

## Espagne : la réforme fera monter les tarifs et baisser les primes aux ENR

L'échéance de la suite de la vaste réforme énergétique du marché espagnol approche. Alors que le secteur énergétique est sous pression depuis près d'un an, avec des entreprises énergétiques qui ont clairement misé sur l'international face à la baisse de leurs revenus en Espagne (Iberdrola réalise 53 % de son chiffre d'affaires hors d'Espagne et Gas Natural Fenosa, 45 %), chaque jour qui passe amène son lot de nouveautés. Ainsi, le Congrès a rejeté, avec les seules voix du PP (au pouvoir), les amendements proposés par les députés du PSOE et de la gauche et des autonomistes espagnols relatifs aux zones non interconnectées (les îles, en clair). En revanche, le ministre de l'Industrie, José Manuel Soria est revenu en arrière sur la question de l'impossibilité de détenir plus de 40 % des moyens de production d'électricité dans ces zones extra-péninsulaires. Le texte d'origine visait carrément Endesa aux Canaries... Cela ne suffira peut-être pas à calmer les grands électriciens. Malgré les bonnes relations du secrétaire d'État à l'Énergie, Alberto Nadal, avec les électriciens, la réforme à venir, d'ici à la fin juin, rappelle le quotidien conservateur proche du gouvernement, *ABC*, aura bien un impact sur tous les acteurs du système électrique.

Ainsi, selon *ABC*, le gouvernement cherche à économiser quelque 4 milliards d'euros, afin de réduire le déficit tarifaire abyssal (près de 35 mds€, en cumulé). Une partie (les coûts extra-péninsulaires justement), soit 1,2 md€, revient dans le budget de l'État, et le gouvernement injectera 709 M€ issus des dernières émissions du FADE (le fonds d'amortissement lié au déficit tarifaire). Ainsi, l'État en assumera environ la moitié. Pour le solde, transport, distribution et primes aux ENR sont clairement appelés à la rescousse. Les producteurs ENR seraient notamment contributeurs pour moitié de ce montant. Ce qui fait s'étrangler le secteur éolien, qui juge déjà être assommé par la taxe à la production. Une taxe sur la production qui s'applique également sur les paiements pour capacité, a tranché le ministère de l'Économie. Intéressés, les centrales au gaz, qui peinent à tourner plus de 10 % du temps mais que le réseau entend maintenir en service afin de pouvoir répondre l'hiver à une absence de vent, et donc l'éolien, justement. Lesquels cycles combiné gaz pour lesquels il faut aussi trouver une solution. Côté tarifs d'acheminement, le ministère cherche à mettre en œuvre un nouveau système qui demeurerait national, mais qui prendrait en compte les variations climatiques et qui serait imposé en fonction des horaires, afin de faire payer plus lors des pointes. Le quotidien conservateur rappelle enfin que José Manuel Soria n'a pas entièrement jeté aux orties la possibilité d'introduire une tarification progressive...

### SOMMAIRE

#### NUCLÉAIRE

Belgique : Doel 3 et Tihange 2 n'ont pas été relancés dimanche .....	2
Suisse : Consultation sur les futures règles de démantèlement .....	2
Niger : L'arrêt de la Somair coûte 27 M€ par mois .....	2
Japon : Manifestation dimanche .....	2

#### ÉLECTRICITÉ

Manifestants contre Landivisiau .....	3
France/Irlande : Une interconnexion électrique à l'étude .....	3
Europe : Johannes Teyssen, nouveau patron d'Eurelectric .....	3

#### ÉNERGIE

En avril, les prix ont baissé mais la facture a augmenté .....	4
Suisse : Forum franco-suisse sur la transition énergétique .....	4
Suisse : ABB veut renforcer sa présence en Romandie .....	4
Suisse : Alpiq prolonge l'option d'achat sur les actions Romande Energie .....	5

#### PÉTROLE & GAZ

France/Europe : D'autres fermetures de raffineries à venir selon le p-dg de Total .....	5
Allemagne : Des experts peu enthousiastes sur la fracturation .....	6

#### ÉNERGIES RENOUVELABLES

Officialisation de l'Office franco-allemand pour les ENR .....	6
Alerte du Groupe Solaire de France .....	6
Une abbaye ligérienne 100 % renouvelable .....	7
Création du Club des ENR .....	7
UE/ Chine : Sanctions ? .....	7
RU : Alstom équipera Swansea .....	8
Irlande : Programme de soutien .....	9
Norvège : Centrale osmotique pilote .....	9

#### L'ENDROIT DU DÉBAT

David Robinson, économiste .....	10
----------------------------------	----

#### DOCUMENTS

CGDD - Ecopastille : Evaluation économique .....	I à VIII
--	----------

 L'INDICE DE L'ÉLECTRICITÉ  
ENERPRESSE

**44,53 €** (par MWh)



## NUCLÉAIRE

## BELGIQUE

**Doel 3 et Tihange 2 n'ont pas été relancés dimanche**

Les deux réacteurs nucléaires de Doel 3 et Tihange 2, à l'arrêt depuis l'été dernier, **n'ont pas été remis en service dimanche contrairement à ce qui avait été annoncé en début de semaine**, suite au feu vert de l'Agence fédérale de contrôle nucléaire (AFCN) donné il y a environ 2 semaines. « *Nous prévoyons de relancer Doel 3 lundi vers 16 heures* », a indiqué la porte-parole d'Electrabel. *Tihange 2 sera redémarré mardi. Ce n'est qu'une prévision et cela peut encore changer* ». Selon elle, le redémarrage des réacteurs a été retardé car l'entreprise « *a seulement réévalué le temps nécessaire pour les préparatifs* » à cette opération.

## SUISSE

**Consultation sur les futures règles de démantèlement**

L'Inspection fédérale de la sécurité nucléaire, l'ASN suisse, annonce avoir mis en consultation pour cinq mois un projet de directive sur ce qu'elle appelle la « *désaffectation d'installations nucléaires* », c'est-à-dire la mise à l'arrêt et le démantèlement. **La directive ENSI-G17 précise par exemple les éléments à faire figurer dans les dossiers de demande de désaffectation**, ou les mesures de radioprotection et de protection d'urgence à respecter pendant et après la mise hors service. Selon l'IFSN, elle se conforme aux recommandations de l'association des régulateurs d'Europe de l'Ouest (Wenra) et de l'AIEA.

## NIGER

**L'arrêt de la Somaïr coûte 27 M€ par mois**

L'arrêt de la production à l'usine d'uranium de la Somaïr, visée par un attentat dans le nord du Niger, causera une perte de 27 millions d'euros par mois à cette société détenue par le groupe Areva et l'État, a annoncé le gouvernement nigérien. **C'est la conséquence de la non-production de 250 tonnes d'uranium par mois**, selon Mamadou Dikouma, secrétaire général du ministère des Mines. Principale des deux mines exploitées par Areva à Arlit (nord), la Société des mines de l'Air (Somaïr) a été frappée le 23 mai par un attentat suicide qui a tué un employé nigérien du groupe nucléaire français. Quasiment au même moment, une vingtaine de personnes, essentiellement des militaires, étaient tuées dans une attaque contre un camp militaire à Agadez (environ 200 km au sud). Les attentats ont été revendiqués par des groupes djihadistes. Selon des responsables de la Somaïr, l'attentat à Arlit a endommagé l'atelier de broyage de l'usine et emporté le toit de la centrale électrique. L'uranium représente 5 % des recettes budgétaires du Niger, quatrième producteur mondial de ce minéral.

## JAPON

**Manifestation, dimanche, à Tokyo contre le nucléaire**

**Des milliers de manifestants se sont rassemblés dimanche à Tokyo pour protester contre le nucléaire**, alors que le Premier ministre conservateur Shinzo Abe songe à réactiver les réacteurs, dont la plupart sont à l'arrêt en raison de l'accident de Fukushima. Selon les organisateurs, quelque 7.500 personnes se sont réunies dans un parc de la capitale japonaise, dont des victimes de la catastrophe de Fukushima en mars 2011, et le prix Nobel de littérature Kenzaburo Oe. Les protestataires ont défilé dans les rues de Tokyo et se sont rendus devant le siège du groupe Electric Power Co (Tepco), opérateur de la centrale Fukushima Daïchi, où les systèmes de refroidissement des réacteurs avaient été coupés, entraînant des explosions dans les bâtiments, après le tsunami du 11 mars 2011. Le Premier ministre japonais, dont le parti

conservateur est proche des milieux d'affaires, a répété qu'il autoriserait le redémarrage des réacteurs si leur sécurité était assurée.

**ÉLECTRICITÉ**

FRANCE

**Plus de 600 manifestants contre le projet de Landivisiau**

**Environ 800 personnes ont manifesté, samedi, à Landivisiau (Finistère) contre le projet de centrale électrique au gaz.** Les manifestants répondaient à l'appel de plusieurs associations réunies au sein du collectif Gaspere, opposé à la construction d'une centrale au gaz à cycle combiné dans la périphérie de la commune. « *Nous demandons au Président de la République et à la ministre de l'Énergie de revoir leur copie car ce projet est inutile, coûteux et d'une autre époque* », a déclaré un porte-parole. Les opposants ont déposé un recours devant le tribunal administratif de Rennes contre l'arrêté autorisant la construction de la centrale.

