

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 conjointe, ouverte à la presse, de M. Raymond Lang, membre du directoire "transports et mobilités durables" de France nature environnement (FNE), de M. Jean Thévenon, pilote du réseau "transports et mobilités durables" de France nature environnement (FNE), de Mme Lorelei Limousin, responsable des politiques climat-transports du Réseau action climat France (RAC France) et de M. François Cuenot, représentant l'ONG Transport & Environnement... 2

Mercredi

30 mars 2016

Séance de 11 heures 30

Compte rendu n° 36

SESSION ORDINAIRE DE 2015-2016

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



La séance est ouverte à onze heures quarante-cinq.

La mission d'information a entendu M. Raymond Lang, membre du directoire "transports et mobilités durables" de France nature environnement (FNE), M. Jean Thévenon, pilote du réseau "transports et mobilités durables" de France nature environnement (FNE), Mme Lorelei Limousin, responsable des politiques climat-transports du Réseau action climat France (RAC France) et M. François Cuenot, responsable de l'ONG Transport & Environnement.

Mme la présidente Sophie Rohfritsch. Nous recevons Mme Lorelei Limousin responsable des politiques « climat-transports » du Réseau action climat *France*, MM. Raymond Lang et Jean Thévenon qui animent le secteur « transports et mobilités durables » de France nature environnement (FNE), et M. François Cuenot, que nous avons déjà rencontré à Bruxelles, représentant l'ONG européenne Transport et Environnement (T&E) dont le travail est en partie à l'origine du scandale Volkswagen.

Madame, messieurs, vous appartenez à des organisations fédératives qui occupent une place importante dans certains des débats inscrits au cœur des réflexions et des interrogations de notre mission d'information.

Transport et Environnement, par exemple, a suivi de près les négociations qui se sont tenues à Bruxelles, et qui ont abouti, le 28 octobre 2015, à l'élaboration des futures normes de pollution. M. Cuenot nous précisera, notamment après l'affaire Volkswagen qui a fait réagir son organisation très rapidement, comment fonctionne la « comitologie » assez peu transparente, et qui semble plutôt réceptive aux divers *lobbyings*.

FNE et Réseau action climat ont également des choses à nous dire. Ces deux organisations sont membres de la commission dite « Royal », mise en place après les révélations sur le logiciel truqueur de Volkswagen. Elles ont pris l'initiative de faire connaître les premiers écarts entre les pollutions à l'échappement constatées en laboratoire et celles, manifestement plus élevées pour certains modèles, relevées sur un circuit routier. Nous souhaitons connaître ce qui les a conduits à communiquer ainsi par anticipation – ce qui a provoqué une chute des cours boursiers des entreprises concernées –, alors qu'il semblait convenu que les résultats des tests devaient demeurer secrets jusqu'au terme des travaux de la commission.

Notre mission est également intéressée par le protocole conclu entre le constructeur PSA, d'une part, et FNE et Transport et Environnement, d'autre part, afin d'effectuer des tests réalistes dans des conditions normales de circulation.

Cette démarche animée par un souci de transparence anticipe-t-elle le futur test européen dit « RDE » – pour *Real driving emissions* ? La mission d'information souhaite évidemment obtenir plus de précisions sur ce sujet essentiel.

M. Raymond Lang, membre du directoire « transports et mobilités durables » de France nature environnement (FNE). Vous me permettrez, en guise d'introduction, d'évoquer la juste place de la voiture dans la mobilité de demain. Pour contribuer à la réflexion sur ce sujet, France nature environnement a publié, en septembre 2014, un petit guide, rédigé avec la fondation PSA Peugeot Citroën, Mobivia Groupe, et Keolis.

Nous vivons dans une société dominée par la voiture dont les impacts environnementaux, sociaux et sanitaires sont nombreux. Le transport automobile est une activité polluante qui ne paie pas ses externalités. La voiture individuelle est à l'origine de plus des trois quarts des émissions de gaz à effet de serre produites par le secteur des transports. Elle provoque un étalement urbain qui ne fait qu'accentuer le phénomène, et qui est la cause de l'artificialisation des sols et de la fragmentation des espaces naturels et agricoles, compromettant ainsi la fonctionnalité des écosystèmes.

Notre modèle de mobilité affecte aussi fortement la santé. Outre l'accidentologie dont la tendance baissière s'est interrompue ces dernières années, il compromet notre santé en raison des émissions de polluants, essentiellement les oxydes d'azote et les particules fines, issues de la combustion des carburants d'origine pétrolière, principalement le gazole. Ces effets en la matière ont été largement sous-estimés en raison de l'application de normes d'homologation fort éloignées de la réalité des émissions nocives, mais aussi des positions de certains membres du corps médical qui ont eu tendance à minorer les résultats d'études scientifiques. Ces émissions constituent un problème sociétal majeur que nos sociétés développées doivent régler rapidement.

Ce modèle a également des impacts sociaux. Nous observons le développement d'une mobilité subie, éloignée d'un modèle de liberté associé à la possession de biens, en vogue dans les années 1960, période de grande motorisation. La dépendance aux hydrocarbures devient de plus en plus nette, et la demande énergétique pousse à rechercher toujours plus de sources d'approvisionnement, ce qui accroît la pollution. Il serait temps de penser à utiliser d'autres moyens pour faire fonctionner les véhicules que les énergies fossiles. Même si les phénomènes de congestion semblent avoir tendance à s'atténuer dans les villes en raison de l'émergence de modes de transport doux, ils constituent toujours un problème. Il faut impérativement aller plus loin pour y mettre fin.

Le véhicule électrique a paru être une solution à privilégier dans le cadre de la transition énergétique. Cependant, les études nous montrent aujourd'hui que son empreinte écologique globale est très forte si l'on tient compte du cycle de vie intégral de tous les éléments qui le compose. La voiture électrique n'est « propre » que sur son lieu de consommation : si l'on adopte une approche globale, elle ne l'est pas davantage que les autres véhicules.

Il existe cependant un carburant plus propre. Même s'il peut être d'origine fossile, le gaz naturel est également produit de façon renouvelable et écologique. Dans ce dernier cas, l'impact de sa combustion sur l'effet de serre est quasiment nul. Cette donnée n'est pas bien prise en compte en France, alors que d'autres pays développent la carburation au gaz naturel. Je pense en particulier aux grands pays émergents comme la Chine, le Brésil, et l'Argentine où le gaz naturel est presque devenu le premier des carburants. Il faut trouver un cadre fiscal qui permette aux carburants les plus respectueux de la santé publique d'émerger dans notre pays. Certains de nos voisins, comme l'Allemagne ou l'Italie, ont déjà emprunté cette voie depuis longtemps. La France s'y était engagée en signant, en 2005, d'un « Protocole pour assurer le succès du gaz naturel véhicule (GNV) en 2010 », mais sans aboutir. Nous avons sans doute perdu une dizaine d'années ; il est temps d'envisager d'adopter un mix énergétique qui donne sa juste place au gaz naturel, c'est-à-dire au méthane.

M. Jean Thévenon, pilote du réseau « transports et mobilités durables » de France nature environnement (FNE). Pour compléter les propos de M. Lang, je dirai quelques mots sur la fiscalité.

