

Prix et incitations : les impacts sur les consommations d'énergie des ménages

François MOISAN

Directeur exécutif de la stratégie et de la recherche

Directeur scientifique

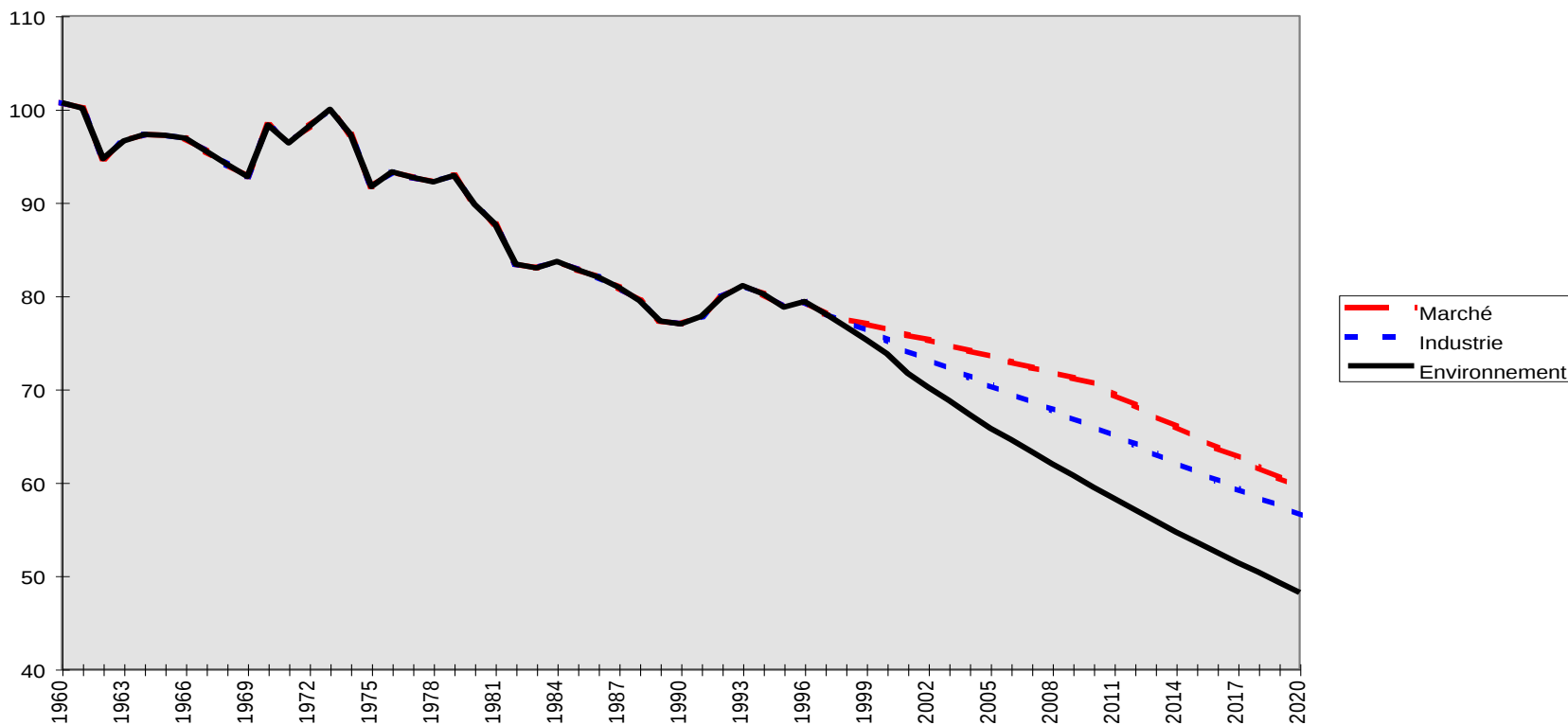
ADEME

Agence de l'environnement et de la maîtrise de l'énergie

- **1 Les évolutions récentes des prix de l'énergie et l'impact sur les ménages**
- **2 Les mesures du Grenelle pour réduire les consommations des logements**
- **3 Dans le secteur des transports : impact du Bonus Malus**

