

N° 145

SÉNAT

SESSION ORDINAIRE DE 2016-2017

Enregistré à la Présidence du Sénat le 24 novembre 2016

AVIS

PRÉSENTÉ

au nom de la commission de l'aménagement du territoire et du développement durable (1) sur le projet de loi de finances pour 2017,
ADOPTÉ PAR L'ASSEMBLÉE NATIONALE,

TOME VI

TRANSPORTS ROUTIERS

Par M. Jean-Yves ROUX,

Sénateur.

(1) Cette commission est composée de : M. Hervé Maurey, président ; MM. Guillaume Arnell, Pierre Camani, Gérard Cornu, Ronan Dantec, Mme Évelyne Didier, M. Jean-Jacques Filleul, Mme Odette Herviaux, MM. Louis Nègre, Rémy Pointereau, Charles Revet, vice-présidents ; MM. Alain Fouché, Jean-François Longeot, Gérard Miquel, secrétaires ; MM. Claude Bérit-Débat, Jérôme Bignon, Mme Annick Billon, M. Jean Bizet, Mme Nicole Bonnefoy, MM. Patrick Chaize, Jacques Cornano, Michel Fontaine, Mme Gélita Hoarau, M. Benoît Huré, Mme Chantal Jouanno, MM. Jean-Claude Leroy, Philippe Madrelle, Didier Mandelli, Jean-François Mayet, Pierre Médevielle, Louis-Jean de Nicolaÿ, Cyril Pellevat, Hervé Poher, David Rachline, Michel Raison, Jean-François Rapin, Jean-Yves Roux, Mme Nelly Tocqueville, M. Michel Vaspart.

Voir les numéros :

Assemblée nationale (14^{ème} législ.) : 4061, 4125 à 4132 et T.A. 833

Sénat : 139 et 140 à 146 (2016-2017)

SOMMAIRE

	<u>Pages</u>
AVANT-PROPOS	5
I. LE BUDGET DE L'AGENCE DE FINANCEMENT DES INFRASTRUCTURES DE TRANSPORT DE FRANCE (AFITF)	7
A. LE BUDGET DE L'ANNÉE 2016	7
B. LE BUDGET PRÉVISIONNEL POUR 2017	8
II. L'ENJEU DE LA PRÉSERVATION DE LA QUALITÉ DU PATRIMOINE ROUTIER	9
A. LA TENDANCE À LA DÉGRADATION DE L'ÉTAT DU PATRIMOINE ROUTIER.....	9
B. LES ACTIONS MENÉES PAR LE GOUVERNEMENT	11
III. LA PRÉSENTATION DES CRÉDITS DU PROJET DE LOI DE FINANCES POUR 2017 DESTINÉS AUX TRANSPORTS ROUTIERS	12
A. LES CRÉDITS DU PROGRAMME 203	12
B. LE COMPTE D'AFFECTATION SPÉCIALE « AIDES À L'ACQUISITION DE VÉHICULES PROPRES »	16
TRAVAUX EN COMMISSION	23
LISTE DES PERSONNES ENTENDUES	29

Mesdames, Messieurs,

Le présent rapport pour avis analyse les crédits consacrés aux transports routiers figurant, d'une part, dans le budget de l'agence de financement des infrastructures de transport de France (Afitf), d'autre part, dans le projet de loi de finances pour 2017 au sein de la mission « Écologie, développement et mobilité durables » et du compte d'affectation spéciale « Aides à l'acquisition de véhicules propres ».

Dans un contexte budgétaire contraint, le budget d'intervention prévisionnel de l'Afitf devrait augmenter de 2 à 2,2 milliards d'euros en 2017. Cette hausse est bienvenue, même si elle ne suffira pas à couvrir l'ensemble des besoins de financement de l'agence, évalués à 2,7 milliards d'euros. A cet égard, votre rapporteur regrette que la totalité du produit de l'augmentation de la taxe intérieure de consommation sur les produits énergétiques (TICPE) applicable au gazole, décidée fin 2014 pour compenser l'abandon de la taxe poids lourds, soit 1,14 milliard d'euros, n'ait pu lui être affectée en 2016 et en 2017, comme cela avait été le cas en 2015. La part de TICPE affectée à l'Afitf sera en effet de 735 millions d'euros en 2017, soit 20 millions d'euros de plus qu'en 2016.

Votre rapporteur s'est particulièrement intéressé, dans le cadre de cet avis budgétaire, à la préservation du patrimoine routier, après avoir observé une tendance à la dégradation de l'état du réseau routier national non concédé. Ce phénomène s'explique par une contraction des dépenses d'entretien du réseau il y a quelques années, justifiée par l'impératif de maîtrise de la dépense publique. Le Gouvernement a néanmoins mis en œuvre, dès 2015, plusieurs actions pour y mettre fin : le lancement de plusieurs plans d'investissements routiers d'envergure, la création d'un observatoire national de la route, et la mise en place d'une mission d'audit sur la politique de gestion des routes. Votre rapporteur salue ces efforts, indispensables dans les territoires où la route est le seul mode de transport possible, et encourage leur poursuite dans les prochaines années.

Votre rapporteur a aussi approuvé les dernières évolutions du dispositif du bonus-malus automobile, en particulier le recentrage effectué depuis 2015 sur les véhicules électriques et hybrides rechargeables, qui

permet de limiter les émissions de CO₂ comme de polluants atmosphériques. Il se félicite également de la création annoncée d'un bonus écologique pour les deux ou trois roues électriques.

Compte tenu de ces évolutions positives, votre rapporteur a proposé d'émettre un avis favorable aux crédits du projet de loi de finances pour 2017 consacrés aux transports routiers. Il n'a pas été suivi par votre commission, en raison des incertitudes pesant sur le financement de l'Afitf.

Lors de sa réunion du 17 novembre 2016, la commission de l'aménagement du territoire et du développement durable a émis un avis défavorable à l'adoption des crédits du projet de loi de finances pour 2017 consacrés aux transports routiers.

I. LE BUDGET DE L'AGENCE DE FINANCEMENT DES INFRASTRUCTURES DE TRANSPORT DE FRANCE (AFITF)

A. LE BUDGET DE L'ANNÉE 2016

L'abandon de la taxe poids lourds avait été compensé, en 2015, par une augmentation de la taxe intérieure de consommation sur les produits énergétiques (TICPE) sur le carburant gazole, de 2 centimes pour les véhicules particuliers et de 4 centimes pour les transporteurs routiers de marchandises. L'intégralité du produit de cette augmentation, soit 1,139 milliard d'euros, avait alors été affecté à l'Afitf. L'agence avait ainsi pu bénéficier d'un budget d'intervention de 1,8 milliard d'euros - en plus des 528 millions d'euros qu'elle avait dû verser pour l'indemnisation d'Écomouv¹.

