

Rencontre-débat du Comité 21

Jean-Martin FOLZ,

Président de PSA Peugeot Citroën

"Développement durable : quels enjeux pour PSA Peugeot Citroën ?"

Mardi 10 mai 2005

Éric GUILLON, Président du Comité 21

Éric GUILLON : Mes chers amis, j'ai le très grand plaisir d'accueillir, en votre nom à tous, Jean-Martin FOLZ, Président de PSA Peugeot Citroën. Il va venir traiter avec nous, ce matin, du thème "*Développement durable : quels enjeux pour PSA Peugeot Citroën ?*" Je suis très heureux de pouvoir recevoir un grand chef d'entreprise français très concerné par les problèmes liés à l'environnement et au développement durable.

Je vais, comme le veut la tradition ici pour les petits déjeuners du Comité 21, donner quelques indications sur un *curriculum vitae* qui est extrêmement riche.

Jean-Martin FOLZ est ancien élève de l'École Polytechnique et ingénieur des Mines. Après un an à Tokyo à la Maison franco-japonaise, il débute sa vie professionnelle en 1972, dans une direction régionale du ministère de l'Industrie. Entre 1975 et 1978, il occupe différentes fonctions dans les cabinets ministériels. En dernier lieu, il est directeur du cabinet du secrétaire d'État à l'Industrie.

A partir de là, c'est la démarche dans les grands groupes français. En 1978, il entre dans le groupe Rhône-Poulenc, où il est d'abord directeur d'usine à Saint-Fons puis directeur général adjoint de Rhône-Poulenc Spécialités chimiques. Il est directeur général adjoint puis président-directeur général de Jeumont-Schneider, filiale du groupe Schneider, de 1984 à 1987. En 1987, il devient directeur général de Pechiney, puis président de Carbone Lorraine. En 1991, date de notre rencontre, Jean-Martin FOLZ était administrateur d'Éco-Emballages au moment de sa création. Il devient ensuite directeur général d'Eridania Béghin-Say, puis président de Béghin-Say.

Il entre dans le groupe PSA Peugeot Citroën en juillet 1995 et est directeur de la Division "Automobiles" du groupe en avril 1996. Il est nommé président du groupe PSA Peugeot-Citroën à compter du 1^{er} octobre 1997 et également, à cette date, président d'Automobiles Peugeot et d'Automobiles Citroën.

Le thème qui vous est proposé, mon cher Président, est à la fois fantastique et difficile. Le développement durable est souvent considéré comme un ensemble indéfini de contraintes. Vous allez sans doute le faire apparaître comme un ensemble fini d'opportunités. De ce fait, comme le thème est long et les questions seront sans doute nombreuses, je suis heureux de vous céder la parole.

Intervention de Jean-Martin FOLZ

Je vous remercie de cette introduction manifestement trop laudative. Vous n'avez pas rappelé un point dans mon *curriculum vitae* : c'est la deuxième fois que j'ai l'honneur de m'exprimer devant le Comité 21. J'y suis tout à fait sensible et j'y vois la marque de l'intérêt que porte le Comité 21 aux questions automobiles et peut-être une forme d'hommage rendu à l'action du groupe PSA Peugeot Citroën.

Notre groupe est un acteur économique et social majeur, en France, en Europe et, dans une certaine mesure, dans le monde. Mais c'est un acteur qui est tout à fait conscient des questions que pose l'usage de l'automobile, aujourd'hui, à moyen et long terme, des attentes environnementales et sociétales de nos clients et des citoyens concernés par l'automobile. C'est donc majoritairement le pilier environnemental et sociétal du développement durable que je traiterai aujourd'hui, devant vous, rapidement, pour laisser de la place à vos questions.

Le groupe PSA Peugeot Citroën a une politique de développement durable : elle est claire, rigoureuse et transparente, à l'image de ses valeurs traditionnelles. Nous avons délibérément apporté une approche structurée, caractéristique des méthodes de l'industrie automobile. Nous nous sommes donnés des priorités et fixés un programme de douze actions prioritaires et concrètes.

Nous nous sommes dotés d'un site Internet pour présenter nos priorités et notre organisation. Nous rendons compte, effectivement, de notre avancement et de notre progrès sur chacune de nos actions. Nous sommes dotés d'une institution pour gérer notre politique de développement durable avec une Direction du développement durable et un Comité de développement durable. C'est une émanation directe du comité exécutif du Groupe qui donne une impulsion à nos actions dans ce domaine. Avant d'aborder quelques-unes des actions prioritaires du groupe PSA Peugeot Citroën, je voudrais rappeler qu'il n'y a de politique de développement durable pour une entreprise que si celle-ci existe et, surtout, trouve et conserve les voies de la croissance et du succès économique.

Notre objectif en tant que constructeur automobile, consiste à proposer aux acheteurs de voitures Peugeot et Citroën des véhicules dont les qualités répondent aux besoins et aux aspirations de chacun en termes de style, de sécurité et d'agrément de conduite. Je vais explorer ces trois voies. Avant tout, quelques mots sur le groupe PSA Peugeot Citroën, pour vous rappeler des questions de taille et d'enjeux.

Le groupe PSA Peugeot Citroën, ce sont 3 375 000 voitures vendues l'année dernière, 207 000 salariés dans le monde et un chiffre d'affaires de 57 milliards d'euros. Ce groupe a l'originalité de réunir deux marques généralistes, seulement deux marques parce que nous sommes probablement le grand groupe automobile qui a le moins de marques. Ce groupe est présent industriellement ou commercialement dans quelque 140 pays.

Si je devais le qualifier d'un mot, celui qui me vient spontanément à l'esprit est celui de "croissance", puisque c'est ce qui a le plus marqué l'évolution du Groupe au cours des dernières années. Entre 1998 et 2004, nos ventes ont progressé de 50 % en nombre de voitures vendues, ce qui fait de nous le premier constructeur français, le deuxième en Europe et aborde une part de marché mondial légèrement inférieure à 6 %.

Pour soutenir cette croissance, nous disposons d'un dispositif industriel et commercial largement réparti en Europe et dans certaines zones du monde, qui est fort de quinze usines d'assemblage de voitures et de quinze usines de fabrication mécanique, puisque, en amont de l'assemblage des voitures, il faut faire des moteurs, des boîtes de vitesse et un certain nombre d'opérations mécaniques, c'est un dispositif complet de production industrielle.

Pour vous donner une idée de la taille, je mentionnerai simplement qu'il a produit, l'année dernière, à peu près 14 000 voitures par jour : ceci montre bien l'enjeu de notre industrie automobile par la taille de ses productions et par l'importance et l'impact qu'elle a dans les zones où elle est présente. Rappelons-nous que PSA Peugeot Citroën est le premier employeur en Alsace (Mulhouse), en Franche-Comté (Sochaux), en Lorraine (Trémery), en Champagne-Ardennes (Charleville) et en Bretagne (Rennes). Partout où l'industrie automobile est présente, elle représente toujours un poids économique et social tout à fait considérable, avec les responsabilités qui y sont associées.

Au-delà de cette croissance économique et de cet objectif de croissance et de rentabilité, le Groupe a souhaité mettre en œuvre une politique de ressources humaines relativement ambitieuse. Nous sommes d'abord, et de façon assez habituelle dans un groupe industriel, mais très fortement, en ce qui nous concerne, mobilisés pour améliorer les conditions de travail et la sécurité de nos salariés. Je citerai un chiffre qui est celui du taux de fréquence des accidents avec arrêt dans nos usines. Entre 2002 et 2004, le taux de fréquence, dans l'ensemble du dispositif industriel mondial du Groupe est passé de 5,3 à 2,95. Je vous rappelle que, pour ordre de grandeur, l'industrie mécanique en France a une moyenne de 27,9 et que nous sommes, nous, dans le monde entier à 2,95. Cela dit, notre politique sociale ne se limite pas à ce domaine très important de la sécurité. Elle vise à promouvoir un véritable progrès de l'ensemble de nos salariés, à favoriser une cohésion sociale sur des valeurs communes fortes de dialogue de solidarité et de respect des personnes dans leur diversité.

Nous avons multiplié les initiatives et les réalisations concrètes dans ce domaine pour traduire un véritable changement de politique et une véritable adaptation à une nouvelle donne sociale. Nous avons, notamment, noué un dialogue social particulièrement actif. Pendant la seule année 2004, nous avons signé, avec nos partenaires sociaux, 41 accords dans la branche automobile du Groupe, 6 en France et 35 dans tous les autres pays où le Groupe est présent ; des accords qui portent, bien sûr, sur les domaines classiques (les rémunérations, l'organisation du travail, le dialogue social) mais aussi sur des sujets plus différents, plus nouveaux. Je mentionnerai deux initiatives majeures dans ce domaine :

- D'une part, l'accord que nous avons signé en 2003 sur le développement de l'emploi féminin et l'égalité professionnelle entre les hommes et les femmes dans le Groupe. C'est un accord fort, original, qui prévoit de renforcer la politique de féminisation des recrutements. Nous nous engageons à recruter systématiquement la même proportion de femmes que nous avons de candidats par métier et par lieu d'embauche. Cet accord vise à garantir des niveaux de salaires équivalents entre des hommes et des femmes (ce qui est vérifié annuellement avec nos partenaires sociaux), de favoriser des parcours professionnels identiques entre les hommes et les femmes dans le Groupe et d'accompagner cette féminisation croissante de l'emploi par l'amélioration des conditions de travail, des adaptations de la vie professionnelle aux impératifs particuliers du travail féminin. Nous avons été la première entreprise à bénéficier du label national sur l'égalité professionnelle, qui a été délivré par le ministère de la Parité, il y a quelques mois de cela.