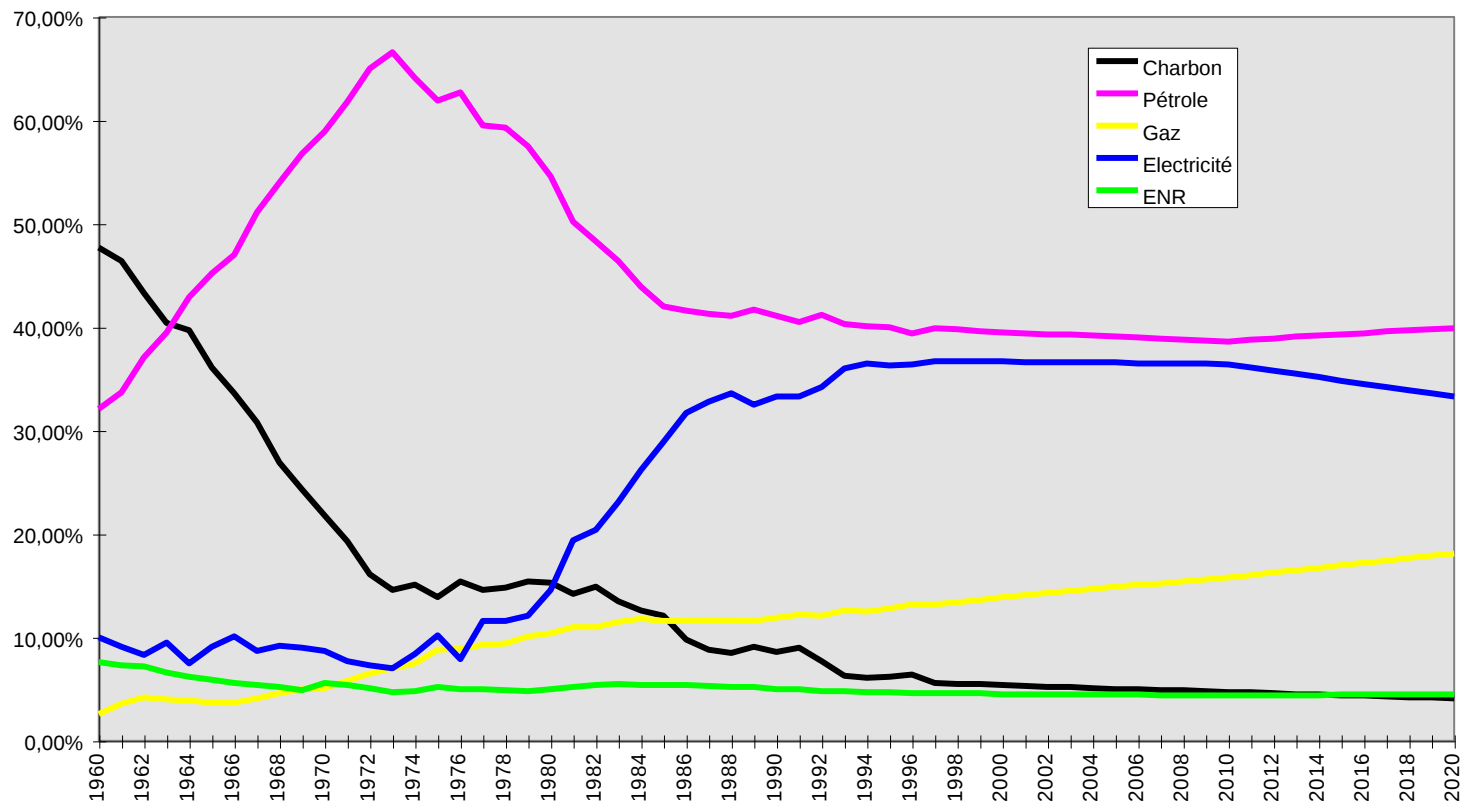
Evolution de l'intensité énergétique en France

