

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, ouverte à la presse, de M. Alain Vidalies, secrétaire d'État auprès de la ministre de l'Environnement, de l'énergie et de la mer, chargée des relations internationales sur le climat, charge des transports, de la mer et de la pêche, et de M. Laurent Michel, directeur général de l'énergie et du climat. 2

Mercredi

21 septembre 2016

Séance de 17 heures

Compte rendu n° 44

SESSION ORDINAIRE DE 2015-2016

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



La séance est ouverte à dix-sept heures cinq.

La mission d'information a entendu M. Alain Vidalies, secrétaire d'État auprès de la ministre de l'Environnement, de l'énergie et de la mer, chargée des relations internationales sur le climat, chargé des transports, de la mer et de la pêche, et de M. Laurent Michel, directeur général de l'énergie et du climat.

Mme la présidente Sophie Rohfritsch. Après avoir reçu ce matin M. Christian Eckert, secrétaire d'État au budget, nous accueillons à présent M. Alain Vidalies, secrétaire d'État chargé des transports. Ces deux auditions étaient indispensables alors que la mission d'information aborde la partie conclusive de ses travaux. Elles sont évidemment complémentaires : la partie « fiscalité » et la partie « environnementale » sont même indissociables lorsque l'on étudie la question de l'offre automobile.

Le scandale des logiciels truqueurs de Volkswagen a éclaté aux États-Unis sur un des marchés les moins « diésélisés » au monde. Il a au moins eu le mérite de mettre en lumière des questions auxquelles il est urgent d'apporter des réponses. De profondes réformes de la réglementation en vigueur concernant les normes relatives aux émissions de polluants à l'échappement s'imposent. Les normes actuelles sont décrédibilisées. En fonction des choix qui seront définitivement faits en ce domaine, la filière automobile devra adapter son outil industriel.

L'offre automobile va nécessairement évoluer rapidement. Le diesel sera-t-il en conséquence sacrifié ? Quelle que puisse être sa motorisation, tout véhicule devra intégrer des sauts qualitatifs majeurs dans son rendement énergétique et sa propreté. Pour les constructeurs et les équipementiers, ces impératifs s'ajoutent à la course déjà engagée pour le développement de l'automobile connectée puis véritablement autonome. De toute son histoire, l'industrie automobile n'a sans doute jamais été confrontée à l'obligation de relever un aussi grand nombre de défis dans une durée aussi contrainte. Le Gouvernement a-t-il engagé une réflexion sur ce que pourrait être un plan de soutien à la filière, s'agissant de telles évolutions ?

Plus généralement, on s'interrogera quant à l'opportunité et à la méthode de la commission indépendante mise en place par Mme Royal. Le rapport final de cette commission, publié en toute discrétion au cœur de l'été, n'a pas fait l'effet d'une bombe. Il jette même un trouble dans l'opinion sans véritablement tracer de pistes claires. Il confirme tout au plus ce que l'on savait déjà au titre des investigations du KBA (*Kraftfahrt Bundesamt*) allemand et du ministère britannique des transports qui avaient rendu leurs conclusions bien avant la « commission Royal » : effectivement, les procédures d'homologation et les normes d'émissions ne correspondent en rien à la réalité de fonctionnement d'un moteur essence ou diesel.

Nous nous interrogeons toujours sur ce qu'a été et ce que sera la position française dans les négociations, assez peu transparentes, conduites à Bruxelles sur ces deux thèmes.

Monsieur le secrétaire d'État, nous allons vous écouter avec attention dans un premier temps au titre d'un exposé qui constituera un point de situation. Puis les membres de la mission vous interrogeront à leur tour. Mais en premier lieu, notre rapporteure, Madame Batho, vous posera ses questions, immédiatement après votre exposé liminaire.

M. Alain Vidalies, secrétaire d'État auprès de la ministre de l'environnement, de l'énergie et de la mer, chargée des relations internationales sur le climat, chargé des transports, de la mer et de la pêche. Je réitérerai tout d'abord les excuses de Ségolène Royal qui aurait souhaité répondre à votre invitation mais qui se trouve

actuellement à New York pour l'Assemblée générale de l'Organisation des nations unies (ONU).

Il y a précisément un an, l'Agence américaine de protection de l'environnement (EPA) révélait une faute grave du groupe Volkswagen en mettant en évidence la présence de logiciels modifiant les performances de ses véhicules diesel lors des tests d'homologation. Quelques jours plus tard, le constructeur allemand reconnaissait que ces logiciels truqueurs équipaient plus de 11 millions de véhicules dans le monde.

Ségolène Royal a alors saisi dans la foulée les commissaires européens chargés de l'industrie, du climat, et de l'environnement afin qu'ils se rapprochent de l'Agence américaine dans les plus brefs délais pour qu'une procédure similaire soit élaborée par l'Union européenne. En parallèle, la ministre a lancé un programme de contrôle portant sur une centaine de véhicules, choisis de façon aléatoire sur le parc automobile français. Le suivi des résultats a été assuré par une commission indépendante regroupant des associations, des parlementaires, les services des ministères de l'écologie, de l'industrie et de l'économie, l'Agence de l'environnement et de la maîtrise de l'énergie (ADEME) et des experts scientifiques.