En 2016, la part de TICPE affectée à l'Afitf a été réduite de 1,139 milliard d'euros à 715 millions d'euros et l'agence a bénéficié d'un budget d'intervention de 2 milliards d'euros.

Recettes de l'Afitf en 2016 (en euros)

Redevance domaniale	337 530 443
Taxe d'aménagement du territoire	560 340 000
Produit des amendes radar	260 000 000
Part de TICPE	715 000 000
Contribution des sociétés d'autoroutes (protocole d'accord de 2015)	100 000 000
Prélèvement sur fonds de roulement	103 837 793
Total	2 076 708 236

¹ L'indemnisation due à la société Écomouv' par l'État en raison de la résiliation du contrat destiné à permettre la collecte de la taxe poids lourds, de 958 millions d'euros, est échelonnée sur plusieurs années. 528 millions d'euros lui ont été versés en 2015 et 47,1 millions en 2016. En 2017, 48 millions d'euros lui seront versés. Le solde sera échelonné jusqu'en 2024.

Répartition des dépenses d'intervention de l'Afitf par mode de transport en 2016¹ (en euros)

Routier	778 950 565
Ferroviaire	769 498 757
Fluvial	105 663 991
Maritime	54 998 985
Transports collectifs en agglomération	274 166 983
Plan exceptionnel d'investissement pour la Corse et dépenses diverses	21 720 719
Total	2 005 000 000

NB Outre ces dépenses d'intervention, le budget de l'Afitf comporte les dépenses suivantes : l'indemnité versée à Écomouv' (47 millions d'euros), le remboursement d'avance de trésorerie (24 millions d'euros) et les frais de fonctionnement de l'agence (760 000 euros).

B. LE BUDGET PRÉVISIONNEL POUR 2017

L'article 17 du projet de loi de finances pour 2017 plafonne à **735 millions d'euros la part de TICPE pouvant être affectée à l'Afitf en 2017**. Son budget d'intervention est aujourd'hui évalué à **2,2 milliards d'euros**. Si ce montant est en hausse par rapport à l'année dernière, il ne suffira pas à couvrir l'ensemble des besoins de financement. D'après son président, Philippe Duron, comme le directeur général des infrastructures, des transports et de la mer, François Poupard, 2,6 à 2,7 milliards d'euros seraient nécessaires pour qu'elle puisse assumer l'ensemble de ses engagements. Si son budget d'intervention reste fixé à 2,2 milliards d'euros, elle devra ainsi geler ou retarder certains projets, ou retarder le remboursement des dettes qu'elle a contractées auprès de SNCF Réseau².

En **2018**, le besoin de financement de l'agence est évalué à **3 milliards d'euros au minimum**³.

Parmi les dépenses que devra prendre en charge l'Afitf, figurent les projets inscrits dans les contrats de plan État-régions, les travaux de rénovation sur les réseaux existants, les frais liés aux lignes ferroviaires à grande vitesse, les dépenses de renouvellement des matériels roulants, ainsi que les frais résultant du lancement de la liaison ferroviaire Lyon-Turin ou du canal Seine-Nord.

La situation financière de l'Afitf est donc un sujet de préoccupation partagé par nombre d'acteurs, surtout à partir de 2018. À cet égard, votre rapporteur regrette que la totalité du montant résultant de l'augmentation de TICPE sur le gazole décidée en 2015 n'ait pu être affectée à l'Afitf en 2016 et en 2017. Il estime que des recettes supplémentaires

¹ D'après le dernier budget rectificatif disponible, adopté lors de la réunion du conseil d'administration du 6 octobre 2016.

² Elles s'élevaient à 735 millions d'euros en 2015.

³ 3,2 milliards si son budget d'intervention reste fixé à 2,2 milliards en 2017.

devront être trouvées, éventuellement une nouvelle hausse d'un centime de la taxation sur le gazole.

II. L'ENJEU DE LA PRÉSERVATION DE LA QUALITÉ DU PATRIMOINE ROUTIER

A. LA TENDANCE À LA DÉGRADATION DE L'ÉTAT DU PATRIMOINE ROUTIER

Le suivi de l'état du patrimoine est assuré par deux démarches qualité :

- la démarche IQRN (image qualité du réseau national) pour les chaussées ;
- la démarche IQOA (image qualité des ouvrages d'art) pour les ponts et les murs.

La démarche IQRN, mise en œuvre depuis 1992, permet d'évaluer tous les ans l'état d'un tiers du réseau, et l'état de l'ensemble du réseau tous les trois ans. La note (échelonnée de 0 pour une chaussée dégradée à reconstruire intégralement à 20 pour une chaussée parfaite) est calculée à partir d'un relevé visuel des dégradations et de catalogues de désordres.

Plus de 85 % des chaussées étaient considérées, de 2010 à 2012, en état correct, c'est-à-dire bénéficiant d'une note supérieure ou égale à 12 sur 20. Mais ce taux a commencé à baisser en 2013, pour atteindre 84,5 %, puis 83,8 % en 2014 et 83,3 % en 2015. Ce taux est calculé à partir des données moyennées observées sur trois années d'évaluation (N, N-1 et N-2).

Évolution de la proportion des chaussées du réseau routier national en bon état structurel

	2011	2012	2013	2014	2015
Proportion des chaussées en bon état structurel	85,4%	85,3%	84,5%	83,8%	83,3%

Source : direction générale des infrastructures, des transports et de la mer (DGITM)

La note globale moyenne du réseau, qui s'élevait à 16,4 en 2012, a été réduite à 16,2 en 2013 et 16,1 en 2014. Cette note ne reflète néanmoins la situation que d'un seul tiers du réseau. En raison des divergences entre les trois parties du réseau, le Gouvernement envisage, à partir de 2017, de changer la méthode de calcul de cette note globale moyenne, pour pouvoir refléter la situation de l'ensemble du réseau. Une note moyenne sera ainsi calculée à partir des résultats des campagnes d'évaluation des trois années précédentes (N-1, N-2 et N-3).

Suivant cette nouvelle méthode, la note globale du réseau évolue de la façon suivante :

**Évolution de la note globale moyenne des chaussées du réseau
(nouvelle méthode)**

	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
Note moyenne des chaussées du réseau routier national	16,8	16,5	16,4	16,4	16,4	16,3	16,3

Source : direction générale des infrastructures, des transports et de la mer (DGITM).