évolution de l'intensité énergétique primaire 1960-2020



évolution des parts de marché des énergies : 1960-2020

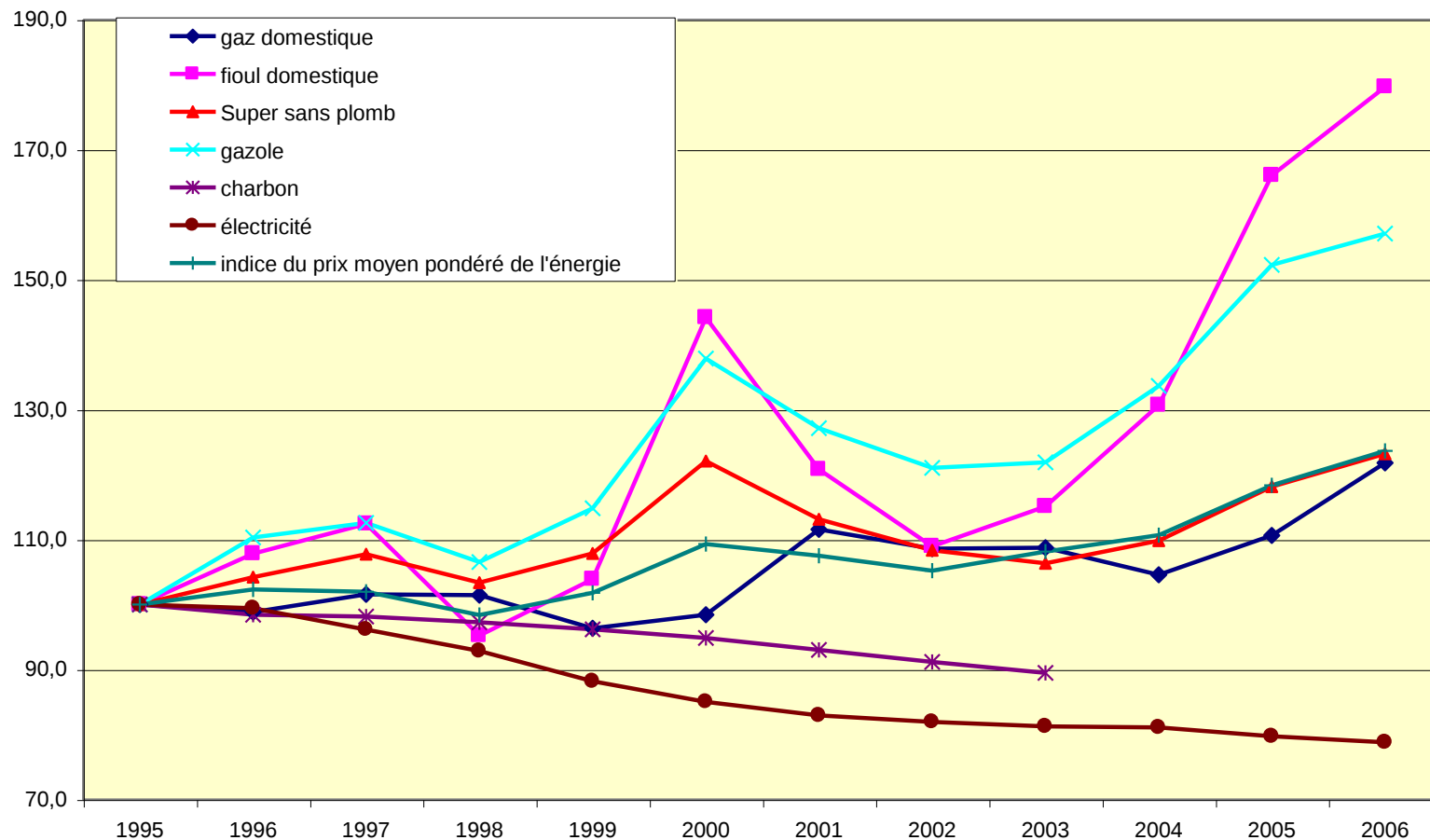
Parts de marché des énergies dans la consommation primaire S2 V40