Je rappelle que le projet de loi de finances rectificatives de 2015 a augmenté la taxe intérieure de consommation sur les produits énergétiques (TICPE) applicable au gazole et qu'elle a réduit celle portant sur l'essence. Cette évolution nous permet de nous acheminer vers une égalité de traitement des carburants fossiles, même si je note que nous irions plus loin en introduisant un critère prenant en compte la pollution. Cela dit, les décisions que vous prenez depuis quelques années, et celles que vous comptez manifestement prendre, vont dans le bon sens.

Les entreprises récupèrent la TVA applicable aux carburants, y compris à la TICPE. Mais si pour leur consommation de gazole et de super éthanol 85 (E85) – ce dernier carburant n'étant quasiment pas utilisé en France –, elles sont remboursées à 100 % pour les véhicules utilitaires, et à 80 % pour les véhicules légers, elles ne sont pas remboursées du tout pour leur consommation d'essence. Autrement dit, notre pays, dans lequel les véhicules de société représentent une part croissante des immatriculations, oblige les entreprises à acheter des véhicules motorisés au diesel – il est clair que lorsque vous dirigez une entreprise, et que vous tenez vos comptes, vous ne pouvez pas vous permettre de ne pas récupérer la TVA sur les carburants. À la fin de l'année dernière, votre assemblée avait voté un amendement visant à modifier ce système ; le Gouvernement s'y est opposé. Ce levier reste essentiel pour faire évoluer la situation en matière de pollution des diesels. La fiscalité en vigueur ne permet pas aux entreprises qui le souhaiteraient d'acquérir des véhicules à essence : elle les pénalise beaucoup trop fortement. Il ne faut pas oublier que la fiscalité constitue un outil puissant qui peut favoriser un carburant. Le cas du gaz est parlant.

M. Raymond Lang. Aujourd'hui, le gaz naturel n'est pas une énergie favorisée. Pour stimuler la demande, il faudrait offrir aux utilisateurs professionnels des aides à l'acquisition des véhicules roulant au GNV ou au biogaz, qui compenseraient une partie du surcoût à l'achat de véhicules ne bénéficiant pas actuellement des prix de productions en grande série. La France ne mène pas de politique suffisamment ciblée pour développer l'usage du gaz ni, surtout, du biogaz. Le système fiscal ne devrait pourtant pas ignorer que le biogaz, essentiellement produit à partir de déchets, est un produit renouvelable et écologique. Le bioGNV n'est, aujourd'hui, pas reconnu comme un biocarburant avancé dans la réglementation française, alors même que la directive européenne sur les énergies renouvelables l'identifie bien dans cette catégorie. De ce fait, il ne peut bénéficier en France du mécanisme de soutien obligeant les distributeurs à incorporer des biocarburants dans les carburants soumis à la taxe générale sur les activités polluantes (TGAP). France nature environnement souhaite qu'il soit mis fin à cette anomalie afin que le bioGNV puisse participer, sous une forme encore à définir, à cette obligation d'incorporation des biocarburants dans les carburants soumis à la TGAP. En effet, outre ses avantages environnementaux, il présente d'autres intérêts. Il permet d'une part, d'améliorer l'indépendance énergétique de la France, et, d'autre part de créer des emplois locaux pérennes, non délocalisables et souvent qualifiés. Il s'agit d'atouts forts à prendre en compte.

Son handicap majeur réside aujourd'hui dans son coût de production, supérieur à celui des carburants d'origine fossile. Nous proposons des mesures qui favoriseraient le gaz naturel biologique. C'est un enjeu essentiel pour le développement de notre société et pour la santé de nos enfants.

Mme Lorelei Limousin, responsable des politiques climat-transports du Réseau action climat France (RAC France). Le Réseau action climat fédère seize associations nationales comme Greenpeace, les Amis de la terre, ou le CLER, réseau pour la transition énergétique. Nous sommes membres de la fédération Transport et Environnement comme une cinquantaine d'ONG qui travaillent sur la question des transports, aux côtés notamment de France nature environnement.

Nous suivons tout particulièrement les dossiers et les réglementations européennes qui permettent de réduire les émissions de gaz à effet de serre des transports – ce secteur est le premier émetteur en France, et il n'est pas loin de l'être également en Europe.

Environ six mois après le déclenchement du scandale Volkswagen, nous sommes heureux d'avoir l'occasion d'en tirer des enseignements devant vous. Les ONG internationales, comme Transport et Environnement (T&E) ou *International council on clean transportation* (ICCT), avaient lancé de nombreuses alertes. En France, nous avons fait de même avec nos petits moyens. Nous dénoncions tous l'écart croissant entre les émissions réelles de CO₂ et de polluants atmosphériques, et les chiffres officiels des tests d'homologation.

Cet épisode a permis de mettre à jour les failles et les lacunes du système de tests d'homologation européen. Il est frappant de constater que, sans l'agence gouvernementale américaine de l'environnement, la *United States Environmental Protection Agency* (EPA), l'affaire n'aurait probablement pas éclaté. Nous ne serions toujours au courant de rien. Il nous semble en conséquence utile que l'Union européenne s'inspire de modèles étrangers d'homologation, comme celui des États-Unis qui fonctionne manifestement mieux que le nôtre.

Le Réseau action climat est évidemment très attaché à la mise en place de normes et de réglementations contraignantes afin de diminuer les émissions de polluants et de CO₂ des véhicules. Il faut respecter nos objectifs à l'horizon de 2020, de 2030, et au-delà, mais il faut que ces normes s'appliquent et soient véritablement effectives. Des tests en conditions réelles de conduite, les tests RDE, seront bientôt pratiqués au niveau européen pour mesurer les émissions de polluants atmosphériques. Nous connaissons maintenant leur pertinence : ils pourront nous fournir des données qui se rapprocheront davantage de la réalité que celles dont nous disposons jusqu'à maintenant. Malheureusement, ces tests ne seront pas mis en place pour contrôler les émissions de CO₂, dont nous savons qu'elles sont beaucoup plus élevées que les valeurs d'homologation recueillies en laboratoire. Sachant combien la mise en place de ces tests est longue et complexe, nous préconisons de commencer dès aujourd'hui à nous acheminer vers leur généralisation à l'ensemble des émissions polluantes. M. François Cuenot pourra faire un point sur ce sujet tel qu'il est traité dans le cadre du partenariat avec PSA.

Au-delà de la mise en œuvre du nouveau cycle de conduite automobile WLTC, du protocole WLTP, pour *Worldwide harmonized Light vehicles Test Procedures*, et du test RDE portant sur les NO_x, il nous semble essentiel de procéder à une refonte du système de tests d'homologation. La Commission européenne a présenté, le 27 janvier dernier, une proposition en ce sens. Nous la saluons, même si elle n'est pas parfaite. Elle permettra de mettre en place un système de tests plus fiable et plus indépendant, qui responsabilisera davantage les services techniques et administratifs.

Vous connaissez les biais du système de tests en vigueur. Ils tiennent notamment aux liens financiers qui unissent les laboratoires et les constructeurs, à l'absence totale de tests de conformité sur les véhicules en circulation, et à celle d'un contrôle indépendant effectué par des autorités nationales d'homologation. La Commission propose en conséquence de procéder elle-même à des contrôles *a posteriori* sur des véhicules déjà en circulation, mais aussi de se donner la possibilité, en cas de non-conformité aux valeurs d'homologation, d'imposer des amendes pouvant aller jusqu'à 30 000 euros par véhicule à l'encontre des services techniques auxquels sont délégués les tests, mais aussi des constructeurs.

