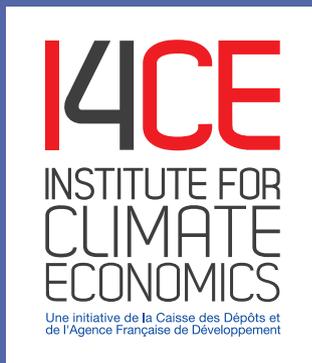


Juillet 2025

#Collectivités



Revue des dépenses défavorables au climat des collectivités locales

Auteurs : Axel **Erba**, François **Thomazeau** (I4CE) | Julie **Marcoff**,
Alice **Monticelli** (Direction des études et de la recherche de La Banque Postale)

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

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

I4CE est une association d'intérêt général, à but non lucratif, fondée par la Caisse des Dépôts et l'Agence Française de Développement.

Cette étude est issue d'un projet soutenu par la **Fondation européenne pour le climat**, l'**Agence de la Transition écologique (ADEME)** et le **Réseau FiL** mais ne les engage pas ni représente leur position.

I4CE bénéficie du soutien de divers financeurs publics et privés, qui appuient des projets spécifiques, certaines thématiques de travail, ou contribuent au financement en fonds propres. Nos financements sur projet proviennent de subventions publiques françaises, européennes ou internationales pour la recherche, ainsi que de fondations philanthropiques. Des entreprises privées contribuent par un financement non fléché, et la Caisse des Dépôts et Consignations est le principal contributeur au financement en fonds propres.

I4CE dispose d'une pleine liberté de programmation et de ligne éditoriale. L'Institut est seul responsable de ses publications, les opinions exprimées n'engagent pas ses financeurs. Nous les remercions pour leur confiance.

Pour plus d'informations sur nos financements et notre charte éthique, visitez notre site : i4ce.org



Premier prêteur bancaire des collectivités locales depuis 2015*, **La Banque Postale** accompagne les projets des collectivités de toutes tailles et de leurs satellites (entreprises publiques locales, EHPAD, bailleurs sociaux...). Devenue entreprise à mission en 2022, et classée 1re banque mondiale en matière de RSE (responsabilité sociétale des entreprises) par Moody's ESG Solutions, agence de notation extra-financière (juin 2023), elle oeuvre pour une transition juste. Banque citoyenne, elle a innové en 2019 en lançant le prêt vert destiné à financer des projets favorables à l'environnement et a complété sa gamme de financements engagés en lançant fin 2022 le prêt social destiné à financer des projets pour l'amélioration du cadre de vie des habitants et la création de liens sociaux. Elle propose également un accompagnement complet, souple et personnalisé dans la recherche et l'obtention de subventions d'investissement, via son offre Subzen, dans le but d'optimiser le plan de financement des projets des collectivités.



*Source : Observatoire de la dette des collectivités locales - Finance Active 2025.