1 : Une hausse des prix des énergies fossiles depuis 2000

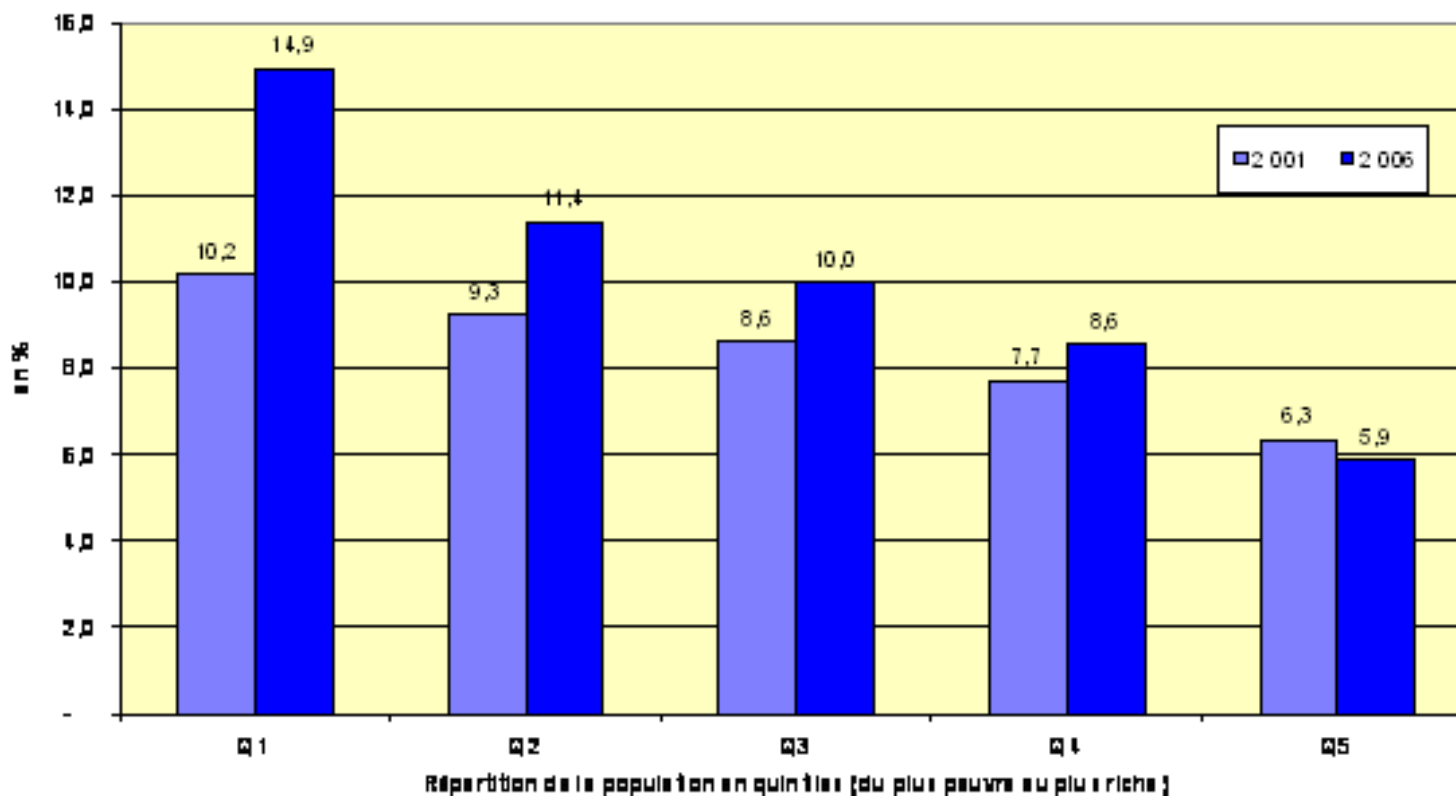
Indice du prix TTC des ressources énergétiques des ménages en euros constants (base 1995)

(Source DGEMP et Ministère des transport)