Le collectif Gaspere dénonce que l'État autorise la centrale de Landivisiau alors que certaines ferment leurs portes ou sont mises sous le cocon comme à Montoir-de-Bretagne (Loire-Atlantique). Les manifestants ont salué l'abandon, il y a quelques semaines, d'un projet similaire à Verberie, dans l'Oise. Ils font valoir que ces centrales d'appoint ne sont en réalité que très peu utilisées, et préconisent des économies d'énergie. Le contrat concernant la centrale de Landivisiau (400 MW) a été attribué par le précédent gouvernement à un consortium formé de Poweo et Siemens qui doit investir 400 millions d'euros sur ce projet censé démarrer à l'hiver 2016-2017.

Le 13 mai, la ministre de l'Écologie, du Développement durable et de l'Énergie, Delphine Batho, avait jugé impossible de revenir sur le projet de centrale de Landivisiau, estimant l'État juridiquement lié. Si à l'hiver 2016-2017 il devait y avoir une rupture d'approvisionnement, on nous demanderait pourquoi nous n'avons rien fait, avait-elle souligné. La centrale est un des éléments du pacte électrique breton lancé en 2010 par l'État et la Région Bretagne pour sécuriser l'approvisionnement en électricité de la région, notamment pendant les pics de consommation en hiver. La Bretagne ne produit que 11 % de ses besoins en électricité. En janvier, une étude mandatée par Gaspere avait toutefois remis en question ce pacte électrique breton, jugeant exagérées les prévisions de hausse de la consommation.

FRANCE/IRLANDE

**Une interconnexion électrique à l'étude**

**RTE et EirGrid ont annoncé lundi 3 juin le lancement d'études détaillées de faisabilité d'une interconnexion électrique entre la France et l'Irlande** développant une capacité de 700 MW. Ce projet, qui serait le premier entre les deux pays, devrait relier « *la côte Sud de l'Irlande à la côte Nord-Ouest de la France grâce à un câble sous-marin d'environ 600 km* ». Des études préliminaires ont montré l'intérêt économique d'une telle interconnexion, bénéfique pour l'alimentation électrique des deux pays et de leurs consommateurs, ont précisé les deux gestionnaires de réseaux de transport. Cette année, l'attention sera portée sur l'analyse des fonds marins « *afin d'identifier les possibles corridors de passage* ». « *S'il est mis en œuvre, le projet devrait aboutir d'ici 2025* », a déclaré Fintan Slye, président d'EirGrid, dans un communiqué. Pierre Bornard, le vice-président de RTE, a, lui, souligné que « *la construction de cette interconnexion permettrait de faire foisonner la production éolienne irlandaise avec celle issue des régimes de vents continentaux, facilitant ainsi l'intégration des énergies renouvelables dans le système électrique européen* ».

## EUROPE

**Johannes Teysen, nouveau patron d'Eurelectric**

**Eurelectric a élu le Dr Johannes Teysen président de l'association européenne pour les deux prochaines années.** Le p-dg du groupe allemand E.ON succède au p-dg du groupe italien Enel, Fulvio Conti. La nomination a été approuvée lors d'une réunion du conseil d'administration du 2 juin, vielle de la conférence annuelle de l'association, qui se déroulera cette année à Bologne. Johannes Teysen était vice-président Eurelectric durant les 3 dernières années. Le Conseil a également nommé deux vice-présidents : António Luís Guerra Nunes Mexia, p-dg d'EDP, et Henri Proglio, p-dg d'EDF.

## ÉNERGIE

## FRANCE

**En avril, les prix ont baissé mais la facture a augmenté**

**Les prix des carburants, du fioul, du gaz et de l'électricité ont baissé en avril dernier, mais les dépenses de consommation des ménages en énergie ont augmenté de 2,8 %**, une hausse résultant du « *dynamisme des dépenses en fioul et en gaz* », selon l'INSEE. Ces dépenses se sont ainsi élevées à 6,788 milliards d'euros sur le mois, après 6,601 mds en mars. Le prix du pétrole de la Mer du Nord a de nouveau reculé en avril en dollars (- 5,3 % après - 5,8 %) et de manière plus accentuée en euro (- 5,9 % après - 2,9 %), du fait de l'appréciation de la monnaie européenne vis-à-vis du dollar. La baisse des prix du super sans plomb et du gazole s'est accentuée (respectivement - 4,4 % et - 4,2 % après - 3,2 % et - 3,5 %) et le prix du fioul domestique a reculé pour le deuxième mois consécutif (- 3,3 % après - 6,3 %). Les prix de l'électricité (- 3,6 %) et du commerce de gaz (- 1,7 %) ont également reculé.

## SUISSE

**Forum franco-suisse sur la transition énergétique**

**Scientifiques et industriels de France et de Suisse se réunissent en ce début de semaine à Lausanne pour discuter de la transition énergétique.** Les ministres de la recherche Johann Schneider-Ammann et Geneviève Fioraso viendront soutenir ces échanges et projets de partenariats technologiques transfrontaliers. L'événement vise à « *réunir les atouts d'un grand espace Rhône-Léman* », explique à l'ats l'ambassadeur de France à Berne, Michel Duclos. Les conseillers d'Etat genevois François Longchamp, vaudois Anne-Catherine Lyon et valaisan Jean-Michel Cina, ainsi que le président de la région Rhône-Alpes Jean-Jack Queyranne seront aussi présents.

Les deux pays souhaitent réduire – totalement ou en partie – leur dépendance à l'énergie nucléaire et sont confrontés à des défis similaires, comme le stockage de l'énergie ou la sécurité de l'approvisionnement, assure Michel Duclos. Ils ont donc tout intérêt à se concerter. L'objectif de ce forum, organisé à l'Université de Lausanne (UNIL), est de « *confronter les expériences et savoir-faire des deux côtés de la frontière* », de « *susciter des partenariats dans les domaines de la transition énergétique* » et de « *favoriser les rapprochements entre entreprises pour répondre conjointement aux appels d'offre européens* », selon un communiqué des organisateurs (ambassade de France, UBIFRANCE et UNIL).

Au total, une quarantaine de sociétés françaises et suisses prendront part à ce rendez-vous. Parmi elles figurent de grands groupes comme Holcim, Alpiq, Groupe E, Romande Energie, Alstom Thermal Power, GDF Suez ou Losinger-Marazzi. Mais également des PME ou le Centre suisse d'électrotechnique et de microtechnique (CSEM) à Neuchâtel.

## ABB veut renforcer sa présence en Suisse romande

Le nouveau président d'ABB Suisse, Remo Lütolf, **entend renforcer la présence du groupe sur le marché local, en particulier en Suisse romande**. La société veut aussi développer le segment des transports publics et fournir un appui plus actif à ses clients. « *J'ai pour objectif de consolider les débouchés nationaux d'ABB* » et d'asseoir la présence du groupe en Suisse romande, affirme-t-il dans une interview publiée par *Le Temps*. Selon lui, l'achat en 2011 et 2012 au Tessin de Trasfor et Newave, deux sociétés spécialisées dans les transformateurs et installations électriques, a déjà « *clairement contribué à renforcer ABB Suisse sur le marché national* ».

« *Mon rôle consistera aussi à dynamiser davantage l'innovation et la recherche* » poursuit Remo Lütolf. « *Le groupe a dépensé l'an dernier 1,4 milliard de dollars dans la recherche et le développement, dont 300 millions rien qu'en Suisse, et je ne vois pas ce niveau d'engagement changer à l'avenir* ». ABB souhaite aussi développer le segment des transports publics, un « *choix stratégique* » qui se traduit notamment « *par des initiatives telle le prototype de bus TOSA, unique véhicule électrique pour le transport de masse au monde sans ligne de contact* » testé actuellement à Genève. Celui-ci pourrait faire, d'ici à un an, l'objet d'une production en série, assure-t-il.

ABB est en train de rationaliser son unité systèmes électriques, qui représente 20% du chiffre d'affaires du groupe et compte quelque 20 000 employés. « *Il ne devrait pas y avoir d'impact majeur sur nos effectifs* », commente Remo Lütolf. De nationalité suisse, Remo Lütolf est entré chez ABB en 1999. Il est président de la direction d'ABB Suisse depuis janvier. ABB Suisse assure environ 10 % des ventes du groupe et emploie plus de 6 800 personnes sur les quelque 145 000 qui forment l'effectif mondial d'ABB, présent dans une centaine de pays.

## Alpiq prolonge l'option d'achat sur les actions Romande Energie

**L'option d'achat sur les actions Romande Energie détenues par Alpiq, qui avait été initialement fixée au 31 mai 2013 a été reportée au 31 janvier 2014**, les conditions restant inchangées, indique un communiqué publié lundi. L'option d'achat porte sur les 28 737 actions Romande Energie restantes détenues par Alpiq. En décembre dernier, les deux groupes énergétiques avaient indiqué qu'Alpiq céderait ses actions Romande Energie, dans le cadre d'un programme de restructuration.

### EN BREF

**UNION EUROPÉENNE Le déficit énergétique de UE avec la Russie** a de nouveau grimpé en 2012, pour atteindre 161,267 milliards d'euros, contre 151,125 mds€ l'année précédente, selon les derniers chiffres d'Eurostat publiés lundi 3 juin. Les importations ont atteint 162,661 mds€ (contre 152,19 mds€) et les exportations 1,39 md€ (contre 1,068 md€). Globalement, le déficit commercial de l'Union européenne avec la Russie a atteint 90 mds€ l'an dernier.