Sur le terrain, la dégradation du réseau s'est traduite, à certains endroits, par des obligations de limitation de vitesse temporaire ou de restriction de circulation, par exemple à l'issue de l'hiver 2014-2015 sur les routes nationales de l'Est de la France.

La démarche IQRA, mise en œuvre depuis 1995, permet d'évaluer chaque année l'état d'un tiers des ouvrages d'art du réseau national à partir d'un catalogue de désordres, en les classant dans l'une de ces catégories :

1 - ouvrages en bon état apparent ;

2 - ouvrages ayant des défauts mineurs ;

2E - ouvrages de type 2 dont les risques d'évolution des désordres peuvent à court terme affecter la structure ;

3 - ouvrages dont la structure est altérée et nécessite des travaux de réparation, sans caractère d'urgence ;

3U - ouvrages dont la structure est gravement altérée et nécessite des travaux de réparation urgents liés à l'insuffisance de capacité portante de l'ouvrage ou à la rapidité d'évolution des désordres.

86,8 % des ponts et 85,3 % des murs étaient, en 2015, considérés comme étant dans un état satisfaisant (c'est-à-dire classés en catégories 1, 2 et 2E), mais 34,8 % des ponts et 28,3 % des murs nécessitent un entretien spécialisé assez urgent pour prévenir à terme le développement de problèmes structurels.

13,2 % des ponts et 14,7 % des murs sont affectés au niveau structurel (classés en catégorie 3 et 3U), dont 1,3 % des ponts et 5,7 % des murs de manière grave. Ceux-ci nécessitent des travaux de réparation urgents.

La proportion des ponts en bon état structurel est l'indicateur de performance fourni dans le projet annuel de performances annexé au projet de loi de finances pour refléter l'état des ouvrages d'art du réseau routier national. Il est calculé à partir des données moyennées observées sur trois années d'évaluation (N, N-1 et N-2).

Évolution de la proportion des ponts en bon état structurel

	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
Proportion des ponts en bon état structurel	85,2%	85,6%	86,8%	86,8%	88,1%	88,1%	87,7%	86,8%

Source : direction générale des infrastructures, des transports et de la mer (DGITM).

B. LES ACTIONS MENÉES PAR LE GOUVERNEMENT

Cette tendance à la dégradation s'explique principalement par une baisse des crédits affectés à l'entretien des routes intervenue il y a quelques années, et justifiée par le contexte contraint de maîtrise des dépenses budgétaires.

Évolution des montants consacrés à l'exploitation et à l'entretien du réseau routier national (en millions d'euros)

	2012	2013	2014	2015
Crédits de paiement de l'action 12 du programme budgétaire 203 (« Entretien et exploitation du réseau routier national ») et fonds de concours associés (provenant de l'Afitf notamment)	639	614	607	663

Source : commission de l'aménagement du territoire et du développement durable du Sénat, à partir des rapports annuels de performance annexés aux projets de loi de règlement du budget et d'approbation des comptes.

Pour enrayer cette situation, le Gouvernement a lancé, en 2015, un **premier plan d'investissements routiers, de 80 millions d'euros**, dont les travaux ont été achevés avant la fin de l'année. Un **deuxième plan d'investissements, de 120 millions d'euros**, a été lancé en début d'année 2016. Ses travaux sont en cours.

En 2016, 321 millions d'euros en crédits de paiement ont été prévus dans la loi de finances initiale, auxquels devraient s'ajouter 433 millions d'euros provenant de l'Afitf, soit un total de 754 millions d'euros.

Pour 2017, 321 millions d'euros en crédits de paiement sont prévus dans le projet de loi de finances, auxquels devraient s'ajouter 411 millions d'euros de fonds de concours (dont 406 millions de l'Afitf), soit un total de 732 millions d'euros.

Un observatoire national de la route animé par l'Institut des routes, des rues et des infrastructures pour la mobilité (Idrrim) a par ailleurs été mis en place en janvier 2016. Il vise à réunir les gestionnaires routiers - État, collectivités territoriales et acteurs de la profession - pour partager les connaissances relatives à la gestion du réseau routier, afin d'en améliorer

l'efficience, et pour objectiver l'état du réseau routier en vue de faciliter la prise de décision.

Enfin, le secrétaire d'État aux transports a lancé, en avril 2016, une **mission d'évaluation de la politique publique de gestion du réseau routier national non concédé**, qui n'a pas encore terminé ses travaux.

Ces efforts récents ne se sont pas encore traduits dans les indicateurs de suivi de l'évolution du patrimoine routier pour deux raisons.

La raison principale est **qu'il manque encore des crédits pour inverser la tendance à la dégradation du patrimoine routier**. D'après la direction générale des infrastructures, des transports et de la mer, il manquerait, en 2016, 30 millions d'euros pour l'arrêter et 130 millions d'euros pour inverser la situation en amorçant une amélioration de l'état moyen du réseau. **Il conviendra donc de poursuivre et d'amplifier les efforts réalisés dans les années à venir.**

La seconde raison, d'ordre technique, tient au fait que les campagnes d'évaluation du réseau ne portent, chaque année, que sur un tiers de celui-ci. En conséquence, les effets de l'augmentation, à partir de 2015, des crédits consacrés à l'entretien du réseau ne se traduiront que progressivement dans les campagnes d'évaluation menées de 2016 à 2019.

III. LA PRÉSENTATION DES CRÉDITS DU PROJET DE LOI DE FINANCES POUR 2017 DESTINÉS AUX TRANSPORTS ROUTIERS

A. LES CRÉDITS DU PROGRAMME 203

Les crédits consacrés au transport routier figurent dans le programme 203 « Infrastructures et services de transports » de la mission « Écologie, développement et mobilité durables », en particulier dans les actions suivantes :

- l'action n° 01 « Développement des infrastructures routières » ;
- l'action n° 12 « Entretien et exploitation du réseau routier national » ;
- l'action n° 13 « Soutien, régulation, contrôle et sécurité des services de transports terrestres » ;
- l'action n° 15 « Stratégie et soutien », qui regroupe les dépenses transversales du programme.

L'action n° 01 « **Développement des infrastructures routières** » a pour objet la modernisation du réseau routier national concédé et non concédé existant et son développement. Elle est **intégralement financée par des fonds de concours versés par l'Afitf et les collectivités territoriales**, qui

cofinancent certaines opérations dans le cadre des contrats de plan État-régions.

L'objectif explicite de l'État est de limiter strictement l'augmentation de capacité du réseau routier au traitement des points de congestion, des problèmes de sécurité ou de besoins de dessertes des territoires et des grands pôles économiques.