Je reviendrai sur les résultats de cette démarche mais je veux dire ici qu'un travail d'investigation considérable a été réalisé : des tests ont été accomplis sur quatre-vingt-six véhicules par l'organisme de contrôle UTAC-CERAM (Union technique de l'automobile et du cycle/Centre d'essais et de recherches automobiles de Mortefontaine) ; des tests complémentaires plus poussés ont été effectués sur quelques modèles par l'Institut français du pétrole et des énergies nouvelles (IFPEN), ; enfin, la commission a auditionné une douzaine de constructeurs. La France a été le premier pays à adopter une telle démarche. Celle-ci reste, à ce jour, la plus ambitieuse par le nombre de véhicules testés et la transparence des résultats.

Avant d'aborder plus précisément les résultats obtenus et le contenu du rapport présenté par la commission indépendante, je reviendrai sur le cadre réglementaire européen des émissions polluantes des véhicules. En trente ans, les émissions de polluants réglementés des véhicules neufs ont été considérablement réduites dans l'Union européenne : à la source d'une part, avec des actions sur les carburants telles que la généralisation de l'essence sans plomb, la diminution de la teneur en benzène et la diminution progressive des teneurs en soufre des carburants ; sur le traitement technologique des émissions, d'autre part, avec l'installation des pots catalytiques pour les véhicules à essence en 1993, des filtres à particules sur les véhicules diesel neufs et maintenant des systèmes de réduction catalytique sélective (SCR) et pièges à oxyde d'azote (*NOx trap*) pour le traitement des oxydes d'azote (NOx) sur les véhicules diesel.

Le durcissement des normes introduites par la réglementation européenne a joué pour cela un rôle majeur. Dans le cas particulier des NOx, on peut utilement rappeler que la norme Euro 6, applicable depuis le 1^{er} septembre 2015 à tous les véhicules particuliers neufs, limite à 80 milligrammes par kilomètre les émissions d'oxydes d'azote des voitures particulières à motorisation diesel, soit une réduction de plus de 50 % par rapport à la norme Euro 5. Le respect de ces normes est vérifié en laboratoire suivant des procédures qui doivent normalement permettre de garantir la reproductibilité des tests et la comparaison avec des essais réalisés dans d'autres laboratoires en Europe. Se pose alors la question de la représentativité de ces tests.

Ce sujet n'est pas nouveau. Dès 2007, lors de l'adoption du règlement CE n° 715/2007 définissant les normes d'émission des polluants Euro 5 et Euro 6 des véhicules légers, la Commission européenne a proposé, d'une part, le remplacement du cycle actuel d'homologation NEDC (nouveau cycle européen de conduite), utilisé depuis plus

de trente ans, par un nouveau cycle d'homologation international WLTP (*World harmonized Light vehicles Test Procedures*), plus représentatif, pour mesurer en laboratoire la consommation de carburant ainsi que les émissions de CO₂ et de polluants des véhicules ; d'autre part, la création d'un test de contrôle des émissions polluantes en conditions réelles de conduite sur la voie publique, dite « RDE », en complément des essais réalisés en laboratoire.

Le défaut de représentativité des tests en laboratoire était donc connu avant le scandale Volkswagen. En revanche, l'ampleur des dépassements, les modalités de mise en œuvre des dérogations prévues par la réglementation et l'existence de fraudes sophistiquées ne l'étaient pas. Les travaux de la commission indépendante mise en place par Ségolène Royal ont mis en exergue l'étendue du problème. Quatre-vingt-six véhicules ont été testés par l'UTAC sous le contrôle de cette commission regroupant des associations, des parlementaires, les services des ministères précités, l'ADEME et des experts.

Les conclusions sont sensiblement les mêmes que celles esquissées sur le premier échantillon de cinquante-deux véhicules dont les résultats ont été publiés dès le mois d'avril. Les tests n'ont pas permis d'identifier de dispositif d'invalidation frauduleux c'est-à-dire de logiciel truqueur. Ils n'ont pas non plus permis de conclure formellement à l'absence de tels logiciels. Ces essais ont en tous cas montré des dépassements significatifs en conditions réelles de circulation, en particulier sur les oxydes d'azote. Les auditions ont révélé que de nombreux constructeurs choisissaient de ne pas faire fonctionner les systèmes de dépollution dans des plages de fonctionnement des véhicules assez larges pour éviter différents dommages sur le moteur.

Pour autant, certains constructeurs ne font pas ce choix et commercialisent des véhicules performants, y compris en dehors des conditions d'essai sur banc. Tous les résultats détaillés sont disponibles dans le rapport publié le 29 juillet 2016 – dans lequel sont également formulées treize recommandations. Nous pourrions revenir sur celles-ci plus en détail si vous le souhaitez, mais j'aimerais, dans la suite de mon propos liminaire, vous signaler certaines des mesures que nous avons d'ores et déjà mises en œuvre et qui répondent à certaines de ces recommandations. Celles-ci doivent par ailleurs faire l'objet de nouveaux échanges avec la commission indépendante, notamment demain jeudi 22 septembre.

