



ASSEMBLÉE NATIONALE

13ème législature

véhicules motorisés

Question orale n° 130

Texte de la question

M. François Rochebloine souhaiterait attirer l'attention de M. le ministre d'État, ministre de l'écologie, du développement et de l'aménagement durables, sur les conséquences de la mise en place du système de bonus-malus sur les véhicules automobiles. Il observe que cette mesure, prise dans le cadre du Grenelle de l'environnement, va s'appliquer de manière rétroactive pour plusieurs milliers de personnes ayant commandé en France un véhicule dans le courant du dernier trimestre 2007, c'est-à-dire avant même qu'elle ait été rendue publique. Il lui signale que l'application d'une manière rétroactive de cette taxe sur des milliers d'automobilistes est perçue comme une injustice. Par ailleurs, il semblerait que le Gouvernement envisage d'aller plus loin en instituant une annualisation du malus pour les véhicules considérés comme les moins sobres, ce qui en fait signifierait le retour de la vignette. Enfin, il considère qu'il y a lieu de mieux appréhender l'impact de ces mesures sur le secteur de l'automobile, lequel est soumis à une vive concurrence mondiale et risque d'être confronté cette année à de fortes perturbations du fait des décisions fiscales actuelles. Aussi, il le remercie de bien vouloir lui préciser les intentions du Gouvernement sur ce dossier sensible.

Texte de la réponse

CONSÉQUENCES DE LA MISE EN PLACE D'UN SYSTÈME DE BONUS-MALUS ÉCOLOGIQUE POUR LES VÉHICULES AUTOMOBILES

M. le président. La parole est à M. Marc Vampa, pour exposer la question de M. François Rochebloine, n° 130, relative aux conséquences de la mise en place d'un système de bonus-malus écologique pour les véhicules automobiles.

M. Marc Vampa. Monsieur le secrétaire d'État chargé des transports, je vous demande tout d'abord de bien vouloir excuser mon collègue François Rochebloine, qui est bloqué dans un train. Je vais vous poser sa question en son nom mais je crois qu'elle intéresse tout le monde.

Mon collègue souhaite attirer votre attention sur les vives inquiétudes que rencontrent les entreprises du secteur de l'automobile depuis l'annonce par le Gouvernement de la mise en place d'un système dit de bonus-malus automobile, en application des principes retenus dans le cadre du Grenelle de l'environnement.

Les professionnels ont été associés aux travaux de réflexion du Grenelle de l'environnement, et ils ont souhaité pouvoir apporter leur contribution à l'effort national en faveur d'une meilleure prise en compte des enjeux du développement durable dans notre société, notamment au niveau économique.

Cependant, la concertation semble s'être arrêtée là, si l'on juge la teneur des réactions qui ont suivi la présentation que vous avez faite du bonus-malus, le 5 décembre dernier.

À cela, s'est ajouté, sur un dossier en pleine évolution, l'idée d'annualiser le malus, ce qui ne manque pas de faire ressurgir dans les esprits la fameuse vignette automobile.

Les professionnels ont compris très vite que ce dispositif de taxation visait en fait à trouver une source de financement au bonus, de manière à récompenser les véhicules neufs, sobres en carbone, et cela au risque de pénaliser les détenteurs de véhicules de plus de cinq places, donc de taille importante, forcément plus polluants.

François Rochebloine sait que le Gouvernement, bien informé de ce dossier et de la demande des professionnels, a envisagé des adaptations. Toutefois, il croit nécessaire de vous alerter sur les conséquences de mesures qui, appliquées brusquement, modifient sensiblement les conditions de concurrence. Face à la question énergétique, il est évident que les constructeurs, sensibles aux attentes et aux possibilités des consommateurs en termes de pouvoir d'achat, vont chercher à occuper le marché automobile des véhicules légers et de petite taille. Simplement, tout cela ne peut se faire d'un coup. Aussi, il est à craindre que ce soient les constructeurs français eux-mêmes qui subissent les conséquences immédiates de ce choix, notamment en termes d'emploi, et ce pour l'ensemble de la filière automobile en France.