Le montant de ces fonds est évalué pour 2017 à un total de **691,6 millions d'euros en crédits de paiement (CP), dont 415,7 millions provenant de l'Afitf et 275,9 millions des collectivités territoriales**. Il est évalué à 623,5 millions d'euros en autorisations d'engagement (AE). Mais il s'agit d'une estimation, le budget de l'Afitf pour 2017 devant être arrêté en décembre.

D'après le projet annuel de performance annexé au projet de loi de finances, ces crédits doivent permettre la poursuite du financement des opérations en cours et l'engagement de nouvelles opérations de développement et de sécurité dans le domaine routier.

Une liste des principales mises en services prévues en 2017, ainsi que des opérations en cours de travaux ou susceptibles d'être lancées durant cette année, figure ci-dessous.

Principales mises en service prévues en 2017

Voie	Libellé opération	Longueur (Km)	Montant (M€ courants)
A34	Echangeur de Cormontreuil		78,3
RN80	Cortelin/Droux	3,9	60,0
RN70	RCEA : aménagement à 2 x 2 voies entre Paray et Ciry	5	20
RN80	RCEA : aménagement du carrefour RN70/RN80 et raccordement à 2 x 2 voies	1,5	12
RN569	Déviations de Miramas	3	61,3
RN164	Aménagement à 2 x 2 voies entre St Méen-le-Grand et la RN12	5,4	34,8
RN2 (Guyane)	Reconstruction du pont sur la Comté		7,6
RN125	Déviations de St Béat (section Nord-Léz)	1,3	65
RN19	Amblans-Lure	3	43,6

Principales opérations en cours de travaux ou susceptibles d'être lancées en 2017

Voie	Liste des opérations les plus importantes techniquement et/ou financièrement attendues en 2017
RN353	Rocade sud de Strasbourg (seconde phase)
A36	Mise à 2 x 3 voies de la rocade de Mulhouse entre RN66 et RD430
A630	Rocade de Bordeaux – Mise 2 x 3 voies entre l'A63 et le pont d'Aquitaine
RN21	Aménagements de sécurité au Nord de Périgueux
RN21	Accès Sud de Villeneuve-sur-Lot
RN88	Déviations du Puy-en-Velay

Voie	Liste des opérations les plus importantes techniquement et/ou financièrement attendues en 2017
RN7	Déviations de Villeneuve-sur-Allier
RN122	Déviations de Sansac-de-Marmiesse et raccordement au contournement d'Aurillac
RN7	Mise à 2 x 2 voies entre Saint-Pierre-le-Moûtier et le département de l'Allier
RCEA	Accélération des aménagements à 2 x 2 voies
RN164	Déviations de Chauffante-du-Faou
RN44	Déviations de Chépy
A304	Charleville-Mézières – frontière belge
RN19	Déviations de Port-sur-Saône
RN57	Aménagement à 2 x 2 voies entre Devecey, l'A36 et la RN57
RN1 (Guyane)	Echangeur des Maringouins
N814	Sécurisation du boulevard périphérique de Caen
RN27	Mise à 2 x 2 voies Manéhouville - Dieppe
RN13	Déviations sud-ouest d'Evreux
RN19	Déviations de Boissy-Saint-Léger
A104	Contournement Est de Roissy (tranche 1)
A14/A86	Échangeur A14/A86
A4/A86	Aménagement du pont de Nogent
RN116	Déviations du Joncet
RN88	Rocade ouest de Mende
RN52	VR52 entre A4 et Vitry
RN4	Mise à 2 x 2 voies de la section Saint Georges - Heming
RN135	Déviations de Velaines et échangeur de Ligny
RN88	Contournement de Baraqueville
RN124	Déviations de Gimont
A620	Mise à 2 x 3 voies de la section Ranguel-Palays
RN17	Mise à 2 x 2 voies entre Vimy et Avion
RN94	Rocade de Gap
RN844	Aménagements sur le périphérique Nord de Nantes
RN2	Déviations de Gondreville
RN2	Déviations de Vaumoise
RN10	Déviations de Reignac - Chevenceaux
RN141	Aménagement à 2 x 2 voies de la section La Vigerie-Epineuil
RN141	Déviations de Roumazières-La Péruse
RN82	Aménagement à 2 x 2 voies de la section Neulise – Balbigny
RN90	Déviations de Montgalgan
A450-A7	Aménagement du nœud d'échanges A450-A7-RD383
A47	Requalification de la traversée de Givors
RN102	Contournement nord du Teil

Source : projet annuel de performance annexé au projet de loi de finances.

L'action n° 12 « **Entretien et exploitation du réseau routier national** » regroupe les crédits destinés à l'exploitation, à l'entretien courant et préventif du réseau routier national non concédé, aux opérations de réhabilitation et de régénération, aux aménagements de sécurité (sur les tunnels routiers notamment), à la gestion du trafic et à l'information routière des usagers.

Ils s'élèvent à **321 millions d'euros** en crédits de paiement et 315 millions d'euros en autorisations d'engagement, soit des montants proches de ceux adoptés en loi de finances initiale pour 2016.

Crédits du budget général pour l'action 12
(en millions d'euros)

Action 12 : entretien et exploitation du réseau routier national	Autorisations d'engagement 2017	Crédits de paiement 2017
Chaussées : entretien préventif et grosses réparations	90,6	90,6
Entretien courant et exploitation	150,3	150,3
Réhabilitation des ouvrages d'art	30,3	30,3
Immobilier, radios et matériels techniques	27,6	33,7
Maintenance des équipements dynamiques	16,4	16,4
TOTAL	315,2	321,3

Ces crédits devraient être complétés par **411 millions d'euros** de fonds de concours et d'attributions de produits en crédits de paiement, dont 406 millions devraient provenir de l'Afitf.

L'action n° 13 « **Soutien, régulation, contrôle et sécurité des services de transports terrestres** » est transversale aux différents modes de transports terrestres puisqu'elle vise à soutenir le report modal, à assurer un fonctionnement concurrentiel équitable des secteurs de transport, à soutenir les mesures de prévention contre les accidents et à accompagner les professions en difficulté. Ses crédits s'élèvent à 48,1 millions d'euros en CP et 43,1 millions d'euros en AE¹, auxquels devraient s'ajouter des fonds de concours et attributions de produits, à hauteur de 29 millions en CP et 37 millions en AE.