- L'autre accord important et très innovateur du Groupe, a été celui que nous avons passé, en septembre 2004, sur la diversité et la cohésion sociale dans l'entreprise. L'objectif est de mieux refléter, dans l'entreprise, la diversité de la société et de son environnement. Nous y sommes venus avec des mesures très pragmatiques qui ont fait école puisque, après notre accord, une charte a été promue et d'autres groupes se sont efforcés de nous suivre. Nous avons prévu la mise en place d'outils et de procédures qui permettent de garantir l'égalité des chances et de traitement dans l'accès à l'emploi et dans le processus de formation et d'évolution professionnelle. Nous avons développé des démarches d'insertion et, en particulier, de recrutement de jeunes diplômés issus "des zones urbaines sensibles". Nous avons créé avec nos partenaires sociaux un Observatoire paritaire de la diversité afin de vérifier que les choses évoluaient dans le sens que nous souhaitions, même si la mesure en est difficile et d'étudier des plans d'actions complémentaires. Et puis, nous avons fait de gros efforts de communication de l'ensemble des collaborateurs du Groupe sur les thèmes du respect des différences et de la lutte contre la discrimination.

Le Groupe, grâce à sa croissance, a beaucoup embauché et créé d'emplois au fil des années. Entre 1999 et 2004, le groupe PSA Peugeot Citroën a recruté, dans le monde, 93 000 personnes en contrat à durée indéterminée. Sur ces 93 000 personnes, 37 000 (dont 10 500 en France) ont été de véritables créations d'emplois. Le reste sont des remplacements de personnes parties, de départs à la retraite, etc ... Nous sommes légitimement fiers de ce résultat. Par cette politique, nous sommes aujourd'hui un groupe qui est certainement plus jeune, plus international et plus divers, dans tous les sens de la diversité, qu'il n'était il y a quelques années.

Le moment est venu d'aborder les grands enjeux environnementaux et sociétaux du développement durable, mais je croyais utile de vous dire ces quelques mots sur notre politique économique et sociale.

Pour identifier et hiérarchiser les impacts de notre activité, nous nous sommes, bien sûr, intéressés à l'analyse du produit automobile tout au long de son cycle de vie. Je voudrais faire devant vous, un premier constat qui est de bien distinguer, dans le cycle de vie de l'automobile, son utilisation des autres étapes du cycle de vie.

Au stade de la production des automobiles, de la distribution des automobiles et de leur fin de vie, l'ensemble des impacts sur l'environnement est suivi avec beaucoup de rigueur. Ces impacts sont parfaitement maîtrisables. Aucun ne présente de risques majeurs pour l'environnement. Je citerai, à titre d'exemple, que les émissions de CO₂ de nos usines, représentent moins de 0,2 % du total des émissions de gaz carbonique de l'industrie en France. Nous avons donc bien une contribution qui est très circonscrite à notre processus de production.

Nous avons adopté une politique de gestion rigoureuse, de respect strict et d'anticipation des réglementations, qu'il s'agisse des consommations d'énergie, de la maîtrise des émissions polluantes, des impacts sur le milieu naturel et de la certification ISO 14001, maintenant achevée dans les établissements du Groupe en France. De même, lorsque nous en venons à la fin de vie du produit automobile, ce sujet est pris en compte dès les phases initiales de conception de la voiture. Tous nos nouveaux modèles commercialisés aujourd'hui, seront, lorsqu'ils viendront en fin de vie, recyclables à plus de 85 %.

Autrement dit, c'est le constat que je voudrais faire devant vous, ce sont bien les impacts qui sont liés à l'utilisation de l'automobile qui posent problème et qui nécessitent un examen approfondi. Nous devons bien observer les conséquences de l'usage de la voiture dans un contexte de mobilité individuelle durable et, à ce titre, considérer trois enjeux majeurs que j'aborderai rapidement devant vous : l'effet de serre, la sécurité routière et la mobilité urbaine.

Vous aurez noté que j'ai parlé de l'effet de serre et pas de pollution atmosphérique. En effet, pour moi, la seule vraie question aujourd'hui, liée aux émissions des véhicules, est bien leur contribution à l'effet de serre. Les questions de pollution locale ont été très importantes il y a quelques années. La bataille de la pollution locale liée aux émissions atmosphériques des voitures est une bataille en passe d'être gagnée dans l'ensemble des villes européennes. Rappelons-nous qu'au cours des vingt dernières années, les émissions des voitures neuves ont été divisées par 10 à 20, suivant les polluants concernés, que les innovations majeures ont été mises sur le marché, le cas échéant, par anticipation sur les réglementations.

Je ne peux pas ne pas mentionner ici le Filtre à Particules (FAP), innovation majeure du groupe PSA Peugeot Citroën et qui éradique les émissions de particules des moteurs Diesel. C'est une technologie que nous avons été les premiers à commercialiser, d'abord sur la Peugeot 607, puis progressivement étendu à nos gammes. On le trouve aujourd'hui sur toutes les voitures grandes et moyennes de Peugeot et de Citroën. Cette innovation n'est plus du tout au niveau de la « curiosité ». Le groupe PSA Peugeot Citroën a fêté, il y a deux mois, la millionième voiture vendue équipée d'un filtre à particules. Aujourd'hui, la quasi-totalité des constructeurs automobiles présentent, ou vont présenter des solutions à base de filtre à particules. Nous sommes fiers d'avoir mis en place cette évolution majeure de la technologie automobile.

De façon générale, si on veut se pencher sur les émissions locales des véhicules automobiles, il faut se rendre compte que nous nous rapprochons beaucoup des asymptotes technologiques et que le coût que représentent, en matière d'augmentation des prix de production de voitures, les gains des quelques pour cent qui restent à gagner, sont extraordinairement importants et posent une vraie question de répartition de la ressource collective pour lutter contre la pollution locale.

Je ne peux pas ne pas céder à une de mes habitudes favorites qui est de constater, comme nous tous, que la pollution atmosphérique en ville, est liée non pas aux marchés des voitures neuves mais au parc existant dans les rues de nos villes. Ce parc existant est un parc ancien et vieillissant. Les statistiques, notamment en France, montrent que l'âge moyen et la durée de vie moyenne des voitures augmentent. Nous avons encore, une partie très substantielle des parcs automobiles qui ont de plus quinze ou vingt ans d'âge et qui, donc, ne respectent aucune réglementation successive en matière de lutte contre la pollution atmosphérique, pour la bonne raison que ces voitures ont été mises sur le marché avant que les réglementations (Euro I, Euro II, Euro III, Euro IV) ne soient entrées en vigueur. Ces 20 % de parc automobile les plus anciens représentent sans aucun doute une contribution très, très large aux émissions atmosphériques, à la fois par un effet de génération (même neuves, ces voitures polluaient beaucoup plus que les voitures modernes d'aujourd'hui) mais aussi par un effet d'âge. Des voitures qui ont quinze ou vingt ans sont dans un état d'entretien, de maintenance et de vieillissement normal des organes mécaniques qui font que leurs performances, déjà très inférieures à celles des voitures modernes, se sont encore dégradées.

Il y a donc là un gisement très important d'amélioration de la qualité de l'air, un gisement qui est beaucoup plus important et beaucoup plus productif que celui de gagner les quelques derniers pour cent sur les voitures les plus récentes. Je déplore que ce gisement ne soit pas plus exploité aujourd'hui. Je ne suis pas en train de réclamer des « jupettes » ou des « balladures ». Il ne s'agit absolument pas d'encourager le remplacement de véhicules anciens par des véhicules neufs. Il s'agit, en fait, de hâter la sortie du parc de voitures anciennes qui n'y sont maintenues que parce que les personnes qui les

détiennent n'ont pas les moyens, non pas d'acheter un véhicule neuf, mais d'acheter un véhicule d'occasion plus récent et, par là même, moins polluant. Il y a là réellement, l'action la plus efficace, disponible pour l'euro collectif investi, tout le monde en est convaincu mais personne n'en fait rien. Cela dit, je ne pouvais pas ne pas le mentionner.

J'aimerais revenir maintenant aux sujets que je voulais aborder devant vous, l'effet de serre, la sécurité routière et la mobilité urbaine.

