

I4CE

INSTITUTE FOR
CLIMATE
ECONOMICS

Commission Système financier et financement de l'économie Conseil national de l'information statistique

Charlotte Vailles

14/11/2024

L'Institut de l'économie pour le climat

#I4CEenChiffres

40 
Collaborateurs

50 
Événements par an

~44 
Publications par an

~11 500 
Followers sur Twitter

8 000+
Abonnés
à la newsletter 

750+
Mentions
dans la presse 

16 500+ 
Abonnés
sur LinkedIn

#NotreMission

L'Institut de l'Économie pour le Climat (I4CE – Institute for Climate Economics) est un institut de recherche à but non lucratif qui contribue par ses analyses au débat sur les politiques publiques d'atténuation et d'adaptation au changement climatique.

Nous promovons des politiques efficaces, efficientes et justes. Nos 40 experts collaborent avec les gouvernements, les collectivités locales, l'Union européenne, les institutions financières internationales, les organisations de la société civile et les médias. Nos travaux couvrent trois transitions – énergie, agriculture, forêt – et six défis économiques : investissement, financement public, financement du développement, réglementation financière, tarification carbone et certification carbone.

L'accès aux solutions pour tous et toutes : une condition indispensable pour que la transition ait lieu

- La transition écologique ne pourra se faire que si tous les ménages ont accès aux solutions – transports en commun, voiture électrique, isolation du logement, changement de chauffage, etc.
- Des travaux engagés fin 2022 sur l'accès à la transition pour les ménages
 - Un premier rapport, publié en octobre 2023, axé sur les **solutions qui requièrent un investissement** de la part des ménages (rénovation performante et mobilité électrique) + et une analyse des aides publiques
 - Un deuxième rapport, publié en octobre 2024, pour étendre ces analyses, **évaluer les conditions d'accès à la transition** pour les ménages et continuer d'interpeller les décideurs publics sur le sujet



Où en sommes-nous aujourd'hui ? La transition est-elle accessible à tous les ménages ?

- Un « Observatoire des conditions d'accès à la transition pour les ménages », pour :
 - **Documenter l'évolution** des conditions d'accès aux solutions de transition pour **les ménages modestes et les classes moyennes**
 - Identifier les ménages qui devraient faire l'objet d'une attention spécifique des politiques publiques
 - Interpeller les décideurs publics sur le sujet
- Périmètre : **rénovation énergétique du logement** et **mobilité**
- Sur chaque secteur:
 1. **Une évaluation de la capacité économique** des ménages à faire des investissements :
 - A combien s'élèvent les investissements ?
 - A combien s'élèvent les aides que peuvent toucher les ménages ? Quels sont les ménages qui en ont bénéficié en pratique ?
 - A quelles solutions les ménages peuvent-ils avoir recours pour financer le reste à charge ?
 - Comment évolue leur budget logement et mobilité après investissement ?
 2. **Une évaluation des autres conditions** d'accès à la transition :
 - La disponibilité d'infrastructures (réseaux de chaleur, pistes cyclables, bornes de recharge, transports en commun)
 - Des emplois qualifiés en adéquation avec les besoins (artisans de la rénovation, accompagnateurs...)
 - Une prise de décision ne dépendant pas que du ménage (copropriété, logement en location)

