans le domaine politique de la mobilité et des travaux publics. Le GIP entend regrouper les investissements en matière d'infrastructures des différentes entités opérant dans ce domaine politique afin d'utiliser les moyens de manière plus judicieuse pour l'ensemble des modes de transport. L'accord de gouvernement flamand de 2024 a remanié le processus GIP. Étant donné que ce GIP remanié n'a été lancé qu'en 2024, la Cour des comptes a opté pour un audit en temps réel. Le gouvernement flamand a ainsi la possibilité d'ajuster le programme en temps utile. L'audit révèle que, bien qu'il poursuive des objectifs pertinents et malgré les efforts consentis dans le domaine politique de la mobilité et des travaux publics, le GIP ne constitue pas actuellement un outil suffisamment développé pour intégrer de manière effective les investissements flamands dans les différents modes de transport. L'actualisation du programme en 2026 n'a pas non plus apporté d'amélioration substantielle. Il existe plusieurs problèmes importants. Ainsi, le GIP ne s'appuie pas sur un cadre réglementaire clair et le pilotage central est insuffisant. En outre, les projets ne font pas l'objet d'une priorisation objective et le GIP n'offre pas une sécurité d'investissement suffisante. Le GIP contient des budgétisations trop optimistes et ne constitue pas un outil de suivi fiable.

Vision à long terme et pilotage insuffisants

La Cour des comptes a constaté que le cadre réglementaire sur lequel repose le GIP n'est pas suffisamment robuste actuellement. Dans la pratique, le GIP suit des notes-cadres internes, mais les entités ne les appliquent pas toujours de manière cohérente. À ce jour, il n'existe pas de règles claires, contraignantes et transparentes permettant de mettre en œuvre le GIP de manière efficace. La cellule d'investissement récemment créée au sein du département Mobilité et Travaux publics dispose d'un mandat et d'une capacité insuffisants pour exercer son rôle de régie, de sorte qu'un pilotage central fort fait défaut quant au fond. Ainsi, aucune méthode uniforme n'a été imposée pour estimer les coûts des projets et les cadres d'évaluation permettant d'apprécier les différents investissements n'ont pas été appliqués de manière cohérente. Par ailleurs, il n'existe pas de vision à long terme claire concernant la

politique flamande en matière d'infrastructures et les objectifs stratégiques sont formulés de manière trop vague.

Absence de priorisation objective des projets

Le processus décisionnel du gouvernement flamand dans le cadre du GIP pourrait également être amélioré. Actuellement, le GIP ne fait pas l'objet d'une priorisation ni d'une sélection objective, réfléchie et transparente des projets. Plusieurs entités exécutives au sein du département Mobilité et Travaux publics soumettent des programmes d'investissement, mais la coordination entre celles-ci reste limitée. En outre, les cadres d'évaluation, qui doivent permettre une priorisation minutieuse et objective des projets, ne sont pas pleinement appliqués. La proposition de GIP formulée par la cellule d'investissement à partir de ces cadres d'évaluation fera encore l'objet de nombreux ajustements, glissements et modifications à différents niveaux décisionnels. Le GIP n'est pas non plus suffisamment contraignant. Les entités sont autorisées à s'en écarter dans une certaine mesure et peuvent dès lors également mettre en œuvre des projets qui n'ont pas fait l'objet d'une évaluation, d'une sélection ou qui ont une priorité moindre.

Absence de cadre pluriannuel stable

Dans la pratique, le GIP n'a donc pas évolué vers le cadre pluriannuel stable prévu qui assure la sécurité d'investissement. Il n'offre qu'une perspective sur 3 ans au lieu de 5 et l'actualisation de 2026 se limite à cette seule année. Dès lors, la planification des investissements reste trop imprévisible pour les entités exécutives et leurs partenaires. Par ailleurs, en raison du calendrier des actualisations du GIP, notamment dans le cadre de l'ajustement budgétaire, les entités investisseuses restent longtemps dans l'incertitude.

Budgétisation peu réaliste

Le GIP repose en outre sur une budgétisation optimiste et prévoit parfois des budgets trop faibles, entraînant une mise sous pression de l'exécution ultérieure. De surcroît, la marge de manœuvre future du GIP est déjà partiellement limitée par des projets à long terme fixés (dont le Pacte d'avenir) et par des obligations découlant de grands projets déjà réalisés. Le GIP ne se base pas sur une mise en balance systématique entre le besoin de financement total et les moyens réellement disponibles. Les moyens du GIP pour la période 2025-2027 sont déjà insuffisants pour couvrir les besoins d'investissement structurels. Bien que les budgets annuels aient augmenté pour atteindre en moyenne 2,5 milliards d'euros, cette hausse est à peine perceptible en termes de capacité d'investissement supplémentaire en raison de l'inflation.

Le GIP n'est pas un outil de suivi fiable

Enfin, le GIP ne constitue pas non plus actuellement un instrument fiable de contrôle, de suivi et de justification. La cellule d'investissement contrôle principalement le GIP au niveau des projets et ne dispose en outre pas de données de qualité suffisante à cet effet. Par ailleurs,

aucun suivi financier pluriannuel n'est assuré et il n'existe pas de vue historique des engagements en souffrance. Enfin, une culture de l'évaluation robuste fait défaut.

Conclusions de la Cour des comptes

La Cour des comptes conclut dès lors que, bien qu'il poursuive des objectifs pertinents, le GIP ne constitue pas actuellement un instrument performant pour intégrer de manière effective les investissements flamands dans les différents modes de transport. Par ailleurs, le processus d'actualisation 2026-2029 n'y a pas apporté d'amélioration substantielle. Le GIP n'offre pas suffisamment de garanties quant à une mise en œuvre cohérente, contrôlée et transparente de la politique d'investissement et ne remplit pas son rôle d'instrument de pilotage pluriannuel fiable. À ce jour, le gouvernement flamand n'est donc pas encore parvenu à concrétiser son ambition de faire du GIP remanié un outil de planification, de pilotage et de justification à part entière.

Réaction de la ministre

Dans leur réponse commune, la ministre flamande de la Mobilité et des Travaux publics et le secrétaire général du département de la Mobilité et des Travaux publics reconnaissent que les recommandations de la Cour des comptes constituent des points de départ utiles pour concrétiser davantage les ambitions élevées de l'accord de gouvernement flamand au moyen du GIP 2.0.

Informations pour la presse

La Cour des comptes contrôle les finances publiques fédérales, communautaires, régionales et provinciales. Elle contribue à améliorer la gestion publique en transmettant aux assemblées parlementaires, aux gestionnaires et aux services contrôlés des informations utiles et fiables, résultant d'un examen contradictoire. Organe collatéral du Parlement, la Cour travaille de façon indépendante des pouvoirs qu'elle contrôle.

Le rapport *Geïntegreerd Investeringsprogramma (GIP)* a été transmis au Parlement flamand. Ce rapport (en néerlandais) et le présent communiqué de presse sont disponibles sur le site web de la Cour des comptes (www.courdescomptes.be).