

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**

– Examen du rapport et vote sur sa publication 2

Mercredi
12 octobre 2016
Séance de 10 heures 30

Compte rendu n° 45

SESSION ORDINAIRE DE 2015-2016

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



La séance est ouverte à dix heures trente.

Mme la présidente Sophie Rohfritsch. À la mi-septembre 2015, le scandale Volkswagen éclatait aux États-Unis. La révélation de l'installation dans les véhicules diesel commercialisés par différentes marques du groupe d'un logiciel de reconnaissance des situations de tests sur banc d'essai a constitué un véritable séisme. Il s'agit d'une fraude sans équivalent par son ampleur et sa dimension internationale de la part d'un groupe qui a atteint le premier rang mondial des constructeurs. Ce qu'il est communément admis d'appeler l'« affaire Volkswagen » ébranle l'industrie automobile mondiale, même s'il n'est pas question de suspecter *a priori* tous les constructeurs d'une même fraude.

Cette révélation venue d'outre-Atlantique affecte néanmoins la confiance des consommateurs envers l'industrie automobile dans son ensemble. Devant l'ampleur des conséquences de l'affaire Volkswagen, la Conférence des présidents a décidé de créer une mission d'information sur l'offre automobile française dans une approche industrielle, énergétique et fiscale. Son cadre de réflexion dépasse le seul objet de la diésélisation du parc automobile français. La mission a donc orienté ses travaux dans une optique plus générale et prospective.

Sans prétendre à l'exhaustivité, un grand nombre d'acteurs de la filière, mais aussi des organisations non gouvernementales (ONG) et les organisations syndicales ont été entendus au long de quarante-deux auditions et de déplacements, notamment sur des sites industriels ou de recherche et développement (R&D). La Rapporteuse, Mme Delphine Batho, a également multiplié les rencontres avec les représentants des constructeurs, équipementiers, promoteurs des nouvelles filières de motorisation, qu'elle soit électrique, au gaz naturel pour véhicules (GNV), au GPL, au biométhane ou autres biocarburants. Elle a également rencontré des représentants des activités de l'aval : entretien-réparation, financement de l'acquisition de véhicules utilitaires ou de sociétés, pièces détachées pour poids lourds et beaucoup d'autres professionnels.

En France, le secteur automobile emploie près de 540 000 salariés pour la construction et ses achats. Mais, au total, l'ensemble des activités directement ou indirectement liées à l'automobile et aux transports routiers représente près de 9 % de la population active avec 2,8 millions d'emplois. Le secteur constitue le premier pôle français de recherche et développement, des activités dont la mission d'information a tenu à souligner l'importance économique.

Il convient de souligner l'état d'esprit qui a présidé aux travaux de la mission d'information, permettant à ses interlocuteurs de s'exprimer très librement sur les sujets les plus sensibles.

Il apparaît qu'aucun expert, aucun dirigeant d'un groupe automobile ne peut aujourd'hui prédire quels seront les caractéristiques et le rythme d'évolution du parc automobile du futur. L'irruption du digital dans le monde automobile a ouvert une ère nouvelle : avec des véhicules d'ores et déjà massivement connectés, puis l'esquisse de ce qui demeure un saut dans l'inconnu avec l'émergence du véhicule autonome.

S'il donc n'est pas prouvé que d'autres constructeurs ont, comme Volkswagen, organisé un système érigeant la tricherie en principe d'action. Un doute s'est néanmoins installé. En témoignent les conclusions rendues le 29 juillet 2016, dans la discrétion de l'été, par la commission technique indépendante mise en place par Mme Ségolène Royal et chargée de tester quatre-vingt-six véhicules de vingt-quatre marques différentes. De façon inquiétante, cette commission « technique » officielle n'a pas été en mesure d'accéder aux logiciels de contrôle moteur désormais installés sur les véhicules, car il lui a été impossible d'accéder aux

codes source ainsi qu'aux algorithmes mis en œuvre. L'incapacité de la commission à déchiffrer le fonctionnement de véritables « boîtes noires » l'a amenée à conclure qu'elle « *ne peut donc se prononcer définitivement sur la présence ou absence de logiciels “tricheurs” dans les véhicules testés* » ! Au regard de cette conclusion plutôt floue faisant suite à des investigations dont on pouvait attendre plus, on s'interroge sur l'opportunité de la création de cette commission comme sur sa méthode de travail.

Aucun type de motorisation « propre » ou « zéro émission » n'est à même d'être généralisé à court ou moyen terme. Les moteurs essence ou diesel de nouvelle génération qui répondent à la norme Euro 6, la plus récente, émettent jusqu'à dix fois moins de polluants nocifs et de microparticules dangereuses pour la santé que les véhicules mis sur le marché il y a quinze ou vingt ans. En termes d'émissions, des progrès plus que significatifs ont déjà été réalisés. Certes, le transport routier demeure un des facteurs principaux de la pollution atmosphérique, notamment en ville, mais il ne peut être considéré comme son fait générateur exclusif ou même dominant.

Une meilleure connaissance de la diffusion puis de la dispersion des polluants résulte de l'implantation sur la majeure partie du territoire d'un réseau de surveillance de la qualité de l'air. Sur la base de relevés effectués sur de longues périodes, des travaux scientifiques ont pu quantifier les impacts épidémiologiques des principaux polluants. Les travaux les plus récents distinguent notamment les conséquences sanitaires de l'exposition chronique des populations à la pollution de fond, c'est-à-dire dans la durée, de celles résultant des pics de pollution, des épisodes journaliers souvent surmédiatisés mais dont les effets sanitaires sont moins probants. Il n'est cependant plus possible d'ignorer les données de l'Organisation mondiale de la santé (OMS) ou d'autres institutions à vocation scientifique, qui montrent la croissance des maladies chroniques et la surmortalité dues à la pollution atmosphérique. La mission d'information a constaté que les constructeurs ont, à présent, pleinement conscience d'un tel défi.

Dans ce contexte, on rappellera qu'un grand nombre de Français n'ont pas la possibilité de choisir leurs modes de mobilité. Toutes les études révèlent que, pour leurs trajets quotidiens, notamment « domicile-travail », une majorité d'habitants des zones suburbaines ou rurales est dans l'obligation d'utiliser un véhicule particulier. Prétendre « éradiquer » la circulation des véhicules considérés comme les plus polluants au travers d'une surtaxation ou, pire encore, d'une forme de pénalisation de leur usage, méconnaît la dimension sociale qui caractérise les impératifs de la mobilité.