RÉSUMÉ

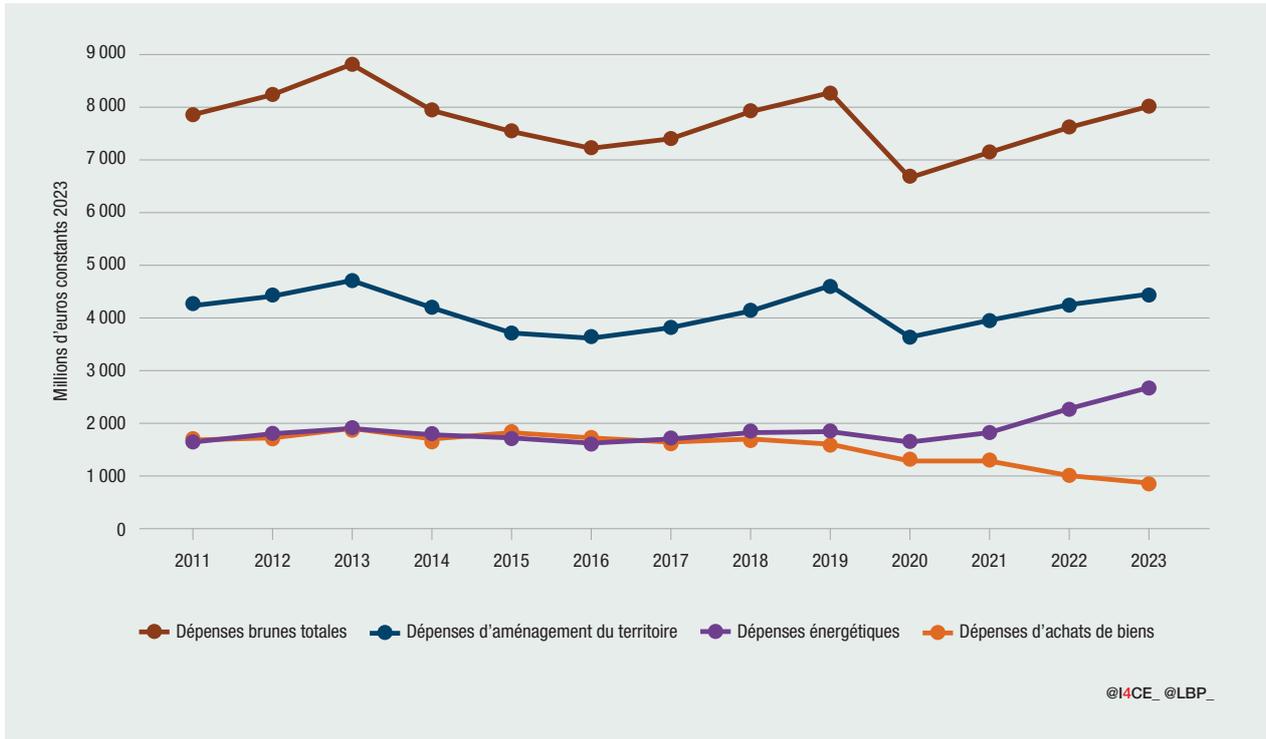
- **Les collectivités locales, actrices majeures de la transition écologique, devront doubler leurs investissements climatiques d'ici 2030 pour répondre aux objectifs de neutralité carbone¹.** Dans un contexte budgétaire contraint, l'État, dans sa **Stratégie pluriannuelle de financement de la transition écologique** publiée en 2024², fait de la « *réorientation des dépenses non-vertes* » le levier quasi exclusif de financement de cet effort additionnel.
- **Un tel parti-pris suppose d'étudier de façon approfondie la réalité de cette marge de manœuvre.** S'il ne relève pas du périmètre d'analyse d'I4CE ou de La Banque Postale de déterminer quelles politiques publiques conduites à l'échelle locale pourraient être « dépriorisées » au nom de l'action climatique, il a paru indispensable d'analyser plus en profondeur les dépenses qui paraissent spontanément parmi les plus logiques à réduire ou interrompre, à savoir les dépenses non alignées avec les trajectoires de décarbonation – couramment appelées dépenses « brunes ».
- **La présente étude constitue une revue nationale inédite des dépenses défavorables au climat portées par les collectivités.** En mobilisant les données économiques et budgétaires de 2011 à 2023, elle dresse un état des lieux sectoriel et quantitatif de ces flux, selon une méthodologie transparente et évolutive. Trois grandes familles de dépenses « brunes » ont été analysées : les dépenses relatives à l'achat de biens par les collectivités, les dépenses d'aménagement du territoire et les dépenses de fonctionnement courant (notamment énergétiques). Ce premier diagnostic quantitatif constitue le socle d'une deuxième phase de travaux, à dimension qualitative, qui analysera les leviers de transformation et les enjeux économiques d'une réorientation des dépenses défavorables identifiées.
- **En 2023, les dépenses dites « brunes » représentaient un total d'environ 8 Md€. Hors énergie, elles ont reculé de 9 % en volume entre 2017 et 2023. Ce mouvement s'inscrit dans une dynamique de dépriorisation progressive de certains postes d'investissement défavorables au climat, en particulier ceux liés à l'achat de biens.** Ainsi, les dépenses brunes liées aux véhicules thermiques, au matériel roulant ferroviaire non décarboné et aux chaudières fossiles ont diminué, en volume, de près de 49 % entre 2011 et 2023. Cette inflexion est particulièrement marquée dans le secteur des transports. Par exemple, la part des achats de bus et de cars thermiques est passée de 64 % à 13 % entre 2017 et 2023, alors même que le volume total d'achats de ces véhicules a progressé de 22 % sur la période.
- Les trajectoires de chaque famille de dépenses défavorables sont cependant contrastées et méritent des analyses approfondies.
 - Les dépenses liées à l'achat de biens – véhicules thermiques, matériel roulant diesel, chaudières gaz et fioul – amorcent un net recul. **Ce reflux a permis d'éviter près de 3,7 Md€ d'investissements bruns depuis 2017.**
 - À l'inverse, les dépenses énergétiques augmentent (+58 % en valeur entre 2017 et 2023), non du fait d'un surcroît de consommation, mais sous l'effet de la hausse des prix. En effet, les efforts des collectivités pour réduire leurs consommations énergétiques ont porté leurs fruits, **générant près de 2,3 Md€ d'économies sur la période 2017-2023.** Ce constat rappelle l'intérêt économique et stratégique d'actions en faveur de la sobriété et de l'efficacité énergétique, qui réduisent la vulnérabilité des budgets locaux face aux chocs énergétiques.
 - Enfin, les investissements d'aménagement du territoire – qu'il s'agisse de la construction de nouvelles routes, des bâtiments tertiaires³ neufs ou de subventionnement des infrastructures aéro-portuaires – demeurent budgétairement importants et structurants pour les territoires. Il est donc essentiel d'en discerner plus finement la part défavorable au climat. **Or, les données disponibles et les méthodes d'évaluation actuelles ne permettent qu'une estimation approximative, insuffisante pour rendre compte des arbitrages réellement opérés par les collectivités.**

