

Synthèse du rapport - Avril 2026

# FINANCER LA TRANSITION ÉCOLOGIQUE JUSTE :

## FAUX DÉBATS, VRAIS DÉGÂTS

*Pourquoi un budget contraint ne justifie pas l'inaction*

**9 Français sur 10 sont inquiets de la hausse et de l'intensification des événements climatiques extrêmes** (incendies, inondations, sécheresses) et cette crainte est partagée toutes opinions politiques confondues. Les mesures en faveur de la transition écologique bénéficient donc d'un soutien massif dans l'opinion<sup>1</sup>, mais les moyens publics mobilisés restent largement en deçà des besoins, le dernier budget l'a encore malheureusement démontré : **seulement 8 % des dépenses de l'État sont aujourd'hui favorables au climat.**

Les investissements publics et privés nécessaires pour atteindre nos objectifs climatiques et nous protéger des chocs pétroliers et gaziers, sont estimés à 66 milliards d'euros supplémentaires par an d'ici 2030.

Dans ce rapport, le Réseau Action Climat démontre – chiffres à l'appui – que **les leviers fiscaux et politiques existent** pour rattraper le retard de la France en matière de transition écologique. Le rapport avance des critères pour la pleine réussite de ces politiques et plus particulièrement la juste répartition de l'effort financier.

L'expérience des dernières années, notamment le mouvement des gilets jaunes, l'a montré : **les politiques climatiques ne peuvent être efficaces que si elles reposent sur un cadre clair de justice sociale, qui protège les ménages vulnérables** – ceux qui n'ont pas accès aux alternatives écologiques – et répartit équitablement les efforts.

Le Réseau Action Climat démontre qu'il existe de nombreuses solutions qui permettraient à la fois de mieux respecter nos objectifs environnementaux, mieux répartir les efforts, tout en faisant preuve de bon sens budgétaire. **Ces politiques ne sont pas des dépenses « vertes » abstraites mais investissent dans notre sécurité, notre santé, notre souveraineté et notre cohésion sociale.** En effet, la transition écologique n'est pas une option coûteuse face à un présent contraint, c'est un investissement bien moins élevé que le coût des impacts du changement climatique si nous n'agissons pas : l'inaction climatique pourrait coûter 10 % de son PIB à la France. Dans ce contexte, c'est **la seule réponse économiquement soutenable à long terme, porteuse de bénéfices pour la santé, pour le budget des ménages, pour la création d'emplois et la résilience de la France.**

Intégralité du rapport sur  
[www.reseauactionclimat.org](http://www.reseauactionclimat.org)

Le projet Plan4Climate a reçu un financement du programme LIFE de l'Union européenne.



Les informations et opinions exprimées dans ce document sont celles des auteurs et ne reflètent pas nécessairement l'opinion officielle de la Commission européenne.

**réseau  
action  
climat** france

## L'INACTION CLIMATIQUE A DÉJÀ UN COÛT, ET IL NE VA FAIRE QUE CROÎTRE

Le retard pris dans la transition écologique se paie déjà, sur le plan économique, social et géopolitique. Dans un pays encore fortement dépendant des énergies fossiles importées<sup>2</sup>, le statu quo expose la France à la volatilité des prix, à des crises énergétiques récurrentes et à de fortes tensions sociales. Le coût de l'inaction est très élevé<sup>3</sup>. **Contrairement à une idée largement répandue, ne pas investir dans la transition est aujourd'hui bien plus coûteux que d'agir.**

Les événements climatiques extrêmes (canicules, inondations, tempêtes et incendies) ont des coûts exorbitants pour les particuliers, les assureurs, les collectivités et le système de santé. Rien que les tempêtes Nils et Pedro de début 2026 et les inondations qui ont suivi, vont coûter plus d'un milliard d'euros selon les premières estimations de France Assureurs et la Caisse Centrale de Réassurance<sup>4</sup>.