Parmi les crédits de l'État, 2,6 millions d'euros en AE et CP sont destinés aux dépenses nécessaires aux contrôles routiers (2 millions d'euros pour l'équipement des services de contrôle routier et 550 000 euros pour l'équipement des agents chargés de ce contrôle). 1,7 million d'euros en AE comme en CP est prévu au titre du soutien économique et social au transport routier, dont 1,3 million pour le fonctionnement du Conseil national routier (CNR), lieu d'échanges et de réflexion pour la profession des transporteurs routiers. 400 000 euros en AE et CP correspondent à des soutiens aux actions de mutation et d'évolution du transport routier comme la réduction du dioxyde de carbone, ainsi qu'aux formations économiques et sociales des acteurs sociaux. 450 000 euros en AE et CP sont par ailleurs prévus pour prendre en compte le transfert, depuis le 1^{er} janvier 2015, de la compétence

¹ En loi de finances initiale pour 2016, ces montants s'élevaient respectivement à 47,5 et 42,5 millions d'euros.

de gestion du registre des entreprises des véhicules de VTC du ministère chargé du tourisme vers le ministère des transports.

L'action n° 15 « **Stratégie et soutien** » comprend les dépenses transversales au programme « Infrastructures et services de transport ». Ses crédits de paiement sont fixés à 16,1 millions d'euros, soit un montant proche de l'enveloppe prévue dans la loi de finances initiale pour 2016. Elle regroupe, d'une part, les dépenses d'études générales et de prospective (8 millions d'euros), d'autre part, les dépenses de logistique de la DGITM ou de services qui lui sont rattachés (8 millions d'euros).

B. LE COMPTE D'AFFECTATION SPÉCIALE « AIDES À L'ACQUISITION DE VÉHICULES PROPRES »

Le dispositif du bonus-malus automobile a été mis en place en 2007, à la suite du Grenelle de l'environnement, pour encourager l'achat de véhicules neufs peu émetteurs de dioxyde de carbone (CO₂). Il a fait l'objet d'ajustements au fil des ans, pour prendre en compte les évolutions technologiques et pour assurer son équilibre budgétaire.

Le compte d'affectation spéciale bénéficie des recettes du malus automobile, régi par l'article 1011 *bis* du code général des impôts. L'article 23 du projet de loi de finances pour 2017 modifie le barème du malus qui était applicable depuis 2014.

Le barème du malus automobile

Barème applicable de 2014 à 2016

TAUX D'ÉMISSION DE DIOXYDE DE CARBONE (en grammes par kilomètre)	TARIF DE LA TAXE (en euros)
Taux ≤ 130	0
130 < taux ≤ 135	150
135 < taux ≤ 140	250
140 < taux ≤ 145	500
145 < taux ≤ 150	900
150 < taux ≤ 155	1 600
155 < taux ≤ 175	2 200
175 < taux ≤ 180	3 000
180 < taux ≤ 185	3 600
185 < taux ≤ 190	4 000
190 < taux ≤ 200	6 500
200 < taux	8 000

PUISSANCE FISCALE (en chevaux-vapeur)	TARIF DE LA TAXE (en euros)
Puissance fiscale ≤ 5	0
$6 \leq$ puissance fiscale ≤ 7	1 500
$8 \leq$ puissance fiscale ≤ 9	2 000
$10 \leq$ puissance fiscale ≤ 11	3 600
$12 \leq$ puissance fiscale ≤ 16	6 000
$16 <$ puissance fiscale	8 000

**Nouveau barème proposé à l'article 23 du projet de loi de finances
(applicable à partir du 1^{er} janvier 2017)**

TAUX D'EMISSION DE DIOXYDE DE CARBONE (en grammes par kilomètre)	TARIF DE LA TAXE (en euros)
taux ≤ 126	0
127	50
128	53
129	60
130	73
131	90
132	113
133	140
134	173
135	210
136	253
137	300
138	353
139	410
140	473
141	540
142	613
143	690
144	773
145	860
146	953
147	1 050
148	1 153
149	1 260
150	1 373
151	1 490
152	1 613
153	1 740
154	1 873
155	2 010
156	2 153
157	2 300
158	2 453

TAUX D'EMISSION DE DIOXYDE DE CARBONE (en grammes par kilomètre)	TARIF DE LA TAXE (en euros)
159	2 610
160	2 773
161	2 940
162	3 113
163	3 290
164	3 473
165	3 660
166	3 853
167	4 050
168	4 253
169	4 460
170	4 673
171	4 890
172	5 113
173	5 340
174	5 573
175	5 810
176	6 053
177	6 300
178	6 553
179	6 810
180	7 073
181	7 340
182	7 613
183	7 890
184	8 173
185	8 460
186	8 753
187	9 050
188	9 353
189	9 660
190	9 973
191 ≤ taux	10 000

PUISSANCE FISCALE (en chevaux-vapeur)	TARIF DE LA TAXE (en euros)
Puissance fiscale ≤ 5	0
$6 \leq$ puissance fiscale ≤ 7	2 000
$8 \leq$ puissance fiscale ≤ 9	3 000
$10 \leq$ puissance fiscale ≤ 11	7 000
$12 \leq$ puissance fiscale ≤ 16	8 000
$16 <$ puissance fiscale	10 000

Ce nouveau barème permet d'éviter les effets de seuil, en distinguant le niveau d'émissions de CO₂ par kilomètre au gramme près. Il abaisse à 127 grammes de CO₂ par kilomètre le seuil d'application du malus, et augmente significativement son montant pour les véhicules les plus émetteurs de CO₂. Pour un véhicule émettant 190 grammes de CO₂ par kilomètre par exemple, le malus passera de 4 000 euros à 9 973 euros. Le malus le plus élevé augmente de 8 000 à 10 000 euros.

Les prévisions de recettes correspondantes, de **347 millions d'euros**, sont en hausse de 30 % par rapport à celles retenues pour l'année 2016 (266 millions). D'après le projet annuel de performance annexé au projet de loi de finances, cette augmentation a été calibrée pour que le montant des recettes atteigne un montant comparable à celui constaté en 2014, de 335 millions d'euros, après la dernière évolution du barème.

En ce qui concerne les dépenses, le compte d'affectation spéciale retrace **les crédits consacrés au bonus automobile et à la prime à la conversion**.

Le bonus automobile est attribué pour l'achat ou la location de longue durée d'un véhicule neuf peu émetteur de CO₂. Depuis 2015, ce bonus a été recentré sur les véhicules les plus vertueux dans ce domaine, les véhicules électriques ou hybrides. 59 073 bonus ont été accordés en 2015.