### PÉTROLE & GAZ

#### FRANCE/EUROPE

## D'autres fermetures de raffineries à venir selon le p-dg de Total

**Le p-dg de Total, Christophe de Margerie, a jugé dimanche 2 juin inéluctable la fermeture à terme de raffineries du groupe en France et en Europe**, imputant la situation au développement des énergies vertes. « *L'énergie verte, c'est d'abord avant tout consommer moins d'hydrocarbures* », a-t-il estimé au *Grand Jury RTL/Le Figaro/LCI*. « *Puisqu'on est tous d'accord pour réduire les émissions de CO<sub>2</sub>, il faut quand même consommer moins (...), et derrière produire moins. Et produire moins, c'est pas avec plus de raffineries* », a-t-il résumé. M. de Margerie s'est refusé en revanche à évoquer le moindre éventuel projet concret concernant l'un des cinq sites français du groupe. « *Même si je le savais, je ne le dirais pas* », a-t-il

déclaré, soulignant qu'il réserverait un tel débat en priorité aux partenaires sociaux et estimant que les capacités de raffinage restaient trop importantes en France. « *Notre but, ce n'est pas de fermer une raffinerie, notre but c'est de garder (les raffineries, ndlr), mais rentables. On n'arrête pas de parler de compétitivité en France en ce moment, parlons de compétitivité sur le raffinage : si jamais il n'est pas compétitif, il ne pourra pas rester* », a-t-il estimé.

#### ALLEMAGNE

### Des experts peu enthousiastes sur la fracturation hydraulique

**L'exploitation de gaz de schiste par fracturation hydraulique serait sans intérêt pour l'heure en Allemagne**, ont estimé vendredi les experts sur les questions d'environnement qui conseillent le gouvernement. « *L'exploitation de gaz de schiste par fracturation hydraulique est accessoire pour la transition énergétique* » que l'Allemagne mène actuellement pour sortir du nucléaire et développer les énergies renouvelables, ont jugé les membres de ce conseil consultatif sur l'environnement, dans un communiqué relayé par l'AFP. Cela « *ne fera pas baisser les prix de l'énergie et ne peut pas contribuer de manière significative à sécuriser l'approvisionnement en énergie* », ajoutent-ils.

En outre, pour l'instant, « *cette technologie ne doit pas encore être utilisée commercialement en raison d'importantes lacunes concernant son impact environnemental* », considèrent les sept professeurs qui composent ce conseil. Des projets pilotes doivent d'abord être menés. En février, le gouvernement a présenté une proposition visant à encadrer l'extraction de gaz de schiste, l'interdisant notamment dans les zones d'eau protégée et de sources minérales. Mais cette proposition fait l'objet d'une vive opposition, y compris au sein de la coalition gouvernementale, et ne devrait pas revenir sur le tapis avant les élections législatives de septembre.

#### EN BREF

**FRANCE Le débat qu'avait souhaité Delphine Batho avec la présidente du Medef**, Laurence Parisot, après les déclarations de cette dernière en faveur du gaz de schiste, aura lieu le 5 juin dans l'émission animée par Jean-Jacques Bourdin sur *RMC/BFM TV*, apprend-on à la lecture de l'agenda de la ministre de l'Écologie, du Développement durable et de l'Énergie.

**ROYAUME-UNI IGas Energy évalue les volumes de gaz initialement en place** de ses licences de schiste du Nord-Ouest de l'Angleterre entre 428 et 4 880 milliards de m<sup>3</sup>, a annoncé la compagnie le lundi 3 juin.

#### ÉNERGIES RENOUVELABLES

##### FRANCE

### Officialisation de la création de l'Office franco-allemand pour les ENR

**C'est désormais officiel, le Bureau de coordination énergies renouvelables a été transformé en Office franco-allemand pour les énergies renouvelables.** L'Assemblée générale extraordinaire du 31 mai à Berlin a validé ce changement de structure, changement qui avait été décidé par Delphine Batho, ministre de l'Écologie, et Peter Altmaier, ministre fédéral de l'Environnement, dans une déclaration commune signée le 7 février à Paris. Cette création d'un Office franco-allemand pour les énergies renouvelables doit permettre « *un approfondissement de la coopération entre les deux pays dans le domaine des énergies renouvelables* ».

### Groupe Solaire de France alerte la ministre

Dans une lettre ouverte publiée vendredi sur le site Internet du *Huffington Post*, David Haiun, p-dg de Groupe Solaire de France, interpelle Delphine Batho sur les « *graves menaces qui pèsent sur le secteur photovoltaïque et sur son entreprise* ». **L'installateur salue la suggestion**

**de la Commission européenne de taxer les panneaux solaires d'origines chinoises, mais s'inquiète de potentielles hausses de prix en Europe** : « *Les tarifs pratiqués par les entreprises européennes, historiquement plus élevés, vont continuer à augmenter car l'essentiel des matières premières sont importées de Chine et qu'elles subiront désormais l'augmentation des taxes douanières* », argumente le dirigeant. David Haiun réclame aussi la fin de la dégressivité du tarif d'achat garanti, qu'il aimerait voir repasser à 0,40 €/kWh « *pour que les mesures incitatives fonctionnent et que les foyers s'équipent* ». Groupe Solaire de France pointe également la menace qui pèse sur la bonification tarifaire « made in Europe », juridiquement fragile. Enfin, Groupe Solaire de France préconise la mise en place d'un dispositif d'auto-liquidation de la TVA « *afin de limiter les risques de trésorerie que l'actuelle procédure de décaissement induit* ».

## Une abbaye ligérienne 100 % renouvelable

L'abbaye de Fontevraud, dans le Maine-et-Loire, s'est dotée d'un « **pôle énergétique** » regroupant **panneaux photovoltaïques et chaufferie bois**. Inaugurée vendredi dernier, cette réalisation a nécessité trois ans d'études, un an de travaux et un investissement de 6 millions d'euros. Elle permet au monument d'être autonome en énergie, thermique comme électrique. « *Loin de faire appel au droit dérogatoire des monuments historiques, Fontevraud s'est donné un devoir d'exemplarité en assurant conjointement et indissociablement la préservation et la valorisation du patrimoine naturel et du patrimoine culturel* », résumant les responsables de l'opération.

### MONDE

## Dix pays et l'IRENA créent le Club des ENR

**Les représentants de dix pays, parmi lesquels la France et l'Allemagne, se sont réunis samedi 1<sup>er</sup> juin à Berlin pour créer le Club des énergies renouvelables**, a annoncé le même jour le ministère de l'Environnement allemand. Les huit autres pays concernés sont le Danemark, le Royaume-Uni, l'Inde, la Chine, le Maroc, l'Afrique du Sud, l'Union des Émirats Arabes et Tonga. Les 10 États représentent à eux tous plus de 40 % des investissements mondiaux dans les ENR. L'Agence internationale des énergies renouvelables, l'IRENA, est également associée à la création du Club, qui vise, toujours selon le ministère de l'Environnement allemand, à la « *compléter et à la soutenir* ». Le Club des ENR « *est une initiative politique de pays pionniers unis par un but important : une transformation mondiale du système énergétique* », a déclaré le ministre allemand de l'Environnement, Peter Altmaier, présent aux côtés (entre autres) de la ministre française de l'Écologie, du Développement durable et de l'Énergie, Delphine Batho.

Les membres du nouveau Club ont invité les autres pays à suivre leur voie et prévu de partager informations et expériences. Ils prévoient de présenter les avantages des ENR en matière de prospérité, de climat et de développement durable lors de la prochaine conférence de l'ONU sur le changement climatique. La prochaine réunion du Club des ENR devrait se tenir à Abu Dhabi, en janvier 2014, dans le cadre de la prochaine session de l'Assemblée de l'IRENA.

### UNION EUROPÉENNE/CHINE

## Bruxelles doit décider mercredi si elle sanctionne la Chine

La Commission européenne doit décider, mercredi, **si elle va imposer des sanctions temporaires à la Chine pour protéger l'industrie photovoltaïque du Vieux continent** ou y renoncer pour éviter d'éventuelles représailles commerciales. L'exécutif européen semble décidé à se lancer dans un bras de fer avec Pékin, ont indiqué à l'AFP deux sources proches du dossier. Cela se traduirait par l'instauration d'une taxe provisoire de 47 % en moyenne sur les panneaux solaires importés de Chine. Mais Bruxelles est sous intense pression de plusieurs États membres qui refusent l'instauration de telles mesures, notamment l'Allemagne, le premier partenaire européen de la Chine.

Dix-sept autres Etats sont sur la même ligne et militent pour une solution négociée, selon plusieurs sources européennes. Leur avis est à ce stade consultatif, mais il pèse. De notre point de vue, les mesures de sanction ne sont plus nécessaires et c'est pour cela que l'Allemagne a dit +non+, a expliqué il y a une semaine le ministre allemand de l'Economie, Philipp Rösler, avant un déjeuner de travail avec le Premier ministre chinois Li Keqiang, en visite à Berlin. La Chine est le 28<sup>e</sup> Etat membre de l'UE, a réagi Daniel Cohn-Bendit, le co-président des Verts au Parlement européen, favorable aux sanctions contre Pékin. La France est favorable à des taxes temporaires sur les panneaux solaires chinois, y voyant le signe que les Européens décident des règles plutôt qu'ils ne subissent celles fixées par d'autres, selon les termes du ministre du Redressement productif Arnaud Montebourg.