1 Panorama des financements climat des collectivités locales, I4CE & LBP, 2024. <https://www.i4ce.org/publication/panorama-financements-climat-collectivites-locales/>

2 L'art. L-100 1 A du Code de l'énergie prévoit la réalisation d'une stratégie pluriannuelle de financement de la transition écologique, actualisée chaque année et transmise par le Gouvernement au Parlement.

3 Nous adoptons une définition large du terme « bâtiment tertiaire », qui inclut non seulement les bâtiments administratifs mais également les établissements scolaires et les équipements sportifs et culturels publics.

DÉPENSES BRUNES ET COMPOSANTES



Source : I4CE, LBP – dépenses déflatées avec le prix du PIB-APU (INSEE).

TABLE DES MATIÈRES

1. LES DÉPENSES DÉFAVORABLES AU CLIMAT DES COLLECTIVITÉS LOCALES - UNE PART SIGNIFICATIVE DES BUDGETS ENCORE TOURNÉE VERS DES USAGES NON ALIGNÉS AVEC LA TRANSITION	4
1.1. Pourquoi s'intéresser aux dépenses brunes des collectivités locales ?	4
1.2. Présentation méthodologique : comment caractériser les dépenses défavorables au climat ?	6
1.3. Le reflux discret mais réel des dépenses défavorables au sein des dépenses totales : le signal positif d'une priorisation budgétaire en faveur du climat	8
2. DES ÉVOLUTIONS SECTORIELLES CONTRASTÉES	10
2.1. Les collectivités réduisent leurs dépenses brunes liées à l'achat de biens, avec des efforts contrastés selon les secteurs	10
2.2. Des dépenses énergétiques en hausse, malgré les efforts de sobriété et d'efficacité énergétique des collectivités	12
2.3. Des secteurs à fort enjeu environnemental, mais encore mal appréhendés par la méthode actuelle	13
ANNEXES	16

1. LES DÉPENSES DÉFAVORABLES AU CLIMAT DES COLLECTIVITÉS LOCALES - UNE PART SIGNIFICATIVE DES BUDGETS ENCORE TOURNÉE VERS DES USAGES NON ALIGNÉS AVEC LA TRANSITION

1.1. Pourquoi s'intéresser aux dépenses brunes des collectivités locales ?

Les collectivités locales jouent un rôle central dans la réalisation de la transition écologique. En tant que premiers investisseurs publics, elles interviennent dans des secteurs cruciaux – mobilités, aménagement du territoire, rénovation des bâtiments – qui structurent durablement les trajectoires de réduction des émissions de gaz à effet de serre. [D'après le Panorama des financements climat des collectivités locales](#) (I4CE & La Banque Postale, 2024), pour atteindre les objectifs de neutralité carbone, les collectivités devront doubler leurs efforts actuels et investir, en faveur du climat, près de 19 Md€ par an entre 2024 et 2030.