## LA TRANSITION ÉCOLOGIQUE, UN INVESTISSEMENT RENTABLE ET DES BÉNÉFICES À LA CLÉ

Les partisans de l'inaction oublient un autre point essentiel : **les investissements dans la transition ne sont pas seulement des coûts, ce sont aussi des investissements rentables.** Ils génèrent des économies et des bénéfices concrets à court et moyen terme. Les travaux de l'OFCE montrent que chaque euro investi dans la décarbonation produit des retombées positives : baisse des consommations énergétiques, amélioration de la qualité de l'air, réduction des dépenses de santé liées à la pollution, création d'emplois et de filières dans la rénovation des bâtiments et les mobilités durables, et de nouvelles recettes fiscales liées à ces activités.

Un cercle vertueux se met en place : l'investissement initial génère des économies et de l'activité, qui viennent à leur tour soutenir l'effort de transition. La transition écologique n'est donc pas une dépense optionnelle face à des finances publiques contraintes : elle constitue une condition de soutenabilité économique à long terme.

## DES BESOINS MASSIFS, DES FINANCEMENTS ENCORE INSUFFISANTS

La question n'est plus de savoir s'il faut financer la transition écologique, mais à quelle hauteur. Selon le rapport *Incidences économiques de l'action pour le climat* de Jean Pisani-Ferry et Selma Mahfouz (2023), atteindre les objectifs climatiques nécessitera 66 milliards € d'investissements supplémentaires publiés et privés par an d'ici 2030. Sur ce total, 35 milliards € par an relèveraient du financement public, dont environ **10,5 milliards € par an en plus via le budget de l'État.**

Pourtant, les choix budgétaires actuels ne permettent pas de contribuer à combler ce fossé : **seulement 8 % des dépenses de l'État sont aujourd'hui considérées comme favorables au climat selon le « budget vert » annexé au Projet de Loi de Finance 2026.** En 2025, selon nos calculs, 17 milliards € par an de dépenses publiques soutiennent encore des activités fossiles. Nous pouvons résumer le dilemme sur le financement actuel des politiques publiques de la transition écologique ainsi : **la crise climatique est systémique, mais le financement de la transition, lui, est totalement inconstant.**



En 2022, lors de la crise énergétique record, la France dépense **148 MILLIARDS €** en importations énergétiques (source : rapport des douanes 2022)



En 2022, les catastrophes climatiques ont coûté **10,6 MILLIARDS €** à la France (source : France assureurs)



**10%** du PIB français (environ 260 milliards € par an) pourraient être perdus en cas de réchauffement de +3,5 °C (source : Ademe)



Entre 2015 et 2020, les canicules ont coûté **25,5 MILLIARDS €** à la France, principalement liés à la surmortalité et à la perte de bien-être. (source : Santé Publique France, 2025)



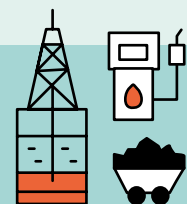
D'ici à 2030, près de **500 000 EMPLOIS** à pourvoir dans les secteurs de la transition écologique (source : SGPE)



Une étude menée sur 9 000 logements sociaux parisiens montre que leur consommation a baissé de 28 % en moyenne, avec à la clé une **ÉCONOMIE DE 200 À 450 €** par an et par ménage (source : Apur)



La rénovation thermique de l'ensemble des passoires énergétiques d'ici 2028 permettrait d'éviter des coûts de santé de **10 MILLIARDS €** (source : CGDD)



**17 MILLIARDS €** de dépenses publiques néfastes pour le climat et la biodiversité en 2025 (source : Réseau Action Climat)



