

Réorienter la taxe carbone pour baisser les émissions...et les factures ?

N. Desquinabo, octobre 2025

N.B: une version synthétique de cette note a fait l'objet d'une [publication par l'Institut Rousseau](#). Cette version longue est une version brute de l'auteur, non relue dans le détail par l'Institut Rousseau, et n'engage par conséquent pas la responsabilité de ce dernier.

Résumé :

Depuis 2013, les taxes sur les énergies (taxe carbone, rattrapage diesel et certificats d'économie d'énergie dits CEE) **ont augmenté de plus de 20 Mds €/an**. Malgré la crise des Gilets jaunes, qui a révélé l'exaspération face à l'injustice de ces prélèvements, l'impact social régressif de ces taxes reste largement sous-estimé : ces taxes **ont entraîné une perte de pouvoir d'achat de plus de 1000 €/an pour les ménages les plus exposés** aux factures énergétiques.

De plus, **seuls 4 Mds €/an supplémentaires ont été consacrés aux alternatives concrètes pour les ménages** (rénovations performantes, décarbonation des chauffages, véhicules électriques), la plupart des recettes ayant été consacrées à réduire les prélèvements des entreprises et ménages les plus aisés.

Faute d'alternatives accessibles, **l'effet de ces hausses de taxes est resté très limité : environ 4% de moindre consommation de fossiles par les ménages** est directement attribuable à cette ponction.

Dans un contexte de prix et de taxes déjà élevés, **l'ajout de 10 Mds €/an de taxe carbone européenne** (ETS 2) prévu en 2027 et d'autres hausses de taxes « privées » dès 2026 (certificats biogaz et CEE) **sera d'autant plus complexe à compenser par des transferts ou des aides ciblées**.

Pour sortir d'une politique à la fois injuste et peu efficace, **il est urgent de corriger la faute originelle de la taxe carbone et des CEE : réorienter l'intégralité des 20 Mds €/an de recettes existantes vers les investissements les plus efficaces** pour réduire la dépendance des ménages aux énergies fossiles.

Cette stratégie serait 3 fois plus efficace écologiquement qu'une nouvelle hausse des taxes, **et bien plus favorable au pouvoir d'achat** des 10 millions de ménages les plus exposés. Elle offrirait aussi des gains plus durables et nettement mieux ciblés que le projet de baisse de la TVA sur les énergies porté par le Rassemblement National, qui profiterait davantage aux ménages les plus aisés tout en aggravant le déficit commercial.

Même dans un contexte budgétaire contraint, **plusieurs leviers existent pour financer 15 Mds €/an de soutiens supplémentaires aux investissements écologiques des ménages**, le vivier de dépenses budgétaires ou fiscales dont l'inefficacité est largement documentée étant largement supérieur.

Plus de 20 Mds/an de hausse des taxes sur les énergies depuis 10 ans...avec moins de 5 Mds/an supplémentaires pour les alternatives des ménages

En résumé = Depuis 2013, les taxes sur les énergies ont augmenté de plus de 20 milliards d'euros/an, dont seulement 20% ont été redistribués aux ménages pour les aider à accéder à des alternatives aux fossiles, la plupart des recettes ayant servi à réduire les prélèvements des entreprises et ménages les plus aisés.

L'impact social régressif de ces taxes reste largement sous-estimé, alors qu'elles ont entraîné une perte de pouvoir d'achat de plus de 1000 €/an pour les ménages les plus exposés aux factures énergétiques.

Depuis 2013, deux ensembles de taxes sur les énergies ont fortement augmenté, principalement pour les ménages :

1. La taxe carbone et le « rattrapage diesel » ont ajouté 10 Mds/an de taxes sur les énergies (dont TVA) entre 2013 et 2017, puis 4 Mds en 2018 avant le gel décidé suite à la crise des Gilets jaunes. Il était en effet prévu une augmentation rapide de 16 Mds €/an¹ dont environ 2/3 aurait été supporté par les ménages entre 2017 et 2022². Cette dynamique a été stoppée net en 2018 suite à la crise des Gilets jaunes. En l'absence d'alternatives concrètes pour les ménages contraints, notamment ceux dépendants de la voiture pour travailler, la hausse a été perçue comme injuste et insoutenable.

L'objectif initial de cette forte hausse de taxes était de financer des baisses massives d'impôts sur les entreprises (de l'aveu même du gouvernement auprès de l'UE³). Ce choix a conduit à négliger à la fois la compensation des ménages et le financement d'alternatives efficaces⁴. De plus, ces baisses de prélèvements ont eu des effets très limités sur l'emploi et la compétitivité selon la plupart des évaluations réalisées sur ce sujet (*voir dernier chapitre*).

2. Une autre taxe moins connue a été développée au même moment que la taxe carbone : les certificats d'économie d'énergie (CEE). Gérée de manière opaque par les grands vendeurs d'énergie (Total, Engie, Edf et la grande distribution), plus de la moitié de cette « **taxe privée** » de 6 Mds/an est détournée par les frais et marges de gestion de ce système et par des fraudes massives, qui dépassent la fraude à la TVA carbone...mais chaque année⁵. Le reste de cette taxe finançant des alternatives peu efficaces (isolation des combles ou chaudières), voire aucune alternative pour le transport, ce système a enfin été dénoncé par les Inspections⁶...suite aux nombreuses alertes de Tracfin depuis 2018⁷.

¹ 14 Mds/an hors TVA, dont environ 4 Mds/an de rattrapage diesel

² Sénat, [loi de finance 2018](#) (p.149) et CAE, [Pour le climat : une taxe juste, pas juste une taxe](#), 2019.

³ Ministère Economie, [Rapport sur le projet de loi de finance 2019](#) (voir l'aveu p.70)

⁴ Sénat, [Rapport sur la loi de finance 2018](#) (p.145-153), Le Parisien, [Oui les taxes sur l'essence financent la baisse des charges patronales](#), décembre 2018 et Cour des comptes, [La place de la fiscalité des énergies](#), 2024. Sur ces hausses, environ 1/4 concernait le rattrapage de la sous-taxation du diesel qui affichait également des objectifs sanitaires, mais dont la visée principale était similaire à la taxe carbone : taxer les énergies fossiles pour financer d'autres politiques publiques.

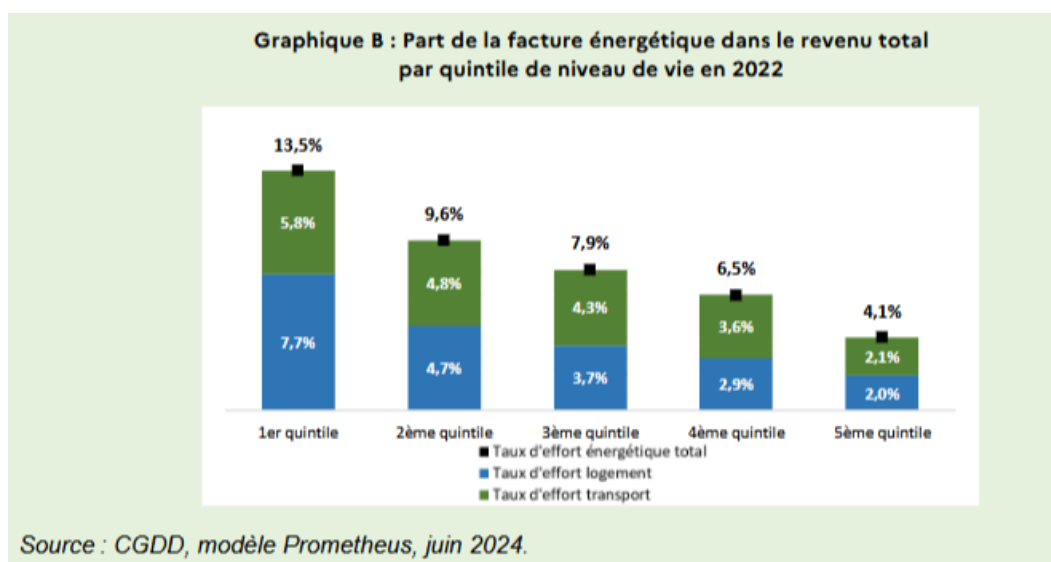
⁵ Agir-Desquinabo, [Les CEE : un gaspillage sans précédent qui risque de tripler à moins d'être transformé](#), 2024

⁶ Cour des comptes, [Les CEE : un dispositif à réformer car complexe et coûteux pour des résultats incertains](#), 2024 et IGF-CGE-IGEDD, [Revue du dispositif des CEE en préparation de la 6^{ème} période](#), juillet 2024

⁷ Tracfin, [Rapport d'activité](#), 2017-2018

Ces taxes se sont ajoutées à la taxe « historique » sur les carburants (environ 25 Mds/an dont TVA spécifique), pour un total d'environ 46 Mds/an en 2024 hors taxe sur l'électricité⁸. Au total, les 66 Mds/an de taxes diverses représentent environ 30% des 227 Mds/an consacrés aux énergies en 2023, mais les ménages en payent plus de 65%, alors qu'ils ne consomment que 45% de l'énergie finale. Alors que la fiscalité des énergies était inférieure d'environ 0,4 points de PIB à la moyenne européenne en 2012, la fiscalité énergétique française est dorénavant supérieure de 0,1 point de PIB.

En moyenne, ces hausses des taxes sur les énergies (+ 20 Mds depuis 2013, hors électricité) coûtent autour de 500 €/an par ménage, qui payent près de 70% de ces prélèvements. Mais au-delà des moyennes, ces taxes sont les plus régressives et inégales du système fiscal : elles sont 3 à 4 fois plus élevées pour les ménages modestes que pour les plus aisés et 2 fois plus élevées pour les ménages moyens. Cela s'explique par une consommation de carburants et de chauffage massivement contrainte et donc à peine 1,5 fois inférieure pour les ménages modestes, alors que leurs revenus sont plus de 5 fois inférieurs à ceux des 20% les plus aisés :



Source : [Budget vert 2024](#)

Pour ceux exposés à de longs trajets professionnels et/ou vivant dans un logement peu isolé fossile, la perte de pouvoir d'achat liée à ces hausses de taxe a été très élevée : 1100 €/an en moyenne pour les « doublement exposés », plus ou moins selon leur situation (1 ou 2 gros rouleurs par ménage, taille et degré d'isolation du logement, etc.). Or ces ménages qui cumulent des consommations de chauffage fossile et de carburants supérieures à la moyenne sont plus de 8 millions⁹, soit près d'un tiers de la

⁸ A ces taxes s'ajoutent 10 Mds/an de taxes sur l'électricité (hors période du bouclier tarifaire) qui ont légèrement augmenté sur la période (8 Mds/an en 2014) et dont le niveau élevé par rapport au gaz est une autre incohérence aggravée en 2025, voir chapitre 3, De Perthuis, [Accises énergétiques](#), 2024 et Cour des comptes, [La place de la fiscalité des énergies](#), 2024. Le total est proche des 60 Mds/an estimés par la Cour des comptes, mais sur un périmètre légèrement différent : la Cour ajoute la TVA « non spécifique » (sur les prix hors accises), mais pas les CEE, même si elle souligne leur forte incidence sur les prix dans ce rapport et les qualifie de « taxe privée » dans le rapport dédié aux CEE cité plus haut.