Cinq principaux messages ressortent de l'Observatoire

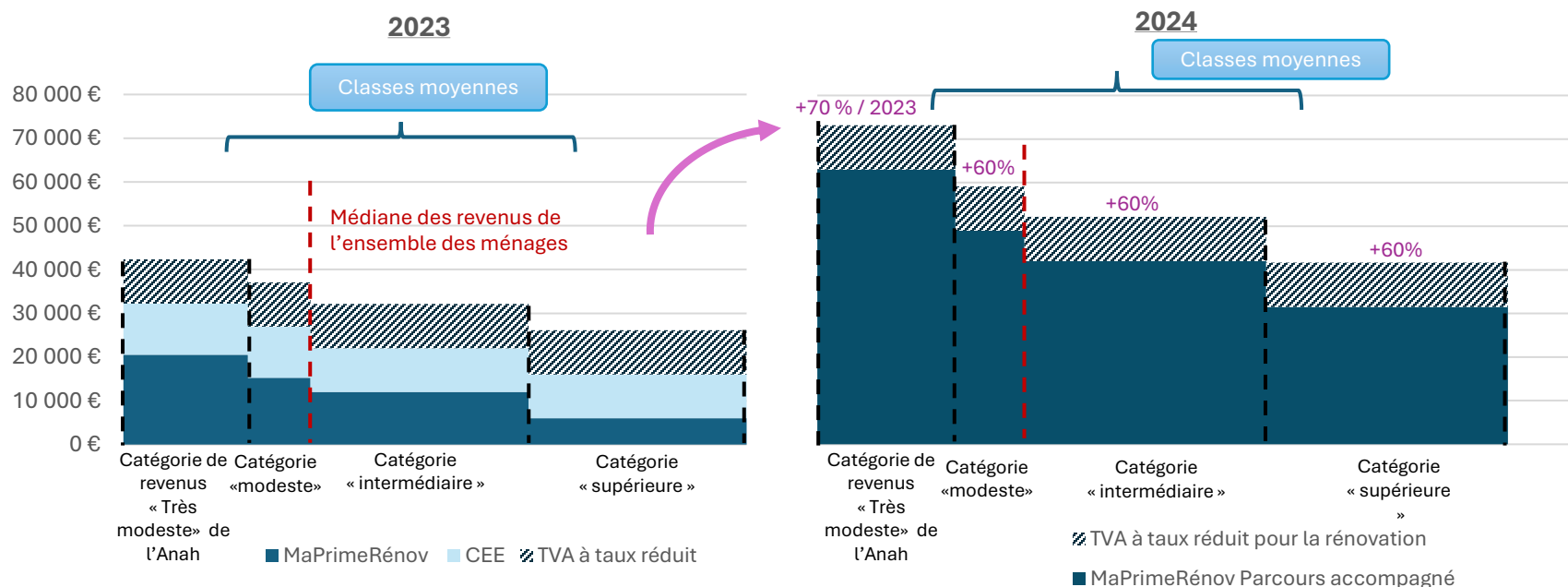
1. Des aides plus importantes pour les ménages modestes et les classes moyennes
2. La transition permet aux ménages de faire des économies d'énergie importantes
3. Des difficultés persistent pour de nombreux ménages, qui devraient faire l'objet d'une attention particulière des politiques publiques
4. On constate des disparités territoriales dans l'accès à la transition
5. Des données manquent encore pour faire une évaluation exhaustive

1. Des aides plus importantes pour les ménages modestes et les classes moyennes

Des aides publiques plus importantes pour les ménages modestes et les classes moyennes

- **Rénovation** : Les aides à la rénovation énergétique d'ampleur ont augmenté très fortement entre 2023 et 2024 : de plus de 60% pour tous les ménages pour les maisons individuelles, et de plus de 35% pour les logements collectifs
- **Mobilité** : Le leasing social a permis de lever la barrière à l'investissement dans les voitures électriques pour les 50 000 ménages qui ont pu profiter du dispositif
- Au global, les aides sont de plus en plus **ciblées vers les ménages modestes et les classes moyennes**

Aides maximales à la rénovation d'une maison individuelle pour les propriétaires occupants