Les propositions de la Commission visent à rendre les services techniques d'homologation plus responsables et plus indépendants. Les frais versés par les constructeurs pour l'homologation seront centralisés par les autorités nationales. Ainsi, la présence d'un intermédiaire garantira une plus grande indépendance. Les services techniques seront aussi soumis à des normes plus exigeantes, et ils seront audités régulièrement. En revanche, nous regrettons que la Commission n'ait pas choisi d'imposer des contrôles et des audits aux autorités nationales d'homologation : elles ne seraient soumises qu'à un examen par les pairs au sein d'un forum.

Les autorités nationales et la Commission européenne devront effectuer des tests supplémentaires sur les véhicules déjà sur le marché et en circulation. S'ils ne sont pas concluants, les véhicules pourront être retirés du marché par la Commission et par les États membres.

La Commission pourra surveiller le marché elle-même par l'intermédiaire de son centre de recherche, le *Joint research center*. Dans ce cadre, les constructeurs seront tenus de présenter les logiciels embarqués – j'avoue que j'ignore si cela permettra d'éviter l'usage de logiciels fraudeurs.

Selon nous, la proposition de la Commission européenne doit être renforcée à trois niveaux.

La Commission devrait exercer une surveillance accrue des autorités nationales d'homologation. Il faudrait qu'elle ait accès au certificat des véhicules et qu'elle puisse tester à nouveau des modèles qui l'ont déjà été. Si elle constate des lacunes dans le travail des agences nationales, nous suggérons, avec T&E, qu'elle leur retire le droit de certifier des véhicules.

Afin de rompre véritablement le lien financier entre les constructeurs, les services techniques, et les services administratifs, le système d'homologation et les tests de la Commission européenne pourraient être financés par une taxe prélevée sur les ventes de véhicules par les constructeurs, qui serait versée à un fonds dédié.

Nous pensons que les tests *a posteriori* sur les véhicules en circulation devraient être obligatoires. Il ne suffit pas d'affirmer que les autorités nationales d'homologation ont la possibilité de les effectuer ; elles devraient obligatoirement tester un nombre minimal de nouveaux modèles tous les ans, et il faudrait aussi prévoir des tests supplémentaires après un certain nombre de kilomètres parcourus. Ces tests utiliseraient le protocole RDE bientôt disponible.

Évidemment, l'accès à toutes les informations liées à la certification des véhicules devra être libre. Les autorités nationales d'homologation doivent pouvoir échanger de l'information, mais, idéalement, celle-ci devrait être publique.

J'ai pris de temps de présenter nos préconisations car le débat européen commence à peine. La Commission vient de présenter sa proposition, le Parlement se prépare à se saisir du sujet, et l'on imagine que le sujet donnera lieu à une âpre bataille au sein du Conseil !

Il ne faut pas manquer l'opportunité qui se présente à nous de mettre en place un système de vérification et de contrôle des émissions de gaz à effet de serre et de polluants atmosphériques par les véhicules.

En matière de réglementations et de normes, il nous faut s'interroger sur l'après 2020. Une norme d'émission de CO₂ s'applique jusqu'en 2021, et l'on sait que la norme Euro 6 ne sera pas respectée après 2020 puisque les autorités européennes ont approuvé un facteur de conformité – les émissions de NO_x pourront dépasser la norme de 50 %. Il nous semble en conséquence essentiel de mettre en place, après 2020, des réglementations plus ambitieuses dans le cadre du paquet énergie-climat 2030.

Pour que l'objectif de 40 % de réduction des gaz à effet de serre soit atteint à cette date, il faut fixer au secteur des transports un objectif ambitieux qui ne sera atteint que si des réglementations sont mises en place avant cette échéance. Nous recommandons en conséquence de prévoir un objectif d'émission de CO₂ par kilomètre pour 2025 pour les véhicules légers afin de laisser aux constructeurs le temps nécessaire pour sortir de nouveaux modèles.

La stratégie nationale bas-carbone qui découle de la loi relative à la transition énergétique et à la croissance verte prévoit la généralisation des véhicules consommant 2 litres aux 100 kilomètres d'ici à 2030 pour les véhicules neufs, ce qui équivaut peu ou prou à une émission de 50 grammes de CO₂ par kilomètre. La mise en place d'un objectif 2025 au niveau européen se situe dans le prolongement de nos objectifs nationaux de développement de véhicules à plus faible émission d'ici à 2030. Ce sujet sera notamment à l'ordre du jour du conseil informel des ministres des transports de l'Union européenne, au mois d'avril prochain. Nous espérons qu'il fera l'objet d'une communication de la Commission européenne en juillet 2016.

M. François Cuenot, représentant l'ONG européenne Transport et Environnement (T&E). J'ai entendu le président du directoire de Volkswagen France s'exprimer devant votre mission d'information, le 9 février dernier. Il indiquait clairement que tout allait pour le mieux dans le meilleur des mondes. Selon lui, en Europe, Volkswagen n'était pas coupable d'avoir utilisé des logiciels truqueurs – *defeat devices*. Le constructeur a pourtant reconnu les faits s'agissant des mêmes moteurs, des mêmes instruments, et des mêmes logiciels aux États-Unis.

Cette différence de posture pourrait s'expliquer par l'écart entre le droit européen et le droit américain. Le contexte légal aux États-Unis est pourtant très proche de celui de l'Union européenne : les définitions du système d'invalidation sont identiques, et les exemptions sont les mêmes. La seule nuance notable repose sur le fait que, aux États-Unis, lors de la demande d'homologation, il y a obligation de déclarer l'utilisation de systèmes d'invalidation. Volkswagen s'appuie sur ce point, mais les choses ne sont pas claires.

En effet, si, en Europe, on considère que l'utilisation de ces systèmes est interdite, rien ne précise si leur usage peut être déclaré, auprès de qui il faut le faire, ou qui est responsable. L'ONG *International Council on Clean Transportation (ICCT)* a publié la semaine dernière, une note qui compare le cadre légal aux États-Unis et en Europe.

L'Office fédéral allemand de régulation du secteur automobile, le *Kraftfahrt-Bundesamt (KBA)*, a cependant exigé que les véhicules Volkswagen soient remis en condition en Europe, ce que le constructeur fait de façon « volontaire » puisqu'il ne reconnaît pas s'être placé dans l'illégalité. Il y a une sorte de flou en Europe : je suppose que plusieurs actions légales seront entamées, des ONG y travaillent. Nous en faisons partie, car il importe de savoir si Volkswagen ou d'autres constructeurs se sont placés dans l'illégalité.

La plupart des constructeurs entendus par la commission Royal, au sein de laquelle je siège au nom du RAC, indiquent que leur système de contrôle d'émissions, en particulier la vanne dite EGR – pour *Exhaust gas recirculation*, recirculation des gaz d'échappement –, cesse de fonctionner, ou fonctionne seulement, dans des conditions très strictes de température. Pourtant la réglementation européenne prévoit clairement que les constructeurs doivent donner des détails sur la stratégie de fonctionnement des systèmes EGR en incluant des informations sur l'utilisation à basse température. À ce jour, les autorités françaises n'ont pas fourni de détails sur les éléments dont elles disposaient avant que n'éclate l'affaire Volkswagen ; nous devrions aborder ce sujet lors de la prochaine réunion de la commission. Cette question importante touche directement au moins un constructeur français.