⁹ Les ménages les plus exposés à la hausse de ces taxes sont ceux cumulant une **consommation supérieure à la moyenne pour le chauffage** (> à 15 Mwh/an selon Ceren [consommation résidentiel](#) et [Stratégie de rénovation](#) France 2020) **et pour le kilométrage en voiture** (> à 15 000 km/an selon [Les voitures des ménages modestes 2020](#) et [Équipement des ménages en véhicules – 2019](#)).

Le nombre précis des « doublement exposés » parmi ces 15 M + 15 M de ménages ne semble pas disponible dans les données du [CGDD Prometheus](#). Pour autant, après avoir enlevé 2,5 M de maisons énergivores chauffées au bois (non concernées par

population. Pour ceux ayant des revenus moyens et modestes, le taux d'imposition peut donc être 10 fois plus élevé qu'un ménage aisé vivant en appartement au centre d'une métropole. Sans le gel de la hausse prévue de taxe carbone au niveau de 2018, ces ménages « doublement exposés » auraient même subi une baisse supplémentaire de 500 €/an de leur pouvoir d'achat (+10 à 20c/litre d'essence ou de diesel et + 8 à 12 €/Mwh de gaz ou de fioul auxquels s'ajoutent 20% de TVA)¹⁰.

Principaux impacts environnementaux et sociaux des hausses de taxes sur les énergies (2014-2024)

	+ 20 Mds/an de taxes énergies (Taxe carbone, diesel et CEE dont TVA)
Importations de fossiles sur 470 Twh/an ménages (270 carburants, 140 Gaz et 60 Fioul)	- 7%* (-35 Twh dont effets des primes CEE)
Pouvoir d'achat des ménages « doublement exposés » (7 à 8 millions)**	- 1100 €/an (dont - 500 €/an de carburants)

*60 à 70% des effets des « hausses des prix » de 2019-2023 sur les consommations de fossiles des ménages (voir [détails des sources ci-après](#)), soit -3,5% à -7% des 470 Twh de carburants, fioul et gaz = - 22 Twh/an + effet des primes CEE, soit -2 à 3 Twh/an depuis 2019 pour l'essentiel = -13 Twh/an (voir [Agir CEE impacts](#))

**Gros rouleurs (15 000 à 35 000 km/an par ménage soit autour de 1500 litres/an en moyenne) et logement peu isolé fossile (entre 15 et 30 Mwh/an) avec + 32c/litre de taxes sur le diesel (dont TVA et 9 à 10c/l de CEE selon [Ufip](#) 2025) et + 28 €/Mwh sur les chauffages fioul et gaz (dont TVA et CEE)

Note : Les taxes sont passées de 43 et 60c/litre de diesel et essence en 2013 à 62 et 70c/litre et à + 17 €/Mwh sur le fioul et le gaz (= 1+3 Mds) depuis 2018. S'ajoutent la TVA sur ces taxes pour les ménages ainsi que les CEE (+ 9 c/litre et + 8-9 €/Mwh). Ces hausses s'appliquent sur 45 Mds de litres de [carburants](#) en [2023](#) (hors agriculture) et 70 + 170 Twh/an de fioul et gaz bâtiments, ainsi que sur les 270 Twh/an d'électricité des bâtiments pour les CEE (ménages + entreprises)

A ces ménages doublement exposés s'ajoutent 3 à 4 millions de ménages chauffés au gaz individuel dans des appartements récents - moins exposés sur la partie « logement » que les maisons et appartements en chauffage collectif¹¹ - ainsi que 8 à 10 millions de ménages ruraux ou en périphéries

ces taxes), et environ [1,5 M](#) de maisons anciennes chauffées à l'électricité (concernées par les CEE uniquement), il reste 11 M de logements énergivores fossiles dont 8 M de maisons situées pour l'essentiel dans les couronnes des pôles et en milieu rural, où plus de 70% des ménages dépassent 15 000 km/an. En ajoutant la moitié des 3 M de grands appartements anciens au gaz, on peut donc estimer que sur ces 11 M de ménages plus exposés que la moyenne pour le chauffage, au moins 7 M dépassent également 15 000 km/an. Le nombre de ménages « doublement exposés » était même de 8 M en début de période dans la mesure où les maisons au fioul ont diminué d'environ 900 000 depuis 2017.

¹⁰ Sénat, [Rapport sur la loi de finance 2018](#) (p.150-152, les + 400 €/an concernent des ménages exposés à environ 20 000km/an et 15 Mwh/an de chauffage) et CAE, [Pour le climat : une taxe juste, pas juste une taxe](#), 2019. Le projet visait à augmenter la taxe carbone de 30 à 86 € par tonne de CO2 entre 2017 à 2022 et à augmenter les autres taxes sur le diesel à hauteur de celle sur l'essence (rattrapage). La hausse de la composante carbone a été gelée à 44,6 €/t en 2018, soit environ ¼ de la hausse envisagée entre 2017 et 2022, qui aurait été de + 12 à 25c/litre et de + 10 à 15 €/Mwh de gaz et fioul

¹¹ Voir les [références Ceren](#)-Ademe : de 9 Mwh/an pour le chauffage des appartements au gaz récent individuel (hors ECS) à 21 Mwh/an pour les maisons anciennes au gaz, en passant par 14 Mwh/an pour les appartements au chauffage collectif gaz.

exposés sur la partie « carburants », mais peu ou pas exposés sur leur chauffage principal au bois (3 M non concernés par ces taxes) ou à l'électricité (6 M de maisons concernées uniquement par les CEE¹²).

Sur cette hausse de 20 Mds/an des taxes sur les énergies, **moins d'un quart a été utilisée pour augmenter les soutiens aux alternatives des ménages, avec + 3 Mds/an pour les rénovations performantes et changements de chauffage** (MPR et CEE résidentiels) **et + 1 Md/an pour les bonus électriques entre 2013 et 2024**¹³. En conséquence, ces deux grandes alternatives aux dépenses fossiles sont restées peu accessibles pour la majorité des ménages¹⁴ et la quasi-totalité d'entre eux ont subi une hausse de leurs dépenses contraintes... en partie atténuée par une légère baisse subie de leur mobilité et/ou de leur température de consigne.

Un signal-prix pris isolément est inefficace: il entraîne une faible baisse des consommations...et une forte hausse des dépenses

En résumé = Faute d'alternatives accessibles, l'effet « prix » de ces taxes est resté très limité : 4% de moindre consommation de fossiles par les ménages est directement attribuable à cette ponction.

La nouvelle taxe carbone prévue par l'UE (ETS 2) autour de 10 Mds/an devrait également avoir un effet « prix » limité, ne réduisant que de -2% à -3% les fossiles consommés par les ménages, au prix d'une nouvelle baisse du pouvoir d'achat des ménages « exposés »

Des taxes et hausses de prix injustes mais efficaces pour réduire les fossiles ? Loin de là : l'impact de ces hausses de taxes sur les imports de carburants a été quasi-nul en raison de l'absence d'alternative électrique, notamment pour aller au travail. Cet effet a été démontré par une expérience « naturelle » récente : la forte hausse du [prix des carburants](#) entre 2019 et 2023 (+ 38-40 c TTC/litre, soit +30%), qui a représenté l'équivalent de 1,4 fois la hausse fiscale entre 2014 et 2022 (+20 et 32c TTC/litre pour l'essence et le diesel dont TVA et CEE). Or le nombre de km réalisés par les véhicules particuliers français n'a diminué que de 5% entre 2019 et 2023 (hors effets des confinements)¹⁵. La hausse des taxes sur les carburants n'a donc eu qu'un effet spécifique d'environ -3,5% sur la consommation des ménages (hors effet des bonus électriques, voir plus bas), principalement en limitant les trajets de vacances, les actifs modestes et moyens ne pouvant ni réduire leurs trajets professionnels, ni accéder à des véhicules électriques.

¹² Voir [Stratégie de rénovation](#) France 2020 : pour les nombreux « pavillons de la reconstruction » dont la consommation moyenne est de 16 Mwh/an, l'impact sur le pouvoir d'achat hors déplacements est limité à 16*8 €/Mwh de CEE = 130 €/an. Pour les maisons [électriques d'après 1975](#) (+/- 10 Mwh/an), l'impact est encore inférieur sauf en zones de montagnes.

¹³ Pour le détail de l'évolution des crédits « bonus électrique » (1,5 Mds en 2024, réduit à 1 Md en 2025 dont plus d'un tiers bénéficie aux entreprises), Ma Prime rénov (3,5 Mds en 2024 vs. 2 Mds de CITE + Anah en 2014) et CEE résidentiels (2,2 Mds/an en 2023-2024 vs. 0,5 Md/an en 2013-2014), voir PAP Ecologie [2022](#) à [2024](#), [Budget vert 2024](#), [Bilans Anah](#), et [CEE](#) (p.78). Ces soutiens sont en hausse d'environ + 4 Mds/an entre 2013 et l'année 2024, mais d'un peu moins de + 3 Mds/an en moyenne sur cette période, la hausse étant progressive (et variable selon les années). Les crédits pour le ferroviaire ont également augmenté d'environ 1 Md/an (hors Grand Paris Express), mais principalement sous forme d'autofinancement par la SnCF grâce à ses bénéfices (0,3 Md en 2023 puis 1 Md de dividende réinvesti en 2024).

¹⁴ Notamment jusqu'en 2024, [I4CE transition accessible 2024](#)

¹⁵ La consommation de carburants a davantage baissé, d'environ 8% [Bilan de la circulation](#), 2023 vs. [2019](#) (26 Mm3 en 2023 vs. 28,4 Mm3 en 2019 hors étrangers), mais cela inclut l'effet des véhicules électriques (voir plus bas)

D'autres études sur données bancaires individuelles ont également confirmé que les gros rouleurs ont réduit en 2022 leur consommation de carburant d'environ 25% de la hausse de prix¹⁶, ce qui est un peu supérieur à la baisse plus étalée de 5% constatée avec l'augmentation d'environ 30% des prix entre 2019 et 2023. **Seuls les « petits rouleurs » moins contraints par les déplacements en automobile ont davantage réduit leur consommation** (en %) lors de ces fortes inflations de 2022.