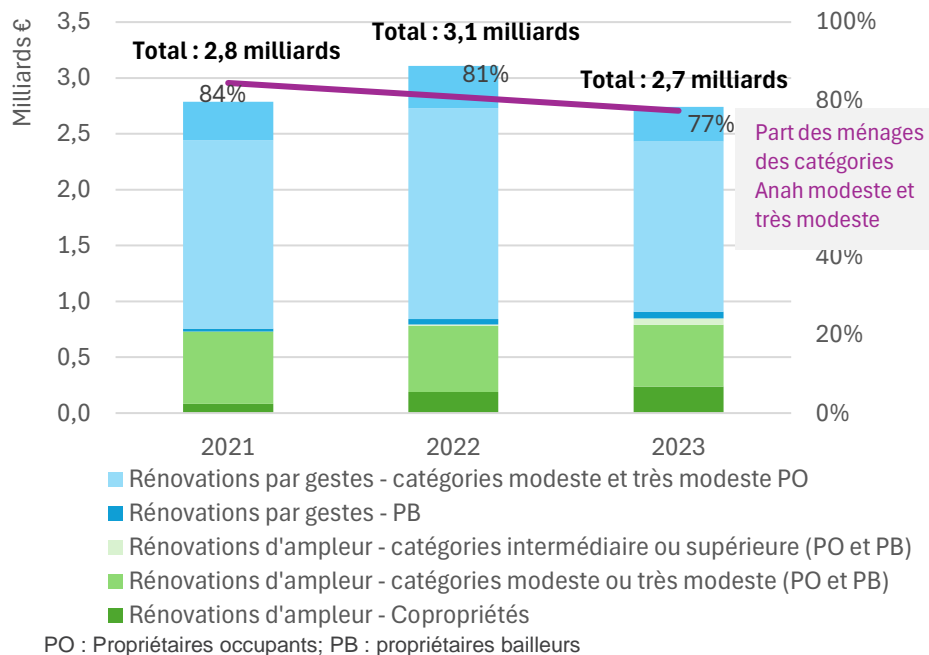


1. Des aides plus importantes pour les ménages modestes et les classes moyennes

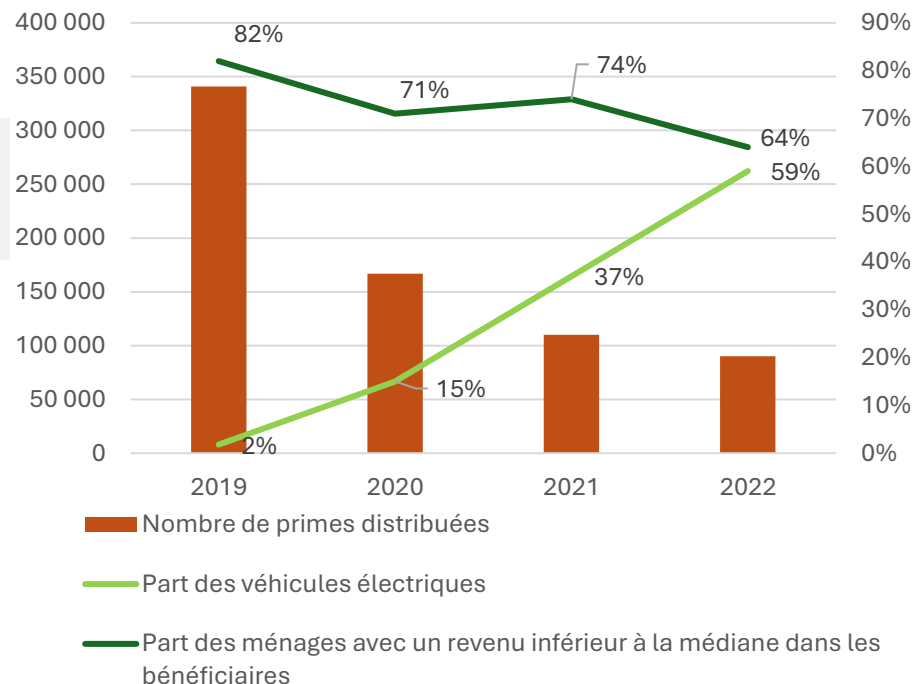
La part des ménages modestes et des classes moyennes inférieures parmi les bénéficiaires des aides est importante

- La **part des ménages modestes et des classes moyennes inférieures** parmi les bénéficiaires des aides est importante
- **Cette part a baissé** pour certaines aides ces dernières années
- **Des données manquent** sur de nombreux dispositifs (bonus écologique, TVA à taux réduit, CEE ...)