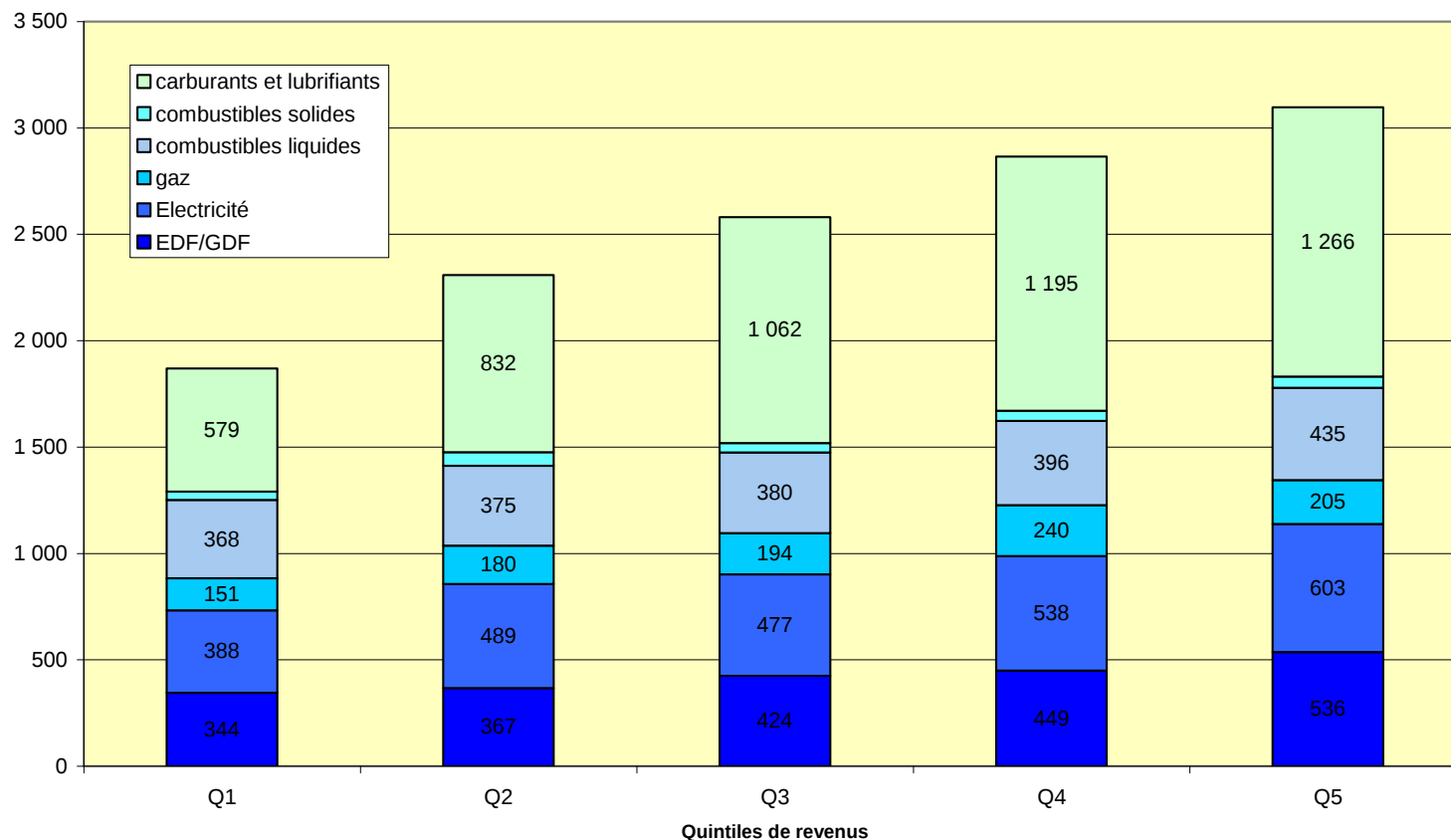
La hausse des prix du pétrole depuis 2001 a pesé sur les plus bas revenus

Evolution de la part des dépenses énergétiques des ménages en pourcentage du revenu (net d'IR)
(Source INSEE)