Le renouvellement complet du parc circulant ne se réalisera d'ailleurs que de façon très progressive si on retient l'âge moyen d'un acheteur de véhicule neuf, qui ne cesse d'augmenter et dépasse aujourd'hui cinquante-trois ans, et la vitalité du marché de l'occasion, trois fois supérieur au marché du neuf en termes de transactions annuelles.

Par ses propositions, la mission d'information entend soutenir des pistes prenant en compte l'évolution des modèles d'usage de l'automobile. Cette évolution est déjà perceptible d'un point de vue sociétal avec l'adoption, notamment par les plus jeunes, de pratiques nouvelles – covoiturage, autopartage, location ponctuelle – qui les détournent de la possession individuelle d'un véhicule. Sans oublier que des raisons économiques, comme les coûts d'acquisition et d'entretien, pèsent de tout leur poids sur ce phénomène.

En tout état de cause, une refondation de la réglementation sur les tests d'homologation et les normes d'émissions des véhicules doit impérativement intervenir. Ce travail est engagé au sein de l'Union européenne. Il importe de rompre avec une certaine opacité et de définir des normes plus réalistes dont le respect s'accordera avec les différentes étapes d'une programmation industrielle. Chaque franchissement d'étape exigera des

constructeurs des efforts considérables d'adaptation de leur outil de production. Cette réorientation industrielle est inéluctable. Pour le grand public, les normes d'émission et les tests d'homologation actuels ne sont absolument plus crédibles, non plus, et depuis longtemps, que les « données constructeurs » relatives à la consommation de chaque modèle mis sur le marché.

La filière automobile se trouve confrontée à des défis majeurs d'évolution technologique ainsi qu'à l'obligation de concevoir des véhicules en accord avec les évolutions d'usage désormais perceptibles et bien enclenchées, mais à des échéances et sur la base de modèles économiques qui restent incertains. Il lui revient de dépasser un cap dont l'ampleur est sans doute sans équivalent dans l'histoire de cette industrie. Les propositions de la mission visent ainsi à soutenir, dans le cadre d'une telle transition, tous ceux qui concourent à cette activité.

Mme Delphine Batho, rapporteure. En bientôt dix ans, bien peu de rapports parlementaires ont été consacrés à l'industrie automobile ; le dernier en date fut celui du Sénat, en 2007.

Notre mission d'information a travaillé pendant un an, et je souhaite remercier la présidente, pour sa convivialité, car l'importance du sujet méritait qu'un consensus national soit recherché. Je veux aussi remercier l'ensemble des collègues ayant participé à nos travaux, chacun ayant su apporter ses interrogations ainsi que ses propositions ; je me suis attachée à les prendre en compte afin que tous se retrouvent dans les propositions formulées dans le rapport. Je n'oublie pas tous ceux qui nous ont apporté leur concours, au travers des auditions, des déplacements, de leur accueil dans leurs usines et leurs centres de recherche et développement ; leur contribution a été décisive.

L'axe central de notre rapport est de proposer l'écriture d'une nouvelle page dans la longue épopée de l'industrie automobile française. Sophie Rohfritsch a rappelé l'importance de ce secteur, qui avait perdu 42 % de sa production industrielle en douze ans, et l'économiste Élie Cohen a parlé devant nous d'un véritable effondrement !

Ce secteur demeure en tête de la recherche et développement en France ; il irrigue tous les territoires, draine tous les autres secteurs industriels – chimie, plasturgie, et autres, et maintenant le numérique. Il détient un coefficient multiplicateur important, car un point de valeur ajoutée dans l'industrie automobile se voit multiplié par 4,1 dans l'économie française. La reconstruction industrielle de la France passe donc par l'automobile.

L'État est souvent intervenu lorsque tout allait mal, et qu'il fallait déployer des stratégies défensives, ce qui a été fait avec succès dans le sauvetage de PSA. La proposition centrale du rapport est de refonder cette relation entre l'État et le secteur automobile, avec comme acte fondateur un protocole d'alliance entre l'écologie et l'automobile, qui apporterait à l'industrie automobile française le cadre clair qu'elle attend, la vision à long terme qui fait défaut aujourd'hui.

Le rapport commence par aller au bout de l'analyse de l'affaire Volkswagen. Bien évidemment, la responsabilité première du tricheur est établie ; il n'y a pas de doute sur le fait que ce groupe est dans l'illégalité au regard des normes, non seulement américaines, mais aussi européennes puisqu'il a contrevenu à la norme Euro 5. C'est l'illustration de la faillite du système européen de normes appliqué à l'automobile, qui stagne depuis les normes Euro 4 et Euro 5, ce qui se voit clairement à travers les écarts constatés entre les mesures provenant des constructeurs et la réalité, par exemple.

Ce système doit être refondé sur trois piliers.

Le premier doit être l'institution d'une norme unique. L'existence de normes différentes pour le diesel et l'essence constitue une anomalie, de même que l'établissement de calendriers distincts pour le CO₂ et les NOx. On en est arrivé à des normes totalement incohérentes, telles Euro 6a, b, c ou d, auxquelles plus personne ne comprend rien. Pourtant l'industrie automobile doit appliquer dans l'année qui suit les décisions les concernant. Bien sûr, cela a des conséquences négatives en termes environnementaux et industriels. Ce n'est plus possible !

Alors qu'il y a, sur la route, une voiture et un moteur, sur le plan des directives, il y a, d'un côté, celles qui portent sur le climat, de l'autre côté, celles qui traitent de la qualité de l'air. Aujourd'hui, le régulateur européen renvoie la balle à l'industrie automobile, qui doit se débrouiller avec toutes les contradictions entre les priorités et objectifs de la réglementation pour régler ses moteurs. Je considère que c'est au régulateur, analysant l'ensemble des paramètres de pollution, d'indiquer de façon systémique et globale ce que doit être la norme applicable à l'industrie automobile. C'est pourquoi le rapport plaide pour l'adoption d'une norme Euro 7 qui serait refondée sur la base de ces principes.

Le deuxième pilier est ce que j'appelle « la règle des cinq ans ». Nous avons pris conscience de ce qu'implique un changement de norme pour l'industrie automobile : un coût de développement de 1,5 milliard, des changements de chaînes de production et sur 80 % à 90 % des pièces d'un moteur. Les industriels nous ont fait passer le message qu'il est possible d'avoir beaucoup plus d'exigences qu'aujourd'hui, à condition de leur laisser du temps et de les mettre en compétition. Ils demandent à être prévenus cinq ans à l'avance de l'entrée en vigueur d'une nouvelle norme, et de laisser jouer la compétition à qui développera les meilleures technologies aux meilleurs coûts.