Compte tenu des divisions au sein des Etats membres, la Commission est en position de faiblesse, souligne Sergio Marchi, patron du groupe Marchi, ancien ministre canadien du commerce extérieur et ambassadeur à l'Organisation mondiale du commerce (OMC). Elle va probablement chercher une manière élégante de sauver la face mais je ne suis sûr qu'elle la trouve, estime-t-il. Des équipements de télécommunications aux panneaux solaires en passant par la vaisselle en céramique, les litiges commerciaux se sont envenimés ces derniers temps entre l'UE et Pékin. La Chine a répliqué en lançant deux procédures antidumping contre des entreprises européennes et américaines. La dernière en date concerne les importations de perchloréthylène, un produit utilisé comme solvant pour le nettoyage à sec.

Dans ce contexte, les entreprises européennes implantées sur place craignent le pire. « *Qui ne serait pas inquiet dans pareil cas ?* », souligne Davide Cucino, le président de la Chambre de commerce de l'UE en Chine. *Nous pressons les deux parties d'entamer des négociations pour aboutir à n'importe quelle solution possible à l'amiable* », poursuit-il. Conscient des enjeux, la Commission européenne s'est déclarée prête à chercher une solution négociée avec Pékin lors d'une rencontre informelle la semaine passée à Bruxelles entre le commissaire au commerce Karel De Gucht et le vice-ministre chinois au commerce Zhong Shan. Mais Karel De Gucht a également insisté sur la nécessité pour Bruxelles de conserver son indépendance pour les décisions sur des droits anti-dumping. « *C'est le rôle de la Commission européenne de rester indépendante, de résister aux pressions extérieures et de prendre en compte le tableau dans son ensemble* », a-t-il affirmé.

Les mesures proposées visent à protéger en urgence des compagnies européennes dont la survie est menacée par les pratiques de dumping de certains industriels chinois. Quelque 30 000 emplois sont menacés dans ce secteur en Europe. Elles sont prévues pour une durée de six mois et ne deviendront permanentes que si les Etats membres les approuvent en fin d'année. Une situation qui oblige la Commission à agir finement pour ne pas subir un violent revers en décembre.

#### ROYAUME-UNI

### Alstom équipera le site marémoteur de Swansea

**La presse britannique a relevé, hier lundi, que le maître d'ouvrage du projet Tidal Lagoon Power avait enrôlé Alstom comme fournisseur de turbines.** Selon Wales on line, il s'agit d'un protocole d'accord qui porte sur une phase d'expérimentation qui pourrait commencer très prochainement, une première étape avant la livraison de seize turbines. Le projet Tidal Lagoon Power consiste à utiliser l'énergie marémotrice dans la baie de Swansea, au pays de Galles, sur le modèle du barrage de la Rance, en Bretagne. Dimensionné pour 250 MW opérationnels en 2017, il nécessiterait l'investissement de 650 millions de livres sterling (762 M€), un premier pas pour déployer cette technologie à d'autres sites gallois, comme Colwyn et Bridgewater. Le Royaume-Uni parie sur un potentiel de 10 GW sur son propre littoral. Lundi matin, aucun porte-parole d'Alstom n'était disponible pour s'exprimer sur le sujet. Mais Wales on line cite



Steve Burgin, directeur commercial d'Alstom Power pour l'Europe du nord et l'Europe centrale : « *Notre objectif de court terme est d'optimiser le design des turbines afin de tirer le maximum d'énergie au moindre coût, avant de lancer la fabrication* ».

#### IRLANDE

### Programme de soutien prolongé jusqu'en 2017

**Le ministre irlandais de l'Énergie, Pat Rabbitte a annoncé un prolongement de deux ans du plan d'incitation au développement du marché éolien « REFIT »,** qui devait initialement s'achever en 2015. « *Les producteurs en énergies renouvelables ont besoin d'une politique constante. Les changements que j'annonce aujourd'hui encourageront les investissements entre maintenant et 2017. C'est important dans la mesure où nous actuellement en retard de 630 MW par rapport aux prévisions établies par le Plan d'action national en énergies renouvelables pour 2012. Notre objectif 2020 ne sera pas atteint sans un accroissement d'installations en énergie éolienne de la traditionnelle moyenne de 180 MW par an à au moins 250 MW par an* », a déclaré le ministre dans un communiqué du 27 mars de son département. Ainsi, les projets, dont les opérations seront lancées avant la fin 2017, seront éligibles pour ce second programme des tarifs de rachat (FIT) en énergies renouvelables. Lancé en 2012, ce plan vise à pousser à la création de 4 000 MW en renouvelables sur le réseau irlandais, grâce à un soutien des petits et grands parcs éoliens onshore, des centrales biomasses et hydroélectriques de moins de 5 MW pour répondre à l'objectif de 40 % de la production électrique issus des renouvelables pour 2020 (déjà à 20 % aujourd'hui), a rappelé *Bloomberg*. La facture à verser à l'Union Européenne serait lourde si ces 40 % ne sont pas atteints : 150 M€ par an et pour chaque pourcentage non atteint, ainsi que 250 M€ d'achat de permis d'émission pour compenser l'écart.

#### NORVÈGE

### Centrale osmotique pilote de Statkraft autorisée par le régulateur

**Statkraft a reçu l'autorisation du régulateur norvégien (NVE) pour élaborer son projet pilote à énergie osmotique,** selon *Bloomberg*. La centrale pilote de 2 MW se situera à Sunndalsoera, au centre de la Norvège, dans environ deux ans. L'énergéticien a expliqué que l'énergie osmotique comme « *la rencontre entre de l'eau douce et de l'eau salée, par exemple à l'embouchure d'un fleuve, [qui] libère une énorme quantité d'énergie qui peut être utilisée pour produire de l'énergie par osmose* », dans un communiqué de janvier 2012. Grâce à la construction d'un prototype à Tofte (Sud-Ouest d'Oslo) en 2009, la future centrale de Sunndalsoera emploiera ce procédé : « *l'eau douce et l'eau de mer sont conduites dans des chambres distinctes, séparées par une membrane artificielle. Les molécules de sel attirent l'eau douce à travers la membrane, faisant augmenter la pression du côté de l'eau de mer. La pression ainsi obtenue, qui correspond à une colonne d'eau de 120 mètres de hauteur ou à une importante chute d'eau, peut être utilisée au moyen d'une turbine* », d'après Statkraft.

#### EN BREF

**FRANCE Le groupe Générale du Solaire a annoncé être lauréat de 21 projets** sur 24 proposés au dernier appel d'offres photovoltaïques de la CRE (cf. *Enerpresse n°10834*), dont 15 en partenariat avec le groupe Vol-V. Ces projets totalisent pour lui 4,8 MWc. La société Ténergie en revendique de son côté 13, totalisant 3,2 MWc.

**ROYAUME-UNI Le photovoltaïcien Trina Solar a annoncé une commande** de 43 274 modules polycristallins totalisant 10,5 MWc et destinés à Prosolia Energia, producteur d'énergie verte en Grande-Bretagne. Le matériel équipera deux centrales au sol à Stow Longa (Huntingdonshire) et Beaford (Devon).

**DR. DAVID ROBINSON**

## « Une participation plus active des consommateurs dans le système énergétique »

**Quels devraient être, selon vous, les éléments clés du débat français ?**

« Pour mener la transition énergétique, il faut notamment fournir aux investisseurs un cadre économique encourageant l'innovation dans les technologies de génération faiblement carbonées. Par exemple, le gouvernement pourrait offrir une visibilité à long terme sur l'augmentation du prix des émissions de CO<sub>2</sub> ou sur l'instauration et l'augmentation de taxes carbone, ou bien introduire des objectifs d'intensité carbone qui requièrent de tous les opérateurs qu'ils diminuent leurs émissions par kWh à long terme. Décarboner l'économie implique aussi de développer des réseaux intelligents et de concevoir des marchés qui permettent une participation plus active et consciente des consommateurs dans la gestion de leur demande et du système lui-même. »

**Quelles sont les forces de la France dans cette perspective ?**

« La France a une grande tradition de planification et d'investissement public, comme on l'a vu dans le nucléaire. On pourrait concevoir que le gouvernement concentre son attention et ses financements sur le développement de nouvelles technologies, par exemple dans les réseaux intelligents. »

**Quelles sont, au contraire, les faiblesses françaises pour engager une transition énergétique ?**

« L'un des problèmes, ironiquement, est que la France est déjà une économie faiblement carbonée, en raison du poids du nucléaire. Comme au Japon, l'opinion publique souhaiterait probablement dépendre moins du nucléaire. Mais compte tenu de la fragilité actuelle de l'économie, et du coût élevé des alternatives, il est difficile d'imaginer un changement majeur de direction, à moins d'un accident important en France ou dans un pays proche et d'un important mouvement anti-nucléaire. J'imagine que le débat portera sur l'accroissement à long terme de la contribution des énergies renouvelables, en s'appuyant sur une rentabilité améliorée de ces nouvelles technologies. »

