

A S S E M B L É E N A T I O N A L E

X I V ^e L É G I S L A T U R E

Compte rendu

Mission d'information sur l'offre automobile française dans une approche industrielle, énergétique et fiscale

– Audition de M. Michel Costes, président du Cabinet
d'analyse de données économiques INOVEV, et de M. Jamel
Taganza, vice-président2

Mercredi
4 novembre 2015
Séance de 12 heures

Compte rendu n° 5

SESSION ORDINAIRE DE 2015-2016

**Présidence de
Mme Sophie Rohfritsch,
*Présidente***



La séance est ouverte à douze heures.

La mission d'information a entendu M. Michel Costes, président du Cabinet d'analyse de données économiques INOVEV, et M. Jamel Taganza, vice-président.

Mme Sophie Rohfritsch, présidente. Nous recevons, en cette fin de matinée, M. Michel Costes et M. Jamel Taganza, respectivement président et vice-président du cabinet d'analyse de données économiques INOVEV, dont le site internet, site de référence de l'industrie et du marché de l'automobile, n'est accessible qu'aux seuls professionnels.

M. Michel Costes, président et fondateur du cabinet, a commencé sa carrière dans l'industrie. Le cabinet INOVEV est fréquemment cité par la presse dans ses commentaires des séries statistiques d'activité du secteur. Il travaille à la fois pour des clients privés et des institutions publiques, y compris des ministères.

Messieurs, vous allez nous faire part d'informations précieuses et actualisées qui pourront servir de base objective à nos réflexions. Au-delà de données purement quantitatives, nous sommes vivement intéressés par certaines appréciations plus qualitatives résultant de vos analyses.

Partagez-vous l'opinion émise dans les années 2010 par certains experts selon laquelle les constructeurs français auraient raté le défi de la mondialisation ?

La diésélisation du parc français et la spécialisation sur ce type de motorisation constituent-elles un handicap ou présentent-elles encore certains atouts industriels ?

Plus généralement, le défi d'adaptation de l'outil industriel de nos constructeurs peut-il être relevé sans difficultés majeures, et à quelle échéance ?

Enfin, est-il exact que les résultats commerciaux plutôt positifs enregistrés récemment par Renault, et surtout par PSA, cacheraient une descente en gamme accompagnée d'un fort déficit commercial ? Je vous pose directement cette question car certains experts insistent sur ce double phénomène.

M. Michel Costes, président du cabinet Inovev. Avant de répondre à vos questions, Madame la présidente, je me propose de dresser un état des lieux du marché automobile français, autrement dit les véhicules vendus en France et roulant en France, et de la production automobile des constructeurs français.

Permettez-moi, en guise d'introduction de dire quelques mots d'Inovev, société indépendante à base de capitaux privés indépendants, dont les actionnaires sont des individus. Ses clients sont principalement européens et asiatiques. Inovev a été fondée récemment, en 2010, mais son équipe dirigeante est composée d'experts de l'industrie automobile, le plus âgé et le plus jeune d'entre eux ayant respectivement une expérience de quarante et de dix ans dans ce secteur – il s'agit de moi-même et de M. Jamel Taganza qui m'accompagne.

Les membres de l'équipe d'Inovev ont observé et analysé le marché automobile mondial et réalisé des prévisions. Ils ont analysé la conception d'une centaine de véhicules en procédant à leur démontage complet en coopération avec les constructeurs automobiles et leurs fournisseurs.

Les analyses et les prévisions d'Inovev s'appuient sur des données fiables et une méthodologie rigoureuse. Inovev achète ou se procure des données relatives aux immatriculations et aux ventes de tous les véhicules pour le passé et le présent. Nous les traitons après les avoir homogénéisés et les avoir mises en place dans un référentiel commun. À partir des ventes, nous estimons les productions par un calcul complexe mais très fiable lorsque celles-ci ne sont pas fournies par les constructeurs, ce qui est le cas le plus fréquent.

Nous prévoyons ensuite le futur à partir de l'analyse des facteurs clés de changement en nous fondant sur l'examen des éléments qui expliquent les plus récentes évolutions : réglementation, normes et essais, politique des constructeurs, influence des orientations générale à caractère politique et des médias. Nous réalisons des prévisions, modèle par modèle, motorisation par motorisation, usine par usine. Nous bouclons finalement la boucle en comparant nos prévisions à ce qu'il est réellement advenu, afin de toujours améliorer nos méthodes et modélisations.

Je veux d'abord évoquer le marché français, c'est-à-dire les véhicules roulant en France.

Le parc français se classe, au 1^{er} janvier 2015, au troisième rang de l'Union européenne avec 31,5 millions de véhicules – on en compte 42,3 millions en Allemagne, 36,6 millions en Italie, et 29 millions en Grande-Bretagne. Le taux de motorisation de la France, défini comme le nombre de véhicules particuliers par habitant, se situe dans la moyenne de l'Union européenne – le pays européen le plus largement motorisé étant l'Italie, et la Pologne se situant au niveau de la France et de l'Allemagne.