Le troisième pilier est le système de contrôle, qui est parfaitement défaillant : il n'existe aucune surveillance de marché. En dernière analyse, je considère que la réforme centrale doit prendre la forme d'une épée de Damoclès à travers une vraie surveillance de marché comportant des tests aléatoires pratiqués sur les véhicules en circulation. Ce système nécessitera moins de moyens pour un résultat bien plus efficace et vertueux.

La neutralité technologique et fiscale appliquée aux motorisations à carburants fossiles constitue un autre axe important du rapport. Nos travaux ont fait apparaître un fait nouveau : l'existence d'un consensus rassemblant tous ceux que nous avons entendus – constructeurs, équipementiers, ONG, syndicalistes – autour de cette conception.

Le rapport en tire les conclusions dans le domaine de la fiscalité en proposant de poursuivre la convergence engagée, plus 1 centime pour le diesel, moins 1 centime pour l'essence, pendant cinq ans. Ainsi, « la règle des cinq ans » serait-elle aussi appliquée à la fiscalité afin d'éviter les mouvements chaotiques. D'ores et déjà, une forte baisse des ventes de véhicules diesel a été constatée, or il faut éviter les phénomènes d'emballement. La France a contracté un retard certain dans la sortie de la diésélisation massive. On ne peut pas aujourd'hui faire payer brutalement cette inertie passée aux usagers qui ont été puissamment incités à choisir le diesel, ni à l'industrie automobile dont les choix ont été biaisés par l'avantage fiscal accordé au diesel. Je souhaiterais que ce rythme quinquennal soit inscrit dès à présent dans la loi de finances, au lieu de connaître chaque année un feuillet pour savoir ce qui a été décidé et ce qui va se passer.

S'agissant de la récupération de la TVA par les entreprises, nos travaux ont, là aussi, été source de progrès. Chacun se souvient que, l'année dernière le Parlement avait adopté une mesure qui fut annulée en deuxième lecture ; ce qui d'ailleurs explique l'absence, ce matin, de notre collègue, Charles de Courson, car il est à la commission des finances pour

défendre l'amendement préparé par la mission d'information. Nos travaux ont permis de décrier cette question, à travers un dispositif progressif sur cinq ans.

Le rapport a ébauché l'analyse de ce qu'est la filière diesel en France, en rencontrant cependant de sérieuses difficultés pour obtenir les chiffres relatifs à ce que représente, dans l'industrie automobile, la production directement liée au diesel. Nous avons néanmoins constaté que les constructeurs se sont engagés dans des stratégies de diversification – Mme Zimmerman pourra prendre connaissance de ce que nous avons écrit dans le rapport au sujet de l'usine de Trémery –, et là ne réside pas la plus grande source d'inquiétude. La plus forte inquiétude porte sur des sites de production d'équipementiers de rang 2 ou de rang 3, les plus susceptibles d'être impactés. C'est pourquoi le rapport plaide pour que les 250 millions d'euros de recettes fiscales retirés de la convergence diesel-essence en début de période soient intégralement affectés, d'une part, à aider les ménages non imposables à acquérir des véhicules plus vertueux, sachant qu'aujourd'hui 61 % des véhicules diesel ne sont pas équipés de filtre à particules, d'autre part, à accompagner la filière industrielle en concentrant l'effort sur les sites les plus fragiles, identifiés par un audit qu'il reste à faire.

S'agissant de l'écotaxe et de la contribution climat-énergie, dans un contexte de baisse des prix des produits pétroliers, et après la Conférence de Paris sur le climat, je propose d'accélérer le mouvement. Car la vraie question posée à la filière industrielle n'est pas tant celle du passage du diesel à l'essence que celle du passage des énergies fossiles aux énergies propres.

Le rapport se penche aussi sur la thématique du renouvellement du parc. À cet égard, AirParif a indiqué que moins 2 % du parc roulant de véhicules très polluants anciens et dépourvus de filtres à particules représentaient moins 5 % de NOx, moins 4 % de particules les plus fines et moins 3 % des particules les plus grosses. Le bénéfice écologique attendu du renouvellement du parc est donc indiscutable. Il constitue un des leviers les plus efficaces. Ainsi, le rapport propose-t-il le doublement de la prime à la conversion en faveur des véhicules d'occasion moins polluants. Une telle prime existe pour les véhicules électriques, dont le montant maximum est de 10 000 euros, et qui commence à donner de bons résultats – Renault a constaté un impact sur les ventes de voitures Zoé. Une autre prime est plus méconnue, dont le montant initial de 500 euros a été porté à 1 000 euros, qui vise l'achat de véhicules d'occasion répondant à la norme Euro 6 ou Euro 5.

Qu'il s'agisse de bonus ou de prime, le rapport demande que la neutralité technologique soit appliquée, car cette prime, par exemple, ne bénéficie qu'aux véhicules essence. La logique de la neutralité technologique est celle de la différenciation selon les usages, car, dans certains cas, le diesel n'est pas adapté, alors qu'il le demeurera pour d'autres. Limiter l'attribution de la prime aux seuls véhicules essence peut conduire à ce qu'un résident de zone rurale soit incité à choisir un véhicule essence qui s'avérera économiquement inadapté à l'usage qu'il en fera.

Le même type de mécanisme se rencontre pour les certificats de qualité de l'air. Par principe, la France a considéré que ces certificats excluaient de la première catégorie les véhicules diesel les plus récents. Or le rapport fournit une donnée objective d'importance en constatant que les véhicules diesel les plus récents sont certes plus polluants que les véhicules à essence du point de vue des NOx, mais pas des particules. Quant aux véhicules essence à injection directe, ils sont plus polluants que les véhicules diesel s'agissant des particules ! À ce jour, ils ont obtenu une dérogation pour ne pas être astreints à l'équipement d'un filtre à particules, mais celle-ci devrait s'éteindre en 2017.

Concernant l'accélération du renouvellement du parc, le rendez-vous important est celui du contrôle technique, dans son volet pollution, sur lequel des propositions sont avancées. D'autres encore concernent l'éco-conduite.

L'offre automobile française du XXI^e siècle constitue un autre axe fondamental du rapport, puisqu'il s'agit de concevoir un véhicule cumulant trois révolutions. La première est la révolution des usages, c'est-à-dire un changement radical de la relation à la possession d'une automobile allant dans le sens de la différenciation des usages. Le rapport plaide ainsi pour l'établissement d'un coût kilométrique de l'usage du véhicule permettant à chacun de faire le bon choix de motorisation. La deuxième révolution, c'est le véhicule propre à zéro émission. De ce point de vue, l'horizon de la France ne saurait se borner au véhicule du futur présenté comme la voiture ne consommant que deux litres aux cent kilomètres. Il faut regarder au-delà. La troisième révolution est celle du véhicule autonome.