► *L'effet de serre*

En matière de réduction des gaz à effet de serre, qui me paraît être effectivement, le vrai enjeu environnemental de l'industrie automobile aujourd'hui, de très nombreuses voies peuvent et doivent être explorées.

La première voie est manifestement de réduire les besoins énergétiques de l'automobile. Il y a là, que ce soit dans la taille des automobiles, l'allègement des automobiles et l'aérodynamisme des automobiles, de vraies pistes et de vraies voies de progrès, sachant que les sollicitations contraires existent, même y compris pour d'excellentes causes. La préoccupation d'augmenter la recyclabilité des voitures milite en faveur de l'usage du métal dans les automobiles et contre l'usage des matières plastiques. Donc, la préoccupation légitime de recyclabilité des voitures va dans le sens de l'alourdissement des voitures et non pas dans le sens de leur allègement.

Voyons un autre exemple de préoccupation contradictoire, c'est la réglementation légitime de protection des piétons en cas de choc avec une automobile. Il est évident que la voiture la moins agressive pour un piéton est une voiture très peu aérodynamique. On voit d'ailleurs comment évoluent les formes des voitures : voitures peu aérodynamiques et donc présentant une résistance à l'avancement plus forte que des voitures de forme différente. La progression dans la voie de l'allègement et de l'aérodynamisme se heurte à un certain nombre de contraintes qui sont, elles aussi, tout à fait légitimes et réelles.

La deuxième voie, très importante, est celle de la poursuite de l'amélioration du rendement des machines thermiques actuelles. Le moteur à explosion n'a pas dit son dernier mot et peut continuer, de façon spectaculaire. Par exemple, le groupe PSA Peugeot Citroën a lancé, à la fin des années 90, une nouvelle génération de moteurs Diesel à injection directe, les moteurs HDI qui sont bien connus et qui servent un peu de référence aujourd'hui. Remplacer des moteurs Diesel à injection indirecte par des moteurs à injection directe à haute pression s'est traduit par une diminution de la consommation de ces moteurs, de 15 à 20 % et donc une réduction corrélative des émissions de gaz carbonique. Il y a encore des vrais gains à faire en matière d'amélioration du rendement de nos moteurs.

Le groupe PSA Peugeot Citroën a, depuis l'introduction de ces moteurs HDI, vendu quelques 6,4 millions de voitures équipées de ces moteurs, et compte bien poursuivre dans cette voie pour conforter sa place de constructeur vendant beaucoup de voitures émettant peu de gaz carbonique. Un chiffre à cet égard : si on regarde les voitures émettant moins de 120 g de gaz carbonique par kilomètre parcouru, on observe qu'en 2004 le groupe PSA Peugeot Citroën en a vendu 330 000, soit 31% du marché européen des voitures émettant moins de 120 g de gaz carbonique par kilomètre. Si vous comparez les 31% du groupe PSA Peugeot Citroën, dans les ventes de voitures émettant moins de 120 g, avec notre part de marché global sur le marché européen qui était de 14,6 % l'année dernière, vous voyez que nous sommes bien en tête des constructeurs et vendons des voitures émettant peu de gaz carbonique. Nous partageons cette place remarquable avec notre seul concurrent français.

De facto, les constructeurs français se placent très largement en tête des constructeurs automobiles vendant des voitures émettant peu. Si on prend maintenant le bilan sur plusieurs années, à fin 2004, le groupe PSA Peugeot Citroën aura vendu 800 000 voitures émettant moins de 120 g, et 2 millions de voitures émettant moins de 140 g de gaz carbonique par kilomètre. Il s'agit bien, non pas de curiosités, de voitures de haute technologie et de prix très élevés, mais bien d'un mouvement de masse de voitures vendues en grande quantité et contribuant peu à l'effet de serre.

Nous commercialisons depuis la fin de l'année dernière, des véhicules équipés d'un système dit «Stop & Start» que vous avez certainement vu décrit dans la presse. C'est un dispositif qui met le moteur en veille dès que la voiture s'arrête et qui la redémarre automatiquement à la première sollicitation du conducteur. Il permet de ne pas faire tourner le moteur, de ne pas faire de bruit et de ne pas émettre de gaz carbonique dès que la voiture est à l'arrêt. Dans le cycle normalisé, cela correspond

à peu près à 8 % d'économies de gaz carbonique, d'économies de carburant et donc d'émission de gaz carbonique. Dans des conditions de circulation urbaine, on atteint facilement 15% d'économie.

Cette technologie est disponible sur la Citroën C3 et sera progressivement étendue à d'autres voitures du groupe. Si je la mentionne, c'est que c'est un bon exemple d'association intelligente d'un moteur électrique avec un moteur à combustion interne.

On parle beaucoup de ces associations et une attention forte est portée aujourd'hui aux véhicules hybrides essence qui associent un moteur essence avec une machine électrique. Ce sont des voitures intéressantes qui permettent effectivement une réduction assez substantielle des consommations et des émissions de gaz carbonique, des réductions assez comparables à celles que l'on obtient en substituant le même moteur essence par un moteur Diesel. La seule différence est qu'une des solutions est bien plus coûteuse que l'autre. C'est la raison pour laquelle je considère, pour ma part, au même titre que l'ensemble des constructeurs européens, que les véhicules hybrides essence actuels n'ont pas de *business case*. Ils sont certes amusants, intéressants, sur le plan technologique, mais représentent un surcoût tellement élevé par rapport aux gains qu'ils présentent, dans toutes régions du monde dans lesquelles les moteurs Diesel sont directement acceptés, comme l'Europe, grâce au filtre à particules notamment, qu'ils n'y ont pas d'avenir, en tous les cas sur le court et moyen terme. Il ne sert à rien d'inventer des technologies extraordinairement coûteuses que personne ne pourra acheter ou qu'on ne pourra acheter qu'au prix de distorsions du marché très importantes.

Après avoir abordé le sujet du Diesel, je voudrais encore ajouter, pour souligner, qu'à performances équivalentes de la voiture, remplacer un moteur essence par un moteur Diesel, équivaut à diminuer la consommation de 15 à 20 %, donc à diminuer les émissions de gaz carbonique de 15 à 20 %. Ayons bien cela en tête. J'y reviendrai dans un instant. Cela dit, le Diesel n'est pas la seule solution en matière de carburant. Plusieurs pistes méritent d'être explorées avec soin :

– La première est, bien sûr, sur le gaz naturel véhicule (GNV), et je ne parle pas de GPL. Celui-ci représente un carburant intéressant parce que plus propre que les moteurs essence dans les années 90, mais le GPL n'offre plus d'intérêt aujourd'hui, sur le plan de la lutte contre la pollution. Il présente un certain nombre d'inconvénients compte tenu des réglementations et ne présente pas d'intérêt en ce qui concerne les émissions de gaz à effet de serre. Le gaz naturel présente un vrai intérêt à la fois dans la qualité des émissions locales mais surtout dans les émissions de gaz carbonique. Dans les pays qui disposent de gaz naturel, c'est aussi un carburant dont la distribution peut se faire sans mettre en jeu des dépenses énergétiques importantes comme ce que nécessite le transport routier des carburants liquides ou du GPL. Le groupe PSA Peugeot Citroën est fermement attaché au développement du GNV. Nous faisons partie des opérations qui sont engagées pour développer en France, dans le cadre de la GNV, le développement de gammes de véhicules disposant de moteur à gaz naturel. Je crois que le gaz naturel jouera un rôle important, dans un premier temps, dans les flottes de véhicules utilitaires urbains.

Je voudrais, au chapitre des nouveaux carburants, aborder sommairement le sujet des biocarburants. Ils sont une solution immédiatement disponible et particulièrement intéressante lorsqu'on en vient à réduire les émissions de gaz à effet de serre. Je ne ferai pas ici l'apologie du biocarburant. Je pense que nous sommes convaincus de l'intérêt qu'il présente dans la mesure où la synthèse végétale et la synthèse chlorophyllienne consomment le gaz carbonique émis par la combustion des biocarburants. Le groupe PSA Peugeot Citroën est fermement convaincu de l'intérêt des biocarburants et milite dans ce sens depuis l'origine. Nous encourageons l'utilisation du Diester 30, à savoir un mélange de 30 % d'ester biovégétal avec 70 % de gasoil. Nous le démontrons avec l'ensemble de la flotte PSA Peugeot Citroën qui fonctionne avec ce carburant, sans aucune difficulté. Nous sommes également très favorables aux utilisations de l'éthanol, à la fois par l'incorporation directe de bioéthanol dans l'essence dans la limite de 5 % et de dérivés de l'éthanol (ETB) à des taux compris entre 8 et 12 %. Nous en sommes complètement persuadés et nous soutenons, par ailleurs, les développements du biocarburant dans d'autres régions du monde où le Groupe est présent.