**Que recommanderiez-vous au gouvernement si vous le conseilliez ?**

« Je suis convaincu qu'il souhaite continuer à financer le développement des technologies nucléaires. Cependant, compte tenu des difficultés de l'industrie et de la perte de compétitivité française sur les marchés internationaux, je lui recommanderais de se concentrer sur les technologies liées à une gestion sûre des déchets et au démantèlement des centrales. Deuxièmement, je pense qu'il faut impulser une politique de diversification de l'énergie et de décentralisation de la prise de décision. Elle permettrait un accroissement du rôle des énergies renouvelables, en même temps que le développement d'unités de génération plus limitées et flexibles, au gaz par exemple. Cela encouragerait également les consommateurs à gérer leur demande ainsi que des formes décentralisées de génération et de stockage d'électricité, par exemple des batteries de véhicules électriques, pour aider à gérer le problème de l'intermittence de l'énergie solaire et éolienne. Troisièmement, je recommanderais de faire plus de R&D dans le domaine des réseaux intelligents et la promotion de nouvelles conceptions de marché électriques. »



**David Robinson est un économiste expert en politiques publiques et en stratégie d'entreprise dans le secteur de l'énergie au sein de l'Institut de l'Université d'Oxford pour les Études Énergétiques.**

### QUE FAIRE AU NIVEAU DE L'EUROPE ?

**Il faudrait que le gouvernement impulse un débat au sein de l'Union Européenne sur le besoin de repenser la politique communautaire sur le changement climatique et la libéralisation du marché de l'énergie. Actuellement, ces deux politiques sont incompatibles. La libéralisation consiste à ce que des marchés et la concurrence déterminent quelles technologies sont choisies. La législation sur le changement climatique, qui propose des objectifs quantitatifs pour des technologies spécifiques, relève de décisions gouvernementales sur des technologies en particulier. Il y a là un conflit qui coûte très cher.**

Pour en savoir plus : [la décarbonisation du marché de l'électricité – y-a-t-il encore une place pour les marchés ?](#)

Propos recueillis par *Olivier Hengsen.*

## Études & documents

# ECOPASTILLE : ÉVALUATION ÉCONOMIQUE

Source : Commissariat général au développement durable – 1<sup>ère</sup> partie

Le Commissariat général au développement durable vient de consacrer un numéro de sa série Études & documents à une évaluation économique du dispositif d'écopastille sur la période 2008-2012. On en trouvera des extraits ci-après et dans notre prochaine édition.

## Introduction

Dans le domaine des transports, les Pouvoirs publics ont identifié un ensemble de leviers d'actions pour limiter les émissions de gaz à effet de serre et ont souligné la nécessité de leur utilisation combinée, plus précisément : la maîtrise de la demande de transport ; le report modal vers les modes collectifs moins émetteurs ; enfin, le progrès technologique. C'est dans ce cadre et dans celui du « paquet énergie-climat » adopté en 2008 au niveau de l'Union européenne que s'inscrivent le double dispositif de bonus-malus et de superbonus, que l'on désignera pour simplifier sous le nom d'écopastille dans la suite de ce dossier. Ces dispositifs ont complété le plan « véhicule propre » et ont anticipé la réglementation européenne qui impose aux constructeurs européens de ramener le niveau moyen des émissions des véhicules neufs à 130 gCO<sub>2</sub>/km en moyenne en 2015. Cet objectif a été atteint en France dès 2011 avec un taux d'émissions moyen de 128 g/km. Ce dossier présente les résultats d'une étude d'évaluation des impacts environnemental, économique et social - piliers du développement durable - de la mise en place de l'écopastille.

## Principe général du dispositif d'écopastille

Le dispositif d'écopastille comprend deux volets.

Premièrement, le dispositif de bonus-malus a vocation à stimuler le recours à des solutions technologiques plus sobres en énergie dans le domaine automobile en délivrant un signal-prix qui agit à la fois sur l'offre et sur la demande : d'une part, il oriente le choix des consommateurs vers des véhicules plus économes en énergie ; d'autre part il incite les industriels à fabriquer des véhicules répondant à cette demande et à innover dans cette voie. Plus précisément, ce dispositif doit permettre d'accélérer la diminution des émissions de CO<sub>2</sub> des véhicules particuliers neufs en appliquant un barème en fonction des émissions de CO<sub>2</sub>. En 2008, une subvention est accordée aux véhicules neufs émettant moins de 120 gCO<sub>2</sub>/km, alors que les véhicules neufs émettant plus de 160 gCO<sub>2</sub>/km sont taxés à l'occasion de leur première immatriculation (*voir encadré 1*). Le barème a été ensuite progressivement durci les années suivantes : en 2013 le bonus est accordé en dessous de 105 gCO<sub>2</sub>/km et le malus concerne les véhicules émettant plus de 135 gCO<sub>2</sub>/km.

Deuxièmement, le superbonus vise à accélérer le taux de renouvellement du parc et par ce biais à réduire ses émissions unitaires moyennes : en 2008 une prime de 300 € est octroyée, sous condition d'acquisition d'un véhicule neuf émettant moins de 130 g/km, pour la mise au rebut d'un véhicule âgé de plus de 15 ans.

## ECOPASTILLE : ÉVALUATION ECONOMIQUE

Dans le cadre du plan de relance, le superbonus a été remplacé en 2009 et 2010 par une prime à la casse. Depuis 2011 c'est à nouveau le système de superbonus qui est en place, mais il a été modifié en 2012 : un montant de 200 € est accordé en plus du bonus écologique lorsque l'achat d'un véhicule neuf « bonussé » s'accompagne du retrait de la circulation d'un véhicule de plus de 15 ans.

Encadré 1. Barème de l'écopastille et valorisation implicite du CO<sub>2</sub>

Les deux graphiques suivants permettent de comparer le barème appliqué à la mise en place du dispositif à celui en vigueur à la fin de l'année 2012. Ils représentent l'évolution du niveau d'incitation financier en fonction du niveau d'émission unitaire de CO<sub>2</sub> et illustrent notamment le durcissement du barème sur les cinq années, avec fin 2012 des montants de malus plus élevés, pour des émissions moyennes de CO<sub>2</sub> plus faibles.

À partir de l'équation de la régression linéaire, il est possible d'estimer la valorisation implicite du CO<sub>2</sub> émis en fonction du barème : en 2008/2009 cette valorisation est de 17,3 €/gCO<sub>2</sub>/km alors qu'en 2012 elle est montée à 20,2 €/gCO<sub>2</sub>/km. Ces valeurs peuvent être converties en euros par tonne de CO<sub>2</sub> émis en se fondant sur un kilométrage moyen sur la durée de vie du véhicule : cette valorisation s'établit alors à 91 €/tCO<sub>2</sub> en 2008/2009 et à 106 €/tCO<sub>2</sub> en 2012.

## 1. Les immatriculations de véhicules particuliers en France : état des lieux et analyse sur la période 2008 à 2012

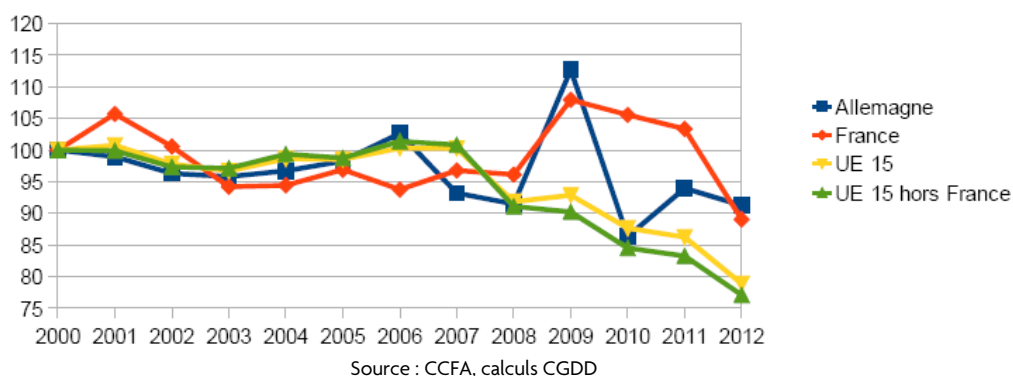
Cette partie présente les principaux faits stylisés observés en France concernant l'évolution des immatriculations de véhicules particuliers neufs entre 2008 et 2012, quelques éléments de comparaison avec les années antérieures et avec les situations observées dans les autres pays européens, ainsi que différentes clés d'analyse des effets du dispositif d'écopastille.

### a) Évolution des immatriculations totales de véhicules particuliers (VP)

En ce qui concerne les immatriculations de véhicules particuliers neufs, la France connaît à partir de 2007 une évolution différente de la plupart des pays européens.

Les immatriculations en France diminuent très faiblement entre 2007 et 2008 puis augmentent de plus de 12 % entre 2008 et 2009, alors que sur les mêmes périodes, dans la plupart des pays européens, elles sont à la baisse, avec une évolution des immatriculations totales hors France de - 9,7 % entre 2007 et 2008 (cf. graphique 1). Le dispositif d'écopastille a donc probablement soutenu l'activité automobile dans une période où les effets de la crise économique se sont fait ressentir partout en Europe. Le bilan budgétaire du dispositif était en effet négatif de 2008 à 2011, avec un pic en 2009, et par un effet de subvention, a soutenu les ventes de voitures neuves. Par ailleurs, la prime à la casse, instauré fin 2008 en France, explique en grande partie la forte augmentation des immatriculations pour l'année 2009.