Les dépenses des ménages par type d'énergie : le poids des carburants

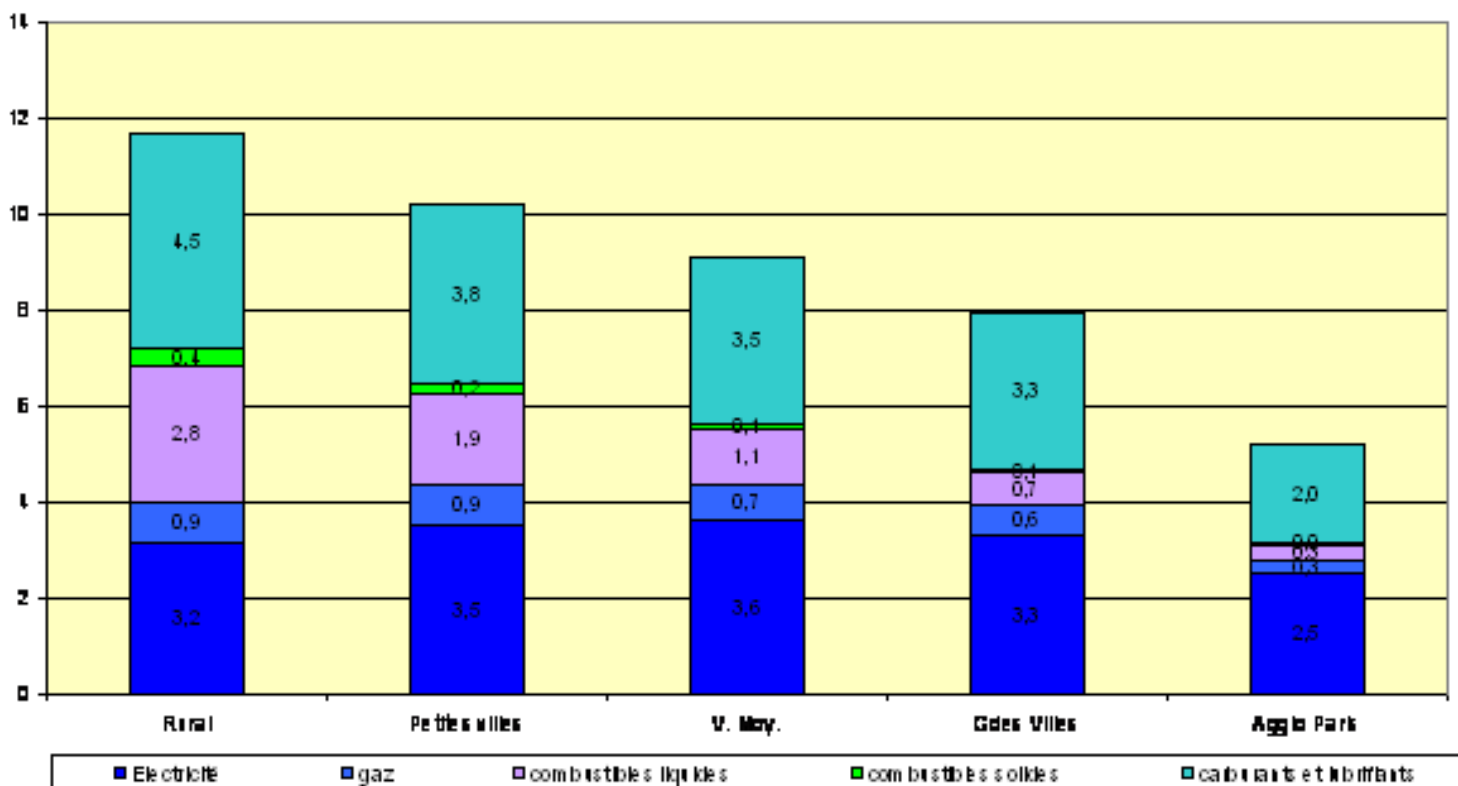
dépenses énergétiques des ménages en € 2006
(source INSEE, enquête budget des familles 2006)



Une forte disparité selon le lieu de résidence

- la part des dépenses énergétiques dans le revenu des habitants de grandes villes est inférieure d'un tiers à celle des ruraux.

Dépenses énergétiques des ménages selon leur commune de résidence
en pourcentage du revenu net d'IR (Source INSEE 2006)



2 : Les consommations d'énergie des logements

- **Le secteur le plus consommateur d'énergie**
 - 44 % de l'énergie finale totale (71 Mtep)

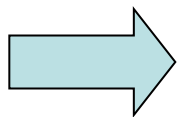
– 20% des émissions nationales de gaz à effet de serre

Objectif Grenelle : 40 % d'économies d'énergie d'ici 2020

- **Le constat du Grenelle : des travaux de réhabilitation du parc existant en nombre insuffisant :**
 - 2,52 Millions de travaux dans le bâti chaque année (<10% des logements source enquête OPEN) : 13 Mds € d'investissement
 - Forte proportion de locataires (43%), fort endettement des accédants à la propriété, temps de retour exigé 3,5 ans (+-2ans)

Les mesures du Grenelle pour les logements

- **Le crédit d'impôt pour les équipements économes en énergie (15 à 40%) et extension à la main d'œuvre de l'assiette pour l'isolation**
- **L'éco-prêt à taux zéro : Prêt sans intérêts pour bouquet de travaux. Mis en œuvre avril 2009 (50 000 prêts novembre 2009)**
- **Contribution carbone énergie : 17€/t CO₂ (moyenne de 51€/ménage et par an pour le chauffage)**
- **Certificats d'économie d'énergie : obligations des fournisseurs d'énergie renforcées**



Objectif : Réhabilitation de 400 000 logements/an

Modélisation de l'impact des mesures

- **CCE à 17€/TCO₂**
 - 159 000 travaux supplémentaires (+6.5%)
 - Hausse des dépenses de travaux de 13.5%
 - 470 000 tCO₂ évitées

- **Prêt à taux zéro (PTZ) si large diffusion**
 - 256 000 travaux supplémentaires (+10%)
 - Hausse des dépenses annuelles de 12 Mds€ (budget x2)
 - 2.18 MtCO₂ évitées