Pour en venir à la « comitologie », l'affaire Volkswagen a provoqué des réactions différentes de la part de la Commission européenne, des États membres, et des ONG.

La Commission a bien mesuré l'ampleur du problème : elle rédige actuellement des textes aux ambitions plus grandes que par le passé.

Le 28 octobre dernier, à Bruxelles, se trouvait ainsi sur la table une proposition relative aux tests d'émissions de gaz polluants effectués selon la procédure RDE, incluant des facteurs de conformité plutôt ambitieux de 1,6 à court terme et de 1,2 à moyen terme. Cependant, les États membres se sont retranchés derrière une ligne *business as usual* – certains d'entre eux restent sous l'emprise des constructeurs automobiles. Ils ont affaibli ces facteurs de conformité qui sont passés respectivement à 2,1 et 1,5, ce qui se révèle assez peu ambitieux après le scandale Volkswagen. Nous le déplorons.

De la même façon, s'agissant de la procédure d'homologation, la Commission a mis sur la table une proposition assez ambitieuse. Nous verrons quelle attitude adopteront les pays membres. Il semble que la France s'apprête à suivre la Commission et qu'elle comprenne que pour gagner en crédibilité, il faut un système robuste.

Paradoxalement, l'affaire Volkswagen a rendu la tâche des ONG européennes plus complexe. Il est en effet aujourd'hui plus difficile qu'hier d'obtenir des informations de façon informelles en raison de l'exposition médiatique très forte des sujets en question.

Vous m'avez aussi interrogé sur la collaboration de FNE et de Transport et Environnement avec PSA. Notre objectif est double. Nous voulons augmenter la transparence, et donner des valeurs plus crédibles aux consommateurs sur la consommation de leur véhicule dans la réalité. Nous définissons un nouveau protocole, robuste, représentatif et reproductible, qui reste à développer.

Nous pensons qu'il est possible d'influencer les prochaines politiques européennes, notamment pour ce qui concerne l'après 2020-2021, avec l'objectif de 95 grammes de CO₂ au kilomètre, ou l'application des tests RDE aux mesures de pollution de l'air. Certains éléments en développement dans le cadre de la mise en place de la procédure RDE se trouvent déjà dans le protocole en cours avec PSA, comme le démarrage à froid, ou l'impact de la régénération du filtre à particules. Nous espérons que le législateur européen profitera de nos travaux.

Mme Delphine Batho, rapporteure. Que pouvez-vous nous dire les uns ou les autres des réactions et des stratégies des États membres après l'affaire Volkswagen ? Nous savons que la France compte deux fois plus de consommateurs concernés par les véhicules équipés de logiciels truqueurs que les États-Unis. Un règlement européen proscriit très clairement les dispositifs d'invalidation, mais il semble qu'il subsiste un problème d'interprétation juridique. Il n'y a eu, en Europe, aucun retrait d'homologation.

Qu'en est-il du dispositif proposé par Volkswagen pour traiter les véhicules équipés du logiciel truqueur ?

Pouvez-vous nous parler de la commission Royal ?

Vous avez évoqué les propositions de la Commission européenne visant à mettre en place un nouveau cadre. Sur ce sujet, une prise de décision rapide est-elle opportune selon vous, ou serait-il plus judicieux d'attendre que les investigations en cours aillent à leur terme, notamment celles de la commission d'enquête parlementaire européenne portant sur l'affaire Volkswagen ?

Vous avez fait référence au modèle américain. Il ne s'agit pas d'une légère variante du modèle européen qui permettrait de contrôler des véhicules en circulation. Nous avons en effet constaté lors de nos travaux que, pour ce qui concerne la partie qui relève des États membres de l'Union européenne, l'homologation ne faisait l'objet que d'un contrôle purement formel et administratif et d'aucun contrôle réel. Pensez-vous qu'il faille aller vers une réforme en profondeur des organismes chargés de l'homologation en prévoyant une phase ultérieure de contrôle sur les véhicules en circulation ? Faudrait-il plutôt faire prévaloir une autre logique s'inspirant davantage du modèle américain qui prône un *self-control* des constructeurs – les bancs d'homologation se trouvent sur leurs sites ? Cette dernière solution, assortie de systèmes de certification, ne constituerait pas une énorme réforme de l'homologation, en revanche, il faudrait l'accompagner d'un dispositif lourd de contrôle de la conformité par rapport à l'homologation initiale des véhicules en circulation, ainsi que de sanctions extrêmement fortes. Aujourd'hui, les sanctions notifiées par la France à la Commission dans le cadre du règlement européen sont absolument ridicules au regard des préjudices.

Êtes-vous favorables à la neutralité technologique pour le contenu des normes ? La puissance publique européenne ou nationale doit-elle édicter des normes générales s'appliquant à toutes les voitures en circulation – un taux maximal d'émission pour le CO₂, un autre pour le NO_x, un autre pour les particules fines... – et laisser au constructeur le choix des technologies qui lui permettront de les respecter ?

Êtes-vous cependant d'accord avec les constructeurs qui affirment avoir besoin de prévisibilité pour mettre en place de nouvelles normes ? Ils estiment qu'il faut prévoir une durée minimale entre l'énoncé d'une norme et son entrée en vigueur. En 2020, il faudrait pouvoir connaître la norme applicable en 2025, et avoir une idée de ce que sera la norme 2030.

Les constructeurs considèrent que le diesel reste incontournable pour atteindre les objectifs fixés en matière d'émission de CO₂. Ils indiquent que les nouveaux diesels Euro 6 n'ont pas les mêmes facteurs d'émission de polluants que ceux qui roulaient avant les filtres à particules. Estimez-vous qu'il faut interdire le diesel, ou vous contentez-vous de demander le respect d'une norme sans tenir compte de la technologie utilisée ? Je reviens en quelque sorte à ma question sur la neutralité technologique.

M. Gérard Menuel. Vous avez les uns et les autres des positions bien arrêtées. Vous les exprimez avec assez peu de nuances, mais cela permet d'aller au fond des choses.

Vous souhaitez que la fiscalité du biogaz évolue à l'instar de ce qui existe déjà s'agissant de cette source d'énergie pour les réseaux de chaleur. Il n'en demeure pas moins que l'installation de méthaniseurs pose des problèmes très complexes dans notre pays : les associations environnementales s'y opposent souvent dans de nombreuses parties du territoire.

Vous avez traité rapidement du carburant E85. Il n'est faiblement utilisé que parce que l'on ne compte en France que trois cents points de distribution en France. Que pensez-vous de son impact sur l'environnement ? De façon plus générale, quelle est votre position sur les biocarburants ? Elle était très affirmée dans le passé ; est-ce toujours le cas s'agissant en particulier de l'éthanol ?

Je vois un certain paradoxe dans le fait que vous collaboriez avec le principal promoteur du diesel en France et en Europe – PSA connaît en la matière des succès indéniables tant sur le plan commercial que sur celui de la protection de l'environnement.

M. Denis Baupin. Vous êtes des observateurs de longue date de tout ce qui concerne l'automobile. Vous paraît-il crédible que personne n'ait été au courant du trucage de logiciel par Volkswagen ?