Ce renforcement de l'investissement climatique s'inscrit toutefois dans un contexte de fortes contraintes budgétaires, marqué par l'érosion des marges de manœuvre sur les dotations provenant de l'État et les ressources propres. Dans ce cadre, la réorientation – ou redirection – des investissements non alignés vers des projets favorables à la transition devient un levier stratégique. C'est d'ailleurs une priorité explicitement portée par la Stratégie pluriannuelle de financement de la transition écologique (SPAFTE) publiée par l'État en 2024, qui fait de la réallocation des dépenses « non vertes » des collectivités et de leur capacité à faire des choix en dépenses, un levier quasi-exclusif de financement climatique local.

Le *Panorama des financements climat des collectivités* a mis en évidence une dynamique émergente : entre 2017 et 2023, la part des investissements climatiques dans les budgets locaux est passée de 9,5 % à 13 %. Toutefois, cette évolution soulève plusieurs angles morts : quels arbitrages ont permis cette redirection ? Dans quelle mesure la progression des investissements favorables s'inscrit-elle dans une logique de substitution ou

d'addition aux dépenses défavorables ? Quelles sont ces dépenses dites « brunes » – jusqu'ici mal identifiées, mal qualifiées, et peu suivies dans le temps ? A quels objectifs d'intérêt public répondent-elles ? Ces dépenses non alignées peuvent-elles être diminuées ou interrompues ?

C'est à ces questions que le projet ABC – *Arbitrages budgétaires pour le climat* entend répondre. Il vise à documenter la nature, le volume et les trajectoires des dépenses défavorables à l'environnement portées par les collectivités, en vue d'outiller les débats sur leur redirection. Ce travail s'inscrit dans une logique de double éclairage : il s'agit, d'une part, d'améliorer la connaissance des marges de manœuvre disponibles à court terme dans les budgets locaux; et d'autre part, d'ouvrir une réflexion sur les finalités, les contraintes et les arbitrages concrets que soulève la transformation de ces dépenses.

Cette publication constitue la première phase du projet. Elle repose sur un travail de recensement et de quantification à l'échelle nationale des dépenses défavorables, fondé sur les données budgétaires des collectivités et les bases du *Panorama des financements climat* (I4CE, 2025). Elle propose un premier cadre d'analyse sectorielle et historique, qui permettra d'alimenter une seconde phase d'étude, combinant approfondissements qualitatifs et quantitatifs. Celle-ci s'appuiera sur des entretiens et des cas d'étude pour identifier les déterminants, les freins et les leviers de la réorientation, ainsi que les enjeux qu'elle soulève en matière de service public, de gouvernance et de soutenabilité financière. Nous explorerons également les implications en matière de réduction des dépenses défavorables du suivi de la Stratégie nationale bas-carbone (SNBC).

Que recouvre la « redirection » dans les travaux d'I4CE ?

Les mots ont leur importance pour décrire les réflexions qui entourent l'évolution des choix instruits par les décideurs locaux au nom de l'écologie, d'autant qu'ils renvoient bien souvent à des champs conceptuels empruntant à plusieurs disciplines des sciences humaines et sociales. C'est le cas de la « redirection ».

Dans leurs précédents travaux, I4CE et LBP ont utilisé ce terme à plusieurs reprises pour décrire la capacité qu'auraient les collectivités à dépenser plus pour la transition énergétique par une diminution d'autres dépenses qu'elles auraient conduites sinon, ou qu'elles conduisaient par le passé.

Sans prétention doctrinale particulière, cette « redirection » renvoie dans les faits à plusieurs mécanismes de choix qui peuvent être conduits simultanément dans les collectivités, dans un même budget, voire sur une même opération :

- le fait de procéder à des *arbitrages budgétaires favorables au climat*, notamment à l'aide des « budgets verts » créés pour cette fin, et qui ont connu un certain succès dans le monde local. Dans cette approche on s'intéresse uniquement à ce qui est priorisé, sans creuser les objets qui, à l'inverse, font l'objet d'une « dépriorisation » au nom de l'urgence écologique ;
- à l'inverse il est souvent mis en avant la capacité qu'auraient les collectivités à *renoncer à tout ou partie de certains projets ou de certaines dépenses*, parce que la priorité donnée à la transition écologique les rendrait obsolètes voire contre-productifs. Ici on s'intéresse en priorité à ce qu'il est possible de réduire ou supprimer, sans regarder spécifiquement la façon dont les montants économisés pourraient être utilisés ;
- enfin, la redirection peut renvoyer à la *substitution de technologies « brunes » par des technologies « vertes »*, quand elles sont disponibles (par exemple le fait de passer du thermique à l'électrique en matière de motorisation des véhicules de la flotte des collectivités). Cette approche peut conduire à une forme de redirection neutre sur les politiques publiques conduites par la collectivité. En revanche elles n'entraînent pas forcément une hausse des marges de manœuvres financières et peuvent, selon les cas, entraîner des surcoûts ou être sources d'économies.