Montant des aides nationales Anah à la rénovation énergétique



Nombre de primes à la conversion distribuées depuis 2019



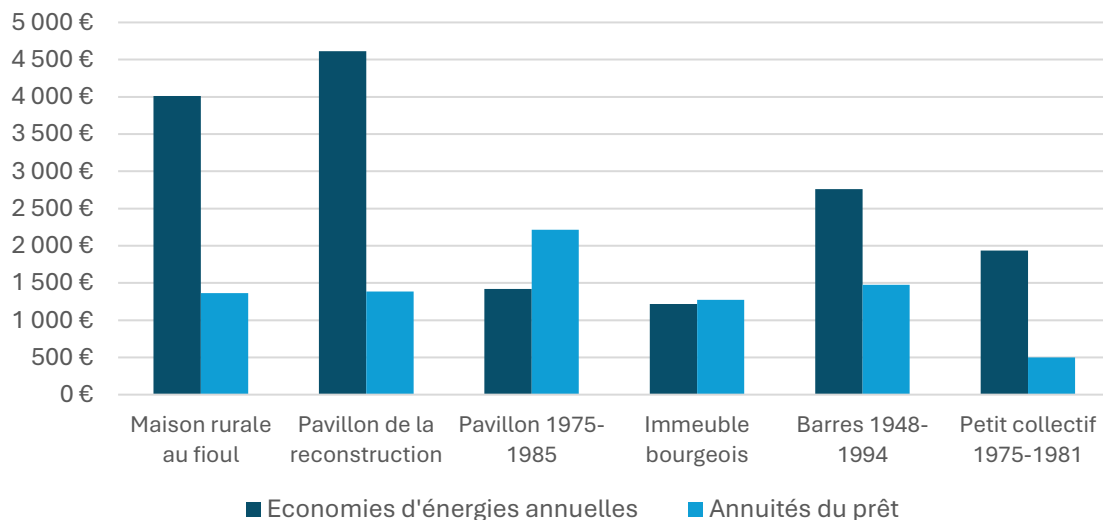
Sources : Rapports d'activité de l'Anah

2. La transition permet aux ménages de faire des économies d'énergie importantes

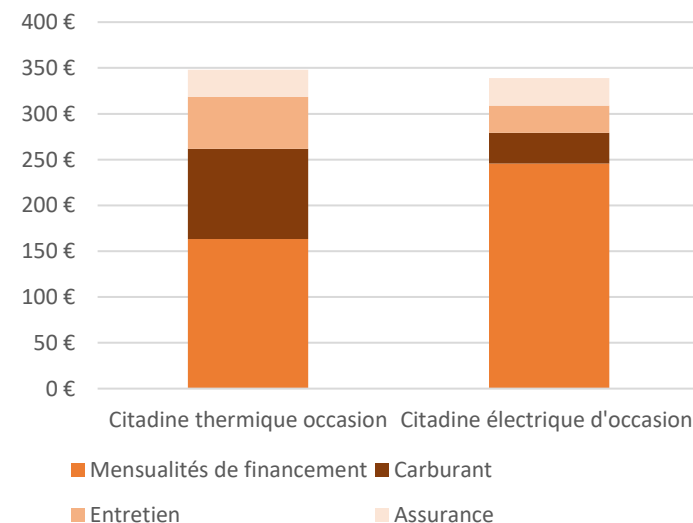
Les ménages qui parviennent à investir pour la transition font des économies d'énergie conséquentes

- Les ménages qui parviennent à investir dans la rénovation performante de leur logement et/ou dans la mobilité électrique font des économies d'énergie conséquentes :
 - de l'ordre de **100 à 380€ par mois** côté logement
 - de l'ordre de **80€ par mois** côté mobilité pour un ménage qui roule 10 000 km/an
- Sous conditions, **le financement de l'investissement peut être couvert par ces économies d'énergie**, et donc ne pas augmenter le budget mobilité ou logement des ménages

Comparaison entre les économies d'énergie et les annuités du prêt pour un ménage de revenu médian pour 6 logements types



Budget mensuel mobilité



Source : I4CE d'après Anah, Ministère de la transition écologique et solidaire

Hypothèses : 10 000 km/an, crédit sur 6 ans, non éligible à la prime à la conversion

3. Des difficultés persistent pour de nombreux ménages, qui devraient faire l'objet d'une attention particulière des politiques publiques



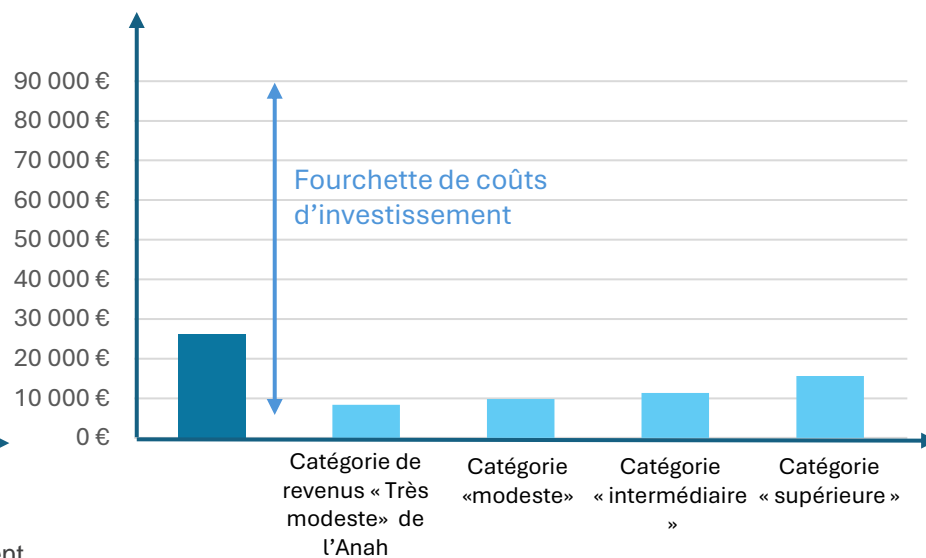
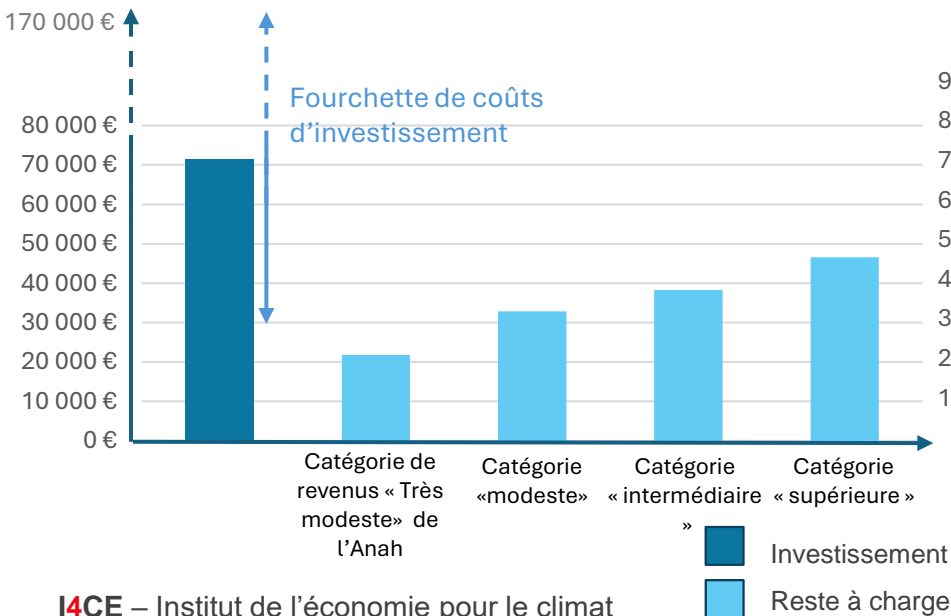
Le reste à charge reste élevé pour les ménages modestes et les classes moyennes