L'impact des mesures bâtiment sur l'activité économique

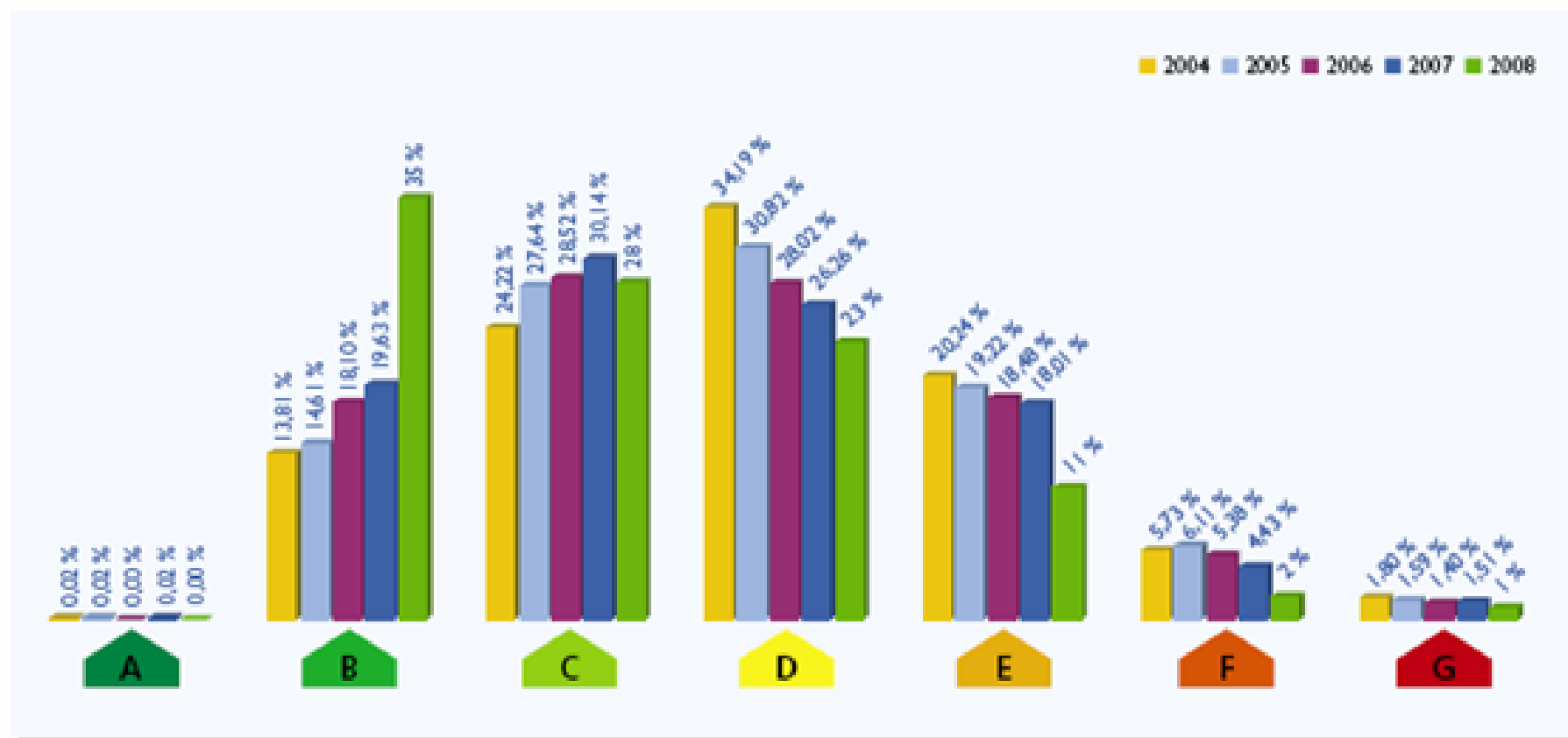
- la réalisation de 60 Md€ de travaux cumulés sur la période 2009-2013,
- entre 53 Md€ et 61 Md€ d'économies d'énergie (si le prix du baril du pétrole remonte vers 100€),
- une hausse de la VA du secteur et de ses fournisseurs de 18 Md€, (toutes choses égales par ailleurs),
- 169 000 emplois directs dans le bâtiment et 80 000 emplois indirects chez les fournisseurs,
- Un regain de consommation finale lié aux créations d'emploi et à la réduction de la facture énergétique (nette de l'augmentation de la charge de la dette) profitable au reste de l'économie,
- Une baisse de l'activité de la branche énergie de 11 TWh au bout de 5 ans,
- Hausse du PIB de 20 milliards