La concurrence mondiale est très vive, nous le constatons tous, à chaque instant. Un constructeur indien vient de présenter récemment la voiture la moins chère du monde, aux alentours de 2 500 dollars.

Les efforts doivent être répartis de manière équitable et réfléchie. Aussi, M. Rochebloine ne doute pas que ce dispositif puisse encore faire l'objet d'une véritable discussion avec les acteurs concernés.

M. le président. La parole est à M. le secrétaire d'État chargé des transports.

M. Dominique Bussereau, *secrétaire d'État chargé des transports*. La question posée au nom de François Rochebloine me permet, au nom de Jean-Louis Borloo, de faire le point devant l'Assemblée sur toute cette politique de bonus-malus.

Ce dispositif est une première application du Grenelle de l'environnement, avec trois objectifs : favoriser l'acquisition de véhicules sobres en carbone, orienter notre recherche et nos constructeurs vers des véhicules qui sont un peu en rupture technologique, et renouveler notre parc automobile en versant un super-bonus, qui a le double avantage de retirer les véhicules les plus anciens et donc en même temps les véhicules les plus polluants.

Les véhicules qui émettent moins de 130 grammes de CO₂ bénéficient d'un bonus qui va de 100 à 5 000 euros pour les plus sobres en carbone. Ce seuil de 130 grammes, nous ne l'avons pas choisi au hasard, c'est l'objectif européen fixé par l'Union européenne pour 2012. Le bonus concerne environ un tiers des véhicules neufs. Il est financé par un malus sur les acquéreurs de véhicules qui émettent plus de 160 grammes, ce qui représente un quart des véhicules neufs vendus en 2006.

J'insiste bien sur le fait que le malus ne peut pas avoir de caractère rétroactif puisque l'article 63 de la loi de finances rectificative votée par votre assemblée précise que la taxe s'applique aux véhicules acquis, immatriculés pour la première fois en France ou à l'étranger à compter du 1^{er} janvier 2008, à l'exception des commandes passées avant le 5 décembre qui auraient été accompagnées d'un versement d'acompte et qui sont donc un geste commercial. Ainsi, les consommateurs qui ont commandé leurs voitures avant le 5 décembre ne seront pas soumis à cette taxe.

Dans le cadre des travaux du Grenelle de l'environnement, on avait parlé d'annualisation de ce malus, mais cette idée n'a pas été retenue et ne fait pas l'objet des travaux des comités qui suivent les mesures.

En liaison avec les constructeurs, nous avons essayé d'éviter toute perturbation du marché automobile. Ce qui lui fait très mal, c'est une mesure qui arrive brutalement ou qui crée un effet d'aubaine, sans durée, sans donner de vision.

Nous avons donc précisé que ce dispositif était défini pour une période de cinq ans, ce qui permet aux constructeurs d'intégrer dans leurs programmes de développement des véhicules qui émettent moins et aux consommateurs d'intégrer ce nouveau critère. Je crois que cela doit développer chez les automobilistes une culture environnementale.

Comme je le soulignais tout à l'heure en réponse à une question de Mme Bourragué, nous allons également essayer d'insister, dans la réforme du permis de conduire, sur les nouveaux modes de conduite, parce que le comportement de chacun compte aussi.

C'est donc un ensemble que nous avons essayé de définir, sur le moyen et le long termes.

M. Marc Vampa. Merci.

Données clés

Auteur : [M. François Rochebloine](#)

Circonscription : Loire (3^e circonscription) - Nouveau Centre

Type de question : Question orale

Numéro de la question : 130

Rubrique : Déchets, pollution et nuisances

Ministère interrogé : Écologie, développement et aménagement durables

Ministère attributaire : Écologie, développement et aménagement durables

Date(s) clé(e)s

Question publiée le : 29 janvier 2008, page 625

Réponse publiée le : 30 janvier 2008, page 564

La question a été posée au Gouvernement en séance, parue dans le journal officiel le 29 janvier 2008