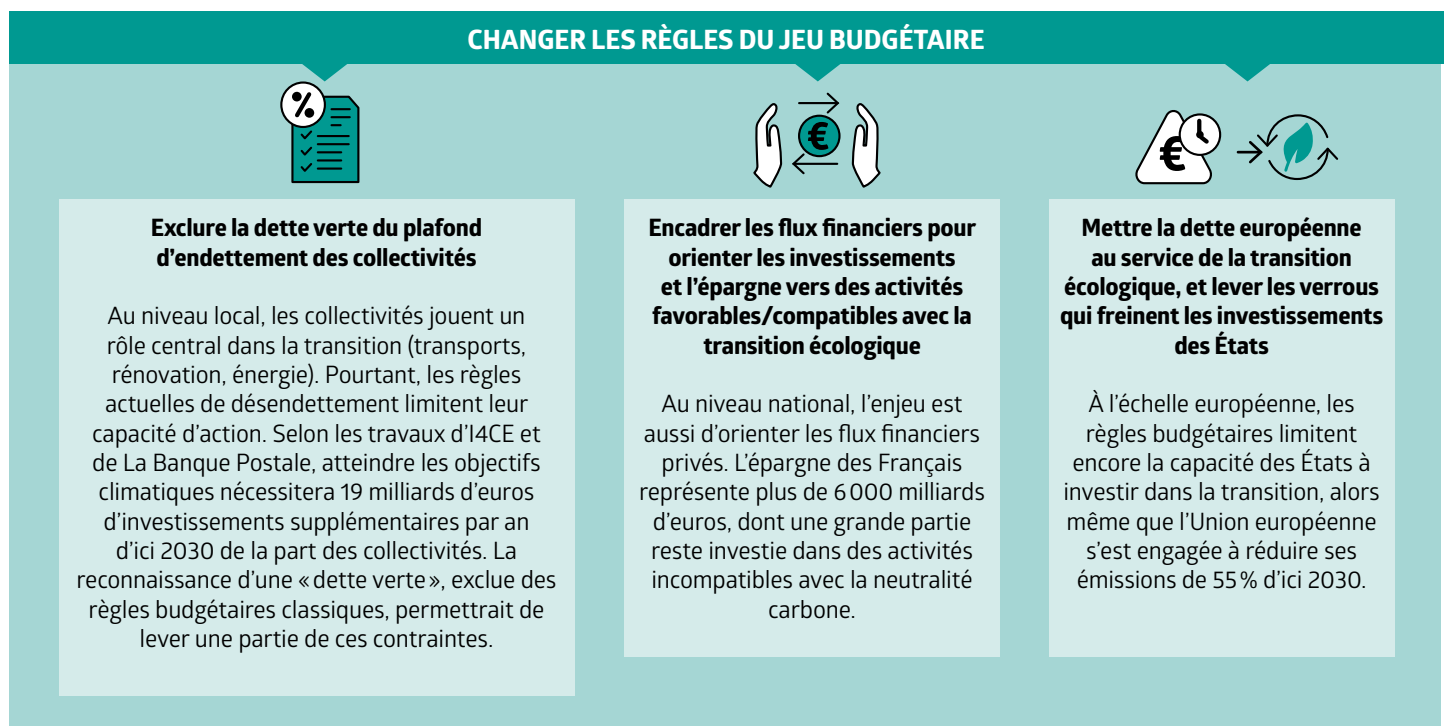
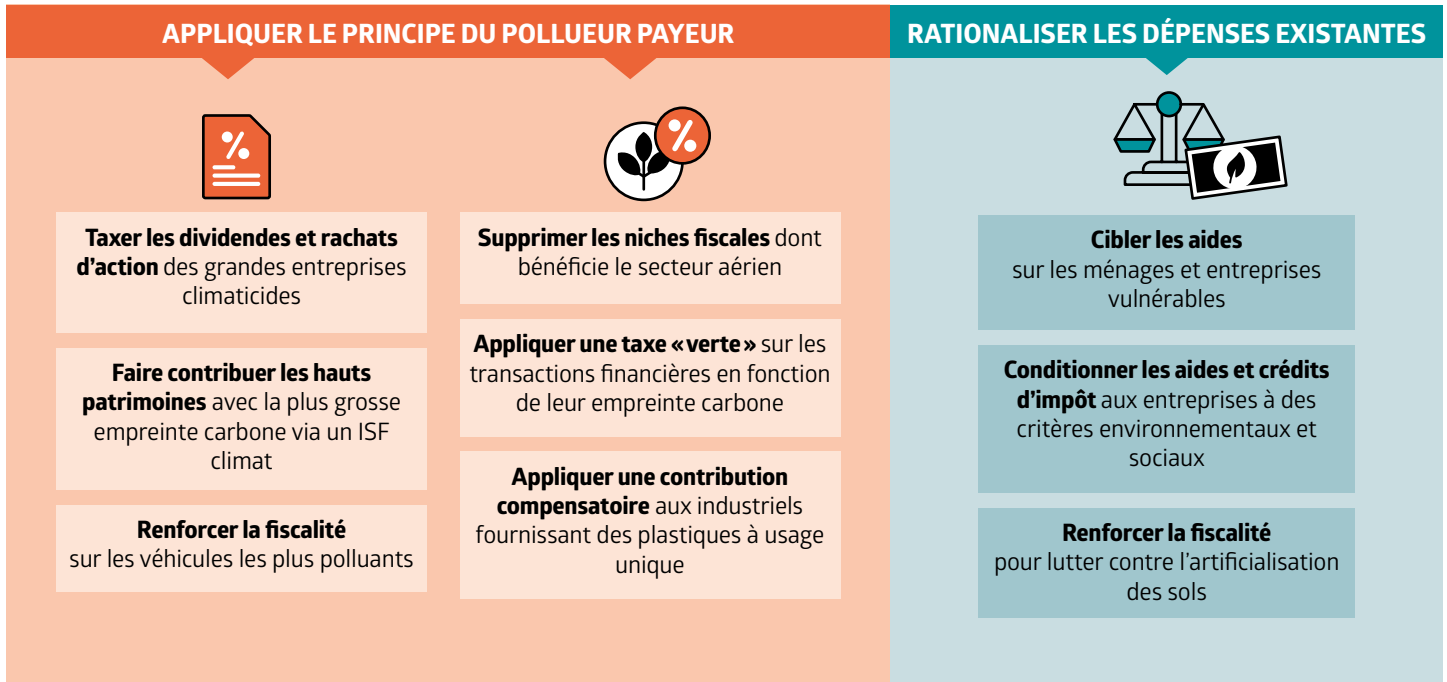
**Seulement 8 % des dépenses de l'État** sont aujourd'hui considérées comme favorables au climat selon le « budget vert »