La prime à la conversion, aussi appelée « superbonus » ou « prime à la casse », est cumulable avec le bonus automobile. Elle est accordée lorsque l'acquisition ou la location de longue durée d'un véhicule peu émetteur de CO₂ est effectuée en remplacement d'un véhicule ancien polluant (immatriculé avant le 1^{er} janvier 2006, date d'entrée en vigueur de la norme Euro 4). Elle a été mise en place à partir de 2015 et ses conditions d'obtention ont été assouplies pour l'année 2016 (auparavant, le véhicule devait avoir été immatriculé avant le 1^{er} janvier 2001). 3 227 primes à la conversion ont été accordées en 2015.

Les conditions d'attribution de ces aides, codifiées par le décret n° 2015-1823 du 30 décembre 2015 relatif à la codification de la partie réglementaire du code de l'énergie, figurent désormais aux **articles D. 251-1 à D. 251-13 du code de l'énergie**.

Le barème actuel du bonus automobile

Taux d'émission de CO ₂ (en grammes par kilomètre)	Montant du bonus automobile	Montant de la prime à la conversion	Montant total des aides possibles
0 à 20 g (véhicules électriques)	27 % du coût d'acquisition, dans la limite de 6 300 euros	3 700 euros	10 000 euros
21 à 60 g (véhicules hybrides rechargeables)	1 000 euros	2 500 euros	3 500 euros
61 à 110 g, pour les véhicules hybrides électriques (dit full hybrides)	750 euros	-	750 euros

Les ménages non imposables au titre de l'impôt sur le revenu peuvent bénéficier d'une prime à la conversion, à hauteur de :

- 1 000 euros pour l'acquisition ou la location longue durée d'un véhicule neuf ou d'occasion respectant la norme euro 6 et émettant moins de 110 g de CO₂ par kilomètre, à condition qu'il n'utilise pas de gazole ;
- 500 euros pour l'acquisition ou la location longue durée d'un véhicule neuf ou d'occasion respectant la norme euro 5 et émettant moins de 110 g de CO₂ par kilomètre, à condition qu'il n'utilise pas de gazole.

En 2017, il est envisagé de supprimer le bonus de 750 euros pour les véhicules hybrides non rechargeables, comme cela avait déjà été évoqué l'année dernière, et de modifier les montants du bonus et de la prime à la conversion pour les véhicules électriques, en portant respectivement le premier à 6 000 euros et la seconde à 4 000 euros, de façon à laisser inchangée, à 10 000 euros, la somme des deux aides. Le dispositif resterait donc centré sur les véhicules électriques ou hybrides rechargeables.

Le Gouvernement prévoit également de plafonner à 40 000 euros le prix d'achat des voitures particulières électriques ou hybrides rechargeables éligibles au bonus.

Il est également prévu de créer **un bonus pour certains deux-roues motorisés électriques**.

Le montant total des dépenses au titre du bonus et de la prime à la conversion est estimé à **347 millions d'euros** pour 2017, ainsi répartis :

- 320 millions d'euros pour le financement du bonus automobile ;
- 27 millions d'euros pour le financement de la prime à la conversion.

Ce montant s'élevait à 296 millions d'euros dans la loi de finances initiale pour 2016, dont 236 millions pour le bonus et 60 millions pour la prime à la conversion.

Votre rapporteur **approuve le recentrage du bonus sur les véhicules électriques et hybrides rechargeables effectué depuis plusieurs années, qui répond à la nécessité de limiter les émissions de CO₂ des véhicules, en phase avec l'engagement de la France dans ce domaine, mais aussi dans la réduction des émissions de polluants atmosphériques (oxydes d'azote, particules, etc.)**. Dans le système antérieur, lorsque des bonus étaient accordés pour l'achat de véhicules thermiques, le choix de se concentrer sur les émissions de CO₂ avait pour conséquence de favoriser la technologie des moteurs diesel, avec des effets négatifs en termes d'émissions de polluants atmosphériques.

Il convient en outre de concentrer les efforts sur des technologies qui ne sont pas encore suffisamment développées, pour accompagner leur diffusion par des aides réellement incitatives.

Votre rapporteur se félicite également que la question des deux et trois roues soit prise en compte, dans la mesure où l'évolution de leur parc vers des véhicules électriques constitue un enjeu fort, en termes de maîtrise des émissions de CO₂ comme de polluants atmosphériques. En outre, comme l'a relevé Louis Nègre dans sa communication devant la commission sur les véhicules diesel récents, ces véhicules *« sont particulièrement adaptés à l'énergie électrique : ils sont moins lourds que les voitures, ce qui facilite le recours à cette technologie tant sur le plan technique qu'économique, et sont en général utilisés pour des trajets courts, ce qui simplifie les recharges »*.

TRAVAUX EN COMMISSION

Réunie le mercredi 17 novembre 2016, la commission a examiné le rapport pour avis sur les crédits « Transports routiers » du projet de loi de finances pour 2017.

M. Jean-Yves Roux, rapporteur. – Les crédits consacrés aux transports routiers comprennent des crédits gérés par l'État, inscrits dans le projet de loi de finances, et des crédits gérés par l'Agence de financement des infrastructures de transport de France, l'Afitf, dont le budget est adopté par son conseil d'administration en décembre.

En ce qui concerne l'Afitf, l'abandon de la taxe poids lourds avait été compensé, en 2015, par une augmentation de la taxe intérieure de consommation sur les produits énergétiques (TICPE) sur le carburant gazole, de 2 centimes pour les véhicules particuliers et de 4 centimes pour les transporteurs routiers de marchandises. L'intégralité du produit de cette augmentation, soit 1,14 milliard d'euros, avait alors été affecté à l'Afitf. L'agence avait ainsi pu bénéficier d'un budget d'intervention de 1,8 milliard d'euros, en plus des 528 millions d'euros qu'elle avait dû verser pour l'indemnisation d'Écomouv'.

Outre cette part de TICPE, l'Afitf a des recettes issues des concessions autoroutières : la taxe d'aménagement du territoire, la redevance domaniale, ou encore le versement exceptionnel de 100 millions d'euros négocié avec les sociétés d'autoroutes dans le cadre du plan de relance autoroutier de 2015.

En 2016, ce budget d'intervention a pu être porté à 2 milliards d'euros, malgré la réduction de la part de TICPE affectée à l'Afitf de 1,14 milliard d'euros à 715 millions d'euros. Pour 2017, le projet de loi de finances la fixe à 735 millions d'euros, et il est prévu que l'agence dispose d'un budget d'intervention de 2,2 milliards d'euros, soit une augmentation de 10 % par rapport à 2016.