Si l'on passe du stock au flux et que l'on considère les immatriculations annuelles, la France se place également au troisième rang de l'Union Européenne, mais cette fois derrière l'Allemagne et la Grande-Bretagne. Les immatriculations françaises de véhicules particuliers et de véhicules utilitaires légers ont varié de manière assez stable au cours de la dernière décennie contrairement à ce qui s'est produit en Allemagne où elles ont connu quelques soubresauts. En revanche, la production en France, tous constructeurs confondus, s'est écroulée durant la même période, passant de 3,5 à 2 millions de véhicules par an.

La crise automobile de 2008 n'a pas été vécue de la même manière en France et en Allemagne. Les deux pays ont mis en place des primes à la casse, mais de façon différente : en Allemagne, il a été annoncé que la mesure serait ponctuelle et limitée dans le temps, alors qu'en France, la mesure a duré plus longtemps et elle est donc devenue, dirons-nous, plus « habituelle ». Cela dit, nous constatons que ces dispositifs n'ont généralement qu'une incidence faible sur le niveau moyen du marché sur cinq ans. Ils créent un effet d'aubaine qui permet d'anticiper des ventes mais non de les additionner : l'augmentation des ventes est généralement suivie de leur baisse, ce dernier mouvement annulant l'effet du précédent sur le moyen terme. Le procédé présente néanmoins l'avantage de soutenir le marché à court terme.

Je dois dire un mot du *mix* énergétique des marchés européen et français.

La forte proportion de véhicules particuliers à motorisation diesel, soit 53 % en 2014, constitue une spécificité marquante de l'Europe par rapport au reste du monde où seules la Corée et l'Inde ont un marché de véhicules particuliers comportant une part élevée de diesel, soit respectivement 43 % et 47 %.

La motorisation diesel a véritablement commencé en France à la fin des années 1980. Le diesel représentait 10 % du marché en 1980, 15 % en 1985, et 33 % en 1990. Une telle progression, qui a eu lieu dans le cadre d'une politique énergétique visant à l'utilisation des coupes lourdes du pétrole, est restée une spécificité française jusqu'à la fin des années 1990. À partir de cette période et du début des années 2000, le diesel a en revanche décollé dans tous les pays européens, principalement du fait des progrès techniques accomplis par les constructeurs. La France a augmenté la diésélisation de son parc de manière continue de 1998 à 2008 pour atteindre un taux de près de 80 % en 2008, juste avant la crise. L'Espagne a pour sa part accru sa proportion de diesel jusqu'à 70 %. Même le Royaume Uni, qui a pour spécificité en Europe de proposer un prix de carburant diesel plus élevé que l'essence, a atteint et conservé depuis 2008 un taux de diésélisation proche de 50 %.

Les motorisations électrifiées, les véhicules hybrides et les véhicules électriques à batterie, n'occupent pas, à ce jour, de place significative sur le marché. Le développement des véhicules hybrides, qui représentent aujourd'hui environ 3 % du marché français, a rencontré deux obstacles. D'une part, leur compétitivité est difficile à mettre en évidence auprès des utilisateurs au regard des avantages de la motorisation diesel. Dans les pays où le diesel est peu répandu, les véhicules hybrides se font une place beaucoup plus facilement que lorsque le diesel est très présent. D'autre part, l'offre des constructeurs européens reste faible. La société Toyota a toutefois développé une forte politique de vente de ses véhicules hybrides en Europe, et plus particulièrement en France, voyant là un moyen d'affirmer sa différence par rapport aux constructeurs européens : 43 % des véhicules Toyota vendus en France sont des hybrides. Les véhicules électriques à batterie ne représentent aujourd'hui que 1 % du marché français. Ils n'ont pas encore trouvé leur place malgré le *leadership* mondial et incontesté du groupe Renault Nissan qui fabrique la *Leaf*, véhicule mondial, et la *Zoé*, véhicule européen.

J'en viens à la production automobile française. Il est nécessaire de distinguer la production des constructeurs français dans le monde, de la production sur le sol français et d'éviter ainsi tout amalgame entre deux notions qui peuvent porter le même nom.

On peut considérer que les constructeurs européens occupent la première place mondiale en termes de production de véhicules légers dans le monde. Cette première place n'est toutefois acquise que si l'on fait deux hypothèses : l'une selon laquelle la société Nissan est contrôlée par l'Europe, l'autre qui permet de comptabiliser les véhicules chinois produits dans le cadre de *joint-ventures* avec les constructeurs européens, notamment allemands, comme des véhicules sous contrôle européen. Le groupe Renault Nissan a connu une forte croissance : il atteint le quatrième rang mondial, derrière Toyota, Volkswagen, et General Motors, devant Hyundai et Kia qui le talonnent. Le groupe PSA se place au neuvième rang mondial.

Si la France est un pays majeur pour la production automobile dans le monde, ce n'est pas le cas pour ce qui est de la production sur son propre territoire : elle ne fait plus partie du *top ten* des pays du monde producteurs d'automobiles.