S'agissant du véhicule zéro émission, le rapport plaide pour que la France fasse le choix de devenir la patrie du véhicule électrique, ce que notre *mix* énergétique doit nous permettre de faire dans des conditions vertueuses sur le plan environnemental. Le mouvement est lancé mais des faiblesses demeurent toutefois, dans le domaine de l'interopérabilité des réseaux d'alimentation ainsi que dans celui des infrastructures et précisément de leur impact sur les réseaux électriques. Ces questions ne portent pas sur la consommation d'électricité de la France, mais sur une vision stratégique des infrastructures qui fait aujourd'hui défaut.

Le rapport plaide résolument en faveur de ce choix, sans pour autant fermer la porte à l'hydrogène, carburant sur lequel il serait hasardeux de faire l'impasse. Une stratégie est ainsi proposée, qui prépare le coup d'après. Les problèmes d'infrastructure sont certes nombreux, mais une méthode est proposée, qui repose d'abord sur des flottes captives. Sachant, de surcroît, que les entreprises *leaders* mondiales dans ce domaine sont toutes françaises, il y aurait quelque paradoxe à ce qu'elles s'occupent des infrastructures d'hydrogène dans tous les pays, sauf en France.

Le gaz naturel pour véhicules (GNV) constitue la solution d'ores et déjà écologiquement vertueuse et économiquement compétitive pour le transport de marchandises. Cette filière est dans l'attente de soutiens publics pour être accompagnée dans la conversion des poids lourds.

À cet instant de ma présentation, j'apporte une précision afin de couper court aux faux débats qui n'ont pas lieu d'être. Le diesel redevenant un carburant professionnel comme à l'origine, le rapport propose de protéger les secteurs professionnels les plus fragiles, tels l'agriculture et le transport routier de marchandises, des conséquences du mouvement de convergence fiscale « + 1, - 1 ».

La valeur du véhicule zéro émission réside à 50 % dans la batterie. Or, si, à l'horizon 2025 voire 2030, des millions de voitures électriques doivent circuler en France, elles seront puissamment soutenues par des fonds publics dont la moitié partiront hors de notre pays. Dans le domaine de la motorisation diesel et des énergies fossiles, nous disposons d'une base industrielle, mais nous devons nous assurer que les véhicules de demain pourront être entièrement construits en Europe et en France. Le rapport formule donc des propositions au sujet des batteries. Cette industrie est certes surcapacitaire dans le monde aujourd'hui, ce qui explique le peu d'intérêt qu'elle suscite chez nous, mais cela ne sera plus vrai dans cinq ans. C'est maintenant que notre industrie doit préparer son coup.

Le rapport appelle à un électrochoc dans le domaine du véhicule autonome et connecté. Nos constructeurs ont commencé à rattraper le retard. Pour leur part, nos équipementiers sont des *leaders* mondiaux dans le domaine des capteurs, de l'adaptation de

l'habitable, mais il n'existe pas, en France, un soutien politique au déploiement du véhicule autonome. L'ironie, c'est que les groupes de travail et institutions réputés suivre ce dossier sont légions. Le plan de la Nouvelle France industrielle (NFI) consacré au véhicule autonome a été supprimé pour être intégré à la mobilité écologique. Or je considère que le véhicule autonome ne constitue pas un sous-sujet de la mobilité écologique ; c'est un sujet à part entière, et il représente le nouvel horizon stratégique. L'arrivée des géants d'internet ne doit pas être prise à la légère. La valeur ajoutée va se déplacer vers l'immatériel, ce qui pose la question de la maîtrise des systèmes d'exploitation, extrêmement lourde en termes de réglementation.

La question de l'homologation des logiciels ne manquera d'ailleurs pas de se poser, car l'automobile est le seul secteur, contrairement à l'aéronautique ou la santé, dans lequel, jusqu'à l'affaire Volkswagen, cette homologation n'existait pas. Si demain tous les véhicules sont équipés de logiciels, il n'est pas concevable que la puissance publique n'ait pas le droit de regard dessus – un problème de sécurité routière, avec des procédures interminables, ne manquera pas de se poser à cause de l'absence de contrôle des codes.

Le rapport propose donc un plan « France véhicule autonome », un fond doté de 500 millions d'euros pour soutenir ces déploiements, les expérimentations ainsi que la R&D. Par ailleurs, une adaptation réglementaire très précise est présentée. D'autres pays, comme le Royaume-Uni ou les États-Unis ont mis en place des plans stratégiques décidés au plus haut niveau politique, dont tous nos interlocuteurs nous ont dit être dans l'attente de l'équivalent en France.

L'organisation de la filière industrielle fait l'objet de la cinquième partie du rapport. Elle préconise une augmentation des budgets de R&D sans précédent au regard des défis à relever. La réussite et la croissance très rapide des grands équipementiers français est liée à des choix lourds dans ce domaine ; or PSA comme Renault ont indiqué avoir des budgets de recherche et développement assez contraints, notamment du fait des normes. C'est là que réside la priorité absolue, avec tout ce que cela implique sur le domaine des programmes d'investissement d'avenir et de la réforme des pôles de compétitivité.

Par ailleurs, la structuration de la filière connaît des schémas d'organisation comportant beaucoup de redondances de structures, et où tout résulte de ce qui a été fait – et bien fait – par les États généraux de l'automobile en 2008 et 2009. Les structures de la filière sont organisées en fonction de la crise de cette époque ; elles ne se sont pas adaptées à la nouvelle phase de redémarrage, qui appelle une organisation *post* crise.

Le rapport évoque encore la dégradation des relations entre les constructeurs, les grands équipementiers et les sous-traitants, ainsi que la situation des salariés, en reprenant les propositions de Frédéric Barbier relatives à l'intérim et aux externalisations d'activités.

Des propositions sont aussi formulées au sujet du label « *Origine France Garantie* », aujourd'hui encore trop peu connu, et qui doit être largement promu. Un de nos constructeurs et un constructeur étranger implanté en France font l'effort de s'inscrire dans cette démarche ; il faut les soutenir.