(source : Réseau Action Climat)

## LES PISTES DE FINANCEMENT JUSTES ET EFFICACES EXISTENT

**F**inancer la transition écologique ne suppose pas uniquement d'augmenter la dépense publique. Il s'agit aussi de mieux orienter les ressources existantes et de mobiliser les acteurs qui disposent des plus grandes capacités financières, et qui polluent le plus. Appliquer le principe du pollueur-payeur tout en veillant à protéger les plus vulnérables est nécessaire pour plus et mieux financer la transition écologique. Enfin, cela suppose également

de repenser certaines règles financières qui limitent aujourd'hui la capacité d'investissement public. Adapter ces règles à la réalité de la crise climatique est aujourd'hui indispensable pour permettre d'investir à la hauteur des enjeux. Au-delà des instruments techniques, une idée simple doit guider l'action publique : **la transition écologique ne pourra être acceptée et réussie que si l'effort est réparti de manière juste.**



1 - Sondage Ipsos : <https://reseauactionclimat.org/les-francais-en-soutien-de-mesures-ecologiques-ambitieuses>

2 - Datalab du SDES, Bilan énergétique de la France en 2024 - Données provisoires, avril 2025.

3 - ADEME, Les risques climatiques et leurs coûts pour la France, 2023.

4 - Tempêtes Nils et Pedro et inondations dans l'Ouest et le Sud-Ouest : France Assureurs et CCR estiment le coût des dommages à 1,2 milliard d'euros

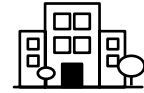
# 5 QUESTIONS à se poser pour renforcer l'équité et l'acceptabilité des mécanismes de financement