Monsieur Cuenot, dans le travail effectué avec PSA, quelles émissions de polluants mesurez-vous aujourd'hui ? Qu'en sera-t-il demain – je pense aux NO_x ou aux particules secondaires ?

Lorsque, du fait de cette collaboration, nous disposerons des chiffres en circulation presque réelle, vous paraîtra-t-il légitime que les constructeurs continuent de mettre en avant d'autres données dans leur publicité ?

Au-delà de la neutralité technologique sur laquelle vous avez été interrogés par notre rapporteure, êtes-vous favorables à la neutralité fiscale – au moins à une fiscalité qui inciterait à aller vers les véhicules les moins polluants ?

L'homologation des véhicules par une agence européenne plutôt que par des agences nationales peut-elle constituer une solution ?

M. Christophe Premat. Les logiciels embarqués peuvent permettre d'améliorer les émissions polluantes. En Europe du Nord, où l'on travaille beaucoup sur l'intermodalité et les flux de circulation, les constructeurs bénéficient d'une capacité de prescription à partir des informations fournies par ces dispositifs. Je m'interroge toutefois sur le moyen de contrôler les logiciels, car il existe entre les constructeurs une véritable concurrence en termes de services numériques. Nous avons évoqué la neutralité technologique, êtes-vous favorables à la neutralité de l'outil numérique ? Que pensez-vous de tout ce qui concerne l'intelligence embarquée et de la dépendance qu'elle induit par rapport aux logiciels ?

Comme M. Baupin, je m'interroge sur le rôle que pourrait tenir une agence européenne en matière d'homologation et de contrôle de la pollution. On parle beaucoup des agences nationales, mais encore faut-il leur donner les moyens de fonctionner correctement.

La récupération des données, telle qu'elle se pratique en Suède ou au Danemark, permet aussi de répartir les coûts entre les utilisateurs des véhicules en circulation, par exemple pour les voitures de plus de six ans, afin d'éviter qu'ils se reportent uniquement sur les constructeurs, mais aussi pour améliorer les performances environnementales. Qu'en pensez-vous ?

M. François Cuenot. Madame la rapporteure, nous avons observé deux types de réactions du côté des États membres après que l'affaire Volkswagen a éclaté. En France et en Allemagne, des décisions similaires ont visé à mettre en place des commissions d'investigation avec des campagnes d'essais assez détaillées. Les deux approches sont toutefois différentes puisqu'en France les membres de la commission Royal forment un panel qui représente assez bien tous les interlocuteurs, parmi lesquels le RAC, FNE ou encore M. Denis Baupin. Les résultats constatés ne devaient pas être diffusés avant la finalisation des essais, mais cela n'a pas été le cas. En tout état de cause, ces résultats sont fournis aux constructeurs impliqués. Le ministère les rencontre avant de faire part des données à la commission, ce qui est tout de même assez surprenant !

En Allemagne les choses sont encore plus obscures : le ministère procède à des essais, mais les acteurs impliqués sont très peu nombreux. Il n'y a quasiment pas eu de fuite – il semble qu'un *mail* a été envoyé « par erreur » à Greenpeace. (*Sourires.*) La France travaille correctement avec le KBA sur ces tests.

La Commission européenne a encouragé les États membres à mener des investigations sans trop s'impliquer elle-même sur ce dossier. L'Espagne, le Royaume-Uni et quelques autres ont annoncé avoir effectué des tests, sans donner davantage de détails. Ils ont conclu que tout était normal. Je l'ai dit, la majorité des États membres reste sous l'influence assez forte des constructeurs, en particulier les pays d'Europe du Sud et de l'Est soumis à un chantage à l'emploi.

Faut-il attendre les résultats de la commission d'enquête du Parlement européen pour mettre en place de la réforme de l'homologation de la Commission ? S'agissant de dispositions qui relèvent de la procédure de codécision, je ne pense pas que le Parlement vote quoi que ce soit avant d'avoir achevé ses propres travaux.

Vous évoquiez le modèle américain qui ne fait pas intervenir les autorités avant la mise sur le marché du véhicule. Nous proposons de prendre le meilleur des deux mondes en conservant les agences d'homologation nationales qui effectuent les tests avant la mise sur le marché, et en instaurant un contrôle plus rigoureux des véhicules en circulation par la

Commission européenne – elle jouerait en quelque sorte le rôle de l’agence américaine EPA. Le cas des liquides réfrigérants de climatisation de Mercedes a été cité devant votre mission d’information : rien n’incite une agence nationale d’homologation à retirer l’homologation qu’elle a elle-même donnée. Elle se tirerait une balle dans le pied ! Ce pouvoir et celui d’imposer des sanctions devraient revenir à une agence européenne ou aux autorités d’un autre pays membre.

Pour ne pas créer de nouvelle agence, la Commission et les autorités européennes suggèrent que ces contrôles soient effectués par le *Joint research center* (JRC), même s’il ne s’agit pas aujourd’hui de sa mission première. Dans les faits, on créerait une nouvelle agence sans le dire, car il faudra bien attribuer au JRC des moyens supplémentaires.

T&E reste partisan de la neutralité technologique s’agissant des énergies fossiles mais, l’année dernière, notre fédération a rompu avec ce paradigme en matière fiscale au profit du véhicule électrique – sur ce point nous ne sommes pas toujours en accord avec tous nos membres, en particulier les membres français. T&E estime désormais que la neutralité technologique ne permet pas d’accélérer suffisamment l’introduction sur le marché du véhicule électrique. Nous avons mis en place une plateforme d’électromobilité, et nous sommes favorables à un favoritisme au moins fiscal en la matière, à condition qu’il s’accompagne de dispositifs favorables à la mobilité partagée ou à la production d’électricité propre. Nous sommes tous conscients qu’il n’y aura pas de véhicule électrique propre sans électricité propre. Il a fallu une dizaine d’années pour que le véhicule hybride représente 1 % du marché européen sans changement réel de l’utilisation du véhicule. La voiture électrique représente à mon sens le meilleur moyen d’atteindre la mobilité zéro carbone – le biométhane me semble limité en termes de ressources. Nous devons prendre des mesures spécifiques si nous voulons qu’elle se répande rapidement. Il est clair qu’il faut maintenir une neutralité au regard des seuils d’émissions, mais nous estimons que ce n’est probablement pas le cas s’agissant de la fiscalité. Il n’est pas facile de faire un choix en matière technologique : T&E a fait celui de la mobilité électrique.

Le diesel est-il indispensable pour réduire les émissions de CO₂ ? Certains pays comme le Japon ont imposé des normes aussi ambitieuses que l’Europe alors que le diesel ne représente que 1 ou 2 % de leur parc automobile. La solution, au Japon, passe plutôt par les petits véhicules – avec les moteurs de 800 cm³ – et par l’hybridation. Pour atteindre des normes de CO₂ ambitieuses, le diesel n’est donc pas indispensable.

Monsieur Baupin, vous nous demandez si quelqu’un savait avant que n’éclate l’affaire Volkswagen ? Disons que nous avons de fortes suspicions. Lorsque la norme est dépassée de dix ou vingt fois, cela suscite des questions, mais comment prouver quoi que ce soit ? Je vous conseille la vidéo d’un *hacker* qui a regardé dans le calculateur d’un Volkswagen Sharan. À mon avis, les autorités n’étaient pas au courant, mais elles n’étaient pas dupes. Cela ne serait pas aisé à démontrer, et le soupçon est facile.