### Graphique 1 : Évolution des immatriculations de véhicules particuliers en Europe (base 100 en 2000)



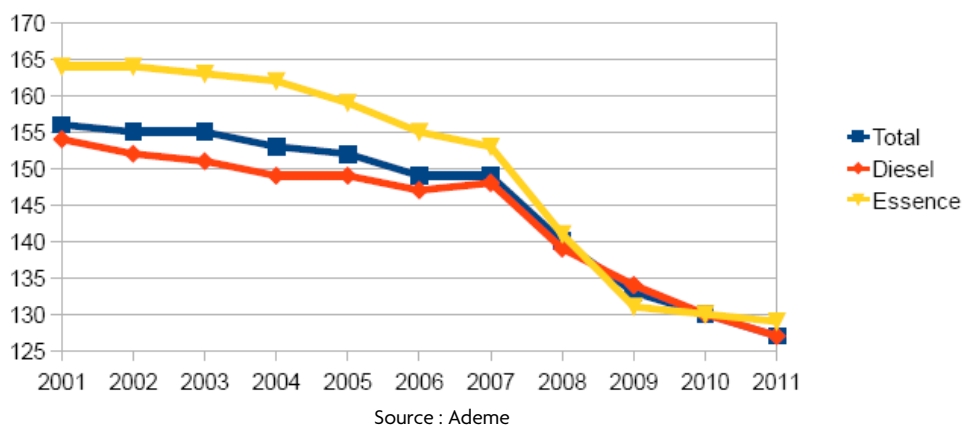
## ECOPASTILLE : ÉVALUATION ECONOMIQUE

À partir de 2010 les immatriculations évoluent à la baisse, tout particulièrement entre 2011 et 2012 où les ventes de VP neufs ont diminué de 14 points. Cela s'explique tout d'abord par un effet d'anticipation : des ménages du fait de la prime à la casse et du dispositif d'écopastille ont acheté un véhicule plus tôt que prévu. Si les ventes ont donc été dopées à la mise en place des dispositifs, le remplacement anticipé d'un véhicule implique également un ralentissement des immatriculations dans les années suivantes. Par ailleurs, le dispositif de prime à la casse a été supprimé en décembre 2010 réduisant ainsi les incitations à acquérir un nouveau véhicule. Enfin, avec le durcissement des barèmes, le bilan budgétaire est retourné progressivement à l'équilibre après 2009 et en 2012, il n'est plus déficitaire, il n'y a donc plus d'effet de subvention nette comme pour les années précédentes.

## b) Évolution des émissions de CO<sub>2</sub> en France et en Europe

La baisse des émissions de CO<sub>2</sub> s'est accélérée après la mise en place du dispositif d'écopastille : au cours des années antérieures à 2008, elle était en moyenne de 1 à 2 gCO<sub>2</sub>/km par an, alors qu'après 2008 elle oscille entre 3 à 9 gCO<sub>2</sub>/km par an. En 2012, les émissions de CO<sub>2</sub> en France sont de 124 gCO<sub>2</sub>/km, et le graphique ci-dessous met en évidence le fait que la diminution s'est opérée aussi bien au niveau des véhicules à essence que des véhicules diesel, les émissions moyennes sont d'ailleurs depuis 2008 très proches pour les deux motorisations.

**Graphique 2 : Évolution des émissions moyennes de CO<sub>2</sub> des véhicules particuliers neufs en France (en gCO<sub>2</sub>/km)**



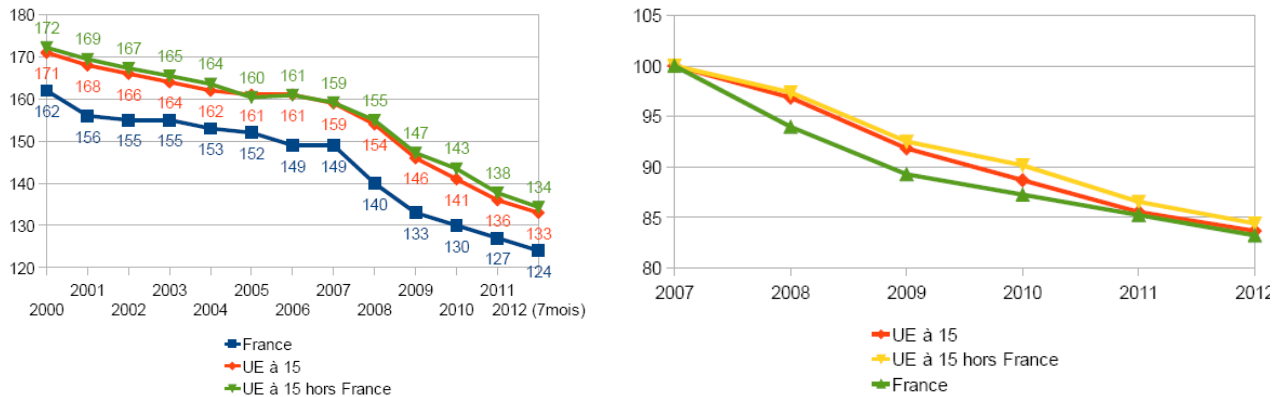
Les graphiques 3 et 4, ci-dessous, permettent de comparer la situation en France avec celles des autres pays européens. En 2012 les émissions moyennes de CO<sub>2</sub> de l'UE ont atteint 132,6 gCO<sub>2</sub>/km, soit une baisse d'environ 2 % par rapport à 2011. Bien que l'on observe une tendance à la baisse dans la quasi majorité des pays de l'UE, les émissions restent cependant très disparates d'un pays à l'autre avec par exemple 141 gCO<sub>2</sub>/km en Allemagne, 132 gCO<sub>2</sub>/km en Espagne et 118 g/km au Danemark. La France garde sa place au sein des pays les moins émetteurs avec des émissions moyennes de 124 gCO<sub>2</sub>/km.

Entre 2007 et 2008, la France a connu un taux de croissance plus fort que la moyenne européenne hors France (- 6 % contre - 2,6 %). On peut imputer pour une bonne part cette différence à la mise en place du bonus-malus en 2008, avant que les autres pays n'instaurent des dispositifs visant à réduire les émissions de CO<sub>2</sub>. Par la suite, entre 2008 et 2012, le taux de croissance moyen des émissions de CO<sub>2</sub> est de - 3,5 % dans l'UE, alors qu'il était de - 1,3 % entre 2004 et 2008. Cette accélération de la baisse peut s'expliquer par les objectifs européens qui ont été fixés par le Parlement en décembre 2008, à savoir, ramener les émissions à un taux moyen de 130 gCO<sub>2</sub>/km à l'horizon 2015 et de 95 gCO<sub>2</sub>/km à l'horizon 2020. La plupart des pays européens ont d'ailleurs adopté entre 2009 et 2011 différents systèmes visant à réduire les émissions de CO<sub>2</sub>. Une autre explication peut être apportée par les conditions conjoncturelles : la crise économique, et la hausse du prix du carburant (cf. encadré 2). De plus, afin de soutenir l'activité automobile dans le contexte de crise économique, de nombreux pays européens ont mis en place des dispositifs de prime à la casse.

## ECOPASTILLE : ÉVALUATION ECONOMIQUE

Ces dispositifs s'accompagnent généralement de conditions d'émissions de CO<sub>2</sub> comme en Italie où une prime pouvant aller jusqu'à 5 000 euros est accordée à l'achat d'un VP émettant moins de 130 gCO<sub>2</sub>/km (diesel) ou 140 gCO<sub>2</sub>/km (autres carburants).

**Graphique 3 : Évolution des émissions moyennes de CO<sub>2</sub> en Europe (en gCO<sub>2</sub>/km) et Graphique 4 (à droite). Évolution des émissions moyennes de CO<sub>2</sub> en Europe (base 100 en 2007)**



Source : ADEME, Calculs CGDD

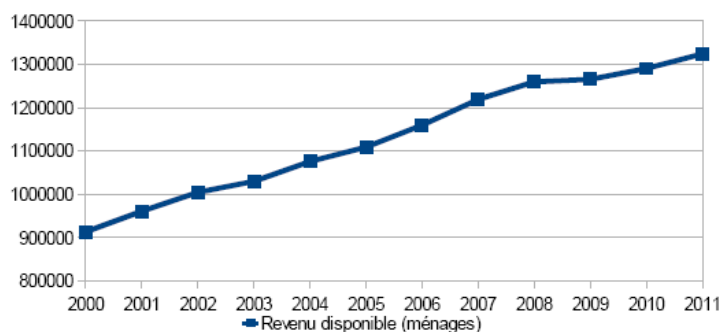
Cependant, selon une étude réalisée à la demande de la Commission européenne, un tiers de la baisse des émissions de CO<sub>2</sub> observée depuis 2002 serait dû à une optimisation des conditions dans lesquelles les tests sont réalisés (pneus spéciaux, sol extrêmement lisse, ...) et qui ne correspondent pas à une utilisation normale des véhicules. On peut donc penser qu'il y aurait également une part de baisse « artificielle » dans les émissions moyennes enregistrées.