1.2. Présentation méthodologique : comment caractériser les dépenses défavorables au climat ?

1.2.1. Définition des dépenses « brunes »

Les dépenses publiques défavorables au climat, dites « brunes », désignent des flux budgétaires qui contribuent significativement aux émissions de gaz à effet de serre.

Leur identification repose sur la méthodologie ECB (Évaluation climatique des budgets), ou « budget vert » développée par I4CE en 2022 avec plusieurs collectivités, et fondée sur les principes de la taxonomie européenne et de la stratégie nationale bas-carbone (SNBC).

Articuler objectifs d'utilité publique et exigences climatiques

Si ces dépenses sont qualifiées de « défavorables », c'est en raison de leur impact climatique direct ou indirect.

Pour autant, elles répondent souvent à des besoins réels et immédiats des collectivités : continuité des services publics, organisation de la mobilité, attractivité économique. Dans de nombreux cas, elles relèvent de compétences obligatoires, que les collectivités sont tenues d'exercer, comme la gestion des voiries, des établissements scolaires ou des réseaux de transport.

Par ailleurs, certaines de ces dépenses – notamment en matière d'aménagement du territoire – ont des conséquences budgétaires : elles peuvent générer des charges ou des recettes ponctuelles ou récurrentes. Dans le cadre d'une réflexion sur leur réorientation, ces effets croisés doivent être intégrés.

Ainsi, leur réduction ne peut être envisagée sans une analyse préalable de leurs effets sur la distribution, la qualité, la quantité et l'efficacité des services publics rendus.

Au sein des budgets locaux, ces dépenses peuvent relever de la section de fonctionnement ou de celle d'investissement.

Exemples de dépenses défavorables inscrites :

- **dans la section d'investissement** : subventions d'investissement (ex. : matériel roulant ferroviaire, parfois) et achats en propre (ex. : achats de véhicules légers thermiques) ;
- **dans la section de fonctionnement** : consommation d'énergie ou de carburant pour l'exploitation des services publics.

Trois grandes catégories sont distinguées :

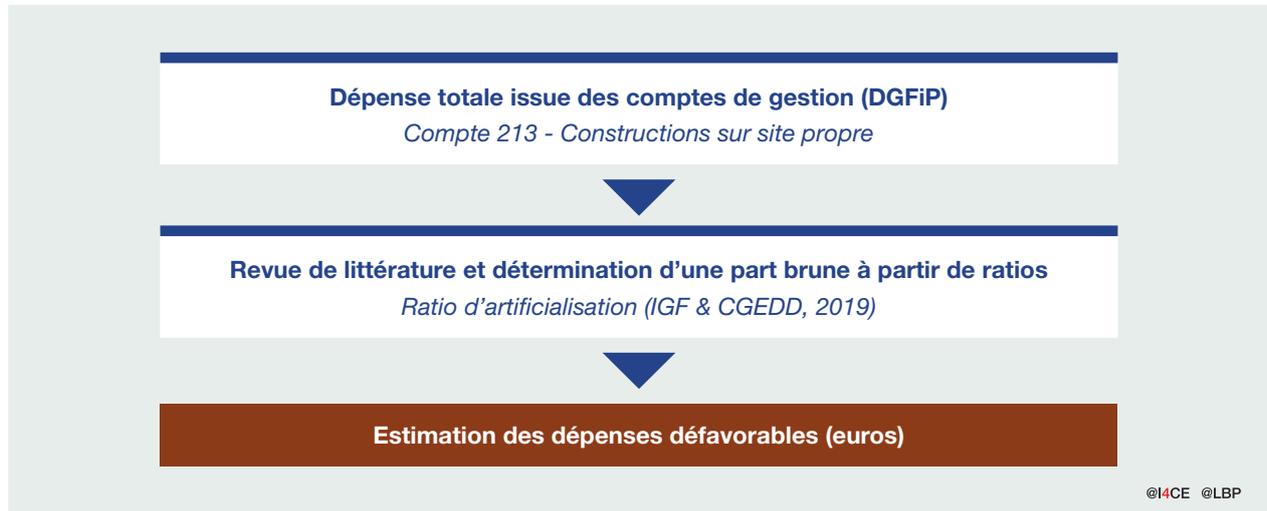
- **dépenses relatives à l'achat de biens par les collectivités** : par exemple, l'achat de véhicules thermiques, de chaudières fonctionnant aux énergies fossiles, de matériel informatique ;
- **dépenses d'aménagement du territoire** : construction ou élargissement de routes favorisant le trafic automobile, soutien aux infrastructures aéroportuaires, construction de bâtiments tertiaires générant de l'artificialisation ;
- **dépenses de fonctionnement courant** : consommation d'énergie dans les bâtiments publics, dépenses de carburant des flottes de véhicules, éclairage public et achats de denrées alimentaires.