Le lien est fait avec la question posée par M. Premat sur le contrôle des logiciels. Il est vrai qu’aujourd’hui, tous les éléments physiques d’un véhicule sont homologués, jusqu’à la dernière ampoule, alors que personne ne regarde jamais les calculateurs. Il n’y a aucune raison de ne pas homologuer aussi les logiciels – c’est un peu ce que font les États-Unis en obligeant les constructeurs à déclarer les stratégies de contrôle d’émissions. Sachant que tout passe par l’électronique, nous ne pourrions plus longtemps éviter de regarder les codes des logiciels et la programmation des véhicules.

Le *portable emissions measurement system (PEMS)*, système de mesure des émissions de CO₂ embarqué sur le véhicule en est encore aujourd'hui au stade de l'expérimentation ; des progrès restent à accomplir en la matière. Nous ne sommes pas parvenus à nous accorder avec PSA sur la publication immédiate d'autres résultats. En 2017, des données seront fournies sur le NO_x puis, dès que l'équipement en développement dans le troisième paquet RDE sera disponible, celles relatives aux particules fines seront présentées. Nous publierons les valeurs d'émissions de NO_x dès que sortiront les véhicules PSA compatibles avec la procédure RDE, avec un protocole qui sera, je l'espère, plus exigeant que le protocole officiel européen RDE.

Pour revenir au contrôle des logiciels, nous avons des chances de voir émerger le *monitoring* des émissions en temps réel. Nous disposons aujourd'hui de systèmes embarqués qui permettent de connaître les émissions d'un véhicule en temps réel. Ils restent aujourd'hui largement sous le contrôle des constructeurs qui ne donnent accès qu'aux informations qu'ils souhaitent diffuser. Il faut donc rester très prudent et espérer la mise en place de systèmes plus ouverts avec des logiciels interchangeables entre constructeurs – même si cela fait courir un risque en termes de piratage.

M. Raymond Lang. Personnellement, je crois que les États savaient que les normes n'étaient pas respectées. Une sorte de connivence prévalait à ce sujet entre ces derniers et les constructeurs. Je crois savoir que des alertes ont été émises sur les dépassements de valeurs d'émissions sans que cela ne fasse réagir les acteurs concernés. L'affaire Volkswagen a eu l'avantage de faire savoir à l'opinion publique que ni les États ni les constructeurs n'avaient vraiment pris soin de la qualité de l'air.

Le système comporte de graves failles. Tout d'abord, des normes ont été édictées sans que l'on sache comment les mesurer dans les conditions réelles. Ensuite, une fois que le véhicule est homologué, il ne fait plus vraiment l'objet de contrôles, et le constructeur sait qu'il n'est quasiment plus responsable de rien. Dans le prochain règlement européen, la responsabilité du constructeur devra être engagée pour la durée normale d'utilisation du véhicule dans des conditions normales. Ce qui est valable pour d'autres biens devrait l'être également pour l'automobile.

Il reste beaucoup de progrès à accomplir car nous ne mesurons pas bien aujourd'hui les émissions des principaux polluants. Nous avons vu avec PSA ce qu'il en est de la mesure du NO_x, quant à celle des particules fines, elle n'est pas maîtrisée.

Cela me permet de souligner qu'il existe un carburant qui ne produit pas de particules fines : le gaz naturel. Le méthane, CH₄, est le plus léger et le plus simple des hydrocarbures dont la combustion n'émet quasiment pas d'imbrûlés. Autrement dit, en utilisant du gaz, il est possible de supprimer l'une des pollutions majeures, celle qui sera peut-être la plus difficile à maîtriser. Je rappelle que les nanoparticules pénètrent les tissus pulmonaires, passent dans le sang, et se retrouvent dans le cerveau.

La mesure de la pollution et celle du danger réel que représentent les particules fines constituent des enjeux majeurs qui nécessitent un travail très lourd en termes de développement. Certes le diesel permet de faire des progrès en termes d'émissions de CO₂, ce qui a son importance pour l'évolution du climat, mais la première urgence consiste tout de même à parvenir à éliminer correctement les particules fines, et, que je sache, nous n'y parviendrons pas avec les moteurs diesels ! Il faut faire des choix : soit nous parvenons à

maîtriser les émissions de NO_x, et nous absorberons davantage de particules fines, soit nous tentons d'éliminer les particules fines. Le problème est complexe.

C'est la raison pour laquelle je plaide pour une neutralité technique – la norme Euro 6c prévoit déjà de ne pas faire de distinctions selon les carburants utilisés. L'impact d'un véhicule sur notre environnement doit être analysé « du puits à la roue ». Il faut que chaque élément qui compose chaque partie du véhicule, par exemple ses batteries, soit pris en compte. Cette approche fondera la neutralité qui s'imposera pour savoir si, globalement, un système est acceptable pour l'environnement, la santé publique, et le changement climatique. Il n'y a aucune raison de faire une différence entre les divers moteurs. Je crois que nous aurons à terme un *mix* énergétique. Même si je suis partisan du développement du gaz naturel, en particulier sous sa forme renouvelable et écologique, je considère que le véhicule électrique a aussi sa place sur le marché. Toutefois, son usage est aujourd'hui limité aux courtes distances et aux zones urbaines où la suppression des émissions et la diminution des bruits sont essentielles – ce serait autre chose sur des grandes distances car il faudrait engager des coûts énormes.

Le diesel ne m'apparaît pas être un élément incontournable pour lutter contre les émissions de CO₂.

La proposition de règlement européen comporte beaucoup de bonnes choses. Je pense qu'à un moment ou un autre, nous devons en passer par la création d'une agence européenne. Des agences européennes se sont créées dans d'autres secteurs...

Mme Delphine Batho, rapporteure. Ce ne sont pas nécessairement des réussites !

M. Raymond Lang. Ce qui s'est produit en la matière dans le domaine ferroviaire a tout de même constitué un progrès...

Mme Delphine Batho, rapporteure. Est-ce vraiment un modèle ?

M. Raymond Lang. Au niveau national ou européen, il est surtout essentiel qu'il y ait une séparation claire entre le responsable de l'analyse technique des données et celui qui procède à l'homologation. Ce dernier doit par ailleurs être en mesure de contrôler le travail de l'entité technique. La mise en place d'une agence européenne me semble se situer dans la logique de la construction européenne mais, en attendant, et cela pourrait être long, les agences nationales peuvent parfaitement jouer leur rôle.

Notre position est assez claire concernant les biocarburants de première génération. Ils sont renouvelables, mais ils ne peuvent être considérés comme des carburants écologiques. J'estime que l'on fait presque systématiquement une erreur grossière de mesure lorsque l'on mise sur des carburants obtenus à partir de cultures dédiées, car leur empreinte écologique est lourde. La production de ce type de carburant ne peut être envisagée qu'à partir de cultures intermédiaires.

Pour permettre le développement du biogaz, il serait judicieux de mettre en place des certificats d'origine qu'il faudrait valoriser. Les distributeurs de carburants classiques achèteraient ces certificats afin d'éviter de payer des pénalités. Une fois valorisé, le biométhane renouvelable et écologique trouverait les voies de son développement. Il faudra imposer qu'il soit injecté dans le méthane d'origine fossile et, progressivement, il se substituera à ce dernier. Ce développement peut être relativement rapide.