Une chose est sûre : beaucoup de constructeurs doivent améliorer sans attendre leurs systèmes de traitement des émissions pour que les véhicules concernés soient davantage respectueux de l'environnement et conformes aux limites réglementaires, non seulement sur banc mais aussi dans des conditions d'usage normal. En la matière, les autorités d'homologation des différents États membres ont la main sur les modèles qu'elles ont elles-mêmes homologués. Pour notre part, nous avons d'ores et déjà demandé aux constructeurs français de proposer des actions en ce sens. PSA a lancé avec l'organisation non gouvernementale Transport et Environnement une initiative pour mieux informer les consommateurs sur la consommation de ses voitures. Renault a proposé un plan d'action pour améliorer la performance environnementale des véhicules en agissant sur le système de recirculation des gaz d'échappement (EGR) ainsi que sur les purges des pièges à NOx. Nous suivons bien sûr d'ores et déjà la mise en œuvre de ce plan d'action, répondant en cela à la première des treize recommandations de la commission indépendante.

Par ailleurs, sans attendre l'entrée en vigueur du règlement européen RDE en septembre 2017, nous avons demandé à l'autorité de réception, qui dépend de la direction générale de l'énergie et du climat (DGEC) du ministère, de ne pas homologuer un véhicule qui dépasserait un coefficient de conformité de 5, lors du *monitoring* RDE, répondant également ainsi aux recommandations de la commission – notamment la troisième recommandation qui demande que l'on anticipe sur les tests RDE. Lors de l'homologation,

nous portons un soin tout particulier à la justification de l'utilisation d'éventuels dispositifs qui débranchent tout ou partie des systèmes de traitement de la pollution, par exemple en ce qui concerne les plages de fonctionnement de ces dispositifs au regard de la température de l'air admis dans le moteur.

Mais ces consignes sont nationales, en limite de ce que le droit européen permet. Nous devons donc également agir au niveau européen. Nous travaillons plus particulièrement avec nos homologues allemands pour proposer notamment une nouvelle rédaction du fameux article 5.2 du règlement 715/2007 qui permet aujourd'hui, de façon dérogatoire, d'installer dans certaines conditions, des dispositifs d'invalidation, ce qui permettra de répondre également aux cinquième et septième recommandations formulées par la commission.

Le processus d'homologation doit également être renforcé.

Les autorités françaises soutiennent des positions ambitieuses en ce sens dans le cadre des négociations en cours au Conseil. Elles agissent notamment avec force pour que le nouveau protocole de mesure qui sera mis en œuvre pour le contrôle des émissions polluantes, fondé sur de nouvelles méthodes de mesure en laboratoire plus représentatives, soit plus robuste et appliqué avec toute la rigueur nécessaire. Elles agissent également pour que les nouveaux essais sur route (RDE) soient eux aussi renforcés et que l'on obtienne rapidement de la Commission européenne une révision des facteurs de conformité qui entreront en vigueur en 2017 – facteurs que nous jugeons trop élevés au regard des enjeux de santé publique qu'impose une réduction drastique des émissions polluantes dues aux transports. Ceci répond également à la sixième recommandation de la commission.

Enfin, la France est en pointe au niveau européen pour réclamer que, dans le cadre de la révision en cours des textes régissant les modalités d'homologation des véhicules, tout soit fait pour aboutir à de nouveaux règlements ne laissant plus la place aux errements révélés dans le cadre de l'affaire Volkswagen. À cet égard, dès le mois de janvier, la France est intervenue, en de multiples occasions, auprès de la Commission européenne et des autres États membres afin que, dans le cadre de la révision de la directive qui traite de l'homologation des véhicules, les mesures suivantes soient adoptées : la mise en place d'une autorité européenne chargée de veiller à l'indépendance et à la compétence des services techniques et des autorités d'homologation, à la validité des homologations délivrées et à la transparence des essais réalisés ; l'instauration d'une contribution financière des constructeurs et de leurs mandataires au financement de la délivrance des homologations et de la surveillance du marché ; un renforcement des contrôles en production et en service ; enfin, la mise en place de sanctions financières et administratives harmonisées et proportionnées en cas de non-respect des normes par les constructeurs – ce qui correspond aux huitième et neuvième recommandations de la commission.

Enfin, nous devons également prendre de nouvelles mesures pour mieux informer nos concitoyens sur les niveaux de consommation de carburant et les émissions réelles de polluants des véhicules qu'ils achètent. Ce n'est pas le cas aujourd'hui et la ministre de l'environnement souhaite qu'en la matière, la Commission européenne propose rapidement une révision des dispositions relatives à l'étiquetage des voitures neuves dans le sens d'une plus grande transparence et d'une meilleure information du public, ce qui répondra également à la recommandation n° 13 de la commission indépendante.

Je terminerai mon intervention en évoquant certaines informations parues dans la presse – notamment l'article paru le 22 août dans le *Financial Times* – selon lesquelles certains résultats d'essais ne figureraient pas dans le rapport final publié à la fin du mois de juillet. Ségolène Royal a publié un démenti le 24 août en indiquant clairement que ce rapport reproduisait intégralement l'ensemble des résultats obtenus pour les quatre-vingt-six véhicules

testés ainsi que les informations recueillies lors des auditions des constructeurs entendus par la commission. La ministre de l'environnement s'est également exprimée sur les actions d'ores et déjà engagées en réponse aux recommandations formulées par la commission, actions dont je vous ai moi-même fait état dans mes propos.