Les crises sociales récentes, notamment celle des Gilets jaunes, ont montré qu'une politique climatique ne peut être acceptée que si l'effort est perçu comme équitable. Comme le rappellent les économistes Jean Pisani-Ferry et Selma Mahfouz dans leur rapport fondateur de 2023 : « Faute de construire un consensus

autour d'un concept partagé d'équité climatique, le risque est grand d'aboutir à une solution qui ne sera ni économiquement efficace ni socialement juste. ». Pour évaluer les mécanismes de financement de la transition écologique, le Réseau Action Climat propose cinq critères pour servir de boussole :



## Exemple du Malus poids sur les voitures



## Exemple de MaPrimeRenov' pour la rénovation thermique

### 1 LA PROGRESSIVITÉ

*Qui paie ? La contribution est-elle proportionnée aux revenus et à l'empreinte carbone ?*

Le malus cible les voitures lourdes, plus émettrices et plus chères, donc en majorité achetées par des ménages plus aisés. Mais le seuil déclenché à 1500 kg est trop élevé et le barème est peu progressif. **Résultat, seuls 2 % des véhicules subissent un malus significatif et l'impact est faible sur les ventes de SUV.**

Les aides sont modulées selon les revenus (logique redistributive), mais les ménages doivent avancer les frais et surmonter une complexité administrative qui favorise les ménages les mieux dotés/plus éduqués. La progressivité réelle est limitée. Pour qu'elle fonctionne, **il faudrait conditionner l'aide au reste à charge et avoir pour objectif un reste à charge nul pour les ménages modestes**, notamment en passoires thermiques.

### 2 LA PROTECTION

*Les ménages et acteurs vulnérables sont-ils protégés par des mesures d'accompagnement ?*

Le malus ne concerne pas les petits véhicules d'entrée de gamme. **Les ménages modestes sont peu concernés**, mais il existe un risque indirect si l'offre de véhicules abordables se réduit.

Ciblage affiché des ménages en précarité énergétique mais **faible taux de recours**.

### 3 LA COHÉRENCE

*Les recettes financent-elles réellement la transition écologique ?*

Actuellement, les recettes liées au malus poids ne sont pas fléchées sur la transition écologique. Par cohérence et pour renforcer l'acceptabilité, **les recettes du malus poids devraient être fléchées vers le développement des mobilités plus écologiques pour les ménages vulnérables.**

Le dispositif est explicitement fléché vers la rénovation énergétique, mais bénéficie surtout aux mono-gestes d'isolation, affaiblissant son impact climatique et social. **Il faudrait recentrer les financements sur des rénovations globales performantes** pour permettre des gains énergétiques significatifs et une baisse effective des factures d'énergie.

### 4 LA PARTICIPATION

*Les mesures ont-elles été élaborées avec les acteurs concernés ?*

Trois réformes ont été votées depuis 2021 mais les ajustements techniques sont peu lisibles pour le public. Le débat parlementaire est récurrent mais porte davantage sur des considérations budgétaires que climatiques, sociales ou industrielles. **Il est nécessaire de clarifier l'objectif climatique du dispositif; renforcer la prise de conscience de l'impact poids/émissions; et d'associer experts et ONG environnementales.**

Besoin de **renforcer le rôle des collectivités et créer des espaces réguliers de concertation**.

### 5 L'IMPACT

*La mesure corrige-t-elle les inégalités d'accès aux solutions bas carbone ?*

Cette mesure, si renforcée, offre un potentiel significatif : elle permet de pénaliser les véhicules les plus lourds (importés à 83%) et d'**orienter le marché vers des modèles plus sobres et plus accessibles.**

**Mécanisme de compensation utile mais limité**, ne transforme pas structurellement le parc de logements ni les inégalités d'accès.

**Auteure principale du rapport :**  
Emeline Notari  
Responsable des Financements  
de la Transition écologique  
emeline.notari@reseauactionclimat.org

**NOUS CONTACTER**  
Réseau Action Climat-France  
Mundo M, 47 Avenue Pasteur  
93100 Montreuil - Tél. : 01 48 58 83 92  
contact@reseauactionclimat.org

**NOUS SUIVRE**

@reseauactionclimat.org ReseauActionClimat  
 ReseauActionClimat reseau-action-climat

Le Réseau Action Climat fédère les associations impliquées dans la lutte contre le dérèglement climatique