## Encadré 2. Le contexte économique

Le choix des ménages en termes de véhicules a été influencé par deux causes conjoncturelles :

- La crise économique dont les effets se font ressentir depuis le milieu de l'année 2008 a pu, par « effet richesse », peser sur les choix des consommateurs, en les poussant à acquérir des modèles moins coûteux (et donc bien souvent plus petits et moins émetteurs, la consommation d'un véhicule étant liée à sa masse), en particulier entre 2008 et 2009. Elle a donc en toute vraisemblance amplifié la déformation de la structure des immatriculations au bénéfice des véhicules plus sobres en émissions de CO<sub>2</sub>. On constate l'« effet richesse » sur le graphique suivant, avec une rupture dans l'évolution du revenu disponible entre 2008 et 2009.

**Graphique c : Revenu disponible brut des ménages en valeur (en M€ courants)**



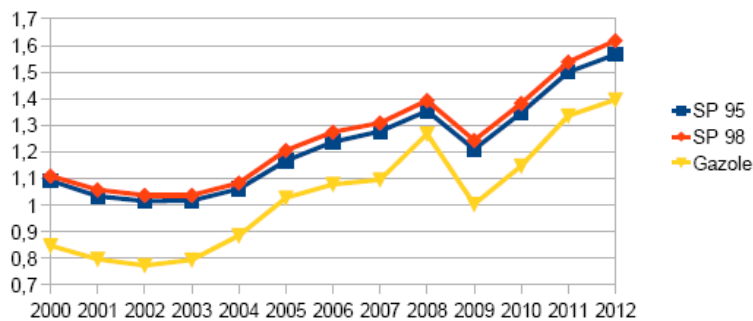
Source : INSEE

- La forte hausse du prix des carburants sur la période a certainement joué un rôle dans l'orientation des automobilistes en faveur de véhicules neufs moins émetteurs.

## ECOPASTILLE : ÉVALUATION ECONOMIQUE

## Encadré 2. Le contexte économique

Graphique d : Évolution des prix du carburant en France (en € TTC courants/L)



Source : SOeS

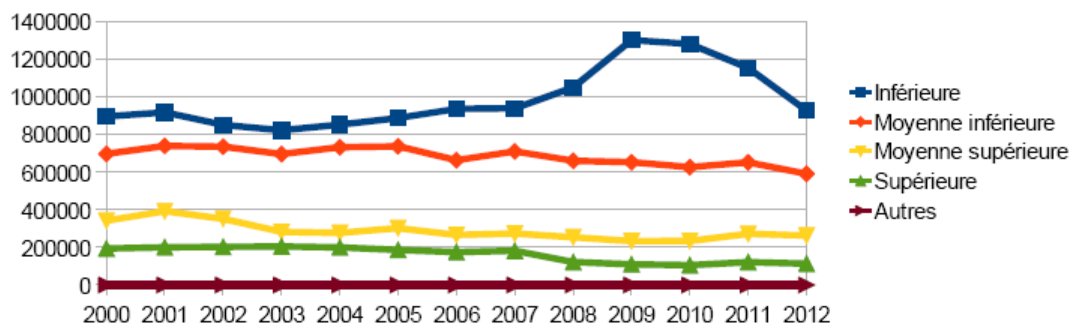
## c) Les immatriculations selon la gamme et la motorisation

La baisse des émissions de CO<sub>2</sub>, en particulier dans les deux ans qui ont suivi la mise en place du dispositif d'écopastille est en particulier liée à une modification de la structure des ventes de véhicules particuliers, tant au niveau de la gamme que de la motorisation.

*Immatriculations selon la gamme*

Quelle que soit la gamme à laquelle on s'intéresse, les niveaux d'immatriculations sont relativement stables avant 2008 (cf. graphique 5). En revanche, à partir de 2008, la gamme inférieure se différencie nettement des autres tendances. En effet, entre 2008 et 2009, ses immatriculations croissent fortement (+ 24 points). Cette évolution, qui avait déjà été amorcée entre 2007 et 2008 (+ 12 points), est le résultat de plusieurs effets : tout d'abord le dispositif d'écopastille mis en place en 2008 a incité les ménages à se tourner vers des modèles plus sobres en émissions de CO<sub>2</sub>. De plus, des conditions conjoncturelles ont joué sur le choix des ménages avec en particulier un « effet richesse » (cf. b) émissions de CO<sub>2</sub>). Cela s'est donc traduit par une descente en gamme, en faveur des véhicules de type inférieur, qui sont plus petits et moins émetteurs. Par ailleurs l'augmentation des parts de marché de cette gamme correspond en partie à l'augmentation des immatriculations totales. En effet l'effet de subvention (cf. a) évolution des immatriculations totales de VP) a logiquement favorisé des véhicules peu émetteurs en CO<sub>2</sub>. Le nombre d'immatriculations de la gamme inférieure se stabilise ensuite en 2010 puis diminue progressivement pour retrouver en 2012 un niveau proche de celui de 2007. Cette même tendance se retrouve encore une fois dans les immatriculations totales, avec une baisse moins progressive.

Graphique 5 : Nombre d'immatriculations des véhicules particuliers selon le la gamme



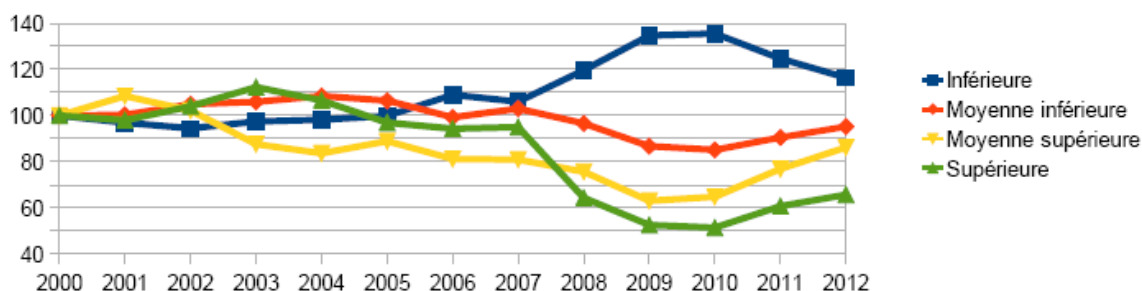
Source : CCFA

Les variations relatives des parts de marché par gamme mettent plus nettement en évidence la descente en gamme qui a eu lieu entre 2007 et 2009 (graphique 6). Les parts de marché de la gamme inférieure ont augmenté tandis que celles de la gamme supérieure ont fortement diminué.

## ECOPASTILLE : ÉVALUATION ECONOMIQUE

Entre 2007 et 2010 les ventes des gammes moyennes ont également connu une baisse même si celle-ci est relativement plus faible. Cependant, entre 2010 et 2011, cette tendance s'inverse pour toutes les gammes : la baisse des immatriculations totales est donc surtout due à une diminution des ventes de véhicules de la gamme inférieure.

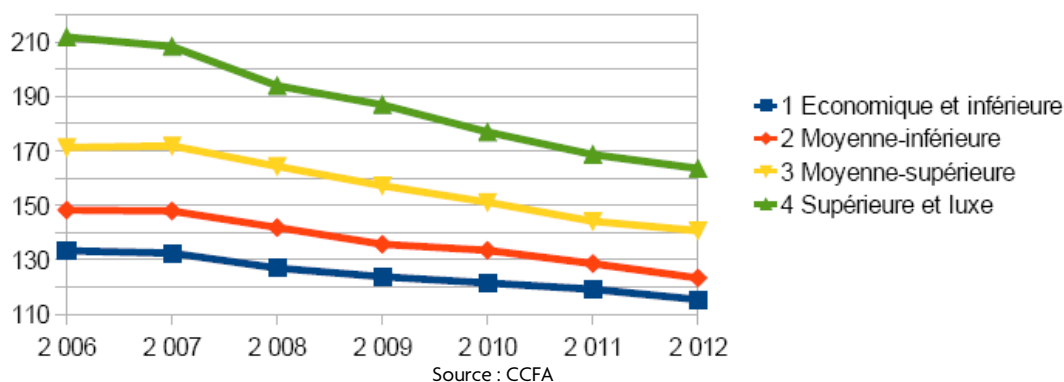
**Graphique 6 : Évolution des parts de marchés des différentes gammes de véhicules particuliers (base 100 en 2000)**



Source : CCFA, calculs CGDD

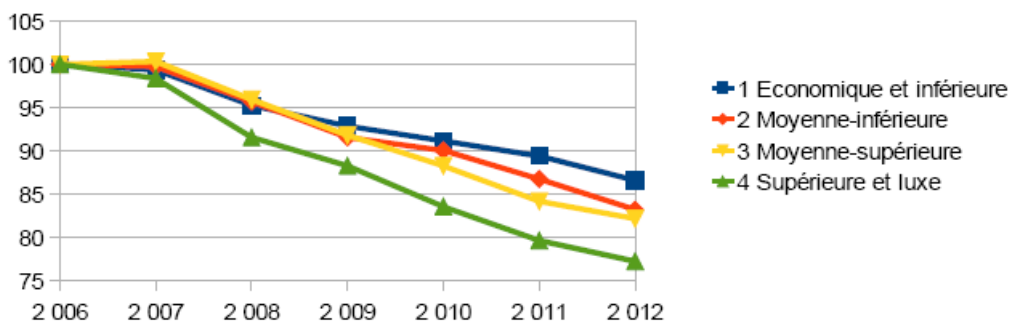
La baisse des émissions est donc due en grande partie à la déformation de la structure du parc, mais pas uniquement, comme le montre le *graphique 7*. Au sein de chaque gamme, les émissions ont fortement diminué depuis 2008, en particulier dans les classes supérieures et moyennes supérieures. Le gain en termes d'émissions se répartit donc entre la descente en gamme et le progrès technique qui permet une sobriété plus importante des véhicules (c'est d'ailleurs ce deuxième facteur qui explique la plus grande partie de la réduction des émissions de CO<sub>2</sub>).