La question du *mix* énergétique mérite aussi d'être examinée pour ce qui concerne les constructeurs européens. Les groupes Ford, PSA et Renault Nissan sont les plus diésélisés : le diesel compte pour 60 % de leur production automobile. Renault Nissan et PSA produisant beaucoup de petits véhicules, et ces derniers étant peu diésélisés, la proportion de véhicules diesel produit par ces deux groupes est, en fait, supérieure à 60 % pour les moteurs de cylindrée supérieure. Ces groupes se voient d'autant plus impactés par une baisse de la motorisation diesel qu'une partie de leur production plus importante que celle de leurs

concurrents est destinée à la France, pays dans lequel le diesel baisse le plus rapidement après avoir progressé rapidement.

Dans nos prévisions, nous prenons en compte les politiques probables et très certainement efficaces des groupes de constructeurs diésélisés qui auront pour objectif de freiner la décroissance du diesel, puis de stabiliser son ratio. Selon nous, en Europe, il se situerait probablement autour de 50 % en 2018. Ces stratégies lutteraient par exemple contre la désinformation actuelle assimilant souvent les motorisations diesel à des motorisations sales, alors même que les normes Euro 6 et Euro 6c les contraignent à être aussi propres que les motorisations essence, voire davantage. Un amalgame est en effet entretenu entre les anciens véhicules diesel plus polluants que les véhicules à essence, et les nouveaux véhicules diesel qui ont quasiment les mêmes résultats en termes de pollution que ces derniers, quand ces résultats ne sont pas meilleurs.

Le diesel a en effet aujourd'hui beaucoup d'avantages client à faire valoir par rapport à la motorisation essence, notamment en termes d'émission de CO₂, de consommation, mais aussi de prestations. Les clients aiment le diesel. Certains pays nous l'envient même : dorénavant, le Japon considère par exemple le diesel comme un objectif de développement alternatif.

Nos prévisions prennent également en compte le fait que les groupes de constructeurs confirmeront le développement de nouvelles générations de véhicules diesel répondant aux normes les plus contraignantes. Ce processus est déjà très largement engagé chez Renault Nissan ainsi que chez PSA. Les groupes renforceront aussi très certainement le développement de véhicules électrifiés.

Quels sont les facteurs clés de changement qui auront un impact sur l'industrie automobile dans les prochaines années ?

Dans notre scénario moyen, le marché automobile français devrait rester quasiment stable d'ici à 2020, passant entre 2015 et cette date de 2,2 à 2,3 millions de véhicules vendus en France. Le marché automobile européen devrait en revanche connaître une croissance d'environ 2 % par an en moyenne, et atteindre 16,5 millions d'unités vendues en Europe en 2020, alors qu'il se situe, en 2015, à 15 millions d'unités. La croissance européenne sera donc basée sur celle de marchés « hors France », notamment sur les marchés italien, espagnol, portugais et grec, qui se trouveront en phase de rattrapage après une très forte chute des ventes, et sur une croissance des ex-pays de l'Est où le taux de motorisation reste encore assez faible.

Dans ce marché mature, des facteurs clés de changement peuvent impacter le paysage automobile de façon plus ou moins importante. Je pense notamment à des mesures de modification fiscale, comme la baisse du différentiel des taxes sur le diesel et l'essence ou l'évolution de la TVA, au renforcement des normes, au retrait de la circulation de véhicules anciens, à la limitation de la vitesse en Europe pour un redimensionnement des véhicules, au soutien au développement des transports et aux motorisations alternatifs. Ces mesures joueront en particulier sur cinq thématiques : le niveau du marché français, le niveau du marché européen, la production des constructeurs français, la baisse des émissions de CO₂, la baisse des émissions de polluants hors CO₂, et la réduction du bruit. Nous analysons, dans le document qui vous a été distribué, l'impact de chaque changement sur chaque thématique.

Je profite de ces éléments de prospective pour évoquer l'impact prévisible de l'affaire Volkswagen. Selon nous, elle aura très peu d'incidence sur le marché français.

Un petit fléchissement se produirait à court terme par rapport à nos prévisions, mais il serait suivi d'un rattrapage en 2016. Les fondamentaux n'ayant pas été touchés, nous considérons que cette crise n'aura pas davantage d'incidence à plus long terme. L'affaire Volkswagen pourrait provoquer une légère accélération de la baisse des immatriculations de véhicules diesel en France, mais une forte baisse avait déjà été anticipée avant cette crise et, à nouveau, les fondamentaux n'ont pas évolué. Un nouvel équilibre de *mix* d'énergies devrait apparaître en 2018, le diesel restant une composante forte compte tenu de ses grands avantages en termes de bilan prix, prestations et environnement.