De même, l'impact des hausses de taxes sur la consommation de gaz a également été limité...d'autant plus que l'installation de chaudières à gaz était encore soutenue entre 2018 et 2022 par les CEE (*voir plus haut*). En effet, la hausse des prix du gaz depuis 2021 (environ + 40 €/Mwh, soit +50%¹⁷) représente également 1,5 fois la hausse des taxes (environ + 27 €/Mwh pour le gaz). Or la baisse de la consommation de gaz dans les logements non imputable à la variation des températures hivernales (« à climat constant » ou « **corrigé des variations climatiques** ») n'a été que de 12% lors de cette forte inflation entre 2021 et 2023¹⁸. L'effet spécifique d'une hausse des taxes d'environ 30% est donc de l'ordre de - 7%, avec une élasticité proche de celle des carburants à court terme (*une hausse de 1 des prix sur 2 ans a entraîné une baisse d'environ 0,25 des consommations*).

Comme indiqué plus haut, les soutiens aux alternatives ont été plus importants dans ce domaine que pour les véhicules, avec + 3 Mds/an pour les rénovations performantes ou changements de chauffage contre moins d'1 Md/an pour les bonus électriques entre 2013 et 2024¹⁹. Pour autant, les aides aux changements de chauffage ont surtout concerné les logements au fioul (passés de 2,8 à 2,3 M entre 2020 et 2023)...alors que le chauffage au gaz a été soutenu jusqu'en 2022 par le CEE. Le nombre de logements chauffés au gaz est donc resté stable sur cette période autour de 10,8 millions et 950 Mm²⁰. Par ailleurs moins de 2% des logements ayant bénéficié d'une isolation significative sur cette période²¹, ces rénovations n'ont pu que contribuer à la marge à la modération des consommations. La baisse de 12% des consommations de gaz a donc relevé pour l'essentiel d'une « sobriété subie » liée à la forte hausse des factures et pourrait donc s'inverser si les prix du gaz baissaient à nouveau²².

¹⁶ Insee, [Comment les automobilistes ajustent leur consommation de carburant aux variations de prix à court terme](#), 2023

¹⁷ Voir les évolutions des prix des énergies dans la [base Dido, open data](#) et [évolutions](#).

¹⁸ [Bilan énergétique détaillé 2023](#) et bilans énergétiques [provisoires 2022](#), [2023](#) et [2024](#). La baisse de la consommation de gaz à climat constant depuis 2018 est un peu supérieure (autour de -17%), mais la baisse entre 2018 et 2021 ne peut pas être imputée aux prix qui sont restés relativement stables.

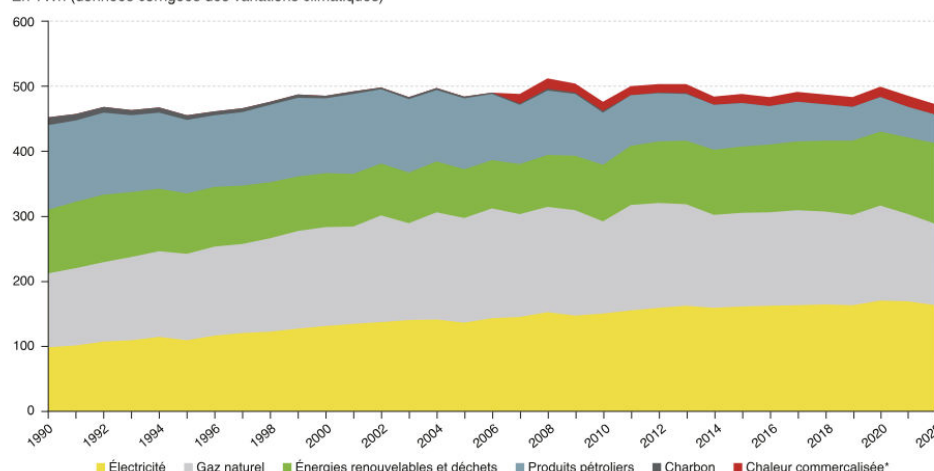
¹⁹ Pour le détail de l'évolution de ces crédits voir plus haut. Les + **0,8 M de véhicules électrique ont réduit d'environ 2% les carburants fossiles depuis 2018** (*les véhicules électriques ont un kilométrage moyen de +/- 12 000 km/an, proche du parc de 39 M de voitures*), ce qui implique un effet spécifique de la hausse de + 30% des prix des carburants d'environ -5% et non -7% (soit l'évolution de la circulation des véhicules particuliers français entre 2019 et 2023)

²⁰ Ceren [consommation d'énergie par usage du résidentiel](#), 2023

²¹ Environ 70 000 rénovations d'ampleur (Sérénité et Copros) et 40 000 rénovations énergétiques de [logements sociaux](#) par an permettent des gains > à 40% soit moins de 600 000 entre 2019 et 2023 sur un parc de 30 M de résidences principales. A ces rénovations d'ampleur s'ajoutent [110 000](#) isolations de murs et toitures/an aidées par MPR Geste et d'autres non aidées.

²² Pour le fioul, la hausse des prix entre 2021 et 2023 a dépassé + 40% selon l'[Insee](#) : la baisse d'environ 15% de sa consommation à climat constant dans les logements s'explique là aussi en partie par la hausse des prix, mais également par sa substitution par des énergies renouvelables (bois-énergie et PAC) qui augmentent de + 9% sur la période (voir [bilan énergétique résidentiel 2023](#)), même si une petite part non précisée est liée à leur installation dans le neuf

Figure 5.3.1 : consommation finale énergétique dans le secteur résidentiel
En TWh (données corrigées des variations climatiques)



La nouvelle taxe carbone prévue par l'UE (ETS 2) pouvant approcher 60 € HT/Tonne de CO₂²³, elle va impliquer au moins + 16 et 19c TTC/litre et + 15 € TTC/Mwh de gaz. Ces hausses de + 12 à 15% représentent 40 et 30% des hausses de prix constatées entre 2019 et 2023 (+ 30% et + 50%), qui ont réduit les consommations de carburants et de gaz des ménages de - 5 et - 12%. **L'impact « prix » de l'ETS 2 devrait donc être limité entre - 2 et - 3% de la consommation de fossiles des ménages**, au prix d'une nouvelle baisse du pouvoir d'achat des ménages « exposés » modestes et moyens.

Plus globalement, **cette faible réduction des consommations malgré une forte hausse des prix a abouti à une explosion de la facture des fossiles, à plus de 110 Mds en 2022²⁴**. Cette hausse des prix et factures a aggravé la perte de compétitivité des industries lourdes (également en lien avec la hausse des prix de l'électricité²⁵), ce qui a permis au gouvernement de communiquer sur une baisse factice des émissions de GES²⁶. Avec à la clé une aggravation des dépendances extérieures à la fois énergétiques et industrielles, sans aucune mesure avec les effets très limités des baisses d'impôts sur les entreprises et plus aisés²⁷ financées par cette politique de « hausses des taxes sans alternatives ni régulations ».

²³ DGEC, [Webinaire de présentation des ETS 2](#), septembre 2024 et Toute l'Europe, [réforme du marché carbone](#) 2024.

²⁴ Ministère de la transition, [Conjoncture énergétique 4^{ème} trimestre 2023](#), 2024

²⁵ Insee, [En décembre 2024 la production manufacturière se replie](#), 2025 ; [Forte baisse de la production des branches industrielles intensives en énergie](#), note mars 2023 et Le Monde, [En France le grand décrochage de l'industrie](#), février 2025

²⁶ En plus des hivers doux et de la hausse des prix des fossiles (environ un tiers de la baisse des GES de 2022-2023 selon [Citepa, 2024](#)), la chute de la production des industries lourdes et de la construction expliquent un autre tiers de la réduction des émissions intérieures de GES entre 2021 et 2023, alors que **l'empreinte carbone** (émissions intérieures + importées) **a en réalité stagné depuis 2021 pendant que les « émissions intérieures » diminuaient de 9,5%** selon le [service d'étude](#) du ministère de l'écologie citées dans le [rapport du HCC](#) 2024 (p.55)

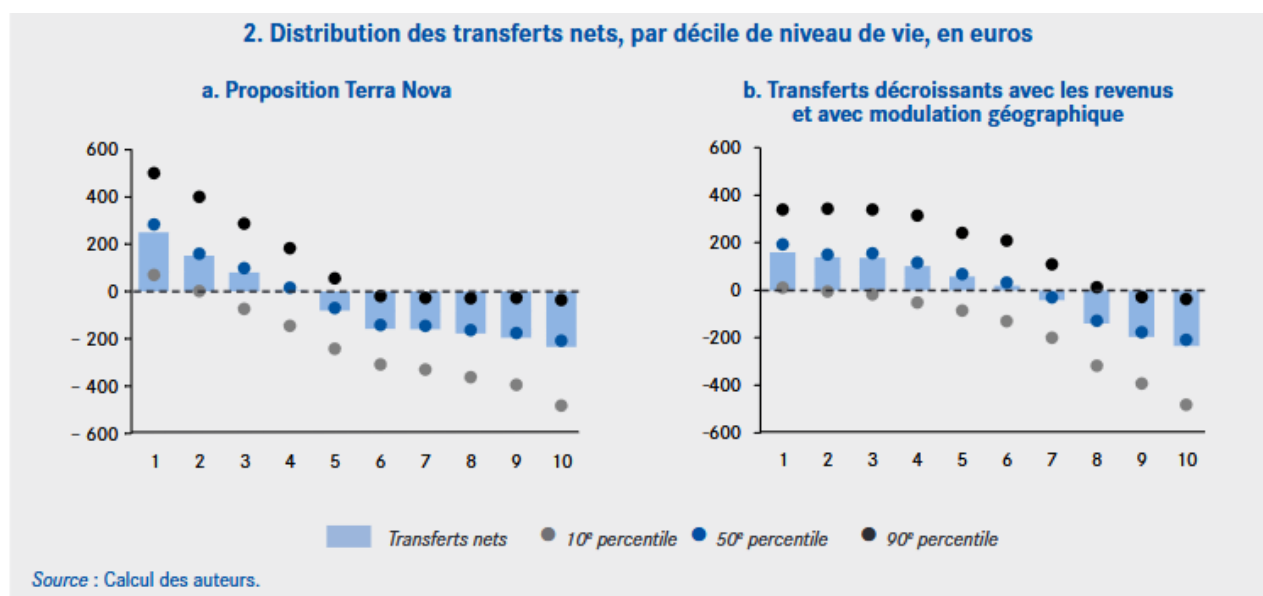
²⁷ Les impacts ont été quasi-nuls sur l'emploi et la compétitivité des entreprises selon l'[Évaluation du CICE](#) – Synthèse 2020 et CAE, [Baisses des charges : stop ou encore ?](#) 2019, France Stratégie, Comité d'[évaluation de la réforme de la fiscalité](#) – 3^{ème} rapport 2021 et IPP, [Évaluer les effets de l'impôt sur la fortune et de sa suppression](#), 2021 (voir dernier chapitre).