Pour clore ce chapitre sur l'effet de serre et les nouveaux carburants, je dirai un mot sur l'hydrogène et sur la pile à combustible, en soulignant les nombreux obstacles qui s'opposent aujourd'hui à l'utilisation prochaine de la pile à combustible dans l'industrie automobile. Vous savez que l'hydrogène n'existe pas, aujourd'hui, sous une forme directement exploitable. Il subsiste donc une double question : celle de sa production-distribution et de son stockage, qui posent des problèmes tout à fait sérieux :

– Des problèmes environnementaux d'abord : comment pourra-t-on produire tout cet hydrogène ?

– Des problèmes de stockage et de distribution ensuite, compte tenu des pressions auxquelles il faut stocker l'hydrogène, et la température très basse à laquelle, sous pression atmosphérique, on peut le passer à l'état liquide.

On voit bien que la distribution et le stockage à bord de voitures posent des problèmes tout à fait considérables.

Ces problèmes sont explorés par les constructeurs automobiles. Ils le sont notamment par PSA Peugeot Citroën qui a présenté des voitures de démonstration (le prototype Taxi PAC et le Quark), tout récemment, qui sont des démonstrateurs de technologies de stockage de l'hydrogène à bord des automobiles et qui montrent bien l'extraordinaire difficulté, le coût et le risque associés à ce stockage à bord de la voiture. Un autre prototype, dit H₂O, a permis de tester les questions de génération d'hydrogène à bord de la voiture en continu, à partir cette fois-ci d'un carburant liquide, avec toutes les questions technologiques et d'environnement que pose la transformation d'un carburant liquide en hydrogène et gaz carbonique, donc en gaz à effet de serre.

Nous poursuivons nos recherches, comme tous les groupes automobiles, mais avec la ferme conviction qu'il n'y aura pas de voiture à pile à combustible qui puisse être commercialement vendue dans des conditions raisonnables, avant 2020 au plus tôt.

Pour conclure ce point sur l'effet de serre, je dirai qu'aujourd'hui seules deux solutions techniques sont directement accessibles si on veut réduire les émissions de gaz carbonique. Elles s'appuient sur des solutions techniques disponibles et économiques qui ne nécessitent pas une révolution des systèmes de distribution de carburant. C'est, d'une part, le développement des motorisations Diesel et la croissance de la substitution de l'essence par le Diesel. C'est, d'autre part, le développement des biocarburants. Ces deux solutions sont accessibles, directement disponibles. Ce sont les seules pouvant permettre dans les cinq ou dix ans à venir, de modifier substantiellement les émissions des gaz carboniques des véhicules automobiles, au-delà de ce que je disais tout à l'heure sur l'évolution des besoins énergétiques des automobiles. Mais j'en dirai un mot pour conclure.

► *La sécurité routière*

C'est un enjeu sociétal important lié à l'usage de l'automobile. Le groupe PSA Peugeot Citroën, comme tous les constructeurs, a abordé avec beaucoup de détermination cette question de la sécurité sous ses différents aspects :

– D'abord, nous avons fait beaucoup d'efforts sur "la sécurité secondaire", c'est-à-dire comment limiter les conséquences de l'accident lorsque celui-ci n'a pas pu être évité. C'est la sécurité dite « passive ». Ainsi, beaucoup de progrès ont été faits en matière de résistance aux chocs des automobiles, dans le domaine de l'amélioration de leurs capacités d'absorption d'énergie en cas d'accidents, dans les *airbags* et dans les ceintures à prétensionneur. Le groupe PSA Peugeot Citroën est aujourd'hui au meilleur niveau dans ce domaine, puisque toutes les voitures que nous venons de lancer ont eu cinq étoiles dans les classements Euro NCAP. C'est une voiture du groupe PSA Peugeot Citroën, la Citroën C5, qui a obtenu le record absolu de cette qualification de la sécurité passive par l'Euro NCAP. De même, une voiture PSA Peugeot Citroën a obtenu le record absolu en matière de choc piéton avec la Citroën C4.

– Cela dit, plus important que la sécurité "secondaire" ou "passive", il y a la "sécurité primaire" ou "active", c'est-à-dire comment faire en sorte que l'accident n'intervienne pas, comment prévenir l'accident en mettant entre les mains du conducteur une voiture qui lui permette d'exercer complètement sa responsabilité, par l'information qu'il a et par les capacités de maintenir sa trajectoire et de freiner de façon efficace.

Le groupe PSA Peugeot Citroën s'est distingué, tout récemment, avec de véritables innovations en matière de "sécurité primaire". Je mentionnerai, par exemple, l'AFIL (alerte de franchissement involontaire de ligne). Cela s'appelait, dans notre développement, "bande rugueuse virtuelle", ce qui était plus explicatif. C'est en fait un dispositif qui lit les bandes continues ou discontinues peintes sur la route et qui, lorsqu'on les franchit sans mettre le clignotant, vous rappelle à l'ordre par une vibration sous la fesse du côté où on a franchi la ligne. C'est à la fois un outil de rappel à l'utilisation du clignotant mais surtout de lutte contre l'hypovigilance ou la somnolence au volant, à l'origine de beaucoup d'accidents.

– Enfin, nous travaillons aussi sur la "sécurité tertiaire", c'est-à-dire ne pas prévenir l'accident, ne pas limiter les dégâts de l'accident, mais limiter les conséquences ultérieures par une intervention rapide et efficace des secours. Nous avons développé un système d'appel d'urgence (*e-call*). Ce dispositif existe maintenant sur une partie très substantielle de la gamme de voitures, et il sera rendu disponible et étendu dans les prochains mois dans bon nombre de pays européens.

► *La mobilité*

Nous voyons tous que la mobilité individuelle est un facteur de progrès économique et social, tout à fait essentiel puisqu'elle conditionne l'accès au travail, à la santé et à la culture. Nous assistons aujourd'hui à une énorme croissance de la demande de la mobilité individuelle, à la fois en Europe mais aussi et, bien sûr, dans les pays émergents, dans lesquels les populations définissent, le besoin de mobilité individuelle par l'automobile comme l'une de leurs premières demandes.

C'est un véritable défi pour les constructeurs automobiles que de répondre à cette demande croissante en respectant l'environnement et en garantissant la sécurité. Nous ne sommes pas, chez PSA Peugeot Citroën, des partisans du "tout-automobile" en matière de mobilité individuelle. Nous croyons, au contraire, que l'association de différents modes de transport est nécessaire, utile et parfaitement légitime. Encore faut-il que les différents modes de transport puissent être associés et que des politiques de coercition ou d'interdiction aveugle ne soient pas mises en place.

Nous essayons de le démontrer en associant, autant que faire se peut, dans nos propres besoins, différents modes de transport. Nous le faisons en soutenant des plans de déplacements d'entreprises, notamment sur le site emblématique de Sochaux, où un plan de déplacements d'entreprise permet à plus de 45 % du personnel de se rendre à son travail avec d'autres moyens de transports que l'automobile. Cela ne nous choque pas du tout. Nous essayons de développer aussi toute une série de moyens de transports collectifs internes à nos établissements industriels. Par exemple, entre nos grands sites de la région parisienne, circulent des navettes au GNV. Nous encourageons fermement des politiques de covoiturage, en particulier par des allocations de places de parking particulièrement intéressantes pour ceux qui font l'effort de venir en "covoiturant".

Mais au-delà de notre contribution propre en tant que prescripteur ou "susciteur" de transports individuels, nous essayons aussi de contribuer à la réflexion collective en matière de mobilité, mobilité urbaine en particulier. Nous l'avons fait, et nous continuons à le faire, en créant et en soutenant l'Institut pour la ville en mouvement que certains connaissent. C'est une structure assez originale qui regroupe des urbanistes, des sociologues, des spécialistes de la ville, des spécialistes des transports et de l'automobile. Elle permet de travailler sur des expérimentations de solutions nouvelles de mobilité et de diffuser des solutions et des créations récentes qui ont déjà acquis, non seulement une place en France, mais également une aura internationale, et d'associer des réflexions de mobilité urbaine où celle-ci pose des problèmes particulièrement aigus. Je pense en particulier à la Chine et au Brésil.

Je souhaite donner quelques éléments de conclusion avant de répondre à vos questions.

Je me suis efforcé, rapidement, d'esquisser les grandes lignes de l'action du Groupe, des axes de croissance et de compétitivité économique, des axes de création d'emplois et de progrès social, mais aussi un axe fort de protection de l'environnement, de progrès de la sécurité et d'amélioration de la mobilité. Nous avons défini et engagé et nous suivons des politiques fortes et précises de développement durable. Notre ambition est de les faire progresser sur le plan géographique, en nous assurant que partout où le Groupe est présent, ses politiques sont mises en œuvre. Mais, elle est aussi de les développer en amont du groupe PSA Peugeot Citroën, en associant plus étroitement nos fournisseurs -déjà associés- dans l'avenir ; mais également en aval, avec les réseaux de distribution, à cette préoccupation de développement durable.