L'affaire Volkswagen aurait par ailleurs très peu d'incidence sur la production des constructeurs français en raison de la stabilité des fondamentaux que j'ai déjà évoquée. Assez paradoxalement, le groupe Volkswagen pourrait à moyen et long terme tirer le plus parti de la crise : il dispose en effet d'une offre très diversifiée. Il pourrait donc être tenté de se donner une image « verte » en développant plus rapidement que prévu des véhicules électrifiés. Les dépenses relatives à l'affaire pourraient toutefois contraindre le constructeur à ralentir certains investissements comme certains développements. Cette crise pourrait également peut-être donner un avantage à moyen et long terme au groupe Renault Nissan qui tirerait bénéfice de son avance en matière de véhicule électrique.

Pour revenir aux évolutions prévisibles des marchés en Europe et en France, les graphiques que nous vous avons distribués montrent bien une croissance du marché mais essentiellement en dehors de la France. Le marché français est en phase de stabilisation. Globalement, en Europe, le diesel décroît jusqu'à atteindre 50 % du marché d'ici à cinq ans. Ce point d'arrivée est également celui de la France qui part pourtant d'une situation de « surdiésélisation ».

Si nous nous intéressons à la production sur les sols nationaux, qui tient compte des exportations, qui sont par exemple très importantes en Allemagne, nous prévoyons pour les vingt-neuf États membres plus la Turquie, qui produit les mêmes véhicules que les pays européens, une poursuite de la croissance avec un retour aux chiffres de 2005. La production sur le sol français devrait également croître, en particulier en raison de la localisation de nouveaux véhicules par les constructeurs français.

Pour conclure, nous anticipons une stabilité du marché français entre 2015 et 2020, fondée sur celle des modes de mobilité alternatifs. Sur ce marché, un assainissement de l'air aura « mathématiquement » lieu entre 2015 et 2020 en raison du retrait des anciens véhicules polluants remplacés par des véhicules récents plus propres. Ce phénomène pourrait être accéléré par des mesures visant à augmenter la vitesse de ces retraits. À plus long terme, le développement des véhicules à batteries électriques devrait permettre de diminuer encore la pollution locale tout en réduisant le bruit. Par ailleurs, le moteur diesel restera très vraisemblablement en Europe une motorisation importante dans les années qui viennent, du fait de sa contribution aux objectifs draconiens de diminution de CO₂, de sa moindre consommation et de prestations-clients appréciés d'une grande partie de la population.

Nous anticipons à court terme une croissance de la production des constructeurs français. Cette croissance sera d'autant plus forte qu'ils pourront continuer à vendre en Europe des diesels appréciés des consommateurs, ce qui leur donne un avantage certain par rapport à des constructeurs ne possédant pas cette technologie. À moyen et long termes, nous

prévoyons une croissance encore plus forte en cas de développement des véhicules électriques, soutenu par des évolutions technologiques et une politique volontariste des pouvoirs publics.

Mme Delphine Batho, rapporteure. Monsieur Costes, les conclusions que vous tirez de l'affaire Volkswagen m'étonnent. Alors qu'elle connaît de nouveaux épisodes tous les jours, doit-on être aussi rassurant que vous l'avez été concernant l'avenir de ce constructeur ? Comment analysez-vous cette tricherie ?

Pourriez-vous nous dire quelques mots du paysage mondial de l'industrie automobile et de la place qu'y occupent l'Europe et la France ?

L'outil industriel français est-il encore en surcapacité selon vous ? L'une de vos études montre qu'il n'existe plus de grand site industriel en France alors que Volkswagen, BMW et Daimler ont conservé leur plus gros site dans leur pays d'origine. Qu'en est-il de la stratégie des constructeurs français en termes d'implantation industrielle ?

Je reviendrai sur les questions de motorisation mais, à ma connaissance, au Japon, le diesel avait été interdit en ville.

M. Michel Costes. L'affaire Volkswagen fait l'objet d'une médiatisation intense et légitime puisque l'entreprise a véritablement triché. Une observation du marché de l'automobile depuis vingt ans nous montre cependant que l'attention portée un temps sur un événement donné s'évapore assez rapidement sans qu'un certain nombre de fondamentaux soient modifiés sur les moyen et long termes. Aujourd'hui, l'image du groupe est indéniablement très altérée, mais d'autres éléments sont stables dans la durée : le coût du véhicule, les prestations demandées par les clients, les dépenses de carburants etc. Par ailleurs, une entreprise qui se retrouve au cœur d'une tempête médiatique, même passagère, met aussi en place des stratégies et des actions spécifiques pour l'affronter. Nous pouvons nous tromper, mais nous pensons que cette affaire ne va pas faire chuter Volkswagen.

Cet industriel a commencé à tricher aux États-Unis où les normes applicables aux véhicules diesel sont particulièrement sévères puisqu'elles sont identiques à celles en vigueur pour les véhicules à essence. Cela l'a sans doute poussé à manipuler les chiffres. Il faut toutefois savoir que les nouvelles normes européennes Euro 6 et Euro 6c permettront vraisemblablement aux véhicules diesel européens d'être pratiquement conformes aux normes américaines.