D'autres propositions portent sur l'accélération de la modernisation industrielle, notamment des usines demeurant en surcapacité et, pour certaines d'entre elles, vieillissantes. Il s'agit du programme « Usine du futur » qui emporte la robotisation, la numérisation, et autres. La robotisation n'est d'ailleurs pas l'ennemi de l'emploi, mais elle nécessite la progression dans la compétence au sein des filières concernées. Dans nombre de sites industriels que nous avons visités, nous avons constaté la présence d'un centre de formation ; il semble donc que la filière ait pris cette question à bras-le-corps. En revanche, elle a besoin

que le pays renoue avec la fierté de son industrie automobile, que ses métiers retrouvent de l'attractivité et de la valorisation. À cet égard, il ne me paraît pas normal que Volkswagen soit le partenaire officiel de l'Équipe France de football. L'enjeu, c'est la relation entre la Nation et son industrie automobile.

Le rapport se clôt sur les perspectives de construction d'une industrie du cycle de vie. Depuis très longtemps, la filière automobile est engagée dans une démarche d'économie circulaire, Renault étant d'ailleurs exemplaire dans ce domaine.

Je souhaite, par ailleurs, insister sur l'élévation du niveau d'exigence en ce qui concerne les émissions polluantes, qui se traduit par un nombre de créations d'emplois assez substantiel, singulièrement chez les équipementiers. À cet égard, PSA a effectué les bons choix technologiques, avec un temps d'avance dans le domaine du filtre à particules et de la réduction catalytique sélective (RCS) qui est désormais la technologie de référence en voie d'être adoptée par tous les constructeurs. Le rapport montre de façon concrète comment ces progrès se traduisent par une augmentation des capacités de production, comme dans le domaine de la RCS. Cela démontre qu'une conception du développement économique associant industrie et écologie est créatrice d'emplois.

M. Philippe Duron. Je veux dire combien cette mission d'information fut passionnante. Je tiens à remercier la présidente et la Rapporteuse pour la conduite très efficace de ce travail. Un rapport rédigé par une ancienne ministre de l'environnement au service de l'industrie française, cela mérite d'être souligné comme un symbole très fort, car les deux n'ont pas toujours été facilement conciliés. Je me félicite également de l'orientation de cette mission d'information : née du scandale Volkswagen, elle s'est orientée de façon très intelligente et n'a pas débouché sur un rapport de dénonciation ou de suspicion, mais sur un rapport de diagnostic et d'analyse, et aussi de propositions. En ce sens, il fera date et sera utile.

Ce document, qui aurait pu constituer un handicap pour notre industrie qui a largement construit son succès sur le diesel, doit, au contraire, lui permettre d'accélérer sa mutation pour relever les défis auxquels elle est confrontée : le défi énergétique avec la sortie du carbone, la voiture autonome, le défi des usages ...

Une autre chose remarquable est la qualité des propositions accompagnant ce rapport. Elles sont nombreuses, précises et d'autant plus pertinentes qu'elles laissent ouvertes les options technologiques de l'avenir. Ainsi, la neutralité technologique et fiscale est une notion tout à fait intelligente et novatrice dans un pays où l'on a une grande propension à édicter des normes et à cadrer les options scientifiques et technologiques. D'autres mesures proposées sont propres à reconquérir la confiance des usagers et des consommateurs dans le contrôle des véhicules, notamment par l'institution de normes uniques assortie d'un calendrier. Il y a encore des propositions tendant à donner une visibilité plus longue à l'industrie automobile, de manière à faire en sorte que sa conversion, sa réorientation puisse s'opérer de façon visible et stable.

Enfin, la mission d'information propose d'accompagner la mutation du parc neuf ainsi que de celui de l'occasion, ce qui est très pertinent. Je suis très favorable à cela. Je n'émettrai qu'une réserve : vous suggérez d'augmenter la taxe intérieure de consommation sur les produits énergétiques (TICPE) ; il est vrai que la période est favorable. Vous proposez l'affectation de la totalité du produit de cette augmentation à l'accompagnement de la filière. Je le comprends du point de vue qui a été celui de cette mission, mais il me semble que les augmentations de TICPE sont aussi nécessaires à l'accompagnement du transfert modal – et je m'adresse là à l'ancienne ministre de l'environnement. Il faut aussi permettre à la France

d'effectuer sa mutation vers les modes de transport de voyageurs et du fret que sont le rail et les voies d'eau.

En tout état de cause, je soutiens la publication de cet excellent rapport.

M. Jean Grellier. Je m'associe à ce que vient de dire mon collègue quant à la qualité de ce rapport. Lorsque nous avons débuté cette mission, il nous était difficile d'imaginer l'importance des travaux auxquels elle allait conduire et la perspective positive qui pouvait s'ouvrir au secteur automobile, compte tenu des problèmes qu'il rencontrait il y a encore un an ou deux.

Je relève l'importance de la proposition n°1 et le parallèle qui est fait, dans le document de synthèse qui nous a été remis, entre les engagements de l'État et ceux de la filière. Cette méthode me paraît tout à fait intéressante, dans la période que nous vivons, pour redonner à l'industrie automobile la place qu'elle mérite au sein de notre pays.

Je suis également curieux des suites qu'aura ce rapport, sachant combien il est difficile de faire appliquer les recommandations des nombreux rapports d'information publiés dans cette maison. La période me semble propice à un rapprochement entre notre mission d'information et le comité stratégique de filière du Conseil national de l'industrie, dans une relation de complémentarité.

Enfin, je partage votre point de vue quant à l'importance du plan de la Nouvelle France industrielle dont la restructuration a abouti à l'intégration du « véhicule autonome » dans la solution industrielle « Mobilité écologique ». Il convient, là aussi sans doute, que nous nous rapprochions du ministère de l'économie pour savoir comment cet enjeu important peut être pris en compte très rapidement, car la concurrence mondiale est au rendez-vous en ce domaine. Il importe que les propositions de ce rapport très dense puissent être reprises à un moment où la filière est confrontée à des défis certes majeurs, mais offrant des perspectives optimistes pour son avenir dans notre pays.

M. Éric Straumann. Bravo pour ce remarquable travail ! Le véhicule autonome est effectivement un enjeu stratégique pour notre pays. PSA, que nous avons visité récemment avec plusieurs collègues, travaille sur le sujet mais il faudrait également impliquer davantage les collectivités locales en la matière. Je suis l'élu d'un département dont les zones rurales sont couvertes par un réseau de bus qui n'est guère efficient, avec beaucoup de bus qui circulent à vide. Le véhicule autonome pourrait constituer une réponse à ces problèmes de transport en milieu rural. Aussi conviendrait-il d'associer les autorités de transport à notre réflexion et de faire participer financièrement ces collectivités au développement de ces véhicules – elles qui mettent beaucoup d'argent dans le transport.