1.2.2. Approche méthodologique et données utilisées

L'identification de ces dépenses est réalisée à travers deux sources principales :

- 1) l'analyse des données budgétaires issues des comptes de gestion (budgets principaux et budgets annexes) de la Direction générale des finances publiques (DGFIP) pour toutes les collectivités, y compris les syndicats et les Outre-mer.

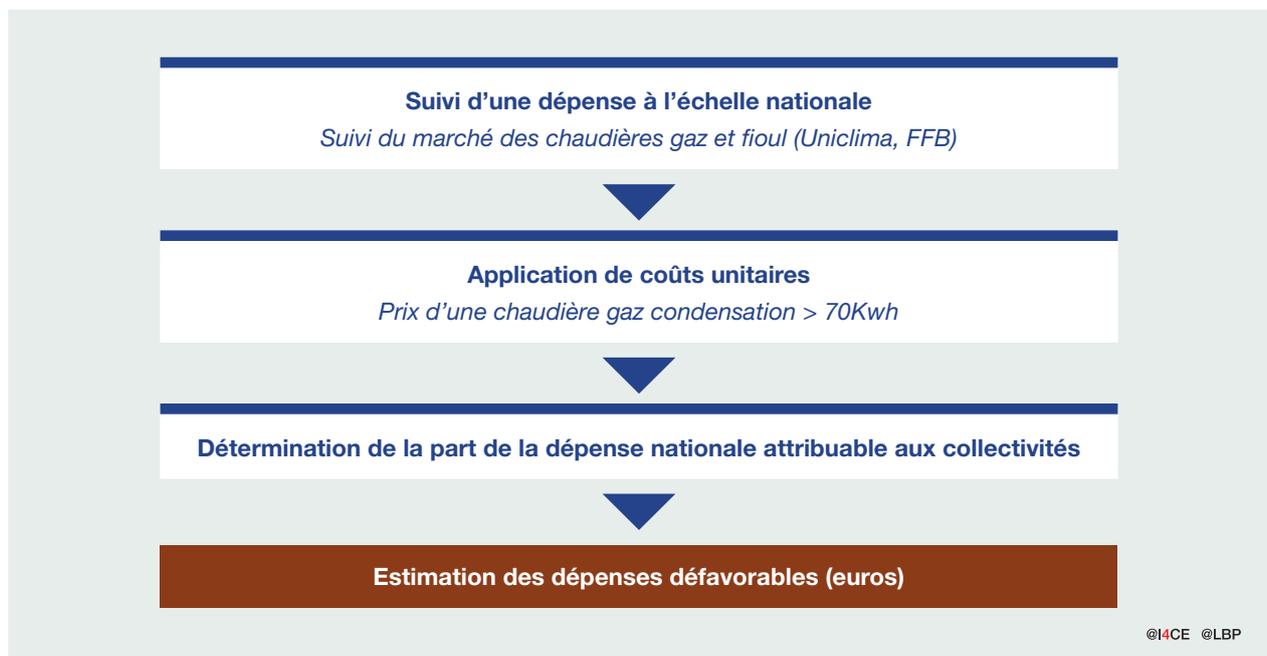
EXEMPLE D'ANALYSE DE DONNÉES BUDGÉTAIRES



Note de lecture : La figure ci-dessus est une illustration de la mobilisation de la ligne de compte 213 (nomenclature M57) pour l'estimation des dépenses brunes liées à la construction de bâtiments tertiaires neufs.

- 2) Les données du Panorama des financements climat (I4CE, 2025), qui permettent une estimation à l'échelle nationale tous acteurs confondus (entreprises, ménages, secteur public) en mobilisant des coûts unitaires moyens et un suivi de postes de dépenses.