Si je devais résumer une autre partie de nos actions sur un concept unique, je parlerais volontiers -je l'ai mentionné en filigrane tout à l'heure- de "technologies utiles". Une technologie utile est celle qui apporte de vrais progrès en matière d'environnement, en matière de sécurité, mais qui le fait dans des conditions économiques telles qu'elle soit généralisable rapidement, efficacement au plus grand nombre. Rien ne sert de développer des technologies exceptionnelles. C'est de cette façon que nous ferons progresser les causes auxquelles nous sommes attachés. Telle est, en tous les cas, ce que je crois être la responsabilité d'un constructeur automobile qui met des technologies durables sur le marché, dans les enjeux du développement durable.

Néanmoins, nous ne sommes pas le seul acteur du développement durable dans l'automobile. Il faut garder présent à l'esprit, en permanence, que le constructeur conçoit un produit et s'efforce de le vendre, mais c'est le client qui décide quelle voiture il veut acheter. S'il a envie d'acheter des grosses voitures avec des gros moteurs, c'est lui qui le décide. Ce n'est pas à nous de le lui interdire. C'est l'automobiliste qui décide du moyen de transport qu'il utilisera pour faire un parcours donné. Il prend son auto, un vélo, des patins à roulettes, le métro... C'est aussi l'automobiliste qui décide du kilométrage qu'il parcourt. Les émissions de gaz carbonique, les effets de serre sont très directement liés à la quantité de carburant consommé. On peut très bien avoir une Citroën C2 et faire 100 000 kilomètres par an ou avoir une Rolls Royce et faire 1 000 kilomètres par an. La contribution à l'effet de serre n'est pas forcément liée à la plus grosse voiture.

Enfin, si c'est le client qui choisit la voiture, si c'est l'automobiliste qui décide comment il l'utilise, c'est aussi le conducteur qui décide de son comportement au volant. J'en veux pour preuve les progrès très significatifs qui ont été faits, en France, au cours des deux dernières années en matière de sécurité routière et dont nous pouvons être, collectivement, fiers. Les progrès considérables ont été faits sans changer quoi que ce soit aux voitures. C'est bien dans l'attitude et le comportement du conducteur qu'il faut chercher les raisons de ce progrès.

L'automobile est un outil irremplaçable de mobilité individuelle, c'est une aspiration majeure de tous, même si l'utilisation de l'automobile est un vrai sujet de développement durable. Les constructeurs automobiles, en tout cas le groupe PSA Peugeot Citroën, sont très clairement conscients de leurs responsabilités. Nous les assumons pleinement et nous nous efforçons, avec un certain succès, d'y faire face, mais nous ne portons pas toutes les responsabilités. C'est aussi aux citoyens, aux consommateurs et aux pouvoirs publics d'assumer les leurs. Critiquer les constructeurs automobiles ou pratiquer une coercition systématique à l'égard de l'usage de l'automobile ne suffit certainement pas à régler les problèmes très sérieux que pose l'utilisation de la voiture en matière de développement durable.

Voilà ce que je voulais vous dire dans une introduction beaucoup trop longue.

(Applaudissements)

Éric GUILLON : Merci pour la qualité de cet exposé, pour sa richesse, pour la passion que vous y mettez. C'est important pour nous tous qui travaillons dans le domaine de l'environnement et du développement durable. Vous alliez en permanence compétence, passion, rigueur. Votre exposé illustre très bien le rôle du chef d'entreprise dans ce domaine. Nous allons passer tout de suite aux questions.

J'ai envie d'établir un lien, que vous avez fait remarquer tout à l'heure, entre votre dernier exposé devant le Comité 21 et celui d'aujourd'hui, parce que vous n'y avez pas fait allusion quant au thème que je vais vous rappeler, c'est celui des puits de carbone. Vous aviez beaucoup insisté, en effet, sur l'action de PSA Peugeot Citroën en Amazonie avec l'ONF sur les puits de carbone. Pourriez-vous nous refaire un petit point sur ce sujet ?

Jean-Martin FOLZ : Effectivement j'ai oublié de le mentionner. Le groupe PSA Peugeot Citroën a engagé en 1999 la réalisation expérimentale d'un puits de carbone à grande échelle en finançant la reforestation d'une zone du Mato Grosso, et en le faisant :

– dans un cadre scientifique très précis. C'est bien en liaison avec les spécialistes brésiliens d'abord, et un certain nombre de spécialistes d'autre part, que cette reforestation est conduite, afin de le faire dans une très grande diversité biologique des espèces qui sont plantées et le respect de la faune locale ;

– avec une très grande précision dans la mesure de la fixation de carbone et dans l'évolution des teneurs de carbone atmosphérique. Toute une série d'équipements ont été mis en place, des tours de mesure et de comptage, sous le contrôle des meilleurs experts internationaux ;

– dans le cadre du respect des populations locales puisque c'est en étroite harmonie avec les populations amazoniennes associées à cette opération de reforestation.

L'opération est maintenant largement engagée dans sa phase 1, qui était celle de la plantation. Tout a été replanté aujourd'hui. Nous entrons dans une période d'observation de la croissance de cette forêt et de mesures du CO₂ absorbé. Il ne s'agit absolument pas d'une opération commerciale, il ne s'agit pas d'acquérir des droits à émettre du CO₂, ni de vendre des droits d'émission de CO₂. C'est une opération strictement de "mécénat scientifique". Nous finançons -ce n'est pas une petite dépense, c'est de l'ordre de 12 millions d'euros engagés dans cette opération- une expérience grandeur nature de réalisation d'un puits de carbone.

Les résultats commencent à être mis à la disposition de la communauté scientifique. Il faut du temps pour les mesurer. Pour cette opération, nous avons bénéficié du soutien fort de l'ensemble des milieux environnementaux protectionnistes mais aussi scientifiques brésiliens et, aujourd'hui, mondiaux pour suivre cette expérience.

J'en avais parlé en 1999, je n'en ai pas reparlé aujourd'hui. Cela fait partie de nos opérations de "mécénat scientifique". Je vous donne rendez-vous au Comité 21 dans une dizaine d'années, pour faire un bilan précis des émissions de CO₂. Mais, entre-temps, si vous le souhaitez, je peux vous passer les premiers éléments.

Éric GUILLON : Le débat est ouvert.

Bertrand SALLE DE CHOU, *Directeur Grands Comptes RHODIA* : Vous avez parlé, monsieur le Président, du côté non économique de l'hybride essence. Vous n'avez pas parlé de l'hybride Diesel. A-t-il un avenir ?

J'ai une deuxième petite question sur l'émergence de la circulation des 4 x 4 en ville. Est-ce que cela a un impact sur l'effet de serre ? Est-ce que les 4x4 sont beaucoup plus consommateurs ? Donc, rejettent-ils beaucoup de CO₂ ? Certains disent "non", certains disent "oui". Quel est votre sentiment sur cette deuxième question ?

Jean-Martin FOLZ : Sur le premier point, je voudrais me faire bien comprendre et ne pas critiquer quelque solution que ce soit. Nous avons aujourd'hui un véhicule hybride essence, développé par un très important constructeur mondial japonais, présentant un vrai bénéfice en matière environnementale. Il permet, par rapport à un véhicule équivalent fonctionnant avec un simple moteur thermique, de diminuer sensiblement la consommation, donc les émissions de gaz carbonique. Un véhicule hybride essence est "à essence", c'est-à-dire que toute son énergie vient du moteur essence. C'est donc simplement une façon d'optimiser le moteur essence. Un hybride essence présente, par rapport à un véhicule thermique classique, trois sources de gain de consommation :

– La première est celle de pouvoir arrêter et redémarrer le moteur dès que la voiture est immobile. C'est ce que je vous ai présenté sous le nom de «Stop & Start» qui est mis en place par le groupe PSA Peugeot Citroën sur la Citroën C3.

– La seconde, c'est la récupération de l'énergie au freinage. C'est une technologie intéressante et qui équipe les véhicules électriques du groupe. PSA Peugeot Citroën a le privilège - peu enviable - d'être le premier producteur mondial de véhicules électriques à batterie.

– Pour ce qui est du troisième intérêt que représente les véhicules hybrides essence, vous savez que le moteur à explosion est une machine thermique dont le rendement n'est pas très élevé. Il peut encore être amélioré, comme je l'indiquais tout à l'heure. Associer moteur thermique et moteur électrique permet de faire fonctionner le moteur à explosion dans une plage de fonctionnement où son rendement est plutôt bon. Il permet donc de compléter cette plage par l'usage du moteur électrique lorsqu'on a besoin de plus de puissance, ou au contraire de la machine électrique comme alternateur quand on a besoin de moins. C'est donc une véritable innovation. Je ne souhaite absolument pas que mon propos soit considéré comme une critique du véhicule hybride essence comme il est, aujourd'hui, vendu.