- L'augmentation des aides en 2024 pour la rénovation performante a permis de **baisser de manière conséquente le reste à charge** pour les ménages – c'est-à-dire le montant de l'investissement moins les aides
- Néanmoins, pour la rénovation performante d'une **maison individuelle**, le reste à charge se compte encore en **dizaines de milliers d'euros** pour tous les ménages
- Pour la rénovation d'un **appartement**, le reste à charge est plus limité et **peut passer sous la barre des 10 000 €** pour les **ménages modestes** et une partie des **classes moyennes**

Coût d'investissement et reste à charge pour la rénovation énergétique performante

Maison individuelle

Appartement

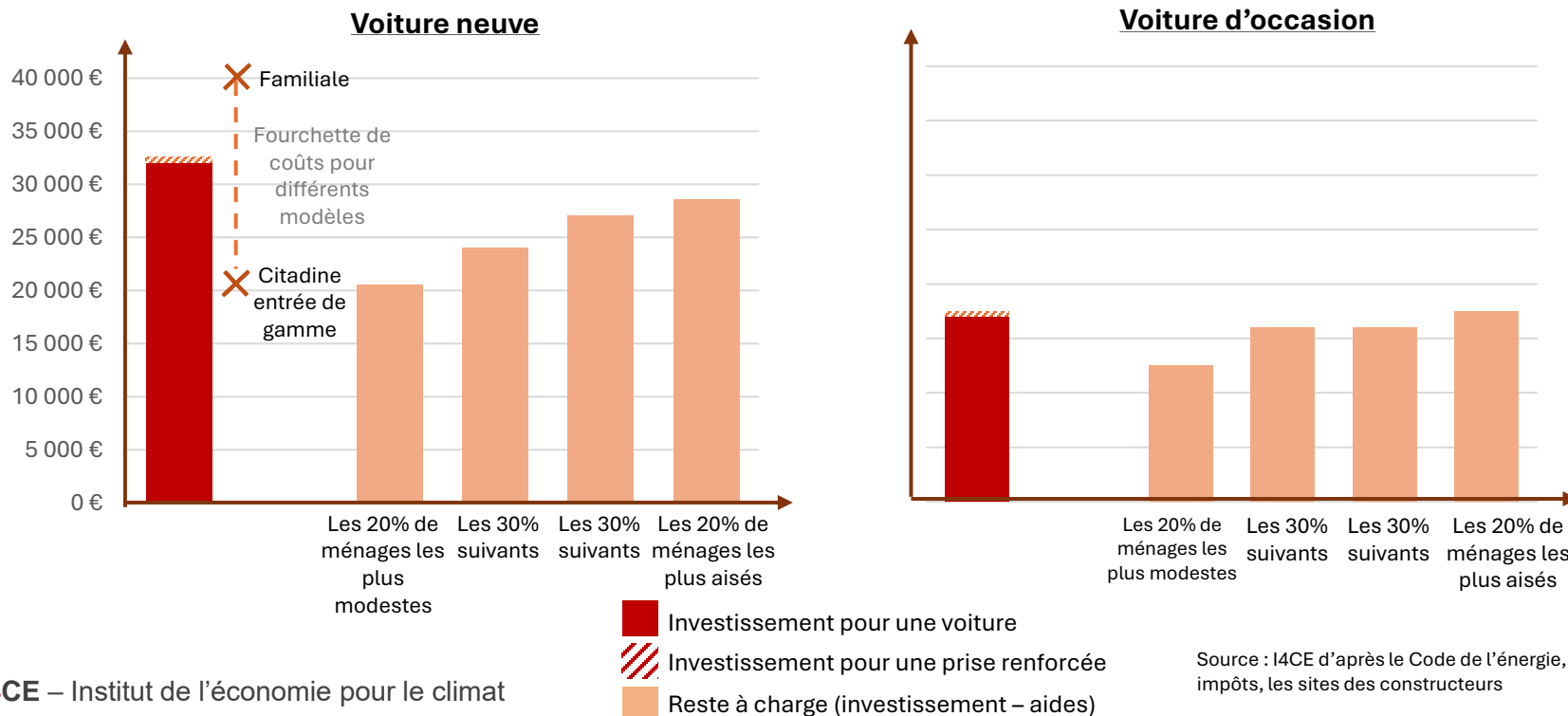


3. Des difficultés persistent pour de nombreux ménages, qui devraient faire l'objet d'une attention particulière des politiques publiques