3 : Transports : effets économiques et environnementaux du bonus/malus sur les véhicules neufs

- **Le bonus malus sur les véhicules :**
 - Bonus pour véhicules < 140 g CO₂/Km (+ 200 à + 1000 €)
 - Malus pour véhicules > 160 g CO₂/Km (- 750 à - 2600 €)
- **Impact du bonus malus mis en place en 2008 :**
 - Baisse de 148g à 134g de CO₂/km des émissions des immatriculations neuves par rapport au 1er semestre 2007.
 - La part de marché des véhicules de classes A et B est passée de 19 à 38 %.
 - Les ventes des voitures malussées (émission de CO₂ supérieure à 160g/km) sont passées sous la barre des 10%.
 - Les 2/3 des véhicules sobres sont de marque françaises

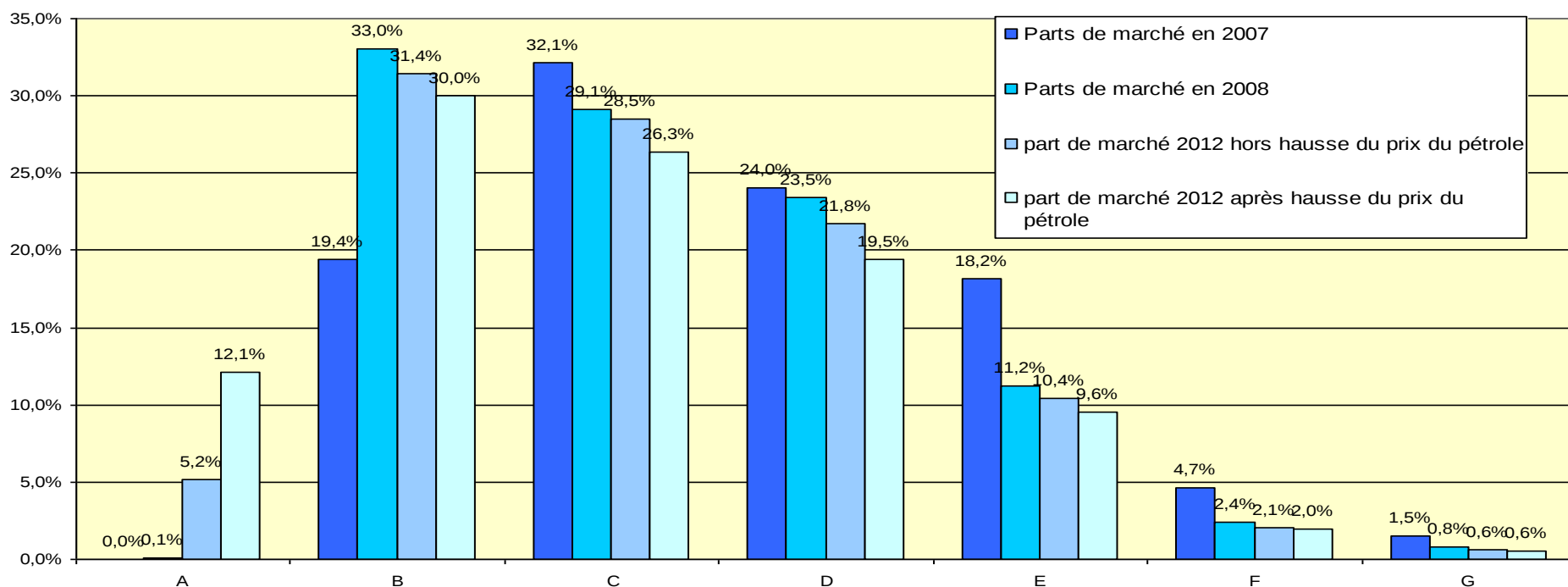
Bonus/malus : un déplacement des ventes

Evolution des parts du marché des véhicules neufs par classe énergétique 2004-2008



Projection de l'impact du Bonus Malus

effets de la hausse du prix du pétrole (10%) sur les parts de marchés des classes énergétiques de véhicules



2007 : avant bonus/malus constaté

2008 : après bonus/malus constaté

2012 : simulation avec ou sans hausse du prix du pétrole

Merci pour votre attention

**Pour en savoir plus
www.ademe.fr**