Cette hausse est bienvenue, mais on peut regretter que l'Afitf ne bénéficie plus de la totalité de l'augmentation de la TICPE décidée en 2015, car elle fait face à des besoins de financement importants. D'après son président, Philippe Duron, comme d'après le directeur général des infrastructures, des transports et de la mer, François Poupard, il lui faudrait un budget d'intervention de 2,6 à 2,7 milliards d'euros pour 2017 et d'au moins 3 milliards d'euros à partir de 2018. L'agence doit en effet financer les engagements de l'État au titre des contrats de plan État-régions, les frais de régénération des réseaux, les premiers loyers des lignes à grande vitesse, le renouvellement du matériel roulant pour les trains d'équilibre du territoire,

sans compter les premiers versements pour les grandes opérations que sont le tunnel Lyon-Turin et le canal Seine-Nord.

En l'absence de recettes supplémentaires en 2017, l'agence devra geler le financement de certains projets, ralentir leur mise en œuvre, ou retarder encore le remboursement de la dette qu'elle a contractée auprès de SNCF Réseau. La question du financement des engagements de l'agence est donc une vraie préoccupation. Peut-être faudra-t-il envisager, en 2018, une nouvelle hausse d'un centime de la taxation sur le gazole.

Ces difficultés financières ont conduit la Cour des comptes à dresser, une nouvelle fois, un bilan très critique de l'Afitf dans un référé publié en juin 2016. La Cour des comptes a reproché au Gouvernement d'avoir fait de cette agence un instrument de débudgétisation et a souligné les incertitudes pesant sur sa soutenabilité financière.

Pour ma part, je suis convaincu que l'agence a permis de préserver les investissements relatifs aux infrastructures de transport, mais qu'elle doit effectivement bénéficier de ressources supplémentaires.

En ce qui concerne les crédits spécifiquement consacrés par l'Afitf aux transports routiers, je me félicite qu'ils aient augmenté ces dernières années : ils étaient de 664 millions d'euros en 2013, 704 millions en 2014, 747 millions en 2015 et 779 millions en 2016, soit une augmentation de 110 millions en trois ans, qui répond à un besoin important de régénération des routes.

J'en viens à présent aux crédits du projet de loi de finances lui-même, inscrits dans le programme 203 intitulé « Infrastructures et services de transport » de la mission « Écologie, développement et mobilité durables ».

Le développement des infrastructures routières a la particularité d'être exclusivement financé par des fonds de concours versés par l'Afitf et par les collectivités territoriales. Ils sont aujourd'hui évalués à 691,6 millions d'euros en crédits de paiement, dont 415,7 millions provenant de l'Afitf et 275,9 millions des collectivités territoriales, mais ce chiffre n'est qu'une estimation, car le budget de l'Afitf n'est pas encore arrêté. Cette somme servira notamment à financer les volets routiers des contrats de plan État-régions 2015-2020. Le financement des infrastructures routières a en effet été réintégré dans ces contrats, contrairement à la génération précédente des contrats de projets, ce qui est une bonne chose.

Pour l'entretien et l'exploitation du réseau routier national, une enveloppe de 321 millions d'euros en crédits de paiement est prévue, soit un montant quasiment identique à celui adopté en loi de finances initiale pour 2016. Elle devrait être complétée par 411 millions d'euros de fonds de concours et d'attributions de produits en crédits de paiement, dont 406 millions de l'Afitf.

Dans le cadre de cet avis budgétaire, je me suis particulièrement intéressé à la question de la préservation de la qualité de notre patrimoine routier. Je me suis en effet inquiété de certaines données traduisant un recul dans ce domaine : la note moyenne du réseau a baissé ces dernières années, tout comme la proportion du réseau en bon état structurel.

Cette dégradation résulte d'une baisse des dépenses d'entretien sur plusieurs années, qui s'explique par le contexte budgétaire contraint que nous connaissons. Le Gouvernement a néanmoins décidé d'enrayer ce phénomène en lançant, depuis 2015, plusieurs plans d'investissements routiers.

Ces efforts ne se traduisent pas encore dans les indicateurs de suivi de l'état du patrimoine routier, car ils doivent être poursuivis pour que la dégradation du réseau prenne effectivement fin. Dans l'idéal, il faudrait augmenter le montant des crédits en 2017 et les années suivantes pour que cette situation s'inverse.

Il existe par ailleurs un léger biais dans la méthode d'évaluation, car seul un tiers du réseau est examiné chaque année. C'est la raison pour laquelle cet indicateur va être remplacé, à partir de 2017, par une note moyenne calculée sur l'ensemble des trois parties du réseau routier, évaluées sur trois années.

Le Gouvernement a également mis en place une mission d'évaluation de la politique publique de gestion du réseau routier national non concédé en avril 2016. Cette mission n'a pas encore terminé ses travaux, mais nous devons en tirer les conclusions, le moment venu.

Je vous signale par ailleurs la création, en janvier 2016, d'un observatoire national de la route, animé par l'Institut des routes, des rues et des infrastructures pour la mobilité (Idrrim). Cet observatoire vise à réunir les gestionnaires routiers - État, collectivités et profession - pour partager les connaissances relatives à la gestion du réseau routier, afin d'en améliorer l'efficacité, et pour objectiver l'état du réseau routier en vue de faciliter la prise de décision.

Le Gouvernement s'est donc saisi de la question de l'état du patrimoine routier, mais il faudra rester vigilant au cours des prochaines années, car dans certains territoires, la route est le seul mode de transport possible. Elle doit rester praticable en toutes circonstances, y compris en période hivernale.

48 millions d'euros sont également prévus pour les actions de soutien et de régulation du secteur des transports terrestres, et 16 millions seront destinés aux dépenses de prospective et de logistique de la DGITM, des montants proches de ceux adoptés l'année dernière.

J'en viens au compte d'affectation spéciale intitulé « aides à l'acquisition de véhicules propres », qui sert à financer le bonus automobile et la prime à la conversion.

Du côté des recettes, l'article 23 du projet de loi de finances propose un nouveau barème pour le malus, qui le durcit afin de prendre en compte l'évolution des technologies. Il abaisse à 127 grammes de CO₂ par kilomètre le seuil d'application du malus, et augmente significativement son montant pour les véhicules les plus émetteurs. Il distingue également le niveau d'émissions de CO₂ par kilomètre au gramme près, et non par tranche de 5 grammes, pour éviter les effets de seuil.

Les prévisions de recettes correspondantes sont évaluées à 347 millions d'euros, ce qui représente une hausse de 30 % par rapport aux 266 millions retenus pour l'année 2016. Cette augmentation a été calibrée pour que le montant des recettes soit comparable à celui constaté en 2014.