Je reconnais qu'il faut prendre toutes les précautions nécessaires lors de la construction de méthaniseurs. J'en ai visité plusieurs sans constater de gros problèmes. Je ne nie pas que des problèmes se posent sur d'autres sites, car il n'est pas si simple de produire du méthane. Cependant, cela ne doit pas nous dissuader de laisser grandir cette filière en gestation. Toutes les précautions doivent être prises, mais il s'agit de l'une des voies qui permettra à la France de trouver son indépendance énergétique. Notre pays dispose en effet de la biomasse nécessaire à la production d'un carburant naturellement propre qui pourra nous faire rouler tous – sur ce point, je suis en désaccord avec M. Cuenot, d'autant que je crois que nous devons réduire la mobilité automobile.

J'ai été surpris de constater que des chiffres sortaient de la commission Royal alors que l'on nous avait demandé de rester discrets. Aucun de ses membres ne s'est exprimé. C'est la ministre qui a abordé le sujet au début du mois de novembre...

Mme Delphine Batho, rapporteure. Ségolène Royal a seulement annoncé le 14 janvier qu'il n'y avait pas de logiciel de fraude...

M. Raymond Lang. Peut-être son propos était-il limité. Il reste que, logiciel fraudeur ou pas, le comportement des constructeurs est identique : ils s'ingénient à présenter des véhicules qui passent les tests sans tenir compte de la pollution émise en conditions de circulation réelles. Cela démontre que les tests étaient insuffisamment proches de la réalité et qu'ils ne servaient pas à grand-chose. Si nous voulons vraiment améliorer la qualité de l'air, il faut intégralement revoir la méthode d'homologation et, surtout, engager la responsabilité des constructeurs sur le long terme. Elle ne peut pas s'évanouir après la mise sur le marché des véhicules : si les règles d'entretien sont observées, les normes d'émissions de substances polluantes doivent être respectées durant une durée normale d'utilisation.

Mme Lorelei Limousin. Nous avons salué la création par la France d'une commission indépendante en réaction à l'affaire Volkswagen, tout comme le fait que nous puissions y participer, ainsi que l'extension des tests aux émissions de CO₂ – les écarts très importants entre les valeurs d'homologation et les résultats des tests effectués par l'Union technique de l'automobile, du motorcycle et du cycle (UTAC) pour la commission montrent que nous avons eu raison de faire cette demande.

Le retrait d'homologation aurait constitué une sorte de double peine pour les consommateurs. Non seulement ils auraient pâti des mensonges des constructeurs sur la consommation de carburant et souffert de la pollution de l'air, mais on leur aurait aussi retiré leur véhicule. Pour autant le travail entamé par la commission Royal montre que les choses ne sont pas encore parfaitement claires, notamment sur le plan légal et juridique. La directive européenne semble permettre l'utilisation de logiciels servant à désactiver les dispositifs de dépollution...

Mme Delphine Batho, rapporteure. Il ne s'agit pas de permettre une tromperie au moment de l'homologation !

Mme Lorelei Limousin. Effectivement, mais cela permet aux émissions d'être largement supérieures à celles enregistrées lors des tests si le système de dépollution porte atteinte...

Mme Delphine Batho, rapporteure. Il ne faut pas faire de confusion entre deux différents débats. L'écart entre le cycle d'homologation et la réalité renvoie au fait que les dispositifs de traitement des émissions polluantes sont calés pour être actifs au niveau des points de fonctionnement du moteur qui sont ceux du cycle. C'est une tout autre affaire de mettre au point un logiciel truqueur qui détecte le fait que l'on se trouve en phase de test et qui induit alors un fonctionnement spécifique. Les choses sont juridiquement différentes.

M. François Cuenot. Moi, je ne vois pas de différence. Si l'on ne fait fonctionner le moteur de façon convenable que sur les points d'observation du cycle d'homologation, cela signifie que l'on détecte le cycle.

Mme Delphine Batho, rapporteure. Pas du tout !

M. Raymond Lang. Je ne vois pas non plus la différence ! Dans un cas le constructeur prépare son véhicule pour qu'il réponde aux conditions spécifiques du test ; dans l'autre, le constructeur programme un logiciel pour qu'il identifie les conditions de test et qu'il modifie en conséquence les performances du véhicule.

Mme Lorelei Limousin. Renault considère qu'il n'est pas illégal que son EGR ne fonctionne qu'entre 17 et 35 degrés Celsius en s'appuyant sur la directive européenne qui interdit les logiciels truqueurs mais qui permet la désactivation des dispositifs lorsqu'ils portent atteinte à la sécurité du moteur.

M. François Cuenot. Il s'agit de choix stratégiques des constructeurs. En arguant de problèmes de fiabilité de ses moteurs, Renault affirme que son EGR ne fonctionne plus sous 17 °C, alors que BMW annonce se retrouver dans un cas similaire à partir de 10 °C. Pourquoi les EGR des véhicules Renault sont-ils désactivés entre 10 et 17 °C alors qu'ils fonctionnent sur les BMW ?

Mme Lorelei Limousin. Renault a annoncé pour la fin mars un nouveau plan d'action pour étendre la plage de fonctionnement de son EGR. Cela montre bien que le constructeur avait auparavant les moyens de mettre en place un système de dépollution qui fonctionne de façon plus fréquente.

M. François Cuenot. Le moteur qui fonctionne selon les conditions du cycle d'homologation à un point donné pourrait parfaitement fonctionner dans les mêmes conditions à d'autres points.

Mme Delphine Batho, rapporteure. Ce que j'entends me semble empreint d'une grande confusion alors qu'il s'agit d'un point important.

Il faut distinguer la tricherie qui utilise un logiciel truqueur d'un autre problème qu'il ne s'agit pas de minorer : les constructeurs ne respectent que littéralement les obligations qui leur sont faites, ils ne se conforment qu'à ce qui est précisément écrit en utilisant tous les paramètres prévus pour se libérer des contraintes qui leur sont imposées. Si le cycle prévoit une mesure à une température donnée, certains systèmes ne fonctionneront qu'à cette seule température. Si les émissions de NO_x sont mesurées à des points donnés de fonctionnement moteur, la réduction catalytique sélective ne va fonctionner que dans ces cas de figure. Les constructeurs sont en permanence au plancher des exigences de la réglementation – qui peut, il est vrai, donner parfois lieu à des débats légitimes d'interprétation.

Selon moi, il existe une différence de nature entre ce qui a été découvert avec le scandale Volkswagen, et les disparités constatées entre les résultats des tests d'homologation et ceux de tests effectués en conditions réelles de conduite. Je me permets de reprendre la comparaison que vient de me souffler notre présidente : c'est la différence entre la fraude fiscale et l'optimisation fiscale.

M. Raymond Lang. C'est un peu un poncif, mais nous pourrions dire que Volkswagen a travaillé « à l'allemande » en mettant en place un système de détection de l'homologation alors que les autres constructeurs n'ont fait que se préparer aux tests. Les choses peuvent être juridiquement différentes, l'une est interdite et l'autre ne l'est pas, mais le résultat est le même : les constructeurs mettent sur le marché des véhicules qui ne respectent pas des normes.