M. Frédéric Barbier. Comment les technologies diesel et essence évoluent-elles en termes de consommation, de pollution, et de longévité ?

Je roule aujourd'hui avec une Peugeot diesel de nouvelle génération qui consomme peu malgré un moteur relativement puissant, alors que je roulais à l'essence il n'y a pas si longtemps pour des consommations nettement supérieures. Le moteur à essence de nouvelle génération sera-t-il moins gourmand et moins polluant ? Sa longévité sera-t-elle toujours inférieure à celle du moteur diesel ?

M. Michel Costes. Le rapport entre le diesel et l'essence connaît de très fortes évolutions, en particulier avec le moteur essence à injection directe qui consomme moins et permet le *downsizing* – obtenir plus de puissance pour une même cylindrée. Le moteur essence se rapproche finalement du moteur diesel ...

Mme la rapporteure. Y compris pour l'émission de particules fines !

M. Michel Costes. En effet, c'est la conséquence de l'injection directe. Une dérogation temporaire permet d'ailleurs au moteur à essence d'émettre jusqu'en 2017 plus de particules fines que le diesel.

Les deux moteurs se rapprochent même si le diesel conserve une certaine avance en termes de consommation. Il émet aussi moins de CO₂. Nous n'avons en revanche pas effectué d'études sur la longévité respective des deux technologies.

Mme Sophie Rohfritsch, présidente. Monsieur Costes, si nous prolongeons votre raisonnement sur l'évolution des véhicules diesel, nous pouvons considérer que vous préconisez une quasi-disparition du marché de l'occasion, ce qui permettrait de faire disparaître les véhicules anciens polluants.

M. Michel Costes. Je confirme que le retrait de véhicules anciens se traduit par une moindre pollution dans des proportions extrêmement plus fortes que celles que peut avoir un renforcement des normes. Il y a un facteur cent ou mille entre une action menée sur les vieux diesels et l'édiction de normes plus sévères dont l'effet est moindre ! Cela dit, on ne peut pas raisonnablement demander à tous les propriétaires de véhicules anciens d'acheter un véhicule neuf : ils n'en auraient tout simplement pas les moyens, et ce ne serait pas réaliste, même s'il s'agit bien de la solution la plus simple pour disposer d'un parc propre. On peut en revanche les persuader d'échanger leur véhicule contre un autre plus récent donc moins polluant que le précédent, mais moins coûteux qu'un véhicule neuf. Il faut travailler sur toute la chaîne.

M. Jamel Taganza, vice-président du cabinet Inovev. Il y a une sorte de décalage dans l'affaire Volkswagen : on tient le « procès » du diesel de nouvelle génération alors que des progrès technologiques considérables ont été accomplis et, dans le même temps, les régulateurs ne s'intéressent pas vraiment au marché de l'occasion.

Il est regrettable qu'il n'existe pas de mesures transitoires permettant de rajeunir progressivement le parc des véhicules roulant au diesel. La prime à la casse ou à la conversion ne concerne que l'achat des véhicules neufs alors qu'il faudrait également inciter à l'achat de véhicules d'occasion moins polluants.

M. Michel Costes. Madame la rapporteure, vous m'interrogez sur le marché mondial de l'automobile. Il est notamment caractérisé par la récente et très forte croissance du marché chinois. En l'an 2000, la Chine produisait deux millions de véhicules ; elle en produit aujourd'hui vingt millions. Une telle progression est inédite dans l'histoire d'une industrie. La production chinoise, qui équivaut à peu de chose près au marché chinois, est pour 70 % le fait de *joint-ventures* entre des sociétés chinoises et des constructeurs occidentaux parmi lesquels je range les Japonais et les Coréens. Les groupes Volkswagen, General Motors et Renault sont particulièrement présents en Chine, à travers Nissan pour ce qui concerne ce dernier.

Renault commence seulement à fabriquer en Chine alors que Nissan y est installé depuis longtemps – ce qui explique d'ailleurs qu'au sein du groupe la croissance du second soit beaucoup plus forte que celle du premier. La décision de mettre en avant Nissan plutôt que Renault en Chine, la marque japonaise étant plus proche du marché chinois que la marque européenne, a été prise à une époque où personne ne s'attendait à une telle croissance du marché de l'automobile chinois. Je rappelle qu'aujourd'hui, le groupe Renault Nissan est sans

doute le plus équilibré des constructeurs mondiaux : il est le seul à produire partout dans le monde.

Nous sommes dans l'incapacité de prédire ce que deviendra le marché chinois ou de savoir si la croissance économique chinoise se poursuivra, même si le gouvernement chinois a fixé un objectif de croissance de 7 %. Je rappelle aussi que le taux de croissance chinois est calculé par les Chinois eux-mêmes. Nous avons malgré tout quelques certitudes : nous savons que les Chinois auront besoin de davantage de véhicules, et qu'ils veulent lutter contre la pollution qui fait des ravages dans leur pays. Ils pourraient donc être tentés par la production de véhicules à faible taux de pollution locale comme les automobiles à batterie électrique.