Mme Marie-Jo Zimmermann. Ce rapport fera date parmi les multiples publications de notre assemblée. Vous l'avez indiqué à juste titre, madame la Rapporteuse, depuis dix ans, jamais personne ne s'était intéressé à l'industrie automobile alors que c'était une nécessité. Malheureusement, nous avons été obligés de le faire après l'affaire Volkswagen, et les industriels français ont été inquiétés alors que certaines d'entre eux avaient fait d'énormes efforts pour améliorer la propreté des moteurs diesel.

Je retiens deux propositions allant dans le bon sens.

La première est « la règle des cinq ans », proposition raisonnable qui permet à la fois aux constructeurs et aux usagers de s'adapter. Ayant une usine de moteurs diesel dans ma circonscription, je ne vous cache pas que j'ai, pendant toute la mission, tendu le dos. Certes, la diversification privilégiée par la mission nous a permis aujourd'hui de récupérer le moteur

électrique – et je vous remercie d’avoir souligné que PSA mène un travail de recherche extraordinaire sur le moteur diesel –, mais j’étais malgré tout très inquiète.

Vous avez souhaité que cette recommandation puisse être adoptée dans le projet de loi de finances. Aussi, je souhaiterais vivement ne pas voir survenir, ni en séance publique ni ailleurs, un amendement comme celui déposé subitement hier en commission du développement durable par un collègue ayant de fortes envies d’écologie mais qui ne réfléchit absolument pas aux conséquences de sa proposition tendant à ramener cette période à deux ans. Certes, cette commission n’est saisie que pour avis mais j’aimerais que nos collègues aient votre capacité de réflexion et comprennent la nécessité de permettre aux entreprises de s’adapter aux évolutions législatives et réglementaires.

La deuxième proposition que j’apprécie concerne la remise en perspective de l’écotaxe. Ce n’est pas Mme la Présidente qui me contredira, puisque c’est son prédécesseur, Yves Bur, qui était à l’origine de l’amendement prévoyant l’expérimentation du dispositif. Cette taxe était nécessaire, même si son mode de prélèvement pouvait peut être paraître complexe. Par ailleurs, il est sympathique de mettre en avant et d’encourager le véhicule autonome, mais cela doit s’accompagner d’une meilleure attention aux infrastructures qu’il nécessite, ce à quoi l’écotaxe était aussi destinée.

Notre groupe apportera une contribution à ce rapport pour préciser des points sur lesquels nous sommes en mesure d’être absolument d’accord. En tout cas, je suis très impressionnée par la richesse du travail que vous avez effectué, l’une et l’autre. Je n’ai pas eu la curiosité d’aller consulter le rapport qui avait été rédigé lors de la décennie précédente mais le vôtre me semble une base extraordinairement importante pour les dix années qui viennent – car je ne pense pas qu’un autre rapport sera publié d’ici là. Avec les contributions que nous pourrons apporter, nous aurons accompli un travail sérieux de coordination avec les acteurs de la filière. C’était tout aussi nécessaire pour nos concitoyens que pour l’industrie automobile française, l’un des fleurons de notre économie.

M. Frédéric Barbier. Tout comme mes collègues, je suis impressionné par le travail effectué. C’est presque trop rapidement que Mme la Rapporteuse a dû nous présenter ce rapport, tant il est dense et complet, traitant aussi bien de l’amont que de l’aval. Marie-Jo Zimmermann disait à l’instant que nous n’aurions pas de nouveau rapport avant dix ans. Mais à voir la vitesse à laquelle l’industrie automobile évolue, la magnifique feuille de route que vous avez établie nécessitera des adaptations juridiques.

Quel chemin parcouru depuis 2012 ! Je le dis pour être député d’un territoire sur lequel se trouve le site historique de Peugeot : on nous avait annoncé cette année-là la quasi-faillite de l’entreprise qui était au bord du gouffre. On a vu là, comme pour Alstom, tout l’intérêt d’un l’État stratégie qui doit pouvoir intervenir pour protéger son tissu industriel. En quatre ans, les ventes sont reparties, la gamme des véhicules a été complétée et même relevée vers le haut de gamme, et l’on passe maintenant la vitesse supérieure pour se raccrocher au peloton de tête des industries au niveau mondial. Je suis très attaché à ce secteur qui représente 545 000 emplois directs, 2,8 millions de salariés et 9 à 10 % de la population française active. Je suis attaché aussi à ce que, quand une industrie fonctionne bien, quand les salariés ont participé à son redressement, on veille à résorber la précarité et à améliorer les salaires.

Je constate dans ce rapport que, pour une fois, on prend en compte la nécessité pour le législateur de ne pas déstabiliser une industrie en modifiant trop rapidement les normes ou la fiscalité. Notre industrie a lourdement investi dans le diesel ces dernières années alors que l’on doit plutôt aller aujourd’hui vers l’électrique, l’hybride, l’hybride rechargeable et d’autres solutions encore. Les industriels l’ont maintenant compris, et il faut les y aider

mais en prenant le temps nécessaire. À cet égard, je déplore, moi aussi, cet amendement présenté devant la commission du développement durable tendant à résorber en deux ans les différences entre l'essence et le diesel concernant la TVA. Il ne faut pas déstabiliser une industrie automobile qui va mieux aujourd'hui en France ; au contraire, il faut l'accompagner dans son retour dans la course.

Enfin, le recyclage des véhicules en fin de vie mérite également que l'on s'y intéresse. Nos constructeurs sont en train de travailler sur de nouveaux matériaux composites et les moyens de les traiter et, demain, de les recycler. C'est un sujet que vous traitez dans le rapport, en allant d'ailleurs très loin dans la feuille de route que vous avez définie pour les prochaines années. Ce rapport est, à cet égard aussi, très intéressant.

En tant que député d'un territoire automobile, je vous adresse à toutes deux mes plus sincères félicitations pour ce document qui ne traite pas uniquement de l'avenir de l'industrie automobile, mais aussi de la place des salariés dans les entreprises de la filière.

M. Xavier Breton. Je vous remercie, madame la Présidente et madame la Rapporteuse pour le travail effectué. Parmi les 120 propositions d'importance inégale, j'en retiens deux que Mme la Rapporteuse a qualifiées de marquantes : la norme Euro 7, qui permettrait d'intégrer tous les paramètres de pollution, et « la règle des cinq ans », synonyme de visibilité et de stabilité.