Du côté des dépenses, le recentrage du bonus automobile sur les véhicules les plus propres entamé en 2015 se confirme, avec la suppression du bonus de 750 euros aujourd'hui proposé pour l'achat d'un véhicule hybride électrique. Les véhicules hybrides rechargeables continueront à bénéficier d'un bonus important, de 1 000 euros, auquel pourront s'ajouter 2 500 euros de prime à la conversion.

Celle-ci s'obtient lorsque l'achat d'un véhicule peu émetteur de CO₂, s'accompagne du retrait de la circulation d'un véhicule ancien. Ses conditions d'obtention ont été assouplies en 2015, puisque le véhicule mis au rebut doit désormais avoir été immatriculé avant le 1^{er} janvier 2006 et non plus avant le 1^{er} janvier 2001. Il doit ainsi être âgé de plus de dix ans et non de plus de quinze ans.

Pour les véhicules électriques, le total du bonus et de la prime à la conversion restera inchangé, à 10 000 euros, mais il est envisagé de plafonner à 40 000 euros le prix d'achat des voitures particulières électriques ou hybrides rechargeables éligibles au bonus.

Une prime à la conversion spécifique peut être attribuée aux ménages modestes. Là aussi, le mécanisme s'adapte au fil du temps, et les conditions d'obtention ont été assouplies. Ces ménages peuvent désormais obtenir 1 000 euros pour l'acquisition d'un véhicule neuf ou d'occasion respectant la norme Euro 6 et émettant moins de 110 g de CO₂ par kilomètre et 500 euros lorsque le véhicule respecte la norme Euro 5 et émet moins de 110 g de CO₂ par kilomètre, à condition que le véhicule ne circule pas au gazole.

L'évolution du dispositif opérée depuis plusieurs années est positive, car elle répond aux anciennes critiques formulées à son égard.

Tout d'abord, le dispositif vise désormais aussi le parc automobile en circulation, grâce à la prime à la conversion. C'est l'enjeu le plus

important pour la réduction des émissions de CO₂. Ensuite, en se concentrant sur les véhicules électriques ou hybrides et en excluant les véhicules thermiques, ce dispositif agit aussi sur les émissions de polluants atmosphériques (oxydes d'azote, particules, etc.), alors que le précédent système était régulièrement accusé de favoriser la technologie diesel, dont les émissions de polluants atmosphériques ont été pointées du doigt. Il me semble en outre légitime de concentrer les efforts sur des technologies qui ne sont pas encore suffisamment développées, pour accompagner leur diffusion par des aides réellement incitatives.

Une autre bonne nouvelle est attendue pour 2017 : la création d'un bonus pour les véhicules de deux ou trois roues électriques, qui serait financé par le même compte d'affectation spéciale. Il s'agit là aussi d'un enjeu fort pour la réduction des émissions de CO₂ et de polluants atmosphériques. Comme l'avait déjà exposé notre collègue Louis Nègre dans sa communication sur les véhicules diesel récents, la mutation de ce parc vers des véhicules électriques est tout à fait pertinente. Les deux ou trois roues sont moins lourds que les voitures, ce qui facilite le recours à l'énergie électrique tant sur le plan technique qu'économique, et ils sont en général utilisés pour des trajets courts, ce qui simplifie les recharges.

Les évolutions du compte d'affectation spéciale confirment donc l'engagement de la France dans la réduction des émissions de CO₂ comme des polluants atmosphériques.

Vous l'aurez compris, malgré une inquiétude sur le financement de l'Afitf partagée par le ministère - surtout valable pour l'après-2017 d'ailleurs-, je vous proposerai d'émettre un avis favorable sur les crédits du projet de loi de finances pour 2017 consacrés aux transports routiers, compte tenu des efforts réalisés pour la préservation du patrimoine routier et de l'évolution positive du dispositif du bonus-malus écologique.

L'examen de ce budget, comme tous les autres, a nécessité des auditions et du travail. Il a donné lieu à des divergences politiques, ce qui est normal. Le budget est, plus généralement, un moment essentiel de la vie parlementaire et démocratique de notre pays. J'espère, pour toutes celles et ceux qui ont pris la peine d'être auditionnées et ont pris leur travail à cœur, mais aussi pour nos concitoyens, que nous aurons la possibilité d'exprimer nos points de vue, divergents ou non, de façon productive, dans l'hémicycle. La démocratie est un bien suffisamment précieux pour que nous en fassions bon usage.

M. Gérard Cornu. - Je félicite le rapporteur pour la qualité de son rapport, dont je partage en particulier la dernière conclusion. Nous pouvons nous rejoindre sur certains sujets, comme la nécessité de favoriser le développement des véhicules décarbonés. Le rapporteur a émis un avis favorable « malgré » une inquiétude sur l'Afitf, avec honnêteté et justesse. Mais, de notre côté, nous ne pouvons accepter le retard pris dans ce

domaine, qui concerne des investissements. Notre groupe aura donc un avis défavorable sur ces crédits.

Mme Odette Herviaux. – Je salue à mon tour la qualité du travail du rapporteur. Dans un contexte difficile, l'essentiel a été préservé et les propositions faites par le rapporteur sont censées.

M. Benoît Huré. – Je félicite également le rapporteur. Nous sommes conscients que le contexte est difficile, mais il faut distinguer les dépenses d'investissement et de fonctionnement. Or, nous avons ici un budget essentiellement composé de dépenses d'investissement. Pour le président de conseil départemental que je suis, traumatisé par le RSA, 10 millions d'investissement public représentent du travail assuré pour au moins 270 personnes sur un an, soit autant de personnes qui n'auraient plus besoin du RSA. Ce sont en outre des équipements qui améliorent la qualité de vie et renforcent l'attractivité du territoire. Je ne voterai donc pas ces crédits, car on ne peut appliquer la même rigueur sur des dépenses d'investissement.

La commission émet un avis défavorable à l'adoption des crédits « Transports routiers » de la mission « Écologie, développement et mobilité durables » du projet de loi de finances pour 2017.

LISTE DES PERSONNES ENTENDUES

Mardi 8 novembre 2016 :

- *Agence de financement des infrastructures de transport de France (Afitf)* : **MM. Philippe Duron**, président, **Loïc Guinard**, secrétaire général, **Dominique Etienne**, secrétaire général adjoint et **Mme Charlotte Leroy**, collaboratrice parlementaire.

Mercredi 9 novembre 2016 :

- *Direction générale des infrastructures, des transports et de la mer (DGITM)* : **M. François Poupard**, directeur général, **Mmes Nancy Canoves Fuster**, directrice du cabinet du directeur général et **Isabelle Andrivon**, cheffe du service de l'administration générale et de la stratégie.