Les États-Unis constituent un marché mature en période de rattrapage après une forte baisse.

Le marché russe reprend de la vigueur après avoir fortement chuté, mais nous ne savons pas à quoi nous attendre. Je rappelle que le groupe Renault est le premier producteur russe avec sa branche Avtovaz dont l'usine de Togliatti est la troisième usine européenne derrière l'usine Volkswagen de Wolfsburg et celle de Nissan à Sunderland, dans le nord-est de l'Angleterre. Le marché sud-américain vit les soubresauts que nous connaissons.

M. Jamel Taganza. Madame la rapporteure, pour répondre à votre question relative aux surcapacités en Europe, il faut en particulier distinguer les politiques des constructeurs allemands et français. Les constructeurs allemands exportent des véhicules vers des marchés divers alors que les constructeurs français ont plutôt choisi de localiser leur production et de se rapprocher des marchés. Ces deux politiques différentes expliquent que les Allemands exportent davantage que les Français, et qu'ils produisent davantage en Allemagne. Les constructeurs français produisent davantage de véhicules sur leurs marchés cibles comme la Chine ou l'Amérique du sud, et moins en Europe.

Mme la rapporteure. Quelle est la stratégie gagnante ?

M. Jamel Taganza. Dans une vision à court terme, la stratégie allemande peut sembler gagnante puisque l'industrie automobile allemande produit beaucoup plus que l'industrie française, mais à terme la stratégie de localisation des constructeurs français pourrait se révéler pertinente, l'avenir nous le dira. Elle a toutefois déjà fait ses preuves puisqu'elle a permis à Renault Nissan de surmonter la crise de 2008-2009. Renault Nissan et Volkswagen, qui ont connu une croissance assez forte depuis 2005, sont globalement en meilleure position que les constructeurs américains ou purement japonais.

Concernant la taille des usines européennes, il faut distinguer les usines historiques de grosse capacité, comme celle de Wolfsburg pour Volkswagen, des usines récentes de plus petite dimension mais dont la productivité est plus élevée. Alors que la production pouvait dépasser annuellement 800 000 unités dans les anciennes usines, les nouvelles sont souvent calibrées pour 300 000 ou 350 000 unités. Les usines qui ouvrent encore en Europe se trouvent en Europe de l'Est et sont construites sur ce dernier modèle.

Mme Sophie Rohfritsch, présidente. Pour traiter de la question des surcapacités, européennes n'est-il pas utile de s'interroger sur la production ? Renault Nissan produit dans toutes les gammes, en particulier dans ce que nous appelons le « moyen de gamme », Volkswagen produit des grosses cylindrés pour l'exportation...

M. Michel Costes. Vous avez parfaitement raison : il faut tenir compte des véhicules produits. Renault Nissan, c'est aussi Avtovaz, implanté en Russie, ou Dacia, présent dans tous les pays émergents. Le groupe mène une politique spécifique pour les véhicules à bas prix. PSA et Renault Nissan sont des groupes généralistes qui ont adopté par ailleurs, en France et à l'étranger – PSA cherche à se développer en Chine –, une politique de produits de gamme moyenne.

M. Jamel Taganza. La production de Renault Nissan et de PSA en Europe est concentrée sur des véhicules de petite dimension – le segment A, type *Renault Twingo*, et le segment B, type *Renault Clio* ou *Peugeot 208*. La production des constructeurs allemands est davantage répartie sur les divers segments, les grands véhicules étant destinés au marché européen et à l'exportation, mais une production de véhicules plus petits est également localisée à l'étranger. Le *mix* produits-marchés joue évidemment.

Mme la rapporteure. Monsieur Costes, vous avez parlé d'une baisse rapide du diesel en France. Quand ce mouvement a-t-il commencé ? Cette baisse pourrait-elle s'accélérer par rapport à vos prévisions ?

Vous suggérez d'augmenter la vitesse de retrait du marché des véhicules diesel anciens et polluants en nous recommandant de mettre en place des mécanismes qui ne favorisent pas uniquement l'achat de véhicules neufs. N'est-ce pas contradictoire avec votre analyse selon laquelle les dispositifs de type « prime à la casse » n'ont, au final, qu'un effet conjoncturel ?

Par ailleurs, la stratégie que vous nous proposez ne reviendrait-elle pas à délocaliser la pollution, ce qui n'est pas notre objectif ? Un véhicule polluant qui n'irait pas à la casse a toutes les chances d'être revendu même si ce n'est pas sur le marché français – ce circuit valorise d'ailleurs l'automobile destinée à la casse.

Vous nous indiquez que les « *normes européennes Euro 6 et Euro 6c permettront à nos véhicules diesel d'être pratiquement conformes aux normes américaines* ». Pouvez-vous nous indiquer si, dans les faits, les normes européennes satisfont ou non les exigences américaines ?