EXEMPLE D'UTILISATION DE L'APPROCHE PAR LES COMPTES NATIONAUX POUR LE SUIVI DES ACHATS DE CHAUDIÈRES FOSSILES



Les partis-pris méthodologiques, ainsi que les facteurs ayant conduit au choix de telle ou telle méthode, seront présentés en annexe, afin de faciliter leur discussion par l'ensemble des acteurs concernés. Construits avec un souci d'objectivation, ils pourront être réinterrogés et adaptés à mesure que l'exercice gagnera en maturité.

1.2.3. Limites méthodologiques

Cette analyse nationale des dépenses brunes des collectivités présente néanmoins plusieurs limites structurelles.

- d'une part, la délimitation du périmètre est restreinte aux enjeux d'atténuation du changement climatique : elle ne prend pas en compte les autres dimensions environnementales (ex. : biodiversité, adaptation) ;
- d'autre part, l'approche budgétaire ne permet pas de rendre compte des décisions extra-budgétaires – telles que les choix en matière de réglementation, de planification ou de gouvernance – qui peuvent pourtant avoir des effets majeurs sur le climat et contribuer à expliquer certaines évolutions observées dans les dépenses des collectivités ;

- troisièmement, l'exercice est confronté à la variabilité des pratiques comptables et des nomenclatures au niveau local. L'utilisation d'un référentiel commun (M57) devrait minimiser ces différences à l'avenir ;
- enfin, les analyses présentées reposent, pour certaines catégories de dépenses, sur l'application de ratios estimatifs fondés sur des moyennes nationales. Ces ratios ne reflètent donc pas nécessairement la réalité locale des choix d'investissement.

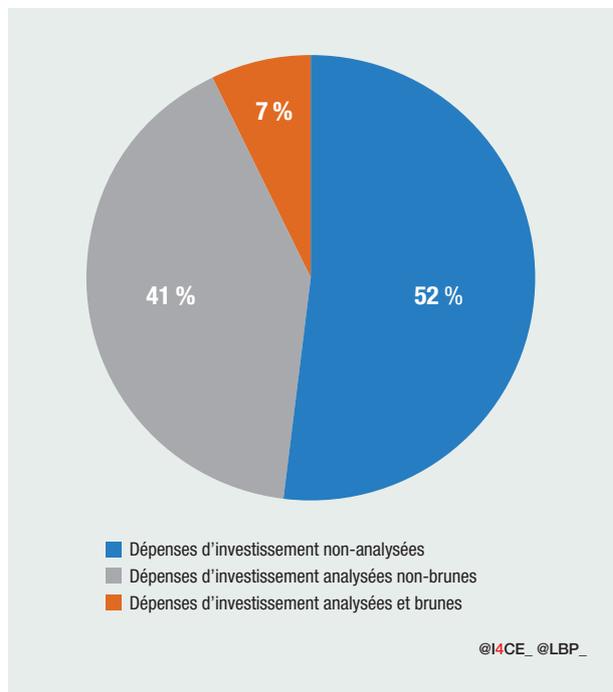
Ainsi, l'identification et la quantification des dépenses brunes demeurent des exercices évolutifs, qui gagneront en précision à mesure que de nouvelles sources de données seront disponibles et mobilisables. L'entrée en vigueur de l'obligation, pour les collectivités de plus de 3 500 habitants, de produire une annexe verte⁴ pourrait, à terme, constituer une avancée importante pour le suivi de l'impact environnemental des budgets locaux.

1.3. Le reflux discret mais réel des dépenses défavorables au sein des dépenses totales : le signal positif d'une priorisation budgétaire en faveur du climat

Si les dépenses budgétaires défavorables représentent encore une part significative des dépenses locales, celle-ci tend à reculer dans certains secteurs, indiquant que des arbitrages favorables à la transition sont en cours, même s'ils restent insuffisants à ce stade pour atteindre les objectifs de la SNBC sans effort complémentaire.

En 2023, les dépenses défavorables au climat des collectivités locales atteignent 8 Md€⁵. Ces dépenses brunes ont été identifiées en ciblant les postes de dépenses défavorables identifiés par la méthodologie ECB. Au total, les dépenses analysées représentent 44 Md€ dont 36 Md€ de dépenses d'investissement et 8 Md€ de dépenses de fonctionnement. Le périmètre total de l'analyse menée, ainsi que les écarts avec la liste des postes de dépenses identifiés par la méthodologie ECB, sont détaillés en annexe 2.