D'autres actions restent engagées, notamment l'enquête conduite par le Service national d'enquêtes de la direction générale de la concurrence, de la consommation et de la répression des fraudes à propos des anomalies constatées sur certains modèles de véhicules. Cette enquête a débouché au début de l'année sur une première saisine du Parquet portant sur les agissements du groupe Volkswagen constituant une tromperie du consommateur. D'autres investigations se poursuivent sur d'autres constructeurs, français et étrangers. Elles pourront le cas échéant déboucher sur de nouvelles saisines du Parquet mais nous ne pouvons à ce stade préjuger du résultat des enquêtes en cours.

Les pouvoirs publics français sont déterminés, d'une part, à faire la transparence sur les actions entreprises pour corriger les errements constatés et, d'autre part, à agir aux niveaux national et européen pour que les nouvelles réglementations et leur mise en œuvre garantissent la mise sur le marché de véhicules respectant parfaitement les normes imposées.

Mme Delphine Batho, rapporteure. Je vous remercie, monsieur le ministre, de cet exposé liminaire dans lequel vous avez anticipé un certain nombre de nos questions. Je sais qu'une réunion de la commission technique se tiendra demain. Est-il envisagé de prolonger la durée de vie de cette instance *ad hoc* ?

Vous avez évoqué les tests de l'IFPEN. C'est certainement de ceux-ci qu'il a été dit qu'ils n'avaient pas été publiés. Ces tests complémentaires pourraient-ils nous être expliqués sur le plan technique ? Ayant déjà eu l'occasion d'auditionner longuement M. Laurent Michel, nous ne poserons pas à nouveau les questions que nous lui avons déjà posées. Cela étant, nous n'avons pas évoqué ce point précis à l'époque.

Vous avez indiqué que dès après la révélation du scandale, la France avait alerté la Commission européenne quant à la nécessité d'adopter une procédure européenne de contrôles qui, en réalité, se sont plutôt déroulés en ordre dispersé. Je fais ici référence à ce qui a été mis en place en France, d'une part, en Allemagne, d'autre part, et au Royaume Uni, d'autre part encore. La France établit-elle aujourd'hui une sorte de constat de carence quant au rôle de la Commission européenne, en termes de surveillance de marché après l'affaire Volkswagen ?

Vous avez mentionné les mesures que différents constructeurs avaient présentées à la commission. S'agissant de la Renault *Captur*, le plan de mise en conformité présenté par Renault le 5 avril dernier a-t-il été validé par l'autorité de tutelle et l'autorité d'homologation ?

Enfin, vous avez abordé la demande, formulée par la France, de nouvelle rédaction de l'article de la réglementation européenne sur le dispositif d'invalidation. Je voudrais revenir sur cette question puisque lors d'un Conseil européen en juin, l'Allemagne a soutenu cette proposition et que la position française à l'époque divergeait de la position allemande quant à la nécessité de réécrire les dispositions qui autorisent aujourd'hui de multiples dérogations. Dans la perspective de cette révision du règlement européen, la position de la France consiste-t-elle à demander l'interdiction du dispositif d'invalidation ?

M. le secrétaire d'État. Le devenir de la commission *ad hoc* n'a pas encore été complètement fixé. Il sera abordé lors des débats qui se dérouleront demain. On pourrait envisager de lui confier le suivi de ses recommandations. Mais une instance plus généraliste pourrait aussi y pourvoir – par exemple, une commission spéciale du Conseil national de la

transition écologique (CNTE). On pourrait également lui confier la supervision des nouveaux tests – qui sont toutefois à définir. La première série de quatre-vingt-six tests a permis de bien mettre en évidence la carence des procédures mais ne peut guère aller plus loin. Des tests devront être conduits à des fins de surveillance du marché au profit d'enquêtes judiciaires mais ne relèvent pas particulièrement du champ de la commission. Troisième mission possible : la supervision de la mise en œuvre des réglementations européennes – par exemple, la supervision des données récupérées lors de la première année de mise en œuvre de la procédure RDE qui pourront servir, notamment, à recalibrer les coefficients de conformité. Le débat doit avoir lieu demain avec la commission elle-même.