Un débat a lieu sur la nature des tests d'homologation des véhicules. À mesure que les normes s'élèvent, l'écart augmente avec les conditions réelles de conduite. Dans quels délais les constructeurs peuvent-ils être en mesure de respecter effectivement la norme Euro 6 ?

M. Michel Costes. Les véhicules diesel représentaient 40 % des immatriculations françaises en 1997. Ce pourcentage a augmenté de manière continue jusqu'en 2008 pour atteindre 80 %, puis il a chuté à partir de cette date. À l'époque, cette baisse s'expliquait par un facteur mécanique : la crise provoquait une augmentation proportionnelle de l'achat de petits véhicules parmi lesquels on comptait moins de diesels. Le plus étonnant, c'est que le mouvement se soit poursuivi, après une stabilisation au niveau d'un *mix* normal entre 2010 et 2012. Il est vrai que, depuis 2012, le *diesel bashing* bat son plein...

Mme la rapporteure. Les données de l'Organisation mondiale de la santé (OMS) sont sérieuses !

M. Michel Costes. L'OMS prend position sur les anciens véhicules diesel !

Mme la rapporteure. Pas seulement !

M. Michel Costes. Disons que les anciens véhicules diesel sont les plus polluants au regard de l'analyse de l'OMS. Nous insistons très fortement sur la différence entre diesels anciens et nouveaux.

Aujourd'hui, le diesel respecte quasiment les mêmes normes que l'essence. Au cours des dix dernières années, les constructeurs ont diminué la pollution des véhicules. Je dispose de courbes qui montrent l'évolution de l'émission d'oxyde d'azote (NOx) entre les normes Euro 3, Euro 4, Euro 5, et Euro 6...

Mme la rapporteure. Vous parlez des normes, mais qu'en est-il de la réalité ?

M. Michel Costes. J'y reviendrai mais, sur le plan des normes, les constructeurs ont consenti de gros efforts dont ils ont finalement bénéficié puisqu'ils ont réalisé des progrès sur les marchés. Notons que tant que les efforts sont supportables, ils ne jouent en défaveur des constructeurs.

Madame la rapporteure, j'en viens au rapport entre les tests et la réalité. Les mesures effectuées aujourd'hui utilisent les procédures de test du Nouveau cycle européen de conduite automobile ou NEDC, conçu en 1973, autrement dit à une époque où le diesel était quantité négligeable. Les normes, qui visaient à fixer des seuils qui pourraient être abaissés afin de réduire progressivement la pollution, ont permis de fabriquer des véhicules de moins en moins polluants. La procédure choisie à l'époque se rapprochait le plus possible d'une réalité qui a évolué depuis, cependant, pour que les tests permettent des comparaisons dans le temps, il fallait conserver un point de référence, ce qui éloignait inéluctablement les normes de la réalité à mesure que celle-ci se transformait.

Les pouvoirs publics et l'industrie automobile ont pris conscience de cette différence bien avant l'affaire Volkswagen. Il est ainsi prévu d'introduire à partir de 2017 une procédure d'essai mondiale harmonisée pour les voitures particulières et véhicules utilitaires légers (WLTP) avec de nouveaux cycles de conduite automobile (WLTC) afin de résoudre ce problème. Un nouveau test a été mis en place afin de se rapprocher des conditions de roulage européennes. Il constituera un nouveau point de référence, mais on ne peut pas tout changer en permanence sans quoi l'on ne pourrait plus rien comparer.

Par ailleurs, afin d'effectuer des mesures sur route en conditions de conduite réelles, des tests dits RDE, pour *Real driving emission*, sont en cours de finalisation, avec des normes drastiques visant à réduire l'écart avec les essais en laboratoire. Ces données permettront aux consommateurs de mieux s'y retrouver.

Je rappelle que les normes ne constituent qu'un compromis entre l'état de la technologie et ce que l'on souhaite obtenir en termes de performance ou de pollution. Si vous demandez aux constructeurs de ne produire que des véhicules électriques, vous feriez reculer considérablement la pollution locale, mais le prix moyen du véhicule augmenterait très fortement.

Mme la rapporteure. L'élévation du niveau des normes s'est traduite par un écart de plus en plus grand au respect de la norme. C'est sur ce point que je vous interrogeais, Monsieur Costes. Aujourd'hui, dans la réalité, neuf véhicules diesel sur dix sont loin de

respecter la norme Euro 6 : je me demande dans quel délai elle pourra l'être dans des conditions économiques acceptables par le consommateur.

De façon plus prospective, comment voyez-vous l'évolution technologique et économique du marché de l'automobile d'ici à 2030 ou 2040 ? Certains de nos interlocuteurs ont par exemple évoqué l'émergence d'une logique d'usage.

M. Michel Costes. Certes, l'écart entre la norme et la réalité a progressé, mais si vous mesurez l'évolution de la réalité dans le temps, vous constaterez que les résultats s'améliorent de façon extrêmement forte. L'existence de normes standardisées et la contrainte exercée ont un effet puissant sur le réel. Les progrès sont considérables même s'ils sont moindres que ce que laisse penser l'évolution des normes. Au final, ce qui importe pour la santé de nos concitoyens, c'est bien la baisse de la pollution. Elle a baissé ; il faut qu'elle baisse encore.