L'ETS 2 à venir en 2027 : le risque d'une nouvelle injustice sociale inefficace

En résumé = Dans un contexte de prix et de taxes déjà élevés, l'ajout de 10 Mds €/an de taxe carbone européenne (ETS 2) prévu en 2027 et d'autres hausses de taxes « privées » dès 2026 (certificats biogaz et CEE) sera d'autant plus complexe à compenser par des transferts ou des aides ciblées.

Sur la question du « signal-prix », c'est le trop haut niveau et l'instabilité des prix de l'électricité qui est devenu le frein majeur et non le prix des fossiles (hormis en cas de forte chute des prix du gaz), d'où la nécessité croissante de réguler l'ensemble des prix des énergies, bien plus que de taxer davantage les fossiles...et encore moins de taxer l'électricité comme cela vient d'être fait.

Les taxes sur les énergies ayant des impacts très régressifs et hétérogènes selon les situations, elles sont très difficiles à « compenser » pour éviter des pertes d'achat subies par les ménages exposés. Avec 9 à 10 Mds/an prélevés à 70% sur les ménages, une nouvelle taxe carbone coûterait autour de 230 €/an par ménage²⁸, mais avec des variations majeures jusqu'à plus de 500 €/an pour un ménage avec deux gros rouleurs et une maison peu isolée au gaz ou au fioul. **Même avec des critères multiples et des bonifications, des surcompensations sont difficiles à éviter** (par exemple, une bonification « rurale » peut être disproportionnée pour un ménage retraité chauffé au bois) **et les perdants sont nombreux dès le 4^{ème} décile**, comme le montrent les simulations de la note du CAE²⁹ sur le sujet :



Lecture : Par exemple, avec la proposition de Terra Nova d'une compensation de la taxe carbone modulée selon les revenus, environ la moitié des ménages du 4^{ème} décile de revenu subissent une perte nette (de plus de 200 euros/an pour 10% des ménages du 4^{ème} décile), alors que l'autre moitié bénéficie d'un gain net. Avec l'ajout d'une modulation géographique, les pertes au 4^{ème} décile concernent environ 20% des ménages, puis plus d'un tiers au 5^{ème} décile

Le risque de compensations insuffisantes et/ou injustes sera d'autant plus élevé en cas de cumul de cette nouvelle taxe carbone ETS 2 avec la taxe carbone actuelle, qui n'a été ni compensée par des

²⁸ Cour des comptes, [La place de la fiscalité des énergies](#), 2024 et DGEC, [Webinaire de présentation des ETS 2](#), 2024. Les estimations évoquées de 7 à 8 Mds/an de recettes d'ETS 2 au total sont hors TVA pour les ménages.

²⁹ CAE, *Pour le climat une taxe juste pas juste une taxe*, 2019 op.cit

transferts, ni par des soutiens aux alternatives. **De plus, d'autres taxes sur les énergies pourraient augmenter au même moment, en particulier les CEE³⁰ et les certificats biogaz³¹.**

Surtout, une nouvelle hausse des taxes sur les énergies mal ou peu compensée serait d'autant plus injuste que les prix des énergies ont fortement augmenté depuis 2018 : la nécessité d'une taxe carbone pouvait être défendue lorsque le gaz était au plus bas et freinait les rénovations énergétiques. Mais les prix des fossiles ont depuis fortement augmenté : **les + 50% pour le gaz** (passé de 80 à 120 €/Mwh³²) **et les + 20 à 30% sur les carburants vont déjà bien au-delà du rôle que devait jouer la taxe carbone lors des années 2015-2019.**

Sur la question du « signal-prix », **c'est le trop haut niveau et l'instabilité des prix de l'électricité qui est devenu le frein majeur** et non le prix des fossiles (hormis en cas de forte chute des prix du gaz), d'où la nécessité croissante de réguler l'ensemble des prix des énergies (*voir note à venir*³³), bien plus que de taxer davantage les fossiles...et encore moins de taxer l'électricité (concernée par les CEE et leur possible augmentation !). **Or la taxe** (renommée « accise ») **sur l'électricité a été augmentée début 2025** de 60% pour revenir un peu au-dessus de son niveau de 2021 (33 vs. 32 €/Mwh), alors que celle sur le gaz est 2 fois inférieure...et a baissé mi-2025 de 17 à 15€/Mwh. De plus, l'augmentation des CEE va encore aggraver cette hausse en pesant même davantage sur l'électricité que lors de la période précédente de 2022-2025, malgré l'incohérence de cette forme de taxation avec les objectifs de réduction des émissions de GES³⁴.

Si des transferts sont indispensables pour les ménages les plus contraints (ex. locataires chauffés au gaz et/ou gros rouleurs modestes), ce type de compensation n'aura en revanche aucun effet pour réduire les consommations de fossiles et les factures de manière pérenne. **Des soutiens aux alternatives écologiques sont nettement plus efficaces** (voir ci-après), **mais présentent une autre limite : avec 5 Mds/an** (50% du coût probable de l'ETS 2 les premières années), **la plupart des ménages exposés ne pourront pas en bénéficier d'ici 10 ans :**

³⁰ La hausse annoncée de 25% du volume des CEE devrait se traduire par + 4 à 8 Mds/an de prélèvements CEE sur les factures selon l'évolution du prix « boursier » des CEE (voir détails au chapitre 5)

³¹ AEF, [La cour des comptes alerte sur les risques liés au changement d'échelle du soutien au biogaz](#), mars 2025 et Cour des comptes, [Le soutien au développement du biogaz](#), 2025. Pour les certificats biogaz, l'incertitude est plus grande, mais le scénario de la DGEC relayé par la Cour des comptes est le financement par les CPB de 44 Twh/an de nouvelles installations d'ici 2030, ce qui entraînerait une *“hausse des prix payés par les consommateurs de gaz de 26%”*, soit au moins + 4 Mds/an en 2030 (au 3/4 ménages et 1/4 tertiaire si l'industrie est exonérée). Une autre estimation DGEC indique que les engagements de CPB d'ici 2030 ajouteraient l'équivalent d'un peu plus de 3 Mds/an de charges de service public de l'énergie

³² Voir les évolutions des prix des énergies dans la [base Dido, open data, évolutions](#) et Insee [carburants](#)

³³ Des propositions de régulation des prix du bois-énergie (contractualisations) et des fossiles (taxe flottante) ont déjà été développées dans la note Institut Rousseau-Desquinabo, [Quelles transformations globales pour une transition écologique effective ?](#) 2022. Il reste à préciser comment réguler les prix de l'électricité afin de garantir un niveau proche des coûts de production réels lors des phases de hausse du prix du gaz. L'enjeu est d'éviter une nouvelle hausse de 50% à 100% des prix TTC comme en 2023-2024, qui s'est ajoutée au coût public majeur des boucliers électriques. Au-delà des dommages sur le pouvoir d'achat, les finances publiques et la compétitivité des industries, cette hausse des prix même atténuée a endommagé la confiance des ménages dans l'électrification des leurs véhicules et chauffages.

³⁴ Pour plus de détails sur les évolutions récentes des « accises » électricité et gaz et leurs incohérences, voir De Perthuis, [Accises énergétiques](#), 2024 et Cour des comptes, [La place de la fiscalité des énergies](#), 2024

- Avec + 3 Mds/an, il est possible de soutenir les rénovations performantes d'environ 70 000 maisons (+- 30 000 € d'aide par logement *au mieux avec un nouveau barème, voir ci-après*) et 60 000 appartements (+- 15 000 € d'aide par logement), en plus des 90 000 rénovations d'ampleur de 2024, soit 220 000 ménages par an au total.
- Avec + 2 Mds/an, environ 250 000 leasings électriques peuvent être engagés grâce à des bonus/prime passant de 9000 à 7000 € par véhicule entre 2025 et 2029.

Les ménages concernés par de longs trajets professionnels et/ou des logements fossiles peu isolés étant près de 15 millions, moins de 3% pourront donc être soutenus chaque année avec seulement + 5 Mds d'aides aux investissements permettant de réduire fortement leur dépendance aux fossiles. Même en excluant les 20% de ménages les plus aisés de ces soutiens, il reste près de 12 millions de ménages « exposés » aux revenus modestes et moyens³⁵. Moins de 5% pourraient donc être soutenus dans leurs investissements chaque année avec + 5 Mds/an. Au mieux, avec l'ensemble des 10 Mds/an d'ETS 2 (dont TVA) reversés aux soutiens aux meilleures alternatives, près de 10% de ces 10 M de ménages exposés pour leur logement et/ou leur voiture pourraient alors en bénéficier chaque année, mais avec une forte perte de pouvoir d'achat non compensée sur plus de 5 ans pour la majorité de ces ménages.

En résumé : la « compensation » d'une hausse des taxes sur les énergies principalement sous forme de transferts (revenu carbone ou chèques énergie) est très difficile à calibrer et peu efficace, alors qu'une orientation vers des soutiens aux alternatives peut être efficace, mais seulement pour une petite minorité de ménages à court terme, au prix de pertes importantes de pouvoir d'achat pour la majorité des ménages exposés (en attente d'un soutien, sans accès au crédit et/ou non éligibles car locataires).

Au vu de ces impasses, la moins mauvaise solution est donc ne pas à nouveau augmenter les taxes sur les énergies et de revenir sur la faute originelle de la taxe carbone et des CEE, en utilisant (enfin) l'intégralité de leurs 20 Mds/an de recettes pour soutenir les investissements les plus efficaces pour réduire les consommations de fossiles des ménages.

Et si les 20 milliards de taxes finançaient enfin la transition ?