On oublie de dire que le gain obtenu par rapport à un véhicule essence normal est du même ordre de grandeur, voire légèrement supérieur à celui qu'on obtiendrait avec le même véhicule en remplaçant le moteur essence par un moteur Diesel. Il faut bien que nous regardions quel est l'intérêt comparatif et le coût de ces deux solutions, entre un véhicule essence et un véhicule Diesel ou entre un véhicule essence et un véhicule hybride essence.

Le coût est d'un ordre de grandeur différent. Les solutions hybrides essence sont extraordinairement coûteuses, et pas seulement parce que ce sont des petits volumes actuellement, mais parce que la simple architecture qui nécessite d'avoir le moteur à explosion et le moteur électrique, l'électronique de puissance qui va entre les deux et les capacités de stockage de l'électricité, fait que ce sont des moteurs durablement beaucoup plus chers qu'un moteur à explosion classique. Le gain qu'apporte le moteur hybride essence représente un vrai coût, et ce coût peut être beaucoup mieux utilisé à passer au Diesel dans les régions européennes où celui-ci est bien accepté.

L'hybride essence se développe au Japon et aux États-Unis. Ce sont des zones du monde dans lesquelles le Diesel est peu présent encore aujourd'hui. Je ne crois pas qu'il y ait aujourd'hui un *business case* important pour le véhicule hybride essence, sauf distorsion majeure du marché si les pouvoirs publics, confondant la fin et les moyens, venaient, comme ils le font malheureusement quelquefois, subventionner une solution technologique et non pas un objectif d'émission des gaz carboniques ou bien distorsion durable menée par un constructeur qui essaierait de soutenir le développement de ce produit avec une politique de prix courageuse.

Comme vous le suggériez, si le Diesel améliore et l'hybride améliore, pourquoi ne pas faire les deux ? C'est bien une suggestion sur laquelle plusieurs groupes travaillent, notamment PSA Peugeot Citroën. Nous présenterons fin 2005, un démonstrateur de véhicule hybride Diesel monté sur un de nos petits utilitaires de type Berlingo, pour montrer quels sont les gains complémentaires que l'on peut faire, sachant que les caractéristiques du moteur Diesel font que l'on n'additionne probablement pas le gain de l'hybride et le gain du Diesel. Mais, il serait mieux d'avoir un hybride Diesel que d'avoir un Diesel ou un hybride essence.

Concernant les 4x4, par leur taille et par leur forme, ils ne s'inscrivent certainement pas dans la catégorie des véhicules légers et aérodynamiques comme des voies élégantes pour diminuer les besoins énergétiques des automobiles. Ensuite, compte tenu de leur poids, ces voitures sont équipées de moteurs qui présentent généralement de fortes cylindrées et, par suite, des consommations spécifiques importantes. Les mêmes moteurs, c'est ce qui est avancé par les défenseurs du 4x4, figurent également dans d'autres voitures. On trouve également des moteurs de 3 litres de cylindrée dans des berlines. Il ne reste pas moins que ce sont des moteurs de 3 litres de cylindrée et qu'un moteur de 1,4 litre de cylindrée consomme moins qu'un moteur de 3 litres...

Enfin, leur développement relève du choix de nos clients. Nous, constructeurs automobiles, n'avons pas à dicter leur choix. Nous offrons une gamme de véhicules. En ce qui concerne PSA Peugeot Citroën, nous avons beaucoup de véhicules peu consommants. Cela dit, si demain nos concitoyens et nos voisins décident qu'ils ont envie d'avoir de grosses voitures, lourdes et ayant des capacités de franchissement importantes avec des gros moteurs, ce ne sont pas les constructeurs qui vont l'interdire. Cependant, il est clair que, si on doit faire 1 000 kilomètres avec un 4x4 ou 1 000 kilomètres avec une C2 «Stop & Start», on va émettre plus de gaz carbonique avec le 4x4 qu'avec la C2 «Stop & Start».

Danielle NOCHER, *Directrice de publication, "Valeurs vertes"* : Je reviens sur le 4x4, car cela devient une idée fixe chez nous. Nous avons vu que Toyota allait lancer, fin juin, un 4x4 hybride de type Lexus. J'ai entendu dire que Renault allait aussi lancer des 4x4. Je voulais savoir si, sous la pression de l'opinion et de la mode, vous lanceriez des 4x4 ? En ce cas, il ne resterait plus qu'à demander aux politiques d'empêcher qu'ils soient dans les cœurs de ville. On dirait qu'à Paris, c'est la jungle, car ils ont même les "grilles de buffle" ... Allez-vous faire des 4x4 ?

Jean-Martin FOLZ : Oui, madame. Nous l'avons annoncé il y a quelques semaines. Dans le cadre d'une coopération avec le groupe automobile japonais Mitsubishi, nous aurons dans les gammes de Peugeot et de Citroën, des véhicules 4x4 en vente au début de l'année 2007.

Je crois qu'il ne faut pas se tromper sur la responsabilité des uns et des autres. Le constructeur automobile se doit de proposer à la vente des véhicules peu consommants. De ce point de vue, PSA Peugeot Citroën propose à ses clients des voitures petites ainsi que des voitures peu consommantes.

Nous en proposons même probablement plus que n'importe qui d'autres. J'ai aussi un devoir de faire survivre le groupe PSA Peugeot Citroën, d'assurer son développement. Il est très difficile de refuser d'avoir dans sa gamme, quand on est un constructeur généraliste comme le groupe PSA Peugeot Citroën, un type de voitures qui corresponde à une véritable demande du marché.

J'avais indiqué en décrivant la stratégie du groupe PSA Peugeot Citroën qu'avec les deux marques Peugeot et Citroën, nous nous devons d'être en état de répondre à au moins 90 % des demandes des acheteurs européens d'automobiles neuves. Il est certain que le segment des véhicules 4x4 est en croissance sur le marché européen. On ne peut pas, si on veut assurer cette position de constructeur généraliste du Groupe et si on en a la capacité, ne pas être présent sur un segment de marché qui existe et qui se développe.

Alain MORCHOINE, *Directeur de l'Air et des Transports, ADEME* : Tout d'abord, en écho à ce qui vient d'être dit sur les 4x4, je ne saurais que conseiller aux gens d'aller sur le site de l'ADEME. Ils y trouveront, non seulement le palmarès des véhicules les moins émetteurs, mais aussi celui des véhicules les plus émetteurs. En Diesel, dans les dix plus grosses valeurs d'émission, il y a 80 % de 4x4.

Ma première question porte sur le fait que, face au développement très fort des motorisations Diesel, notamment en Europe, mais aussi dans les pays émergents, nous voyons se profiler des problèmes mondiaux de disponibilité de gasoil. La croissance de la demande de Diesel est plus forte que celle des capacités de raffinage. Des problèmes se profilent, liés au différentiel de vitesse entre la mise sur le marché de capacités de raffinage supplémentaires et la demande. Quel est votre avis sur ce premier point ?

Deuxième question : vous avez fait table rase des problèmes de pollution locale. Je suis en gros d'accord, sauf sur un point, celui des oxydes d'azote. Cela nous renvoie à la question de la motorisation Diesel, en particulier, et de l'efficacité énergétique de la combustion en général. Quelles sont vos ripostes technologiques face à ce problème ? Je vous rappelle que l'oxyde d'azote n'est pas seulement un polluant local. C'est aussi l'un des principaux précurseurs d'ozone, qui est un gaz à effet de serre, sur lequel nous voyons les concentrations augmenter lentement, mais de manière constante.

Jean-Martin FOLZ : Sur le premier point, sans vouloir être agressif, nos collègues pétroliers agitent depuis une quinzaine d'années le spectre des capacités et de la disponibilité du gasoil. L'expérience prouve que l'on a sensiblement augmenté le nombre de voitures Diesel et la consommation de gasoil, sans que les catastrophes annoncées soient apparues à ce jour.

Ce sujet nécessite effectivement un certain nombre d'évolutions dans les structures de raffinage. Je comprends que nos collègues pétroliers n'ont pas envie d'investir. De là à brandir une menace de pénurie... Je constate qu'elle ne se matérialise pas. Je vois, de surcroît, que si nous regardons ce que seront, demain, les carburants du futur issus des hydrocarbures, nous verrons se développer des carburants dits GTL (« *Gas to Liquid* ») en utilisant justement des matières hydro-gazeuses. Ces « *Gas to Liquid* » ont précisément des caractéristiques de carburants pour et destinés aux moteurs Diesel. Donc, je ne crois pas à la catastrophe annoncée par nos collègues. J'en ferai probablement autant à leur place, donc je me garderai bien de leur jeter la pierre. Sachons lire avec un peu de recul certaines déclarations extrémistes.