Je ferai un *zoom* sur la filière des véhicules industriels – sujet qui a motivé ma participation à cette mission d'information. En matière de réduction de la pollution, le rapport ne met pas encore assez en avant les efforts qui ont été réalisés par les constructeurs de poids lourds pour se conformer à la norme Euro VI. Il ne fait pas non plus de propositions proprement ciblées sur les véhicules industriels dans sa partie intitulée « Accélérer vraiment le renouvellement du parc ».

En revanche, je salue les propositions visant à sauver la filière du rechapage, qui fait l'objet d'un groupe d'études que je préside. Cette filière méconnue a pourtant toute sa place dans l'économie circulaire. Elle fonctionne vraiment bien, même si elle rencontre aujourd'hui quelques points de blocage. Les propositions formulées dans le rapport pour les lever vont dans le bon sens.

M. Rémi Pauvros. Je me joins aux félicitations et aux remerciements de mes collègues.

Je suis, avec Philippe Kemel que j'associe à mes propos, élu de la première région industrielle automobile de France en nombre de salariés. À ce titre, nous sommes particulièrement sensibles au caractère offensif de ce rapport. Il envoie un message très positif aux nombreux salariés de ce secteur d'activité et leur présente une perspective d'avenir. Même si l'automobile va mieux aujourd'hui en France, il s'agit de conforter le choix fait il y a quelques années d'investir fortement dans le développement de l'électrique – tant chez Renault que chez Peugeot. Ce développement a été accompagné très fortement par les collectivités territoriales, alors qu'il ne s'agissait là que d'une première approche. Vous avez raison de dire qu'il faut mettre un peu d'ordre sur le sujet, notamment s'agissant des lieux d'implantation des bornes de recharge et des technologies à utiliser.

La proposition n° 29 me paraît également très importante en ce qu'elle envoie un message extrêmement positif aux utilisateurs professionnels de véhicules diesel : au lieu de les condamner, elle reconnaît qu'ils n'ont pas d'autre choix que d'utiliser ces véhicules. Les propositions d'évolution et de recherche en la matière me paraissent fort satisfaisantes. L'écologie punitive était extrêmement dangereuse. Elle posait de véritables problèmes à plusieurs professions, notamment parmi les artisans, nombreux, qui ont besoin d'adapter leur

mode de transport à cette évolution. Représentant la commission du développement durable au sein de cette mission d'information, j'en profite pour vous indiquer que l'amendement condamné par nos collègues n'a, me semble-t-il, pas été retenu.

En tout cas, je vous remercie d'avoir adopté cette démarche globale et envoyé ce message. La concrétisation de ces propositions extrêmement importantes pour l'avenir de l'automobile dans notre région doit être assurée grâce à un soutien politique fort, notamment de l'exécutif.

M. Yves Albarello. Madame la Rapporteuse, je m'associe pleinement à votre remarque sur le *sponsoring* de notre équipe nationale de football par la société Volkswagen. C'est l'un des plus grands scandales de ces derniers temps. Voir le sigle du constructeur à côté du coq français me dérange énormément.

Fan d'automobile, j'ai pris beaucoup de plaisir à être présent lors d'auditions de la mission – pas à toutes – et à contribuer à l'élaboration du rapport. Même s'il ne s'agit pas d'une aussi grosse unité automobile que celle qui se trouve dans la circonscription de Rémi Pavros, j'ai dans ma ville un équipementier qui est en train de disparaître : l'usine de Wabco Westinghouse, qui fait des freins pour la filière poids lourds, a compté jusqu'à 850 salariés mais n'en emploie plus aujourd'hui qu'une cinquantaine. Votre rapport arrive donc à point nommé, au moment où l'industrie automobile française est en train de relever la tête.

Enfin, je suis d'accord avec Philippe Duron concernant l'affectation de la TICPE : elle ne peut être exclusivement réservée au secteur automobile.

Mme Marie-Anne Chapdelaine. Je vous félicite toutes deux pour votre excellent rapport.

L'usine automobile qui se trouve dans ma circonscription est de taille plus modeste que celle évoquée par M. Barbier mais je puis vous dire que je craignais, moi aussi, de la part de cette mission d'information, une charge contre le véhicule diesel. Or vous avez, du début à la fin de ce rapport, fait preuve d'intelligence et d'ouverture d'esprit, en vous attachant à promouvoir un accompagnement de notre industrie qui ne soit pas synonyme d'abandon des plus précaires. Le diesel polluant est souvent utilisé dans des voitures très anciennes que les propriétaires ne peuvent changer. Je voudrais donc mettre en exergue les propositions n° 15, 27 et 32. C'est un rapport riche pour l'industrie automobile, illustrant les défis auxquels elle aura à faire face et comment l'accompagner. Mais j'insiste sur l'idée, défendue par la Rapporteuse, que notre société peut tout à fait se doter d'une industrie de pointe engrangeant des bénéfices et n'oublier personne.

Enfin, je souligne l'importance d'un État stratège pour sauver des emplois. J'ai été élue en 2012 : alors qu'il n'y avait aucun problème chez PSA en mars, cette année-là, nous avons appris, en juin, qu'il allait y avoir dans ce groupe des milliers de licenciements. Sans l'investissement de l'État, bien des hommes et des femmes se seraient retrouvés au chômage.

Je vous remercie et vous félicite donc pour ce rapport. Sans attendre dix ans pour y revenir, il conviendrait d'assurer un suivi de ses propositions.

Mme la présidente Sophie Rohfritsch. À mon tour, je souligne la qualité de nos relations durant cette année de travail qui a donné lieu à des échanges très fructueux, ainsi que la compétence des services de l'Assemblée nationale qui ont planché quasiment jour et nuit sur l'élaboration de ces propositions pour qu'elles soient aussi complètes que possible.

Mme la rapporteure. Que dire après tant d'éloges ?

Je fais d'abord observer qu'il y a tout de même, dans le rapport, une charge contre les régulateurs européen et français – tous gouvernements confondus – qui ont laissé s'installer une situation de diésélisation massive sans anticiper le mouvement actuel, irréversible, de diminution du gazole. Il faut reconnaître que le Gouvernement a engagé ce mouvement depuis deux ou trois ans : c'est un vrai tournant dans l'histoire si l'on remonte aux années 1970. Les pouvoirs publics sont les premiers responsables vis-à-vis des automobilistes et des citoyens. Le rapport plaide pour une progressivité de la diminution du diesel parce qu'on ne peut pas, du jour au lendemain, faire un tel tête-à-queue après des années d'immobilisme.