Le reste à charge reste élevé pour les ménages modestes et les classes moyenne

- Le **reste à charge** pour l'achat d'une **voiture électrique** est **élevé** :
 - Pour un ménage des classes moyennes : 16 000 € pour une citadine standard d'occasion; plus de 24 000 € pour une citadine standard neuve
- Le **surcoût** par rapport à l'achat d'une voiture thermique équivalente est compris **entre 5 000 et 10 000 €** pour une citadine standard

Investissement et reste à charge pour l'achat d'une citadine et d'une prise renforcée

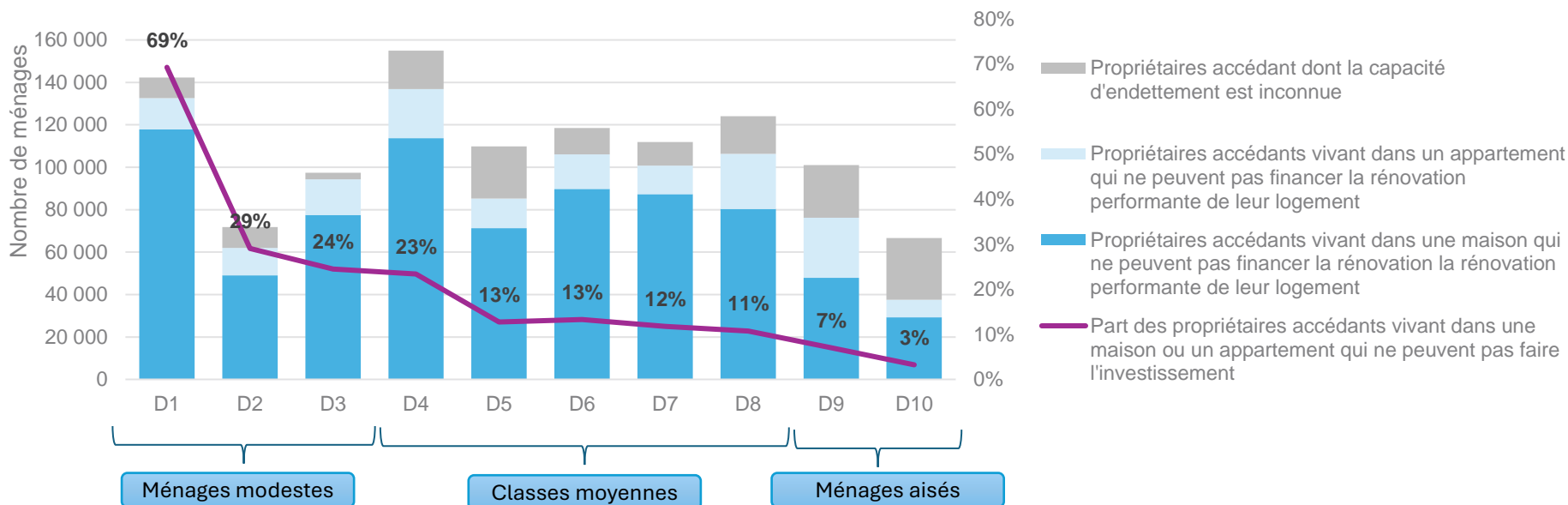


3. Des difficultés persistent pour de nombreux ménages, qui devraient faire l'objet d'une attention particulière des politiques publiques

L'accès à des solutions de financement est difficile pour de nombreux ménages

- Les ménages ont accès à différentes solutions pour financer ce reste à charge : leur épargne, un prêt classique ou un prêt aidé, des contrats de leasing pour les voitures.
- **L'accès à ces solutions de financement est difficile pour des ménages avec certaines caractéristiques** (revenus faibles et/ou irréguliers, peu d'épargne, déjà endettés – par exemple pour l'achat de leur résidence principale, âgés).
 - **5,3 millions** de propriétaires occupants de plus de 65 ans ont une épargne inférieure à 30 000 €
 - Pour **13,5 %** des propriétaires accédants le taux d'effort pour financer la rénovation performante de leur logement dépasse leur capacité de financement, en prenant en compte leur épargne et leur capacité d'endettement.