Concernant Renault *Captur*, les investigations conduites sur dix-sept véhicules du groupe Renault ont montré à la fois des dépassements des normes sur certains tests sur banc et des émissions en situation réelle de conduite importantes. La transparence totale a été faite sur les résultats. Dans un cas, il y avait une erreur de paramétrage. De manière plus générale, les difficultés rencontrées s'expliquent par une plage de fonctionnement trop étroite en termes de température du système de recirculation des gaz d'échappement (EGR – *Exhaust gas recirculation*) – dispositif que Renault avait mis en place à la suite d'incidents moteurs fréquents provoqués par ce dispositif au début des années 2000. Ensuite, le pilotage des purges et nettoyages du dispositif était perfectible – le piège à oxydes d'azote était trop variable en fonction du comportement des usagers. Outre la résolution du problème sur le modèle *Captur*, Renault a proposé au ministère et présenté devant la commission un plan d'amélioration autour de ces deux axes. Une extension de la plage de pleine efficacité de l'EGR entre dix et quarante-cinq degrés de température, au lieu de dix-sept et trente-cinq aujourd'hui, et un pilotage du piège à oxydes d'azote moins sensible à la variété des usagers clients, notamment l'augmentation de la fréquence et de la robustesse des purges pour l'ensemble des conditions de roulage. Renault a également présenté un plan d'amélioration qui concerne les nouvelles homologations, les nouveaux véhicules produits ainsi que les véhicules déjà en circulation. Renault s'est engagé également, pour les véhicules diesel Euro 6 vendus avant ces évolutions, à faire bénéficier gratuitement chaque client qui le souhaitera d'une opération de recalibrage dans le réseau qui sera possible à partir du quatrième trimestre 2016. Quant au véhicule Renault *Captur* 110 CV, il a enregistré de mauvais résultats à tous les tests, y compris à celui reproduisant les tests officiels, l'homologation. Le véhicule était officiellement non-conforme et plusieurs essais sur d'autres véhicules l'ont confirmé. Renault a donc pris des dispositions pour que ce véhicule soit rectifié. C'est en effet au sujet de ce dernier que la ministre et la commission ont donné des instructions sévères dans la mesure où il présentait des difficultés très singulières par rapport aux autres.

M. Laurent Michel, directeur général de l'énergie et du climat. Madame la rapporteure nous a demandé si nous pourrions soutenir une position commune avec l'Allemagne sur l'article 5.2 du règlement européen qui, aujourd'hui, autorise – sous conditions particulières – des dispositifs dits d'invalidation qui débranchent les systèmes de dépollution. Cette disposition, effectivement assez générale, ouvre la porte à des interprétations difficiles voire laxistes. Sa rédaction même ne nous permet pas forcément en droit de faire ce que nous souhaiterions. Il est donc nécessaire de réécrire cet article. Nous travaillons entre autres avec nos collègues allemands, que j'ai encore rencontrés la semaine dernière, pour définir une position commune sur ce sujet. À défaut d'une interdiction totale de ces dispositifs, on pourrait à tout le moins imposer une limitation très sévère des cas dans lesquels ils seraient autorisés. On pourrait par exemple en conditionner l'utilisation à l'obligation de faire la preuve – non pas verbale mais documentée – que cette utilisation est nécessaire pour protéger le moteur et qu'il n'existe pas de meilleure technique permettant d'éviter le recours à ce dispositif d'invalidation. C'est l'une des pistes que nous explorons.

Nous espérons pouvoir proposer à nos ministres puis dans le débat européen une clarification et une restriction très nette du champ d'autorisation de ces dispositifs d'invalidation dans le cadre de la réforme.

M. le secrétaire d'État. S'agissant de Capture, Renault a fait le choix du piège à NOx comme technologie de dépollution finale. Pour son bon fonctionnement, une régénération de ce piège est nécessaire tous les dix kilomètres – opération que l'on appelle « dé-NOx ». Par ailleurs, un empoisonnement du piège à NOx par l'accumulation de sulfates dégrade l'efficacité de ce piège et impose une désulfatation tous les mille kilomètres. Les investigations menées par Renault ont fait apparaître une anomalie dans le paramétrage du calculateur permettant de déterminer l'empoisonnement du piège à NOx c'est-à-dire la masse de soufre présente sur celui-ci. À la suite d'un mauvais réglage, le calculateur recevait l'information que le niveau de soufre était remis à zéro à chaque régénération du piège à NOx, soit tous les dix kilomètres. L'accumulation de soufre n'était donc pas calculée. Le calculateur n'a jamais identifié que la masse de soufre maximale était atteinte si bien que l'opération de « dé-NOx » n'a jamais été déclenchée. Cet encrassement a particulièrement dégradé l'efficacité du piège à NOx. Renault a indiqué que les véhicules commercialisés aujourd'hui n'étaient plus concernés par ce problème dans la mesure où le calculateur avait été reparamétré depuis.

M. Laurent Michel. Les résultats des tests de l'IFPEN seront présentés demain, pour les essais qui sont achevés. Quatre véhicules ont été testés à la demande de la commission, dont des Renault et des Fiat.

M. le secrétaire d'État. La rapporteure nous a adressé une question générale portant sur la Commission européenne. Je n'utiliserai pas les termes de « constat de carence » dans un domaine où les règles européennes confèrent des pouvoirs à chacun des États. Nous partageons le constat que l'efficacité de ces règles est déficiente. Cela soulève deux questions : celle des tricheurs – ayant donné lieu à des réponses sur le plan pénal – mais aussi celle de savoir si les tricheurs n'utilisent pas aussi les largesses ou l'absence de précision du règlement européen. De ce point de vue, il y a coresponsabilité, ainsi que je l'ai dit dans mon propos introductif. Au fond, la question se posait déjà dès 2007. On pensait que les contrôles étaient insuffisants. Et la fraude a remis la question à l'ordre du jour. Je ne pense pas qu'il faille renvoyer la balle à la Commission européenne en termes de responsabilité. Le discours aujourd'hui tenu par la France, par la voix de la ministre, est extrêmement précis quant aux améliorations à apporter.