Je veux aussi convaincre qu'une vision qui ne serait pas engagée, ambitieuse, conquérante face aux défis du XXI^{ème} siècle que sont le véhicule zéro émission, la révolution des usages et le numérique, risquerait de nous plomber tant s'exerce aujourd'hui, dans le domaine des technologies du futur, une compétition mondiale extrêmement féroce.

Puisque nous pouvons encore ajouter quelques lignes à ce rapport avant qu'il ne parte à l'impression, j'ai une proposition à faire à Philippe Duron. La recette supplémentaire liée à la convergence fiscale est de 250 millions en 2016 ; elle sera légèrement supérieure en 2017 et ira croissant d'année en année pour atteindre, en fin de période, plus de 1 milliard d'euros. Nous avons besoin, pour doubler la prime à la conversion des ménages modestes, accompagner les sites industriels en difficulté et financer l'organisme de contrôle qui réalisera des tests aléatoires sur les véhicules en circulation, d'environ 250 millions d'euros par an, 300 millions au maximum. Je ne suis donc absolument pas opposée à dire qu'au-delà de la manne nécessaire pour assurer la transition automobile, le reste soit affecté au transfert modal et à l'AFITF. Si nous sommes tous d'accord sur ce point.

Je rappelle que le véhicule autonome ne fait l'objet d'aucune feuille de route et qu'il n'y a pas de « Monsieur » ou de « Madame véhicule autonome » en France. Cette ambition manque donc surtout de soutien politique.

En réponse à Mme Zimmermann, je dirai que plus les conclusions du rapport feront consensus entre nous, plus elles auront de poids, surtout à l'approche d'échéances politiques.

Monsieur Barbier, je plaide dans ce rapport en faveur de ce que j'ai appelé la « planification agile » : nous avons besoin d'une vision de long terme qui n'existe pas aujourd'hui ainsi que d'une certaine capacité d'adaptation. Les technologies évoluent à une vitesse telle qu'il ne faut pas que nos choix soient figés. Mais en même temps, nous n'avons, ni en France ni en Europe, ne serait-ce qu'une vision de ce que sera l'industrie automobile à l'horizon 2030 – c'est-à-dire demain matin, en termes de choix de R&D –, alors que certains pays ont une feuille de route à l'horizon 2050, prévoyant des étapes graduées. Il ne s'agit pas de coller strictement à une feuille de route mais de donner à l'industrie le cadre de long terme dont elle a besoin pour savoir où aller.

Monsieur Breton, le rapport comprend des propositions concernant le renouvellement des poids lourds, compte tenu du surcoût à l'achat des poids lourds au GNV aujourd'hui. Je rappelle d'ailleurs qu'une partie de ces véhicules GNV sont fabriqués en Ardèche : certes, le constructeur n'est pas français mais des milliers d'emplois sont liés à ce développement technologique. Notre objectif est donc de favoriser la conversion des flottes au GNV, au gaz naturel liquéfié (GNL) ou, encore mieux, au bio-GNV au profit duquel des mesures sont proposées.

Quelles suites connaîtra ce rapport ? Il y en aura, selon moi, à trois niveaux.

Le premier est l'Europe. Nous avons fait dans le rapport un développement sur la perte d'influence française à Bruxelles, en particulier en matière de normes automobiles. Le poids de l'industrie allemande sur la norme européenne est tel que la réglementation représente parfois un désavantage compétitif pour l'industrie française. Il n'est pas acceptable que la France ne soit représentée à certaines réunions que par une seule personne quand l'Allemagne en fait venir trois ! Il importe donc que notre pays se réengage dans l'élaboration des normes automobiles. Vous savez que l'Europe n'avait pas prévu de ratifier l'accord de Paris consécutif à la COP21 dans le délai imparti. Or la France a accompli un travail remarquable de mobilisation des instances européennes. Après l'affaire Volkswagen, il faut qu'elle en fasse autant s'agissant de l'automobile, sans quoi la montagne accouchera d'une souris et tout continuera comme avant. Les normes resteront dans le même désordre. Le nouveau règlement européen ne clarifiera toujours pas la répartition des compétences entre la Commission européenne et les États membres, alors que la question est centrale : la proposition qui est faite, c'est que tout le monde sera responsable de tout. Cela veut dire que si l'on a demain une nouvelle affaire Volkswagen ou encore une affaire Mercedes-Daimler – face à laquelle il m'avait fallu prendre des décisions à l'époque –, on n'aura pas le droit d'interdire en France la circulation de véhicules polluants car homologués dans un autre pays.

Le deuxième niveau est la France. Comme l'a dit Jean Grellier, nous proposons dans le rapport un protocole clés en main : j'espère qu'il retiendra l'attention. Certaines décisions peuvent être votées tout de suite en loi de finances. Le rapport propose aussi cinq décrets clés en main et un projet de loi, et d'autres éléments d'importance que l'on peut aussi transformer en proposition de loi.

Enfin, j'attends aussi des industriels qu'ils se mobilisent pour aller dire au plus haut niveau ce qu'ils nous ont dit à nous, s'agissant notamment de la prévisibilité, de la nécessité de disposer d'un cadre de long terme et de « la règle des cinq ans ». C'est aussi à eux d'accueillir ces propositions et d'affirmer qu'elles sont ce dont l'industrie française a besoin aujourd'hui.

M. Xavier Breton. Nous voterons non pas en faveur de l'ensemble des 120 propositions, qu'il faut regarder une par une, car elles sont d'importance inégale, mais en faveur de la publication du rapport. Le groupe Les Républicains transmettra une contribution à ce travail.

M. Frédéric Barbier. Vous avez fait un travail considéré comme exceptionnel par l'unanimité des personnes présentes ce matin. Le groupe que je représente votera, bien sûr, en faveur de la publication de ce rapport.

La mission autorise la publication du rapport d'information à l'unanimité.

La séance est levée à onze heures cinquante.



Membres présents ou excusés

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

Réunion du mercredi 12 octobre 2016 à 10 h 30

Présents. - M. Yves Albarello, M. Frédéric Barbier, Mme Delphine Batho, M. Marcel Bonnot, M. Xavier Breton, Mme Marie-Anne Chapdelaine, M. Philippe Duron, M. Jean Grellier, M. Michel Heinrich, M. Philippe Kemel, M. Gérard Menuel, M. Rémi Pavros, Mme Sophie Rohfritsch, M. Éric Straumann, M. Jean-Michel Villaumé, Mme Marie-Jo Zimmermann
Assistaient également à la réunion. - M. Jean-Yves Caillet, Mme Françoise Descamps-Crosnier, M. Jean-Pierre Maggi