Propriétaires accédants pour lesquels le financement de la rénovation performante du logement dépasse la capacité de financement, par déciles de niveau de vie de l'ensemble des ménages



4. On constate des disparités territoriales dans l'accès à la transition

Les aides distribuées par certaines collectivités locales permettent de diminuer le reste à charge de manière conséquente

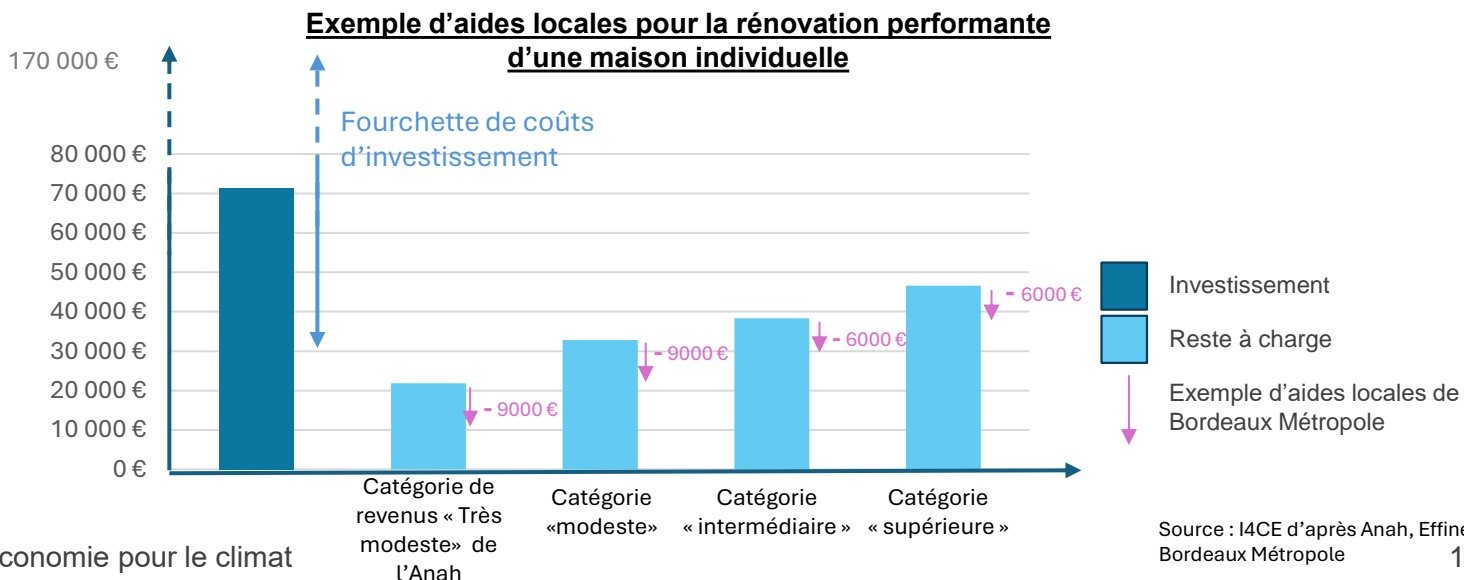
Rénovation

- Certaines métropoles distribuent des aides conséquentes pour la rénovation énergétique performante - par exemple Lyon (programme EcoRéno'v), Grenoble (MurMur), Bordeaux (Ma Rénov) ou encore Paris (Eco-rénovons +)
- Ces aides sont en général de l'ordre de quelques milliers d'euros, et peuvent dépasser 10 000 € dans certaines métropoles

Mobilité électrique

- A peu près la moitié des métropoles situées dans des ZFE distribuent des primes à la conversion locales, pour des montants allant de 3 000 à 6 000 €
- L'Etat accorde une surprime à la conversion de 1 000€ pour les ménages en ZFE, et jusqu'à 3 000€ en cas d'aide locale similaire.

Des données manquantes : dans les deux cas : aucune vision d'ensemble à jour des dispositifs d'aides locaux, de leurs montants, des bénéficiaires.