M. Frédéric Barbier. Vous avez présenté au début du mois d'août avec la ministre de l'environnement, Ségolène Royal, une ordonnance visant à permettre l'expérimentation des véhicules autonomes sur route. À mon sens, ce texte simplifie grandement les dossiers que devaient déposer les constructeurs automobiles pour pouvoir expérimenter leurs véhicules en dehors des autoroutes sur lesquelles ils le faisaient jusqu'alors. Sochaux, le site historique de Peugeot, se trouve dans ma circonscription : ce constructeur étant à la pointe de cette technologie, avez-vous déjà des premiers retours quant à la décision que vous avez prise ?

Ma deuxième question porte également sur une entreprise de ma circonscription, Peugeot scooters. Nous sommes, là aussi, en phase d'expérimentation du véhicule deux roues en interligne pour faire en sorte qu'il puisse passer entre les files de voitures. Cela fait quelques mois que cette expérimentation est en cours dans certaines agglomérations. Avez-vous eu des retours d'expérience à ce sujet ? Cherche-t-on à favoriser le deux roues en France ?

Enfin, je vous adresse une question que j'ai également posée ce matin au ministre du budget concernant le transport ferroviaire. Le transport routier ne paie pas le vrai prix de son incidence sur nos routes. L'écotaxe et les portiques ont été abandonnés et me semblent un peu dépassés puisqu'un véhicule connecté peut envoyer toute information sur les voies communales, départementales et autoroutières qu'il aura utilisées. Il serait donc assez facile de lui adresser une facture du vrai coût du transport routier, ce afin de rééquilibrer son prix par rapport à celui du transport ferroviaire et de développer le fret ferroviaire – avec des retombées sur Alstom, une entreprise qui m'est chère à Belfort.

M. le secrétaire d'État. La question du fret ferroviaire s'inscrit aujourd'hui dans un cadre particulier : le fret est ouvert à la concurrence depuis 2004. Et depuis cette date, la part du fret ferroviaire dans le transport de marchandises en France a beaucoup diminué, ne représentant plus aujourd'hui que 10,5 % de l'ensemble du transport de marchandises. Depuis deux ou trois ans, cette proportion remonte un peu mais la marche est haute, ne serait-ce que pour revenir aux 20 % d'il y a une dizaine d'années. Il est beaucoup d'explications à cette situation : elles sont non seulement économiques mais aussi conjoncturelles. La concurrence est assez féroce et le rapport entre la route et le fer est au cœur des politiques de financement des infrastructures que nous menons en France. Le budget de l'Agence de financement des infrastructures de transport de France (AFITF) reçoit essentiellement des ressources de la route – taxe de domanialité payée par les autoroutes – et la taxe intérieure de consommation sur les produits énergétiques (TICPE), y compris la TICPE spécifique que nous avons mise à la charge des poids lourds à la suite de l'abandon de la dernière formule d'écotaxe. La taxe poids lourds rapporte 330 millions d'euros par an au budget de l'AFITF. Nous menons ainsi une politique de report modal via le financement des infrastructures. Il n'est d'ailleurs pas impossible de s'interroger quant à la poursuite ou à l'amplification de cette démarche.

Deux questions se posent s'agissant des scooters. L'une concerne la sécurité routière. Le secrétariat d'État aux transports est très large mais n'a pas encore compétence en la matière qui relève du ministère de l'intérieur. Je ne m'aventurerai donc pas sur un terrain qui n'est pas le mien. En revanche, Christian Eckert vous a donné des indications ce matin et je vous confirme que nous essayons aujourd'hui de trouver un dispositif permettant d'accompagner le développement des scooters électriques – mode de déplacement qui peut être pertinent en ville, compte tenu des problèmes de pollution.

Le déploiement des véhicules autonomes est probablement l'avenir de la construction automobile, en dépit de nombreux problèmes non résolus. La mobilisation des États et des constructeurs va en ce sens. Vous avez fait référence à l'ordonnance que nous avons présentée avec Ségolène Royal au mois d'août : ce texte était nécessaire pour permettre le développement des expérimentations en cours dans des zones de circulation ouvertes. On a déjà une certaine expérience sur circuit fermé – parkings, zones d'usines – mais la vraie question – compte tenu notamment de l'accident survenu sur un véhicule de la marque Tesla – est celle de la validation de l'expérimentation en circulation ouverte. En France, cette démarche s'inscrit dans le plan industriel « Véhicule autonome » qui a été lancé dès le mois de juillet 2014 et qui comprenait six axes prioritaires. Eu égard aux véhicules à délégation de conduite, nous avons eu des démonstrations sur site privé. Sur les routes ouvertes, plusieurs expériences ont déjà été faites, notamment à La Rochelle et lors du congrès sur les systèmes de transport intelligents à Bordeaux. Pour répondre plus précisément à votre question, des expériences sont déjà en cours en site fermé. Pour les développer sur site ouvert en dehors des situations très particulières que je viens de citer, nous avons besoin d'un cadre général : tel est l'objectif de l'ordonnance. Depuis la publication de cette dernière, le ministère a enregistré une quinzaine de dossiers. Pour avoir rencontré souvent mes homologues du monde entier et

les responsables politiques et industriels de ces pays, je puis dire que la course est engagée. La France tient sa place à ce stade mais il faut effectivement qu'elle accélère.