*En résumé = **La réorientation de l'intégralité des 20 Mds/an de taxes ajoutées depuis 10 ans vers le soutien aux rénovations d'ampleur et véhicules électriques serait 3 fois plus efficace écologiquement qu'une nouvelle hausse de taxes et 5 fois plus favorable au pouvoir d'achat des ménages les plus exposés que la proposition inverse de baisse des taxes du Rassemblement National.***

Diffuser ces soutiens et les rendre plus justes nécessite des aides davantage progressives qu'actuellement, la plupart des ménages moyens « intermédiaires » ayant des revenus proches des

³⁵ Même si les 20% de ménages les plus aisés consomment un peu plus d'énergie que la moyenne, ils ne représentent pas plus de 20% des 15 millions de ménages les plus exposés aux fossiles pour les déplacements et/ou le chauffage dans la mesure où leurs logements sont moins souvent des passoires selon ONRE, [Le parc de logements par classe de DPE](#) 2022 (p.16) et que leurs trajets par ménage ne sont supérieurs que de 5% dans les zones rurales (21 000 vs. 20 000 km/ménage), voir CGDD, [Les voitures des ménages modestes](#) 2020 op.cit. La consommation moyenne moins élevée des ménages modestes s'explique principalement par la moindre exposition aux dépenses de carburants des zones urbaines (bien desservies en transports en commun) et par les restrictions de chauffage des plus modestes.

ménages « modestes ». **En complément, des investissements dans les infrastructures de report modal (ferroviaire et vélo) pourront également permettre de réduire les fossiles et les factures à plus long terme, mais principalement pour les ménages des agglomérations s'agissant des trajets quotidiens.**

Par rapport aux possibles + 15 Mds/an de taxe carbone, certificats biogaz et CEE prévus à partir de 2026-2027 et à la proposition inverse du RN de baisser d'environ 15 Mds/an les taxes sur les énergies, **l'impact de + 15 Mds/an de soutiens aux rénovations performantes et au leasing électrique (dont 5 Mds/an de CEE réorientés) serait au moins 3 fois supérieur pour réduire les importations de fossiles, tout en apportant 2000 à 4000 €/an de gains de pouvoir d'achat à plus de 5 millions de ménages résidant dans des logements peu isolés et/ou gros rouleurs (sur 5 ans) :**

Impacts comparés des projets actuels vs. des soutiens aux alternatives efficaces

<i>Impacts sur <u>5 ans</u></i>	+ 15 Mds de taxes énergies <i>(dont + 3 Mds de CEE et + 2 Mds de Certificats Biogaz)</i>	- 15 Mds de TVA sur les énergies	+ 15 Mds rénovations d'ampleur et leasing <i>(dont 5 Mds de CEE réorientés)</i>
Importations de fossiles sur 420 Twh/an ménages (260 carburants, 120 Gaz et 40 Fioul)	- 6%* <i>(-25 Twh)</i>	+ 3%* <i>(+ 12 Twh)</i>	- 20% <i>(- 80 Twh)</i>
Pouvoir d'achat des ménages « exposés »**	- 5 000 €	+ 3 000 €	+ 15 000 €

Sources : [ONRE 2022](#), [ONRE 2023](#) et [Bilan Anah 2024 \(détails T4\)](#) pour les impacts des différents types de travaux et [T&E](#) pour les conversions électriques

* +23 c/l de diesel (*ETS 2 + CEE*) et +35 €/Mwh de gaz (*ETS 2 + CEE + Biogaz*) augmenteraient les prix d'environ 15% et 30% soit 50 et 60% des hausses de prix entre 2019 et 2023 (+30% et +50%), soit -2,5% à -6% des 420 Twh de carburants, fioul et gaz = - 15 Twh/an + l'effet actuel des CEE résidentiels, soit -2 Twh/an*5 ans = - 10 Twh/an (voir [Agir CEE impacts](#)). Inversement, une baisse de 14,5 points de la TVA sur les énergies baisserait le prix des [carburants](#) et du gaz d'environ 12%, soit + 2 à 3% de hausse de la consommation à prévoir.

**Gros rouleurs (+- 1500 l/an) et logement fossile peu isolé (entre 15 et 30 Mwh/an) avec + 23c/litre vs. - 21c/litre de taxes sur les diesels et + 35 €/Mwh vs. -11 €/Mwh sur le gaz pour l'impact des + 15 et -15 Mds de taxes sur les énergies. Note : Les coûts et gains liés à la mesure de TVA sont davantage sensibles aux variations des prix des carburants et du gaz.

Pour les +15 Mds de taxes sur les énergies, les impacts sont similaires à ceux de l'augmentation de 20 Mds/an depuis 2013. L'effet relatif sur le pouvoir d'achat des « doublement exposés » est encore plus négatif (- 1000 € vs. - 1100 € avec +15 vs. +20 Mds/an de hausses), en raison d'une plus forte concentration des hausses prévues sur le gaz.

La mesure proposée par le RN aurait des impacts inversés : négatifs pour les importations de fossiles et positifs pour le pouvoir d'achat des « doublement exposés », mais de manière très limitée malgré un coût public élevé. En effet, le gain de cette mesure est dilué sur l'ensemble des ménages, y compris ceux les moins exposés aux fortes consommations de fossiles. De plus, la mesure n'est pas ciblée socialement : les ménages aisés, en particulier ceux chauffés à l'électricité (dont la TVA est très supérieure en valeur) seront les principaux bénéficiaires de cette baisse de taxes.

En comparaison, les gains écologiques et pour le pouvoir d'achat de + 15 Mds/an pour les rénovations d'ampleur et le leasing électrique sont très nettement supérieurs. Par exemple, + 9 Mds/an permettent avec 30 000 € d'aide par maison³⁶ de rénover globalement 300 000 maisons peu isolées au fioul/gaz qui consomment +25 Mwh/an, ce qui permet - 7,5 Twh/an de fossiles, soit - 37 Twh après 5 ans grâce aux faibles effets d'aubaine. Cette réduction des fossiles n'est remplacée que par 10 à 15 Twh/an d'électricité et de bois grâce à la réduction d'au moins 60% de la consommation d'énergie réelle, comme démontré par l'étude de référence sur les rénovations globales³⁷.

En complément, 3 Mds/an permettent avec 12 000 € d'aide par logement (en copropriétés ou logements sociaux) de rénover globalement 250 000 appartements qui consomment autour de 15 Mwh/an, soit - 3,7 Twh/an et -18 Twh/an après 5 ans de ces aides déjà existantes mais sous-financées.

Par ailleurs, 3 Mds/an permettent avec des bonus/prime passant de 8000 à 4000 € par véhicule entre 2026 et 2030 de soutenir 500 000 leasings électriques étendus par an permettant - 10 Mwh/an par gros rouleur et un total de - 5 Twh/an, soit - 25 Twh de carburants fossiles en 5 ans.

Pour les ménages gros rouleurs aux maisons peu isolées, ces 2 investissements permettront donc des gains de 3000 à 4000 €/an, avec -15 à - 20 Mwh/an de chauffage soit +ou- 2000 €/an d'économies + 1500 €/an d'économies pour 20 000 km/an (avec la conversion d'une seule des 2 voitures des ménages gros rouleurs).

Avec cet investissement public de 20 Mds/an (*dont 5 Mds/an de CEE réorientés et les 4 Mds/an actuels pour les rénovations d'ampleur et véhicules électriques*), **près de 7 millions de ménages pourront bénéficier de ces soutiens efficaces en 5 ans**, soit plus que la totalité des 5 millions de ménages « doublement exposés » aux revenus modestes et moyens (*voir chapitre 1*), avec des gains de pouvoir d'achat de 2000 à 4000 €/an (en cas d'utilisation des 2 types de soutiens)

Diffuser ces soutiens et les rendre plus justes nécessite des aides davantage progressives qu'actuellement, la plupart des ménages moyens « intermédiaires » ayant des revenus proches des ménages « modestes ». En effet, l'écart de revenu n'est que de 1 à 1,2 entre le haut des « très modestes » et le bas des « intermédiaires », alors que les aides maximales pour les rénovations de maisons vont de 1 à 1,6, soit 21 000 € de différence pour des mêmes travaux. C'est encore pire pour le leasing social, dont les effets de seuil en 2024 étaient particulièrement injustes : 13 000 € vs. 6000 € juste au-dessus vs. en-dessous du revenu médian ou autour du seuil de 15 km de trajet professionnel quotidien.

³⁶ Aide moyenne de 30% inférieure à celle de [début 2025](#) grâce à une plus forte proportion de ménages intermédiaires parmi les bénéficiaires, notamment grâce à une diffusion des avances de subvention à ces ménages. Par ailleurs, l'aide initiale de 90% (*100% avec aides locales*) pour les ménages très modestes étant risquée en termes de fraudes et d'effet inflationniste, il est possible de la réduire à 80% (*90% max avec aides locales*) tout en augmentant les avances, ce qui limiterait les effets de seuil du barème actuel (voir plus bas), tout en conservant des restes à charge abordables pour l'essentiel des très modestes (entre 5000 et 10 000 €). Plusieurs expériences locales ont démontré que le rythme des rénovations d'ampleur pouvait être multiplié par 3 à 5 avec ce type de restes à charges limités, voir La Fabrique de la Cité - Desquinabo, [Rénovation énergétique, stratégies pour un changement d'échelle](#), 2024 Le barème devrait également intégrer des plafonds par travaux (comme pour MPR Gestes) afin de limiter les devis excessifs et l'accompagnement est à recentrer sur les opérateurs historiques de l'Anah dans le cadre d'opérations pilotées par des collectivités (ex. PIG et Opah), voir Le Monde-Desquinabo, [Ma Prime Rénov : le manque et non les excès de moyens humains de contrôle est à l'origine de la hausse des délais et des fraudes](#), juin 2025

³⁷ Ademe, [Perf in Mind : rénovation performante de maisons individuelles](#), 2021

En complément, des investissements dans les infrastructures de report modal (ferroviaire et vélo) pourront également permettre de réduire les fossiles et les factures, mais à plus long terme et principalement pour les ménages des agglomérations s'agissant des trajets quotidiens³⁸. Toutefois, l'accessibilité des trains longue distance pourrait être rapidement améliorée pour les familles avec un financement public à 100% des infrastructures comme en Autriche³⁹, ce qui permet d'annuler le prix des péages pour les trains longue distance et de diminuer en conséquence leur coût d'environ 40%. L'offre ferroviaire actuelle étant proche de la saturation pour les vacances et dans certains territoires, cette diminution des prix devra s'accompagner d'une augmentation rapide du matériel roulant et d'une accélération de l'extension des lignes existantes entre et autour des agglomérations, au-delà de l'Ile de France qui a concentré une large part des investissements depuis 10 ans.

A noter enfin que les rénovations performantes des bâtiments et les petits véhicules électriques ne permettent pas seulement d'importantes réductions des dépenses contraintes et des fossiles importés : s'ajoutent des gains de confort et de santé majeurs dans les deux cas⁴⁰, ainsi que des bénéfices en termes d'emplois supplémentaires (voir chapitre suivant) et de coûts et risques du système électrique en particulier pour les rénovations performantes (qui modèrent fortement le niveau des pics de demande électrique). Reste à garantir que les factures électriques n'augmentent pas à nouveau... (*voir note à venir sur la régulation des prix*).

Où mobiliser 15 Mds €/an pour l'investissement écologique ?