**Graphique 7 : Évolution des émissions moyennes de CO<sub>2</sub> des véhicules particuliers selon la gamme**



Source : CCFA

**Graphique 8 : Évolution des émissions moyennes des véhicules particuliers par gamme (base 100 en 2006)**



Source : CCFA



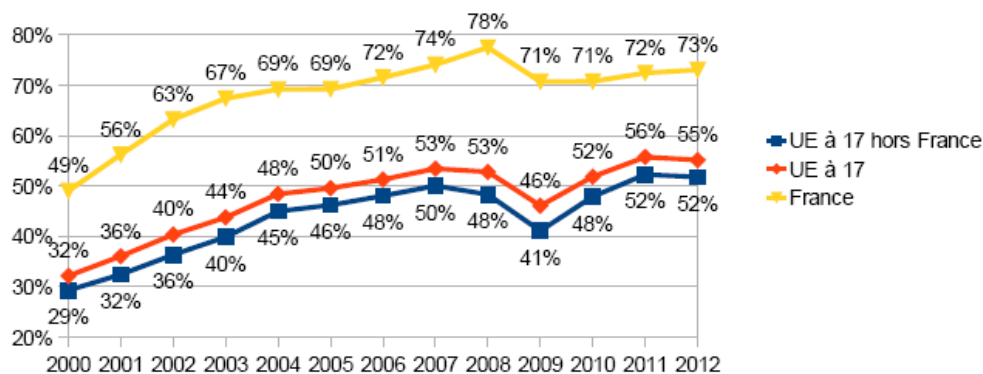
## ECOPASTILLE : ÉVALUATION ECONOMIQUE

*Immatriculations selon la motorisation*

Le *graphique 9* retrace l'évolution du taux de diésélisation en Europe et en France dans les années 2000. La part de véhicules à moteur diesel en France a augmenté de 4 points entre 2007 et 2008 alors que dans le reste des pays européens il a baissé en moyenne de 2 points. On peut imputer cette différence au dispositif d'écopastille : puisque les voitures à moteur diesel consomment relativement moins de carburant que les voitures essence, le dispositif a incité les ménages à se reporter vers des véhicules diesel.

Cependant, l'évolution du taux de diésélisation dans les années suivantes semble montrer que le bonus-malus n'a pas eu le même effet incitatif après 2008. La forte baisse entre 2008 et 2009 qui s'observe dans tous les pays européens s'explique par les effets de la crise : les ménages se sont tournés vers des petits modèles moins coûteux, dans la gamme inférieure, où les voitures sont plus majoritairement à moteur essence. Ensuite, si le taux de diésélisation remonte progressivement en France, la croissance est cependant plus faible que dans les autres pays européens : les taux étant en moyenne moins élevés dans ces pays, la marge de croissance est plus grande et en considérant les objectifs européens fixés fin 2008, il est logique de retrouver un report vers des moteurs à diesel plutôt qu'à essence.

**Graphique 9 : Évolution du taux de diésélisation des immatriculations de VP neufs en Europe et en France**



Source : CCFA

### d) Les immatriculations sur le marché de l'occasion

En favorisant l'achat de véhicules neufs, le dispositif d'écopastille aurait pu impacter les ventes de véhicules d'occasion. Le tableau et les graphiques suivants mettent en lumière l'évolution des immatriculations de véhicules neufs et d'occasion en France et le commerce extérieur de voitures d'occasion avec l'Europe sur les dernières années.

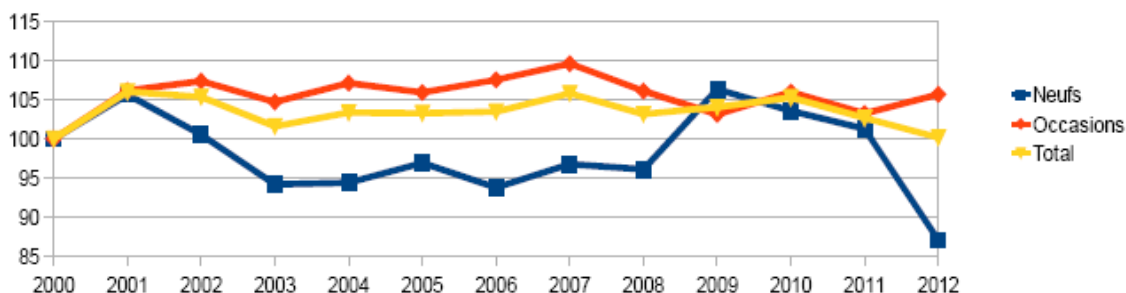
**Tableau 1 : Immatriculations de VP neufs et d'occasion en France**

	2007	2008	2009	2010	2011	2012
Neufs	2 064 543	2 050 283	2 269 011	2 210 186	2 160 928	1 857 013
Évolution	3,20 %	- 0,69 %	10,67 %	- 2,59 %	- 2,23 %	- 14,06 %
Occasions	5 570 764	5 393 043	5 240 574	5 385 881	5 247 010	5 370 806
Évolution	1,92 %	- 3,19 %	- 2,83 %	2,77 %	- 2,58 %	2,36 %
<b>Total</b>	<b>7 635 307</b>	<b>7 443 326</b>	<b>7 509 585</b>	<b>7 596 067</b>	<b>7 407 938</b>	<b>7 227 819</b>
Évolution	2,27 %	- 2,51 %	0,89 %	1,15 %	- 2,48 %	- 2,43 %

Source : SOeS

## ECOPASTILLE : ÉVALUATION ECONOMIQUE

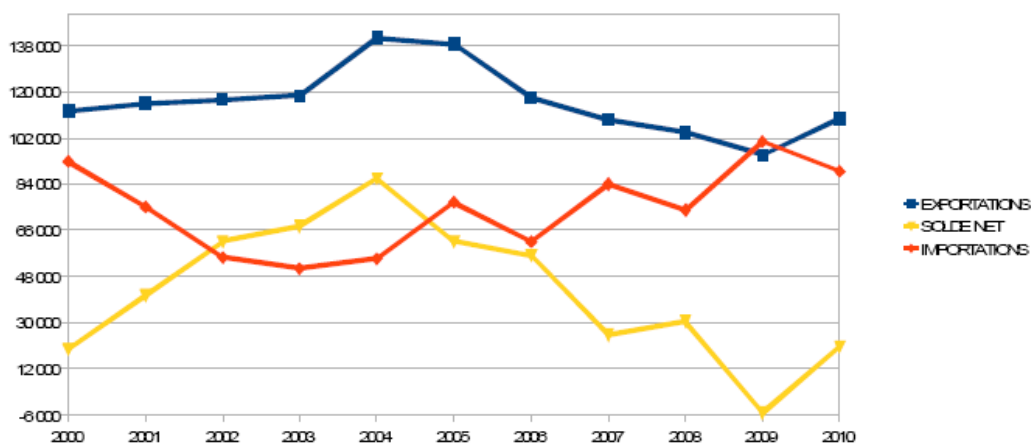
Graphique 10 : Immatriculation des VP neufs et d'occasion en France (base 100 en 2000)



Source : SOeS

Les immatriculations de voitures d'occasion ont baissé de 3 points en 2009 alors que les ventes de voitures neuves ont augmenté de 10 points. Le dispositif de prime à la casse mis en place fin 2008 semble donc avoir incité certains ménages à acquérir un véhicule neuf plutôt que d'occasion. À noter que sur moyenne période on observe en revanche une corrélation positive entre les immatriculations de véhicules neufs et d'occasion.

Graphique 11. Importations et exportations de VP d'occasion



Source : CCFA

Le dispositif bonus-malus n'a pas eu non plus d'effet notable sur les exportations nettes de voitures d'occasion : on observe la même tendance sur les années 2007 à 2010 avec le dispositif d'écopastille que de 2004 à 2007, années antérieures au dispositif. Alors que l'achat d'un plus grand nombre de véhicules neufs aurait pu jouer à la hausse sur le nombre d'exportations nettes de véhicules d'occasion, c'est plutôt l'évolution inverse qui est observée ici. En tout état de cause, les volumes en jeu sont faibles par rapport aux immatriculations de VP d'occasion.

À suivre...

Président / Directeur de la publication : Guillaume Prot - Impression : Groupe Moniteur - Dépôt légal : à parution.

Pour joindre directement vos correspondants composer le 01.40.13 suivi des 4 chiffres figurant entre parenthèses.

Directrice éditoriale : Elisabeth Salles (35 27) – Rédacteur en chef : Joël Spaës (50 49) – Rédacteurs : Françoise Marie (50 51) – Philippe Rodrigues (50 59)

Assistante : Stéphanie Leclerc (50 61). – Courriel : stephanie.leclerc@groupemoniteur.fr

Principal actionnaire : INFO SERVICES HOLDING - Société éditrice : Groupe Moniteur SAS au capital de 333 900 euros. RCS : Paris B 403 080 823

Siège social : 17, rue d'Uzès 75108 Paris cedex 02 - Numéro de commission paritaire : 0415 T 79611