Des discussions sont en cours sur de nouveaux seuils, et l'on s'achemine vers des compromis. Si nous voulons aller plus loin, nous nous heurterons à des barrières technologiques, mais d'autres facteurs pourront aussi être pris en compte : on s'interroge par exemple maintenant sur les particules émises par les freins. Plus la pollution diminuera, plus notre exigence grandira. Le véhicule électrique est le seul qui permette d'éliminer la pollution locale et la pollution sonore.

Concernant l'évolution des usages, on constate un véritable succès du partage. *Autolib'* à Paris en est un parfait exemple : des véhicules électriques non polluants et silencieux sont utilisés dix heures par jour. Les usages sont différents d'un lieu à l'autre : il faut adapter les véhicules en conséquence. Dans les grandes villes, le développement du véhicule électrique est souhaitable ; dans des régions boisées à faible circulation automobile, la lutte contre l'émission de particules fines n'a pas beaucoup de sens.

La France dispose d'une électricité bon marché et du plus grand constructeur mondial de véhicules électriques. Le groupe Renault Nissan vend la *Leaf* dans le monde entier et la *Zoé* progresse – elle a d'abord eu du mal, mais ses ventes ont doublé en 2015 par rapport à 2014. Si nous parvenons à franchir les barrières technologiques en développant des batteries assurant plus d'autonomie, et en diminuant les coûts, nous disposerons d'un véhicule urbain très attractif. Les Chinois travaillent certainement sur ce type de véhicule, même s'il reste cher pour leur pays – Dongfeng a entamé un partenariat sur le sujet à la fois avec Renault et PSA.

Mme la rapporteure. L'électricité chinoise provient du charbon !

M. Michel Costes. Le bilan global du véhicule tient effectivement compte du *mix* énergétique servant à produire l'électricité utilisée. Si elle est d'origine nucléaire, ce bilan est très favorable en termes d'émission de CO₂, ce n'est évidemment pas le cas si elle est produite à partir du charbon.

M. Jamel Taganza. Nous avons du mal à prévoir ce qui se passera dans cinq ans ; nos prévisions pour 2040 ne seraient donc au mieux que des visions voire des sortes de songes. Nous pouvons en revanche nous prononcer sur les marchés intéressants aujourd'hui, et vous dire dans quelles zones du monde se développent des innovations, tant en termes de technologie que d'usage.

L'Europe a clairement une carte à jouer : sa forte urbanisation constitue un élément positif ainsi que le rapport au véhicule du consommateur qui est moins attaché à une image qu'à un usage, particulièrement en France. Ces facteurs contribuent à former un terreau favorable à l'innovation dans les technologies comme dans les usages. Le Japon bénéficie de caractéristiques identiques – la circulation à Tokyo, ville de trente millions d'habitants, est même beaucoup plus fluide qu'à Paris. Les États-Unis ou la Chine connaissent un contexte moins favorable, même si les contraintes qui s'imposent à la Chine peuvent la pousser à mettre en place des mesures bénéfiques à certaines innovations technologiques. On trouve par exemple déjà en Chine de petits véhicules et des deux-roues électriques.

M. Michel Costes. Le scooter électrique est très répandu en Chine où il est relativement peu onéreux. Lors du dernier de nos fréquents déplacements sur place, notre interprète nous expliquait qu'il hésitait entre l'achat d'un scooter électrique et d'un téléphone portable pour environ 500 euros. La vitesse de ces deux-roues est limitée.

Sans impulsion du gouvernement central, on voit se développer dans diverses provinces des *Low speed electric vehicles (LSEV)*. Il s'agit de scooters électriques évolués, avec une batterie au plomb mais un habitacle et quatre places. Leur vitesse reste limitée à cinquante kilomètres par heure, et leur prix se situe entre 2 000 à 4 000 euros. Ces véhicules sans immatriculation sont difficiles à comptabiliser, mais nous estimons qu'au moins 400 000 unités auraient été produites. Peut-être s'agit-il d'une piste à explorer !

Mme Delphine Batho, rapporteure. Messieurs, nous vous remercions pour l'ensemble de vos interventions.

La séance est levée à treize heures trente.



Membres présents ou excusés

Mission d'information sur l'offre automobile française dans une approche industrielle, énergétique et fiscale

Réunion du mercredi 4 novembre 2015 à 12 heures

Présents. - M. Frédéric Barbier, Mme Delphine Batho, M. Jean-Marie Beffara, M. Christophe Bouillon, M. Xavier Breton, Mme Françoise Descamps-Crosnier, Mme Sophie Rohfritsch, Mme Marie-Jo Zimmermann

Excusés. - M. Yves Albarello, M. Denis Baupin, M. Jean Grellier, M. Jean-Pierre Maggi