*En résumé = Même dans un contexte budgétaire contraint, **plusieurs leviers existent pour financer 15 Mds/an de soutiens supplémentaires aux investissements écologiques des ménages**, le vivier de dépenses budgétaires ou fiscales dont l'inefficacité est largement documentée étant largement supérieur. C'est dans ces domaines que des économies substantielles peuvent être réalisées et non sur les aides perfectibles mais efficaces à la fois pour de fortes réductions des fossiles et des factures.*

Sur les 20 Mds/an de taxes sur les énergies ajoutées depuis 2013, moins de 4 Mds/an ont été utilisés pour augmenter le soutien aux alternatives aux fossiles pour les ménages (rénovations énergétiques et véhicules électriques en particulier). **Au moins + 15 Mds/an doivent donc être récupérés à court terme, ce qui est possible par la seule réorientation des dépenses budgétaires et fiscales dont l'inefficacité est largement documentée.** A moyen terme, d'autres types de recettes écologiques nettement moins régressives que les taxes sur les énergies pourront compléter les besoins de financement

³⁸ Insee, [Les transports en commun, une dépense très francilienne/La voiture, une économie d'échelle pour les familles](#), 2021

³⁹ Voir chapitre suivant et un résumé de la politique ferroviaire de l'Autriche dans Institut Rousseau, [Road to Net Zero : les investissements nécessaires à l'atteinte de la neutralité carbone](#), 2024, une comparaison des performances dans [IRG rail, 11st report WD, 2023](#) et l'ampleur des investissements ferroviaires nécessaires dans [ÖBB - plan 2022-2027](#)

⁴⁰ Les dommages liés au froid concernent près de 10% des logements (voir [ONPE 2023](#) et Anses expertise collective Moisissures [2020](#)) et au moins 4000 morts par an sont liés aux oxydes d'azote des véhicules légers combinés aux particules fines (ces dernières pouvant être significativement réduites à condition d'une modération de la taille des véhicules, déjà favorisée par le ciblage du leasing électrique et qui pourrait être facilitée par un renforcement des malus au poids).

public supplémentaire des investissements écologiques, qui sont de l'ordre de + 40 à 50 Mds/an supplémentaires sur 25 ans selon les rapports Pisany-Mahfouz et de l'Institut Rousseau⁴¹.

A noter également que la majorité des investissements dans les rénovations d'ampleur sont additionnels : la plupart des travaux n'auraient pas été réalisés sans aide ciblée, comme vient de le démontrer le triplement des rénovations d'ampleur de maisons suite aux nouvelles aides de 2024. Ces soutiens ajoutent donc de l'activité à 95% localisée en France⁴², ce qui permet d'augmenter les recettes fiscales à des niveaux proches de la hausse de crédits budgétaires engagés⁴³. Mais **même sans cette perspective de « retour fiscal » élevé pour les rénovations d'ampleur⁴⁴, de nombreuses dépenses actuellement inefficaces peuvent être réorientées** sans risque de hausse des factures et des impôts pour les ménages modestes et moyens, ni hausse à court terme des déficits publics :

Déjà initiée mais à ce jour non additionnelle : la réorientation des CEE

Dans un contexte budgétaire très tendu, plus de 5 Mds/an peuvent être débloqués pour les meilleures alternatives écologiques dès 2026. La solution de loin la plus efficace, également envisagée par la Cour des comptes⁴⁵ et une note récente du CAE⁴⁶, serait de transformer les CEE en une simple contribution des énergéticiens reversée à 100% aux investissements les plus efficaces pour réduire les factures d'énergie. Cela pourrait ajouter 3 Mds/an pour les rénovations d'ampleur accompagnées et au moins 2 Mds/an pour les leasings électriques étendus aux revenus moyens et petites entreprises (également impactés par les 40% de recettes prélevées sur les carburants)⁴⁷.

Le gouvernement souhaitant manifestement conserver ce système, il est possible d'augmenter la part des CEE finançant les rénovations d'ampleur en passant par des CEE dédiés à l'Anah. Des décisions dans ce sens sont en train d'être mises en œuvre, avec le doublement de la valeur des CEE destinés au budget de l'Anah (bien fléchés vers les rénovations d'ampleur) et de nouveaux CEE bonifiés pour les

⁴¹ Pisany-Mahfouz, [Les incidences économiques de l'action climatique](#), 2023 et Institut Rousseau, [Road to Net Zero : les investissements nécessaires à l'atteinte de la neutralité carbone](#), 2024. Les + 35 Mds/an estimés par l'étude Pisany-Mahfouz n'intègrent pas les besoins de soutiens publics dans les secteurs de l'agriculture, des puits de carbone, des déchets et d'une partie des transports pris en compte dans l'évaluation d'un peu moins de + 50 Mds/an par l'Institut Rousseau.

⁴² Les importations ne représentent que 5% des marchés de la rénovation énergétique selon Ademe-InNuméri, [Marchés et emplois concourant à la transition énergétique dans le secteur du bâtiment résidentiel](#), 2024.

⁴³ Même avec une hypothèse haute de 40% d'effets d'aubaine, + 12 Mds/an de soutiens pour 25 Mds/an de rénovations d'ampleur ajoutent environ 15 Mds de revenus salariés et non-salariés « super bruts » dans la construction et les industries liées. Soit une recette publique additionnelle d'au moins 7 Mds/an dans la mesure où le taux de prélèvements global (cotisations, CSG et IR) pour les niveaux de revenus salariés et non-salariés de ces secteurs est d'environ 40% selon l'[Urssaf](#), auquel s'ajoute la TVA réduite à 5,5% (*mais sans compter les TVA sur les consommations additionnelles des salariés*).

⁴⁴ Les soutiens sont moins additionnels pour les véhicules électriques (substitution de voitures thermiques), même si les critères du leasing social (petits véhicules et score environnemental) permettaient déjà en 2024 d'augmenter la part de marché des véhicules produits en France (SGPE, [Politiques budgétaires et fiscales pour mieux se déplacer](#), 2024 pp.22 et 29), ce qui s'est accentué avec le lancement de la R5 produite dans le Nord (SGPE, [Revue d'avancement de la planification écologique dans les transports](#), avril 2025)

⁴⁵ La Cour des comptes préconise même la « suppression » totale des CEE. Anticipant la volonté de maintenir ce système, elle recommande une « réforme d'ampleur » et la « transformation du dispositif en fonds budgétaire » comme au Danemark, où un système similaire aux CEE a été abandonné en raison de sa faible efficacité réelle et des fraudes massives constatées.

⁴⁶ <https://www.cae-eco.fr/efficacite-energetique-des-logements-renover-l-action-publique>

⁴⁷ Agir pour le climat, [Leasing social électrique : pourquoi le programme a été plébiscité ?](#) mai 2024 et Agir-Cler-Desquinabo, [6^{ème} période des CEE : comment coupler efficacité et équité](#), avril 2025

véhicules électriques (moins bien fléchés, surtout vers le bonus classique). Avant le nouveau barème en forte baisse annoncé en juillet 2025, cela aurait pu augmenter d'environ 2 Mds/an la part des CEE dédiés à ces deux alternatives⁴⁸. Mais cet apport de CEE sera d'autant plus insuffisant...si les crédits budgétaires complémentaires (MaPrimeRénov' et Bonus électrique) sont à nouveau réduits. Cette solution n'en est donc une qu'à la condition de s'ajouter aux crédits budgétaires prévus en 2024, soit au moins 4 Mds/an pour Ma prime Rénov et 1,5 Md/an pour les bonus et leasing social. Or l'ensemble a déjà été réduit de plus de 2 Mds entre 2024 et 2025.

L'autre condition est de **ne pas augmenter les « obligations » et montants de CEE pour la 6^{ème} période** (2026-2030) au vu des multiples défauts de ce système déjà cités, dont notamment celui d'être une taxe ultra-régressive et opaque, dont près d'un tiers augmente les prix de l'électricité décarbonée produite en France. Or l'annonce récente d'une augmentation de 25% des obligations représente en réalité + 70% par rapports aux CEE effectivement engagés depuis 2022 et pourrait se traduire par + 70% de montants si le « prix » unitaire des CEE reste proche de celui des derniers mois (autour de 9 €/Mwhc en moyenne). Le coût des CEE sur les factures pourrait donc passer de 6 Mds/an à plus de 10 Mds/an, voire entre 12 et 14 Mds/an en cas de hausse du prix des CEE, qui augmente d'autant plus que les obligations semblent difficiles à atteindre. Encore un défaut de ce système en l'état : supposé plus stable que les crédits budgétaires, il ajoute en réalité de l'instabilité en raison de la forte instabilité du cours boursier des CEE⁴⁹. **Avec la forte réduction des aides aux rénovations d'ampleur annoncée en 2025, l'effet « ciseaux » pourrait donc être majeur en 2026** : une hausse des factures énergétiques liée aux CEE, qui sera aggravée par la réduction des rénovations d'ampleur qui rend difficile l'atteinte des obligations et augmente donc le prix des CEE...tout en réduisant les soutiens aux ménages les plus exposés à la hausse des factures énergétiques.

Autre piste à court terme : la transformation des indemnités kilométriques

Des économies d'au moins 4 Mds/an peuvent être réalisées sur les aides fiscales « véhicules » qui bénéficient surtout aux plus aisés et sont fortement surévaluées. En effet, la déduction des frais kilométriques de l'impôt sur le revenu aide principalement les 30% de ménages les plus aisés pour un coût de près de 4 Mds € par an selon le SGPE⁵⁰, alors que les actifs modestes et moyens n'en profitent

⁴⁸ Les fiches CEE « rénovation d'ampleur » permettaient déjà à l'Anah de récupérer autour de 8000 € pour la plupart des rénovations d'ampleur de maisons grâce à une « bonification » [multipliant la valeur des CEE par 2](#). Pour compléter l'enveloppe très insuffisante de Ma prime rénov pour 2025, la bonification vient encore de doubler pour les modestes, ce qui permettra d'augmenter les recettes CEE de l'Anah pour 80 000 rénovations d'ampleur de maisons (hypothèse intermédiaire) d'environ 600 M (80 000*8000 €) à près de 1,5 Md d'euros (80 000*16 000 €). Ce financement pourrait dépasser 2 Mds/an, mais à condition d'augmenter les crédits Ma prime rénov, car les CEE seuls sont insuffisants pour déclencher des rénovations d'ampleur de maisons. Et le nouveau barème annoncé en juillet 2025 revient aux aides "Sérénité" de 2023, qui n'ont déclenché que 50 000 rénovations d'ampleur de maisons (voir "effet ciseaux" ci-dessous).

Par ailleurs, des bonus sur les véhicules professionnels électriques sont financés par les CEE ainsi qu'un programme « leasing social », au montant dérisoire (360 millions d'euros sur 5 ans). Devraient s'ajouter des CEE de **+ 3500 €** prenant la place des bonus électriques pour 2025, mais avec une aide gérée directement par le système des CEE, ce qui augmente fortement le risque de fraudes détectées « trop tard ».