En ce qui concerne les oxydes d'azote, je constate, comme vous, que l'émission d'oxyde d'azote est difficile à éviter lors de fortes températures, avec des moteurs en excès d'oxygène. Les émissions d'oxyde d'azote sont une question pendante de pollution locale. Je ferai les deux commentaires suivants sur ce point de vue :

– Je parlais tout à l'heure des limitations de la technique en matière de réduction des émissions en vous disant que nous étions proches des asymptotes sur le plan technologique. Tout est toujours possible sur le plan technique, mais nous ne saurions diminuer considérablement les traces d'oxyde d'azote, encore émises par les moteurs, qu'au prix de solutions techniques non disponibles aujourd'hui, ou qui seraient techniquement et économiquement très coûteuses. Avoir des voitures neuves qui disposent de dispositifs très coûteux et un peu plus propres a pour conséquence ultime, peut-être dans vingt ans, d'améliorer les choses, mais à court terme, retarde le remplacement des vieilles voitures par des voitures plus récentes.

Il faut donc chercher où l'argent collectif s'investit le mieux. Est-ce qu'il s'investit dans la diminution de 10 ou 20 % des émissions d'oxyde d'azote des voitures les plus récentes ? Ou vaut-il mieux retirer du marché des voitures qui rejettent 10 à 20 fois plus d'oxyde d'azote que les voitures d'aujourd'hui ? C'est un vrai sujet que nous ne pouvons pas éluder complètement.

– Sur l'aspect collectif de pollution générale, la génération d'ozone est un phénomène complexe. Nous sommes bien d'accord qu'il faut des hydrocarbures, du soleil et puis des oxydes d'azote. Nous aurions bien tort de considérer que la totalité des émissions d'oxyde d'azote provient des pots d'échappement des voitures, comme nous aurions bien tort de croire que la totalité des hydrocarbures de l'atmosphère proviennent des automobiles ou de l'industrie automobile. Que chacun, alors, regarde bien où nous en sommes et que nous fassions le bilan des origines d'oxyde d'azote dans l'atmosphère, globalement. L'automobile veut bien porter sa part, mais pas plus que sa part.

Patrick WIDLOECHER, *Directeur du Développement durable, Groupe La Poste* : J'ai deux questions.

La première porte sur les plans de déplacements urbains (PDU) qui sont en train de s'élaborer dans les agglomérations de plus de 100 000 habitants, peut-être dans d'autres aussi. À La Poste, nous suivons cette question d'assez près puisque nous sommes un acteur important en centre-ville, avec la distribution du courrier et des colis. Nous nous apercevons que la plupart des PDU envisagent de réglementer fortement, voire d'interdire comme à La Rochelle ou peut-être même à Paris, l'entrée des véhicules thermiques (essence et Diesel) dans les centres-villes. Que proposez-vous aux habitants de ces centres-villes et aux entreprises qui ont à y travailler avec des véhicules ?

Le deuxième point concerne le «Stop & Start». Avez-vous l'intention de l'étendre aux véhicules utilitaires de taille moyenne ? Si oui, quand ? Si oui, nous pouvons vous en acheter plusieurs milliers à La Poste.

Jean-Martin FOLZ : L'interdiction des centres-villes à tous les véhicules thermiques me paraît être une de ces solutions simplistes qui ne correspond à aucune approche rationnelle. Je vais faire deux commentaires à ce sujet :

– Je crois d'abord, pour répondre à votre question, qu'il y a effectivement une place significative à accorder à des véhicules de livraison électriques à batterie, notamment ceux de La Poste. Le véhicule électrique à batterie donne zéro bruit et zéro émission locale. Bien sûr, il faut produire l'électricité quelque part, mais c'est vraiment le seul véhicule qui réponde complètement à ces impératifs.

Si le véhicule électrique à batterie s'est peu développé comme alternative aux véhicules thermiques pour les usages privés, autant pour tous les usages de livraison en centre-ville, son rayon d'action est parfaitement adapté. Nous sommes prêts à vendre, dès demain, des véhicules électriques disponibles au Groupe La Poste. Vous avez des Berlingo électriques et des Partner électriques qui assurent des autonomies de l'ordre d'une centaine de kilomètres. Nous suivons de très près les recherches qui sont faites actuellement sur l'amélioration des batteries. C'est bien dans l'amélioration des batteries que se trouvera le développement des véhicules tout électrique. Mais, surtout, ne jetons pas définitivement le véhicule tout électrique à batterie à la poubelle, il a une vraie place à tenir.

– Je ne peux m'empêcher de faire une autre remarque sur les mesures de coercition à la circulation automobile, pratiquées dans un certain nombre de villes. Sur le plan des principes, je trouve excellent que les élus assument leurs responsabilités et mettent en place des plans de déplacements urbains qui soient, si on les considère utiles, très coercitifs. La sanction démocratique est là pour soutenir ou pas l'action des élus. Mais, j'appelle néanmoins votre attention sur le fait que, dans un certain nombre de cas, ladite sanction démocratique n'est pas assurée puisque les mesures prises dans un périmètre urbain donné sont soumises, certes, à la sanction démocratique des habitants du périmètre urbain, mais aussi des habitants d'autres périmètres concernés par ces mesures.

L'exemple de Paris est un bon exemple. Il est vrai que les décisions prises par les municipalités sont soumises au contrôle démocratique des Parisiens. Les Parisiens souhaitent voir circuler dans Paris des populations qui ne sont pas toutes domiciliées et électriques *intra muros*. Il y a donc là une petite question qui mérite d'être réfléchié quant au contrôle démocratique des décisions qui sont prises. C'est une remarque incidente.

Sur le «Stop & Start» et son élargissement, il est clair que nous allons développer progressivement ce type de véhicules. Nous lançons une autre voiture cette année et, dès l'année prochaine, sur des véhicules Diesel puisque l'association d'un moteur Diesel avec le «Stop & Start» est particulièrement attractive.

Cela dit, nous voyons que, plus la masse de la voiture est importante, plus l'équipement à mettre en place peut être pesant. Je ne suis donc pas certain que nous ayons tout de suite, des «Stop & Start» sur des véhicules lourds de livraison, mais nous en aurons sur du véhicule urbain (C3 et peut-être un peu au-dessus de C3). On peut parfaitement l'envisager sur des véhicules Berlingo et Partner. Ce sont des véhicules tout à fait caractéristiques des besoins de La Poste.

MARTIN-FERRARI, *productrice, journaliste, rédactrice en chef ; Agence Environnement et Développement* : Je voudrais revenir sur deux choses que vous avez évoquées assez rapidement :

– La première concerne ce que vous faites en Chine et ailleurs, le programme "Mobilité et Vivre la ville". J'aurais voulu savoir si vous tiriez un certain nombre de conséquences de ces grandes opérations de communication. Avez-vous, aujourd'hui, un retour, une lisibilité ? Avez-vous tiré un certain nombre de messages de ces rencontres ? Nous avons nous-mêmes fait un reportage là-bas, en Chine, sur le problème de l'automobile, notamment à Pékin. Nous avons vu avec quelle rigueur les autorités chinoises appliquaient ou tentaient d'appliquer, aujourd'hui, les normes en vigueur sur le plan international. Nous sommes obligés de nous poser des questions parce que nous ne voyons pas comment les mesures pourront s'appliquer à la totalité. Nous ne voyons pas non plus comment les mesures peuvent, aujourd'hui, toucher l'ensemble des classes moyennes qui accèdent au besoin de mobilité.

Il y a vraiment d'énormes points d'interrogation. Je ne pense pas que ce soit les processus autoritaires de première, deuxième et troisième ceinture, qui puissent, aujourd'hui, répondre aux questions. C'est une première remarque sur laquelle j'attends une petite réponse.

– La deuxième concerne ce qui a été évoqué sur la captation du CO₂, les puits de carbone. Vous avez été assez rapide, également, sur l'évocation de cette opération. J'aurais aimé savoir ce qu'était devenu le problème entre l'ONF et les autorités brésiliennes, notamment sur l'exportation des produits végétaux et des graines qui avaient été prélevées au Brésil et qui avaient été exportées à Lajoux. Où en sommes-nous dans cette affaire ?

Ensuite, pourquoi n'a-t-on pas plus régulièrement des moments de communication de vos entreprises sur des actions de mécénat dont on ne suit pas, ensuite, les progrès. Ils sont très peu diffusés à tous ceux qui sont intéressés par ce geste de mécénat.

Jean-Martin FOLZ : Sur la première question, la Chine fait face à une croissance importante de son parc automobile. Si on mesure le nombre de voitures par 1 000 habitants, il y a, en moyenne : 550 voitures pour 1 000 habitants en Europe, 750 aux États-Unis, et entre 5 et 10 en Chine. Donc, sans penser que l'on ira très rapidement au même taux d'équipement que celui que nous connaissons en Europe, nous pouvons considérer que le développement des pays émergents, notamment de la Chine, va s'accompagner d'une croissance relativement significative du parc automobile.