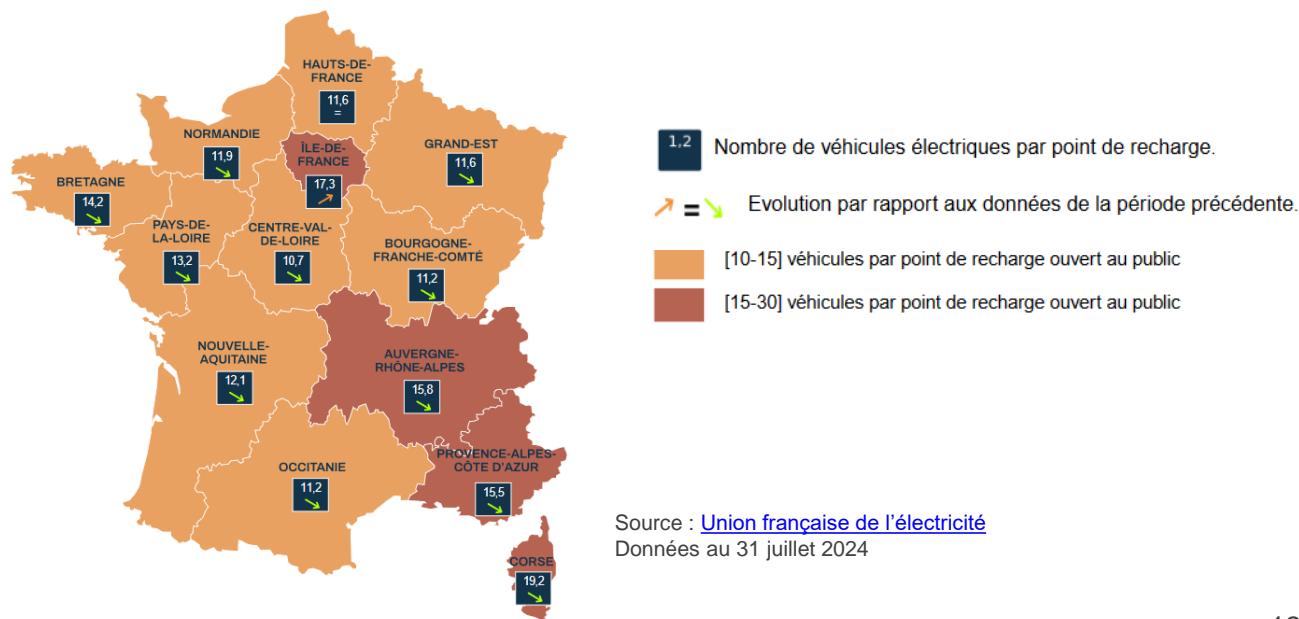


4. On constate des disparités territoriales dans l'accès à la transition

L'accès à la transition pour les ménages dépend également de paramètres qui peuvent différer en fonction de la localisation des ménages

- Côté rénovation, l'accès à la transition pour les ménages dépend notamment de la **disponibilité d'artisans qualifiés** et d'**accompagnateurs pour les ménages**.
- A l'heure actuelle, le nombre d'artisans total semble suffisant mais des tensions sont possibles au niveau local.
- Côté mobilité électrique, il y a besoin de **bornes de recharge accessibles au public** : leur nombre augmente, mais moins vite que celui des véhicules électriques en circulation, et le ratio du nombre de véhicules en circulation par borne varie d'un endroit à l'autre.

Ratio entre le nombre de points de recharge ouverts au public et nombre de véhicules électriques par région



De multiples sources de données ont été mobilisées

En particulier :

- Les barèmes des aides nationales pour les ménages en fonction de leurs revenus
- Les barèmes des aides distribuées par certaines collectivités
- Les informations publiées sur les bénéficiaires des aides par l'Anah et par le CGDD
- **Côté logement :**
 - La base de données **SRCV de l'Insee**, pour étudier les freins des ménages liés à la rénovation de leur logement, en croisant différentes caractéristiques : revenus, statut d'occupation du logement, âge, endettement lié à la résidence principale, épargne, ...
 - Les données publiées par le **SGFGAS** sur les bénéficiaires de l'éco-PTZ
 - Des statistiques sur le croisement de la base de données DPE de l'Ademe avec Fideli fait par le **CGDD**
- **Côté mobilité :**
 - La base de données **SRCV** pour croiser des informations sur la détention d'une voiture avec des informations sur le revenu et la taille de l'unité rurale
 - Les statistiques publiées par le **SDES à partir de RSVERO**, pour des informations sur les caractéristiques des voitures achetées par les ménages (neuve/occasion, motorisation) croisées avec le revenu des ménages
 - La base de données **EMP** : pour des données sur les pratiques de mobilité des ménages (kilométrage annuel, possession de voiture/vélo), croisées avec les revenus
 - Les modélisations de **Modality**, pour estimer la qualité de l'accès aux services en Île-de-France en transports en commun et en vélo

5. Des données manquent encore pour faire une évaluation exhaustive

Des données complémentaires permettraient d'enrichir l'analyse

- Des données manquent encore pour faire une évaluation exhaustive, notamment :
 - **Aucune vision d'ensemble des dispositifs d'aides locaux** n'est disponible - que ce soit sur le nombre de collectivités qui distribuent des aides à la rénovation ou à la mobilité, le nombre de ménages concernés, les montants des aides, les critères d'éligibilité ou encore les bénéficiaires effectifs.
 - Seules des **données partielles existent sur les bénéficiaires** des différents dispositifs au niveau national.
 - **Pas d'indicateur de la qualité d'accès aux services via les transports en commun** au niveau national.
- Vers une intégration des enjeux mobilité et logement ?
 - On aimerait également évaluer de manière croisée **les enjeux de mobilité et de logement** → Une piste pour l'année prochaine serait d'utiliser le nouveau croisement RSVERO-Fideli
 - L'idéal serait d'avoir des informations croisées sur les **caractéristiques des ménages** (revenus, âge, épargne, endettement total, statut d'occupation du logement, localisation...) avec des **informations sur leur logement** (dont le DPE) et **sur les pratiques de mobilité** (caractéristiques des véhicules éventuellement possédés, kilométrage)



Merci !

Des questions ?

Charlotte.Vailles@i4ce.org