

ASSEMBLÉE NATIONALE2 décembre 2021

RELATIF À LA DIFFÉRENCIATION, LA DÉCENTRALISATION, LA DÉCONCENTRATION
ET PORTANT DIVERSES MESURES DE SIMPLIFICATION DE L'ACTION PUBLIQUE
LOCALE - (N° 4721)

Commission	
Gouvernement	

Rejeté

AMENDEMENT

N ° 1718

présenté par
M. Bazin

ARTICLE 44

I. – À la deuxième phrase de l’alinéa 24, substituer aux mots :

« reçoit une compensation financière dont le montant est calculé sur la base de la rémunération du premier échelon du premier grade correspondant aux fractions d’emplois de agents, titulaires ou contractuels, chargés au sein des services de l’état de l’exercice de ces compétences au 31 décembre de l’année précédente ».

les mots :

« bénéficient d’une majoration de la dotation globale de fonctionnement dont le montant est calculé sur la base de la masse salariale réelle des agents, titulaires ou contractuels, chargés au sein des services de l’État de l’exercice de ces compétences correspondant à l’année du transfert »

II. – Rétablir le V de l’alinéa 25 dans la rédaction suivante :

« V. – La perte de recettes résultant pour l’État du IV est compensée, à due concurrence, par la création d’une taxe additionnelle aux droits prévus aux articles 575 et 575 A du code général des impôts. »

EXPOSÉ SOMMAIRE

Des compensations financières équitables sont la condition sine qua non pour inciter les Départements à accepter une nouvelle phase de décentralisation routière.

Or, les dispositions prévues, fixées par le projet de loi, certes les mêmes que celles de la décentralisation de 2004 (et qui s'est avérée particulièrement couteuse pour les Départements) sont minimalistes :

- La moyenne des cinq dernières années pour l'investissement,
- La moyenne des trois dernières années pour le fonctionnement,
- La compensation des frais de personnel sur la base du pied de corps (salaire en début d'échelon).

Ces dispositions sont insuffisantes car il est notoire que le réseau national a souffert d'un sous-investissement chronique. De plus, les investissements routiers réalisés pendant la période de confinement ont été considérablement réduits. Ainsi, le dernier rapport de l'Observatoire de la route paru en novembre 2021 démontre que la dépense routière de l'État a baissé de 8 % en 2020, notamment du fait de l'arrêt des chantiers durant le confinement, et de réallocations de crédits liés à la crise sanitaire.

La modification des années de référence (5 dernières années pour l'investissement, 3 dernières années pour le fonctionnement) se heurtant irrémédiablement à l'article 40, cet amendement propose d'agir sur le levier de la compensation de frais de personnels, en prévoyant une compensation des transferts de personnel sur la base de la masse salariale réelle, une compensation sur la base du « pied de corps » (salaire de premier échelon) ne correspondant absolument pas à la réalité des charges constatées.