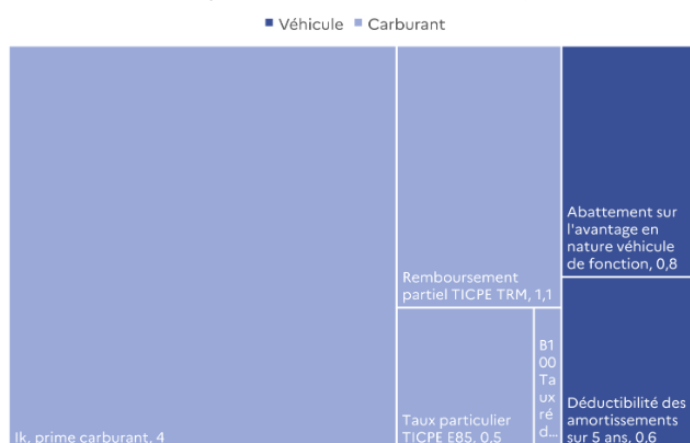
⁴⁹ Par exemple, la valeur des CEE « précarité » (environ 35% du total) est monté de 4,5 à 8 €/Mwhc entre début 2018 et fin 2019, puis a baissé brutalement de 8 à 6 € entre fin 2021 et mi-2022 avant de remonter autour de 7,5 € en 2023 et vers 9,5 € début 2025, avec un prix « spot » qui grimpe en flèche depuis début 2025 vers les 13 € contre un prix à terme de 9 €, voir [Registre Emmy, Donnée mensuelles de cotation du Kwh cumac, 2025](#)

⁵⁰ SGPE, [Politiques budgétaires et fiscales pour mieux se déplacer](#), 2024 (p.12-13 et 30-31).

pas ou peu⁵¹. De plus, cette aide fiscale est de 30% à 100% supérieure aux coûts réels de possession, ce qui implique une aide nette de 1250 € par an dans certains cas. A ces 4 Mds/an s'ajoutent 0,8 Md/an d'avantages fiscaux liés aux véhicules de fonction dont seulement 30% est considéré comme un avantage imposé alors que l'utilisation pour motif personnel est plutôt de 50 à 60% selon les enquêtes.

Des dépenses et avantages fiscaux de près de 7 Mds€, globalement favorables aux véhicules thermiques

Dépenses fiscales 2023 (Mds€)



- **IK** : remboursement des déplacements professionnels et des frais kilométrique exonérés d'IR et de cotisations sociales sur la base d'un forfait, lequel est surestimé d'environ 50% (cf. infra)
- **Remboursement partiel de TICPE pour le transport routier de marchandise** : remboursement de 15c€/l de gazole
- **Taux particulier TICPE E85** : 11,83 c€/l vs 67,02 c€/l pour l'essence
- **Taux particulier TICPE B100** : 11,83 c€/l vs 45 c€/l pour le gazole routier (après remboursement partiel)
- **Déductibilité des amortissements des véhicules de l'impôt sur les sociétés** : avantage permis par l'amortissement sur 4 ou 5 ans de la valeur d'un véhicule jusqu'à 20 000€ (30 000 pour un VE), alors que la durée de vie moyenne d'un véhicule s'élève autour de 10 ans.
- **Avantage en nature sur les véhicules de fonction** : seul 30% de la valeur du véhicule est considéré comme un avantage en nature soumis à des prélèvements sociaux et à l'impôt sur le revenu, alors que la part des usages privés pour ces véhicules est plutôt estimée autour de 50%

IK et prime carburants: source DSS, sur la base d'un total d'une assiette déclarée au titre du remboursement des frais professionnels (IK, prime carburant, frais de repas, mobilité professionnelle) de 12Mds€ en 2023. Il est supposé que les IK et la prime carburant représentent les 2/3 de cette assiette. AEN: source DSS.
Amortissement: source DGF

12

De plus, les avantages en nature sur les véhicules de fonction bénéficient également d'exonérations sociales, estimées à plus de 2 Mds/an par le SGPE, voire 3 Mds/an selon Transport et environnement⁵². Au total, les ménages aisés bénéficient de l'essentiel de ces 7 à 8 Mds d'aides fiscales « véhicules et km », dont au moins la moitié relève de surcompensations, y compris soulignées par le SGPE. Malgré cette surcompensation pour les ménages aisés - étrangement peu débattue - une compensation de la hausse de la taxe carbone pour les ménages moyens et modestes avait été exclue en 2017, au profit de la baisse des cotisations et impôts sur les entreprises et les ménages aisés (*à l'efficacité quasi-nulle, voir plus loin*). Un exemple majeur de politique totalement anti-redistributive. **Ces 4 Mds/an pourraient être réorientés à moitié vers l'indemnisation kilométrique de la majorité des ménages peu ou pas aidés pour leurs trajets contraints domicile-travail**, ce qui pourrait apporter aux plus de 6 millions de gros rouleurs modestes et moyens une compensation moyenne de 300 €/an. L'autre moitié pourra permettre d'ajouter près de 300 000 bénéficiaires de leasing social par an, en complément des 300 000 bénéficiaires supplémentaires grâce à la réorientation de 2 Mds/an de CEE, (*de préférence en transformant le système, voir ci-dessus*).

Pour des recettes écologiques non régressives à court terme : des malus enfin efficaces ?

Pour avoir un effet réel sur les comportements, les malus à l'achat liés aux émissions de CO₂ et au poids des véhicules (y compris électriques) doivent être au moins 3 fois plus élevés, comme l'ont souligné les travaux récents de l'Institut Rousseau, du Réseau action climat (RAC), d'I4CE et de France

⁵¹ IDDRI-Saujot et Chancel, [Les « frais réels » : une niche fiscale inéquitable et anti-écologique](#), 2012 et Terra Nova-I4CE, [Climat et fiscalité : 3 scénarios pour sortir de l'impasse](#), 2019 et Cour des comptes, [Sortie de crise et budget Etat](#), 2025

⁵² Transport & Environnement, [Les niches fiscales et sociales sur les voitures de fonction coûtent 4 milliards € par an](#), 2024

Stratégie⁵³. Par exemple, le malus devrait augmenter d'au moins 50 % le prix des véhicules dépassant de 50 % les émissions et le poids de référence de l'année (ex. 90 g CO₂/km et 1100 kg pour 2025), contre des malus actuels plafonnés qui n'augmentent que de 2 à 10% le prix de la plupart des SUV et des grands véhicules en général qui émettent + 40 à 50 % de gaz à effet de serre.

Cette restriction d'ordre fiscal et tarifaire n'implique pas de besoin d'alternative spécifique car aucun besoin de mobilité n'est entravé par des véhicules moins lourds : les SUV sont sous-occupés et les familles nombreuses sont déjà prises en compte dans les malus actuels. Surtout, **les achats de SUV concernent à plus de 90 % des ménages aisés et des entreprises**⁵⁴.

Les recettes pour les finances publiques issues de malus devenant efficaces s'élèveraient à au moins **4 milliards d'euros supplémentaires par an**, tout en permettant une réduction d'au moins 20 % des émissions du secteur. Le barème deviendra chaque année plus stricte, mais ces recettes seront amenées à baisser si les stratégies des constructeurs automobiles privilégiaient moins qu'actuellement l'augmentation des tailles et des marges, comme démontré par l'étude récente C-Ways⁵⁵. Mais cette baisse de recette sera le signe d'une évolution favorable et réduira d'autant les besoins de soutiens pour la diffusion des petits véhicules électriques. Contrairement à d'autres taxes ou interdictions régressives, les contraintes reposent ici principalement sur les industriels (dont les marges sur les SUV sont particulièrement élevées) et sur les ménages les plus aisés, qui contribueront ainsi au financement d'un bonus électrique davantage ambitieux et progressif.

A moyen terme : un nouveau système de péages poids lourds

Compte tenu de la concurrence déloyale et des coûts publics massifs des poids lourds, **des péages spécifiques ont été développés dans de nombreux pays européens**, en particulier la Suisse, l'Autriche, l'Allemagne, la Belgique, les Pays-Bas et même la Pologne⁵⁶, jusqu'à 1 €/km contre moins de 0,2 €/km sur les autoroutes françaises (et 0 €/km pour les routes principales). Ces péages et de meilleures infrastructures ferroviaires expliquent **la part modale très supérieure du fret ferroviaire**

⁵³ Voir L. Kessler et Q. Perrier [Bonus-malus automobile : la nécessaire évaluation](#) I4CE (2021), RAC [Aides à l'achat de véhicules – Propositions](#) (2020) et N. Meihan, [Comment faire enfin baisser les émissions de CO₂ des voitures](#), France Stratégie (2019) et plus récemment sur la quasi-exonération de la plupart des véhicules même très émetteurs, voir SGPE, [Politiques budgétaires et fiscales pour mieux se déplacer](#), 2024

⁵⁴ AAAData, [Marché automobile au 1er semestre 2023](#) Focus sur la “success story” des SUV (2023)

⁵⁵ Alors que les motorisations électriques et hybrides sont accusées par les patrons du secteur d'être des « *normes à l'origine des hausses de prix du neuf et des difficultés du marché* », l'étude [Institut Mobilités-C Ways](#) de 2025 a démontré qu'elles n'expliquent que 10% de la hausse de 28 000 € à 35 000 € du prix moyen entre 2020 et 2024 qui s'explique à 40% par l'inflation (+20%) et à 50% par l'augmentation des marges des constructeurs (+ 80% en 2020-2024 vs. 2016-2019) et leur choix de proposer des véhicules plus lourds : encore un exemple d'inversion des responsabilités sur les manques plutôt que les excès de normes, voir *Le Monde-Desquinabo*, [MPR : le manque et non les excès de moyens humains de contrôle est à l'origine de la hausse des délais et des fraudes](#), juin 2025 op.cit

⁵⁶ CNR, [comparatif des péages PL en 2022](#)

dans ces pays⁵⁷ et dans certains cas une meilleure part modale pour les voyageurs également (*voir le cas de l'Autriche dans Road to net zero*⁵⁸) :

Parts modales du train en Europe (2023)

	Suisse	Autriche	Suède	Allemagne	Pays-Bas	France	Italie	Spain	UE 27
Fret (% t.km)	34	30	29	20	7 (+36)*	9	12	5	17
Voyageurs (% p.km)	21	14	11	10	12	11	7	7	8

Source : Eurostat ([Fret](#)) et ([Voyageurs](#)) *Les Pays-Bas ont une part modale très élevée du transport fluvial (41% vs. 5% dans l'UE et 2% en France) qui explique le besoin moins important de fret ferroviaire

En France, environ 70 % des camions (les plus de 12 tonnes en majorité étrangers qui réalisent +ou- 20 Mds de km par an), **devraient payer au moins +50 % par km sur les trajets de moyenne et longue distance**⁵⁹. En complément, l'obligation pour ces trajets longue distance d'utiliser les 2 x 2 voies permettrait d'éviter les reports vers les réseaux secondaires⁶⁰ et d'en réduire fortement le coût d'entretien à moyen terme. L'ensemble pouvant être géré en direct et non via de coûteuses concessions comme déjà proposé par des parlementaires⁶¹.