Mme Delphine Batho, rapporteure. En réaction à ce que vous venez de dire, je précise que nous ferons des propositions fortes concernant les véhicules autonomes et leur expérimentation. Car comme vous venez de le souligner, la compétition mondiale est absolument déterminante pour l'avenir de l'industrie automobile. Et il nous semble – ou du moins, avons-nous entendu – que les pouvoirs publics ont encore une certaine marge de progrès à accomplir en ce domaine pour favoriser la place de la France dans cette compétition.

Auriez-vous un commentaire politique ou une observation technique à formuler en réaction au titre de l'édition d'hier d'un grand quotidien du soir sur la France « *Championne d'Europe des voitures sales* » ? Le quotidien présentait des graphiques compilant sinon l'ensemble des données brutes, à tout le moins, les différentes commissions de tests mis en place en France, en Allemagne et au Royaume-Uni – tests dans lesquels, étonnamment, le tricheur initial apparaît comme étant particulièrement performant ! Cela vous inspire-t-il un commentaire ?

Pourriez-vous, monsieur le secrétaire d'État, nous parler de la partie « mobilité » de la programmation pluriannuelle de l'énergie (PPE), en ce qui concerne plus particulièrement l'automobile ? J'aurais notamment voulu savoir si, à la suite de l'avis de l'Autorité environnementale – critique sur plusieurs points mais surtout sur la partie « mobilité » –, la nouvelle version de la PPE qui vient d'être mise en consultation a notablement évolué ?

S'agissant des poids lourds, nous avons entendu beaucoup de choses très intéressantes sur les capacités de déploiement du gaz liquéfié comme substitut du diesel. Différents projets peuvent être soutenus par les pouvoirs publics ou par l'ADEME, par exemple. La transformation des poids lourds de marchandises, pour l'adapter à ce type de motorisation – qui est d'ailleurs pour une part fabriquée en France – pourrait-elle être un axe fort de votre ministère ?

Enfin, je ne veux pas rouvrir le débat sur le financement des infrastructures et la fiscalité des carburants – débat que vous avez lancé la semaine dernière et qui, je l'ai compris, est clos. Mais le Gouvernement considère-t-il ce débat comme définitivement clos ? Ou bien, comme vous nous l'avez dit à l'instant, le problème de ce financement n'est-il pas tel qu'il va de toute façon falloir rechercher des solutions ?

M. le secrétaire d'État. Le montant des crédits inscrits pour le financement des infrastructures en 2017 est aujourd'hui envisagé à hauteur de 2,2 milliards d'euros, ce qui apporte à l'AFITF une augmentation importante de crédits par rapport à l'année dernière. Mais les perspectives de dépenses, notamment à partir de 2018-2019, laissent entier le problème des capacités de financement de l'agence. J'avais, il est vrai, envisagé certaines pistes de solutions mais la question, légitime, reste posée et nous aurons l'occasion d'y revenir dans le débat parlementaire. Des engagements ont été pris en faveur de grandes infrastructures sans parler des contrats de plan. Il y a aujourd'hui inadéquation entre les recettes escomptées et les dépenses prévues entre 2018 et 2025. Peut-être la réponse ne doit-elle pas être apportée de façon urgente dès 2017, compte tenu du mécanisme des crédits de paiement mais il ne servirait à rien de cantonner le débat à l'an prochain.

Le recours au gaz pour les poids lourds est un sujet qui m'intéresse beaucoup. Un travail doit être accompli pour convaincre les professionnels qui sont aujourd'hui confrontés à un système extrêmement concurrentiel. Le transport de marchandises par la route pose de

nombreuses difficultés, notamment celles des conditions d'exercice d'une concurrence loyale. J'ai présidé avant-hier une réunion d'une mission d'évaluation des politiques publiques sur le contrôle du transport routier. Ayant accompagné les agents lors d'un contrôle, j'ai découvert à cette occasion des moyens de fraude extrêmement sophistiqués qui visent non pas à dissimuler des pollutions mais à contourner les règles sociales applicables, notamment à l'aide de systèmes informatiques espions qui neutralisent les moyens de contrôle des camions. Ce problème est aujourd'hui prégnant dans le monde des transports. Mais nous voulons – Ségolène Royal l'a rappelé – donner un signe fort dans le sens que vous souhaitez. Dans le cadre du Programme des investissements d'avenir (PIA), nous avons lancé un appel à projets en faveur du changement des flottes. Un travail de pédagogie et d'accompagnement des entreprises est absolument nécessaire, cette évolution étant un passage obligé dans les années à venir compte tenu des contingences en matière de protection de l'environnement. Nous sommes donc en phase sur ce point.