Ces normes ne correspondent pas à la réalité me direz-vous. Il est vrai que nous devons parvenir à établir un lien entre les tests et les mesures sur route – ces dernières pourront toujours être contestées car on ne se baigne jamais dans le même fleuve. Un travail statistique pourrait cependant permettre de se situer dans des valeurs acceptables, entre les essais sur banc, qui sont reproductibles, et les essais sur route, qui ne le sont pas. J'imagine que l'on peut comprendre que les constructeurs soient réticents à s'engager sur des valeurs non reproductibles. Évidemment pour ma part, je préfère que les tests correspondent à des conditions réelles de circulation.

M. François Cuenot. La définition du système d'invalidation est très claire dans la réglementation européenne qui évoque « *tout élément de conception qui détecte la température, la vitesse du véhicule, le régime du moteur en tours/minute, la transmission, une dépression ou tout autre paramètre aux fins d'activer, de moduler, de retarder ou de désactiver le fonctionnement de toute partie du système de contrôle des émissions* ».

Le dispositif de Renault qui désactive l'EGR sous 17 °C est bien un système d'invalidation. Il est mis en place en raison de problèmes de fiabilité ; disons que c'est un peu un détournement du sens des textes. Mais, que l'on utilise un « logiciel fraudeur » ou que l'on désactive un dispositif volontairement sous 17 °C, l'approche légale est la même : il s'agit de deux systèmes d'invalidation. C'est d'ailleurs toute l'argumentation de Volkswagen qui affirme respecter la réglementation européenne en utilisant un logiciel qui est un système d'invalidation en raison de problèmes de fiabilité moteur – ce qui est bien difficile à démontrer. Renault avance par exemple l'argument de la fiabilité pour justifier légalement l'utilisation d'un système d'invalidation, alors que ses propres données montrent que la casse moteur est devenue nulle avec la norme Euro 6. M. Thierry Bolloré, directeur délégué à la compétitivité du groupe n'a pas été en mesure de m'apporter une réponse sérieuse sur ce sujet lors de son audition par la commission Royal. Renault pourrait diminuer les émissions en modifiant la programmation d'un logiciel, mais il choisit de ne pas le faire – en partie peut-être pour des problèmes de fiabilité, mais sans doute principalement parce que l'EGR a des effets importants sur la réponse du véhicule et sur l'agrément de conduite.

Mme Lorelei Limousin. Les constructeurs ont donné des explications diverses à la commission Royal sur le fait que leurs systèmes de dépollution ne fonctionnaient pas. Nous pensons qu'il faut pousser les investigations sur ce sujet. Nous voulons savoir comment les écarts seront corrigés, et si les systèmes de dépollution fonctionneront dans des conditions normales d'utilisation.

Mme Delphine Batho, rapporteure. Aujourd'hui, les systèmes de dépollution fonctionnent dans le cadre du nouveau cycle européen de conduite (NEDC). La question est renvoyée par les constructeurs à la nature du protocole d'homologation. La mission d'information découvre qu'ils ne semblent être soumis à aucune obligation, mises à part celles prévues dans le cycle d'homologation...

M. François Cuenot. Ce n'est pas exact : le règlement européen indique explicitement que les limitations effectives d'émissions auxquelles doivent se conformer les constructeurs concernent les « *conditions d'utilisations normales* » du véhicule. L'interprétation des constructeurs consiste à affirmer que les tests correspondent aux conditions normales de conduite. Cet argument fait vraiment sourire la Commission européenne. Il faut prendre cette interprétation des constructeurs avec des pincettes.

Mme Lorelei Limousin. Les constructeurs automobiles demandent une certaine visibilité en matière de cadre réglementaire. Nous sommes évidemment en accord sur ce point. Nous avons constaté qu'il fallait environ sept à huit ans entre la définition d'une norme par la Commission et son entrée en vigueur. Nous proposons en conséquence de travailler dès aujourd'hui à une norme pour 2025. Selon nous, il ne faut pas attendre, d'autant que les constructeurs se mettent déjà en ordre de bataille. Une récente étude de l'Association des constructeurs européens d'automobiles (ACEA) tend à montrer qu'il n'y aurait pas besoin de normes supplémentaires pour atteindre les objectifs du paquet énergie-climat 2030, mais sur la base d'hypothèses erronées. L'étude table sur une baisse de la consommation de 40 % en 2020 par rapport à 2005 – alors que les affaires en cours nous apprennent que cet écart est inférieur de 50 % –, sur une diminution du poids des véhicules – alors que, dans les faits, elle augmente plutôt en Europe où les ventes sont dopées par l'achat de 4x4 –, ou sur la rénovation des routes pour des montants astronomiques en milliards d'euros.

M. François Cuenot. Les normes Euro 5 et 6 avaient été adoptées simultanément en 2007 afin de permettre que les constructeurs développent les technologies adaptées à une norme Euro 6 assez ambitieuse. Nous avons constaté ce qu'ils ont fait du temps qui leur a été donné ! La plupart l'ont utilisé pour « optimiser » les véhicules et répondre aux tests, et non pour réduire les émissions. L'anticipation réglementaire est une bonne chose, mais je crains qu'elle ne pousse pas toujours les constructeurs à aller dans le bon sens.

Mme Delphine Batho, rapporteure. La participation des ONG et des associations de consommateurs, telle qu'elle se pratique aujourd'hui dans la commission Royal, devrait-elle, selon vous, être pérennisée dans une gouvernance idéale du secteur, qu'elle soit nationale ou européenne ?

Mme Lorelei Limousin. Cela me paraîtrait pertinent, mais encore faut-il disposer des capacités nécessaires, des compétences en ingénierie, et des moyens financiers pour suivre ce type de travaux complexes. Il ressort clairement de la commission Royal que, pour avancer, notamment sur les tests, il est essentiel d'organiser un débat contradictoire, tant sur le plan juridique qu'industriel. L'idée de créer un forum au niveau européen pour des échanges entre les autorités d'homologation et les services techniques pourrait être enrichie si les ONG y étaient intégrées : elles apporteraient leur regard indépendant.

M. Raymond Lang. Notre participation à la commission Royal a été plutôt positive. Elle nous permet de nous informer mais aussi de faire progresser la maîtrise des sujets. Il est bon que des organisations diverses, qu'elles traitent de la défense du consommateur ou de l'environnement, soient présentes dans le débat.

M. François Cuenot. Malheureusement, il faut que les ONG soient impliquées ! Lorsque je constate qu'une ministre vole au secours d'un constructeur parce que l'État en détient des parts de capital, cela me paraît dangereux. C'est à la limite du conflit d'intérêts.

Les ONG indépendantes ont donc leur rôle à jouer, même si l'ensemble des compétences techniques est concentré entre les mains des États qui sont parfois soumis à des intérêts plus puissants que la seule défense de l'environnement.

Mme la présidente Sophie Rohfritsch. Je vous remercie vivement tous les quatre.

La séance est levée à treize heures vingt.



Membres présents ou excusés

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

Réunion du mercredi 30 mars 2016 à 11 h 30

Présents. - Mme Delphine Batho, M. Denis Baupin, M. Jean-Yves Caullet, M. Jean Grellier, M. Gérard Menuel, Mme Sophie Rohfritsch, M. Éric Straumann

Excusés. - M. Yves Albarello, M. Frédéric Barbier, M. Philippe Duron, M. Jean-Pierre Maggi, Mme Marie-Jo Zimmermann

Assistait également à la réunion. - M. Christophe Premat