Les recettes de ces péages (au moins 5 Mds/an à court terme⁶² et 10 Mds/an à moyen terme) pourraient surtout permettre de doubler les investissements sur le réseau ferré comme dans les modèles Suisse ou Autrichien (*voir l'encadré dans Road to net Zero*), afin d'améliorer la qualité des réseaux (notamment pour le fret), mais également leur prix : un réseau ferré gratuit permettra une baisse de 30 à 40% du prix des TGV. Dans l'attente de l'indispensable relance de projets de développement du réseau ferroviaire, une partie de ces recettes pourra également financer le développement des réseaux cyclables (*voir*

⁵⁷ La plus forte part des industries en Allemagne ou en Autriche est certes favorable au fret ferroviaire (voir ART, [Le marché du transport ferroviaire de marchandises de 2017 à 2022](#)), mais la part du fret est plus importante de 70 à 80% en Autriche ou en Suisse, alors que la part de l'industrie est plus élevée d'environ 20% en Allemagne. L'Italie a un niveau d'industrialisation proche de l'Autriche et de l'Allemagne (voir Blog [Insee poids industrie](#) 2024), mais sa part modale de fret est 2 à 3 fois inférieure en raison l'absence de péages pour les camions et d'infrastructures de fret moins développées.

⁵⁸ Institut Rousseau, [Road to Net Zero : les investissements nécessaires à l'atteinte de la neutralité carbone](#), 2024 op.cit

⁵⁹ Soit une augmentation de + 0,5 à 0,7 €/km contre un coût actuel de 1 à 1,5 €/km (voir étude [CNR](#)) sachant que +50 % de coût implique en général un report vers le rail d'environ 20% lorsqu'il existe une alternative en moyenne et longue distance, voir [CGDD, La tarification, un instrument économique pour des transports durables, 2009](#), pp.40-42

⁶⁰ Contrairement au projet initial de l'Eco-taxe, ce qui était un défaut majeur souligné dans son [étude d'impact](#) de 2009, voir [CGDD, tarification, op.cit.](#) Autre différence avec une dimension contestée du projet d'Eco-taxe de 2012, les péages seraient progressifs (selon le poids et la distance) et les transports [locaux sans alternative](#) ferrée seraient exemptés de péage routier

⁶¹ Le Monde, [Autoroutes : créons un établissement public pour gérer l'ensemble du réseau national](#), avril 2023

⁶² 7 Mds €/an en [Allemagne](#) dès 2019 malgré une couverture partielle du réseau principal. L'Autriche prend également en compte les coûts externes des poids lourds en termes de pollution et de bruit (*voir CGEDD, [financement des infrastructures, 2015](#)*) et la gestion de ces péages est le plus souvent assurée par des sociétés publiques.

l'exemple de la région de Copenhague dans RtnZ), ainsi que les besoins à plus court terme pour les rénovations d'ampleur et la diffusion des petits véhicules électriques.

Dans d'autres domaines : au moins 40 Mds/an de dépenses très inefficaces largement documentées

Le point de départ du financement très insuffisant des alternatives écologiques par les + 20 Mds/an des taxes régressives sur les énergies ne doit pas être oublié : l'objectif **était de financer des baisses massives d'impôts sur les entreprises** de l'aveu même du gouvernement auprès de l'UE, ce qui explique le choix de ne pas soutenir des alternatives efficaces, ni de compenser son coût pour les concernés⁶³. Or ces baisses d'impôts et autres aides aux entreprises et plus aisés **ont depuis été largement évaluées et le constat est clair : quasiment aucun effet sur l'emploi et la compétitivité**, qu'il s'agisse du CICE, des cotisations familiales⁶⁴, de l'ISF⁶⁵, de l'Impôt sur les sociétés ou du Crédit d'impôt recherche pour les grands groupes⁶⁶. Au mieux entre 200 et 300 000 emplois au total selon les travaux sur le sujet. Soit plus de 200 000 €/ETP/an, pour des emplois pourtant proches du Smic pour la plupart et donc entre 30 et 40 000 €/an toutes charges comprises.

Si une hausse brutale des cotisations basées sur le travail n'est pas souhaitable, en particulier sur les bas salaires⁶⁷, un retour partiel sur les baisses de cotisations au-dessus de 2 Smic, sur certaines exonérations sectorielles s'ajoutant à des crédits d'impôts (voir ci-dessous) ou sur la totale exonération au niveau du Smic n'aura aucun impact économique sur l'emploi, la compétitivité ou le travail dissimulé. L'ensemble permettrait de récupérer entre 10 et 15 Mds/an à court terme sur près de 70 Mds/an de réductions d'impôts et de cotisations depuis 2015. Et ce périmètre n'inclut pas la question de la fiscalité du patrimoine, avec en particulier le projet de taxe Zucman⁶⁸ qui relève de projets plus large de rétablissement d'un minimum d'égalité devant l'impôt. La hausse des ressources publiques résultant de ces hausses d'imposition des plus hauts patrimoines et héritages pourrait en partie financer les besoins croissants dans le domaine de la transition écologique, mais également ceux d'autres domaines, en particulier celui de la santé.

Plus largement, la plupart des aides versées avec peu de conditions et de contrôles font partie des dépenses publiques les plus inefficaces. C'est le cas de la majorité des 85 Mds/an d'aides fiscales, accordées à l'aveugle avec peu d'efficacité et des impacts négatifs largement documentés depuis la revue des dépenses fiscales et niches sociales de l'IGF de 2011. De nombreux travaux ont notamment démontré les effets limités et les impacts régressifs des trois premières aides fiscales en termes de

⁶³ Sénat, *Rapport sur la loi de finance 2018* (p.145-153), *Le Parisien*, *Qui les taxes sur l'essence financent la baisse des charges patronales*, 26 décembre 2018 Ministère Economie, *Rapport sur le projet de loi de finance 2019* op.cit

⁶⁴ [Evaluation du CICE](#) – Synthèse 2020 et CAE, [Baisses des charges : stop ou encore ?](#) 2019

⁶⁵ France Stratégie, Comité d'[évaluation de la réforme de la fiscalité](#) – 3^{ème} rapport 2021 et IPP, [Evaluer les effets de l'impôt sur la fortune et de sa suppression](#), 2021

⁶⁶ OCDE, [Note incitations fiscales à la R&D](#), 2020 ; CNEPI, [Evaluation du crédit d'impôt recherche](#), 2021 ; CPO, [Redistribution et innovation](#), 2022

⁶⁷ France Stratégie - Bozio & Wasmer, [Les politiques d'exonération des cotisations sociales, une inflexion nécessaire](#), octobre 2024 ; Le Monde, [Les pistes pour desmicardiser la France](#), 2 avril 2024

⁶⁸ Le Monde-Piketty, [Ce qui frappe parmi les opposants à l'impôt sur les ultra-riches, c'est leur absence totale de perspective historique](#), juin 2025

montants : le crédit d'impôt emploi à domicile⁶⁹, l'abattement de 10% pour « frais professionnels » des retraités (!) et le crédit d'impôt recherche (voir plus haut). Cet ensemble de près de 20 Mds/an de dépenses peu efficaces bénéficiant principalement aux plus aisés et grandes entreprises pourrait au moins être divisées par deux selon ces nombreux travaux scientifiques et rapports, soit une économie possible d'au moins 10 Mds/an. De plus, les crédits d'impôts étant comptabilisés dans les dépenses publiques, il est très difficile pour les droites de s'opposer à ces réductions. Même si l'argument du « *ce sont les dépenses qui sont trop élevées* » n'a aucun sens, en particulier pour les dépenses fiscales (qui relèvent à la fois des dépenses et des recettes).

Du côté des dépenses publiques les moins efficaces, l'autre ensemble largement documenté est celui des plus de 20 Mds/an de soutiens à l'apprentissage, qui ont raté leur cible (les jeunes éloignés de l'emploi) avec plus de 50% d'effets d'aubaine pour les aides à l'embauche et des coûts de formation surévalués de 20% selon la [Cour des comptes](#) et l'[OFCE](#). Réduire d'au moins 8 Mds/an ces soutiens n'aura donc qu'un effet « statistique » sur l'emploi, mais aucun effet sur le chômage des jeunes. En effet, 80% des nouveaux contrats financés par les + 12 Mds/an dépensés depuis 2018 sont dans le supérieur alors que la plus-value de l'apprentissage concerne surtout les filières professionnelles du secondaire. Sur ces montants, au moins 4 Mds/an de besoins sont identifiés pour augmenter le financement des formations bien encadrées de proximité ([BTS](#), IUT, Licence pro, IFSI), actuellement plafonnées alors qu'elles sont 2 à 5 fois plus adaptées pour la majorité des bacheliers⁷⁰. Surtout lorsque l'université est éloignée et nécessite de longs trajets quotidiens ou des frais importants de logement dans une métropole⁷¹. Reste au moins 4 Mds/an pouvant être réorientés dans d'autres domaines, dont notamment celui des soutiens aux meilleures alternatives écologiques.

Réduire de moitié les dépenses fiscales, niches sociales et aides aux formations les plus inefficaces selon la quasi-totalité des évaluations permettrait une économie d'au moins 40 Mds/an, dont au moins un tiers pourrait venir abonder les soutiens aux investissements écologiques les plus efficaces.

La quasi-absence de conditions aux aides élevées permet surtout de « *faire du chiffre* », mais avec peu d'impact réel et une efficacité médiocre : **c'est dans ces domaines que des économies substantielles peuvent être réalisées et non sur les aides perfectibles mais efficaces à la fois pour de fortes réductions des fossiles et des factures**⁷².

⁶⁹ [IGF 2011](#), [Cdc SAP 2014](#) et [Carbonnier 2015](#) et [2018](#) : la majorité des employeurs font partie des 10% les plus aisés, sont peu sensibles au prix et étaient déjà utilisateurs de service à domicile. L'aide fiscale a donc surtout permis de régulariser des situations de travail illégal (la majorité des 20 000 ETP attribués aux aides) et opère une redistribution « inversée » massive au profits des ménages aisés (jusqu'à 9000 €/an par famille), en majorité pour des services de confort (ménage, jardinage).

⁷⁰ CAE - Fack et Huillery, [Enseignement supérieur : pour un investissement plus juste et plus efficace](#), 2021 ; Gury, [Les sortants sans diplôme du supérieur](#), 2007 et Insee, [Les décrocheurs du système éducatif](#), 2013

⁷¹ IPR, [Vivre chez ses parents, une contrainte pour une partie des étudiants franciliens](#), 2021 et CAE - Paris, [Logements étudiants et politiques publiques](#), 2017

⁷² Le Monde-Desquinabo, [Ma Prime Rénov : le manque et non les excès de moyens humains de contrôle est à l'origine de la hausse des délais et des fraudes](#), juin 2025