M. Laurent Michel. Le rapport de « Transport et Environnement » présente plusieurs graphiques et commentaires sur les émissions, en conditions réelles de conduite, de diverses marques. Il est vrai que globalement, Volkswagen enregistre plutôt de bons résultats sur un certain nombre de véhicules Euro 6 alors que les résultats des véhicules Euro 5, eux, étaient moins bons – indépendamment du problème du logiciel trompeur. D'autres constructeurs comme BMW, PSA ou Toyota enregistrent globalement aussi une performance, les émissions de leurs véhicules étant assez basses et très proches des normes. À l'autre extrémité, on voit dans cette étude, de même qu'à lecture de nos résultats et des rapports britanniques et allemands, que des constructeurs comme Daimler, Renault, Opel ou Fiat ont plutôt plus de véhicules dépassant d'un facteur important les normes en conditions réelles de circulation. Sur le plan technique, ce rapport n'est guère discordant par rapport à nos propres résultats. Chaque pays a testé plus de modèles tandis que nos tests tenaient davantage compte des parts de marché. Ainsi nos collègues anglais ont-ils beaucoup testé Jaguar et Land Rover tandis que nous, pas du tout. Quoi qu'il en soit, nous ne sommes guère surpris par cette étude. Il ne faut pas non plus regarder ces graphiques comme illustrant la valeur absolue de la performance d'un parc. On y trouve néanmoins certaines tendances.

M. le secrétaire d'État. En résumé, nous n'avons pas d'objection de fond. Nous partageons plutôt les constats établis qui ne sont pas non plus surprenants. Dans le cas de Volkswagen, la différence importante entre les véhicules Euro 6 et Euro 5 est réelle mais c'est bien pour les véhicules Euro 5 qu'un problème s'est posé. On a supposé que les véhicules Euro 5 testés n'avaient pas de système frauduleux. Or, on peut constater cette pollution majeure.

M. Laurent Michel. La programmation pluriannuelle de l'énergie (PPE) comprend effectivement un volet intitulé « Stratégie de développement de la mobilité propre ». L'ensemble du document est en consultation publique depuis le 15 septembre pour une durée d'un mois. Nous avons pris en compte les observations de l'Autorité environnementale et l'avis du Conseil national de la transition énergétique qui nous ont amenés à mieux remettre en perspective les documents, les objectifs et le chapitre consacré aux impacts économiques et financiers de cette programmation. S'agissant du gaz naturel (GNV) et des carburants alternatifs, que vient d'évoquer M. le secrétaire d'État, la PPE fixe un objectif, en 2023, de 3 % de poids lourds au GNV : cela semble peu mais il convient de tenir compte du renouvellement du parc. D'autres objectifs et actions sont définis qui visent à soutenir, par le biais d'appels à projet, le développement des infrastructures permettant d'alimenter ces camions. Ayant tenu compte des avis précités, nous sommes parvenus à définir un ensemble plus clair et plus hiérarchisé d'objectifs et d'actions dans ce volet

« Mobilité propre ». Après le 14 octobre, nous publierons une nouvelle version de la PPE tenant compte de la consultation en cours.

M. Jean Grellier. Lors de nos auditions, il a souvent été question de neutralité technologique de la part des pouvoirs publics. Les décisions fiscales ou de soutien à l'une ou l'autre des options retenues en matière énergétique peuvent contribuer à atténuer cette neutralité. A également été présentée comme problématique la mutation technologique des véhicules existants, notamment par le biais du *rétrofit* des moteurs. Y a-t-il des réflexions en ce domaine, les industriels étant un peu réservés à l'égard de ces possibilités ? Qu'en pensez-vous ?

M. le secrétaire d'État. La notion de neutralité technologie relève d'un débat conceptuel dont il faut se méfier. Dans une économie ouverte où les industriels peuvent intervenir, les pouvoirs publics n'ont certes pas à avoir de préférences. Mais dès lors que nous voulons mener une politique de protection de l'environnement et de mobilité urbaine, il serait paradoxal que nous nous abritions derrière un tel concept pour ne pas assumer nos responsabilités.

Les véhicules existants soulèvent plusieurs problèmes. Nous avons constaté des anomalies sur les véhicules récents. Nous travaillons donc aujourd'hui avec les équipementiers dans la perspective de pouvoir mettre en place un *rétrofit*. Si je distingue plusieurs catégories de véhicules, c'est qu'il n'est pas encore techniquement possible aujourd'hui de procéder à ces modifications sur des véhicules plus anciens sans que cela pénalise les acheteurs. Notre objectif est donc de commencer par les véhicules les plus récents d'autant que ce sont eux qui, pensons-nous, resteront le plus longtemps en circulation.

Mme la rapporteure. Je précise à l'attention de Jean Grellier qu'à la suite de ses interventions sur cette question lors de plusieurs réunions de la mission, nous avons approfondi le sujet. Je remercie d'ailleurs les services de la DGEC d'avoir répondu à nos questions. Notre rapport comportera ainsi des informations précises sur le *rétrofit*.

Je vous remercie, messieurs, pour les réponses apportées à nos questions.

La séance est levée à dix-huit heures.



Membres présents ou excusés

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

Réunion du mercredi 21 septembre 2016 à 17 heures

Présents. – M. Frédéric Barbier, Mme Delphine Batho, M. Jean Grellier, Mme Sophie Rohfritsch

Excusés. – M. Yves Albarello, Mme Marie-Jo Zimmermann