Cela pose aux autorités, notamment en Chine, des questions en matière d'approvisionnements énergétiques et en matière de mobilité. À ce jour, la Chine fait face à une croissance de la demande d'automobiles qu'il est difficile d'interdire. Là encore, dans les pays émergents, les catégories émergentes, une fois qu'elles se sont logées, ont envie d'accéder à la mobilité individuelle. En Chine, où cette mobilité était faible pour différentes raisons dans le passé, nous voyons bien que toute cette classe moyenne qui apparaît, a une furieuse envie de pouvoir se déplacer de façon autonome et individuelle. La pression vers l'acquisition de voitures est très forte.

Les autorités en sont conscientes. Elles réfléchissent, d'abord, à ce qui doit être fait en matière d'évolution de la réglementation sur les émissions d'automobiles. Vous l'avez rappelé, la Chine est un petit peu en arrière de la main par rapport aux standards européens, mais progresse et adopte progressivement des standards plus modernes en matière d'émissions des voitures. Elle a surtout mis en œuvre des programmes d'urbanisme et de circulation qui permettent, quand même, de faire face, au moins en partie, à l'afflux des automobiles. À la différence de nos pays, dans lesquels nous avons le sentiment qu'il faut limiter la circulation des voitures, les Chinois considèrent que le rôle des pouvoirs publics est, au contraire, de pouvoir faciliter la circulation des automobiles.

Je dirai que cette approche positive rencontre plus l'adhésion *a priori* des constructeurs, que celle qui consiste à dire que le but ultime est d'empêcher les voitures de circuler. Les Chinois sont en train de démontrer que, par une politique de construction de voies de transports, il est possible de faire face aux attentes de la population et aux besoins de l'économie chinoise en matière de croissance et donc de déplacements de marchandises.

Vous avez commencé la question en parlant de l'IVM (Institut pour la ville en mouvement). Il participe à un certain nombre de réfections urbaines. Il ne nous appartient pas, à nous, d'inspirer des décisions qui ne sont pas de notre ressort. Ce que nous essayons de faire est d'apporter aux planificateurs urbains chinois l'expérience d'autres villes. Plusieurs colloques et réunions de travail ont été montés au cours de l'année dernière et se poursuivent actuellement à Pékin, à Shanghai, à Wuhan, à Chengdu, à Shenzhen, Canton, dans lesquels nous avons mis en contact le planificateur ou l'urbaniste chinois avec des homologues européens, pour que ceux-ci lui fassent part de leurs succès et de leurs échecs. Maintenant, au-delà, ce n'est pas nous qui déciderons des règles d'urbanisme chinois.

Sur le puits de carbone, je vais répondre rapidement. Je ne suis pas sûr que cela intéresse tout le monde, mais je suis prêt à revenir sur les épisodes qui ont émaillé les premières années du puits de carbone. Nous continuons, bien sûr, à travailler avec l'ONF, qui est notre partenaire dans cette réalisation mais dont la nature du travail a changé. La phase physique de plantation est maintenant pratiquement achevée, et nous sommes dans une période d'observation scientifique. Ce n'est plus une tâche de forestier-plantier qui est en cours, mais plutôt d'observateur du milieu forestier, qui est menée en parfaite coopération avec l'ONF. Nous poursuivons cette opération, notamment l'exploitation scientifique des données qui en sont tirées.

Nous avons eu effectivement quelques incidents dans les premières années. Il n'est jamais très simple de s'occuper d'écologie, en particulier au plan intercontinental. Il est vrai que l'étude des espèces végétales destinées à la reforestation de ce puits de carbone avait été menée dans le centre de Lajoux de l'ONF, dans le Jura. Nous avons scellé, en octobre dernier, une réconciliation totale et définitive avec la totalité des autorités écologiques brésiliennes. Elles sont nombreuses et concurrentes. Ce projet est maintenant salué par tout le monde au Brésil -les Brésiliens sont "chatouilleux" sur tout ce qui touche à l'Amazonie- comme exemplaire. Tout est rentré dans l'ordre.

Cela dit, je considère comme une critique parfaitement justifiée la fin de votre question. Cela rejoint ce que disait, tout à l'heure, M. GUILLON : nous ne communiquons pas assez sur le puits de carbone. Message reçu et donc, nous allons vous rendre compte prochainement de l'avancement du puits de carbone.

Ludvine HAMY, *Journaliste, "Journal de l'environnement"* : Vous avez parlé du GNV et des biocarburants, je voulais savoir quelles étaient leurs parts dans le parc automobile PSA PEUGEOT CITROËN actuellement et quels étaient les objectifs à moyen et court terme en termes de développement. Par ailleurs, vous avez mentionné l'association de vos fournisseurs à votre démarche de développement durable, en quoi consiste-t-elle exactement ?

Jean-Martin FOLZ : D'abord le point, très singulier et très important, des biocarburants est qu'ils ne nécessitent pas de parcs particuliers. Toutes les voitures, aujourd'hui, peuvent fonctionner avec des biocarburants. Leur force est qu'ils sont "introduitables" dans le parc actuel de voitures et dans les circuits de distribution des carburants. C'est pourquoi c'est une solution immédiatement utilisable, à la différence d'autres solutions, comme le GNV dont je vais dire un mot tout à l'heure. L'ensemble des voitures du Groupe PSA PEUGEOT CITROËN mais aussi les vôtres, les nôtres, sont compatibles au biocarburant. Elles peuvent fonctionner, sans aucune modification, avec des teneurs d'alcool dans l'essence et d'esters, d'huile végétale dans le gasoil, qui sont largement supérieures à ce que nous sommes en état de produire actuellement en Europe et dans le monde en matière de biocarburants.

Toutes nos voitures sont "biocarburant-compatibles", dans des proportions d'incorporation de biocarburants au carburant classique, qui ne sont pas prêtes d'être atteintes, compte tenu de la capacité, aujourd'hui, de production de biocarburants en Europe. Si elles devaient être atteintes, nous saurions y faire face puisque, comme vous le savez, le Brésil joue un rôle pionnier dans l'utilisation de biocarburants et, notamment, d'alcool. Nous avons, couramment, 23 ou 24 % d'alcool dans toutes les essences au Brésil.

Les constructeurs, et notamment PSA Peugeot Citroën, ont développé des moteurs dits "*flex-fuel*" un peu différents du moteur habituel. Ils peuvent fonctionner avec n'importe quel mélange d'essence et d'alcool. Cela dit, nous n'avons pas besoin de cela aujourd'hui pour développer les biocarburants puisqu'il n'y a, en premier temps, qu'à utiliser tout ce que nous avons. Nous pouvons développer la production d'alcool et d'ETBE avant d'atteindre la limite d'utilisation dans les moteurs actuels sans modification.

Par contre, l'utilisation du GNV nécessite des modifications importantes. Ce sont d'abord des moteurs qui sont soit adaptés, soit spécialement destinés au GNV. Puis, il faut des stockages de GNV à bord de la voiture, donc une adaptation importante de l'automobile. Aujourd'hui, la plupart des véhicules GNV sont conçus pour des hydrocarbures liquides. Nous allons notamment mettre une C3 GNV sur le marché cette année.

La seconde question portait sur la façon dont nous associons nos fournisseurs à notre politique de développement durable : nous le faisons d'abord en soulignant l'importance de cette politique dans le cadre des contrats qui nous lient à eux ainsi que leurs responsabilités dans les domaines environnementaux et sociétaux en appliquant les principes du *Global Compact* auquel nous adhérons. A ce titre, nous pratiquons un certain prosélytisme qui fait partie intégrante des règles du *Global Compact* pour qu'un nombre croissant de nos fournisseurs y adhèrent aussi. Bien entendu, cela se fait par étape. Mais de mémoire, nous avons déjà plusieurs dizaines de pour cent de la totalité de nos approvisionnements assurés par des fournisseurs qui ont adhéré au *Global Compact*.

Nous le faisons aussi en nous assurant que, au-delà des déclarations formelles, c'est bien dans le respect du développement durable que la production de nos fournisseurs est conduite, à la fois pour leur production en Europe et pour la part qui peut être faite en dehors d'Europe. Une des vraies questions pour un constructeur automobile est que nous avons des fournisseurs de premier rang, peu nombreux, qui sont de grandes entreprises. C'est plutôt aux fournisseurs de nos fournisseurs qu'il faut parfois s'intéresser. Il y a donc un travail important, long et progressif d'irradiation de ces principes dans la chaîne amont de l'industrie automobile.

Éric GUILLON : Très bien. Vous avez cité, tout à l'heure, dans votre réponse sur les puits de carbone, le département du Jura. Permettez-moi de signaler à nos invités que nous recevrons lors du prochain rencontre-débat, Jacques PÉLISSARD, maire de Lons-le-Saunier, député du Jura et président de l'Association des maires de France (AMF). Ce petit déjeuner se tiendra le 8 juin dans ces locaux.

En attendant, je pense que nous avons tous passé un début de matinée passionnant à vous écouter. Nous resterions bien encore, puisqu'il y a sûrement beaucoup à voir et beaucoup de questions, mais c'est l'occasion d'une prochaine invitation que nous vous ferons avec un très grand plaisir.

Merci à vous, merci pour cette matinée.
