

ASSEMBLÉE NATIONALE

15 octobre 2007

**LOI DE FINANCES POUR 2008 - (n° 189)
(Première partie)**

Commission	
Gouvernement	

AMENDEMENT

N° I - 130

présenté par

M. Nayrou, M. Cahuzac, M. Idiart, M. Sapin, M. Emmanuelli, M. Jean-Louis Dumont,
M. Carcenac, M. Claeys, M. Cacheux, M. Baert, M. Launay, M. Bourguignon,
M. Bapt, M. Balligand, M. Habib, M. Vergnier, M. Muet, M. Rodet, M. Gorce,
Mme Andrieux, M. Pajon, M. Lemasle, M. Terrasse,
M. Philippe Martin, M. Brottes, Mme Robin-Rodrigo, Mme Massat
et les membres du groupe Socialiste, radical, citoyen et divers gauche

ARTICLE 16

I. – Dans l’alinéa 8 de cet article, substituer aux mots :

« à hauteur, pour chacune de ces collectivités territoriales, de 30 000 euros par radar fixe implanté au 31 décembre de l’année de versement sur le réseau routier dont elles sont propriétaires. »

les trois phrases suivantes :

« . Le montant total au niveau national qui leur est alloué est de 30.000 euros par radar fixe implanté au 31 décembre de l’année de versement sur le réseau routier dont elles sont propriétaires. Le montant alloué à chacune de ces collectivités est obtenu en appliquant à ce montant total un coefficient tenant compte de la proportion du réseau routier concerné détenu, des caractéristiques de ces routes, des ouvrages d’art qui y sont implantés ainsi que des conditions géologiques et climatiques. Un décret en Conseil d’État fixe les modalités de calcul de ce coefficient ».

EXPOSÉ SOMMAIRE

L’article 16 du projet de loi répond à une demande forte des départements, et doit permettre de dégager des moyens complémentaires pour les travaux d’entretien et les investissements à réaliser sur le réseau des routes dont ils sont propriétaires.

Cependant, dans sa forme actuelle, l'attribution de ces nouveaux moyens se fait sans aucun rapport avec l'importance du réseau transféré ni avec ses caractéristiques. Or le poids des dépenses d'entretien, le coût des investissements à réaliser varie selon les départements, leur implantation géographique, leurs caractéristiques climatiques, etc. Il paraît donc logique de répartir les montants en prenant en compte ces différents éléments.

Le mode de calcul, à préciser par décret, devra s'inspirer de celui retenu pour le calcul de la compensation financière correspondant aux charges de fonctionnement et d'investissement des routes transférées suite à la loi du 13 août 2004 relative aux libertés et responsabilités locales.