FIGURE 1. DÉPENSES D'INVESTISSEMENT 2023 - PÉRIMÈTRE DE L'ANALYSE



Source : I4CE, LBP.

⁴ Art. 191, Loi n° 2023-1322 du 29 décembre 2023 de finances pour 2024

⁵ L'ensemble des chiffres présentés en « volume » ou « en euros constants 2023 » ont été déflatés par la composante « Administration publique » de l'indicateur « Indice du prix du PIB » de l'Insee.

PÉRIMÈTRE ET DÉTAIL DES DÉPENSES BRUNES CONSIDÉRÉES EN 2023 PAR CATÉGORIE

Postes de dépenses	Catégorie	Dépenses 2023 (M€)	Évolution en volume (euros 2023) de 2011 à 2023
Construction neuve de bâtiments tertiaires	Aménagement du territoire	2 898	+6 %
Construction de routes	Aménagement du territoire	1 496	+5%
Subventions aux aéroports régionaux	Aménagement du territoire	64	N.A.
Dépenses énergétiques (chauffage, éclairage...)	Dépenses de fonctionnement courant	2 683	+39 %
Achats alimentaires	Dépenses de fonctionnement courant	86	N.A.
Chaudières fossiles	Achats de biens des collectivités	335	-4 %
Véhicules utilitaires légers thermiques	Achats de biens des collectivités	236	+9 %
Bus & cars thermiques	Achats de biens des collectivités	159	-82 %
Véhicules légers thermiques	Achats de biens des collectivités	131	-40 %
Matériel roulant ferroviaire non décarboné	Achats de biens des collectivités	0	-100 %

Note de lecture : Pour le poste des achats alimentaires, si nous pouvons estimer la part des dépenses défavorables pour l'année 2023, les données disponibles ne nous permettent pas d'établir une série temporelle.

Source : I4CE, LBP.

TOTAUX PAR CATÉGORIE, ANNÉE 2023

Catégorie	Total (Md€)
Aménagement du territoire	4,4
Dépenses de fonctionnement courant	2,8
Biens des collectivités	0,9

Source : I4CE, LBP.

Hors dépenses énergétiques, les dépenses d'investissement défavorables à l'environnement des collectivités locales — telles que la construction de bâtiments tertiaires neufs défavorables, les achats de véhicules thermiques — s'élèvent à 5,3 Md€ en 2023. Cela représente environ 8,6 % des dépenses d'équipement totales. Sur la période étudiée (2011-2023), cette part était plus élevée au début, oscillant autour de 11 % entre 2011 et 2015, avant d'amorcer une légère décline entre 2015 et 2023. Cette évolution suggère un début de réorientation des investissements locaux.

TOTAUX PAR TYPE DE DÉPENSE

Catégorie	Total (Md€)
Dépenses d'investissement	5,3
Dépenses de fonctionnement	2,8

Source : I4CE, LBP.

Entre 2011 et 2023, les dépenses défavorables au climat sont restées quasiment stables en euros constants (2023), passant de 7,8 à 8 Mds €, soit une progression très modeste de +2 % sur douze ans. Hors dépenses

énergétiques, ces dépenses défavorables décroissent de 10 % sur la période. Cette évolution contraste nettement avec celle des dépenses d'équipement des collectivités, qui ont progressé de +8 % sur la même période (de 57,4 Md€ à 61,9 Md€), et plus encore avec celle des investissements climat, en hausse de +31 % entre 2017 et 2023 (de 5,8 à 7,6 Md€).

Cette divergence des trajectoires est particulièrement visible sur la période récente (2017-2023) :

- si l'on exclut les dépenses énergétiques, les dépenses défavorables baissent de 9 %, alors même que les dépenses d'équipement globales ont augmenté de +22 % traduisant une inflexion réelle des choix d'investissement dans plusieurs secteurs, notamment les véhicules thermiques et les bus ;
- si la part des dépenses défavorables (hors dépenses énergétiques) au sein des dépenses d'équipement totales des collectivités était restée constante à son niveau de 2017, celles-ci auraient été plus élevées de l'ordre de 3,7 Mds€. Autrement dit, la baisse de leur part relative traduit une moindre allocation des ressources financières des collectivités à des investissements défavorables pour le climat, ce qui constitue un signal positif en termes d'inflexion budgétaire.

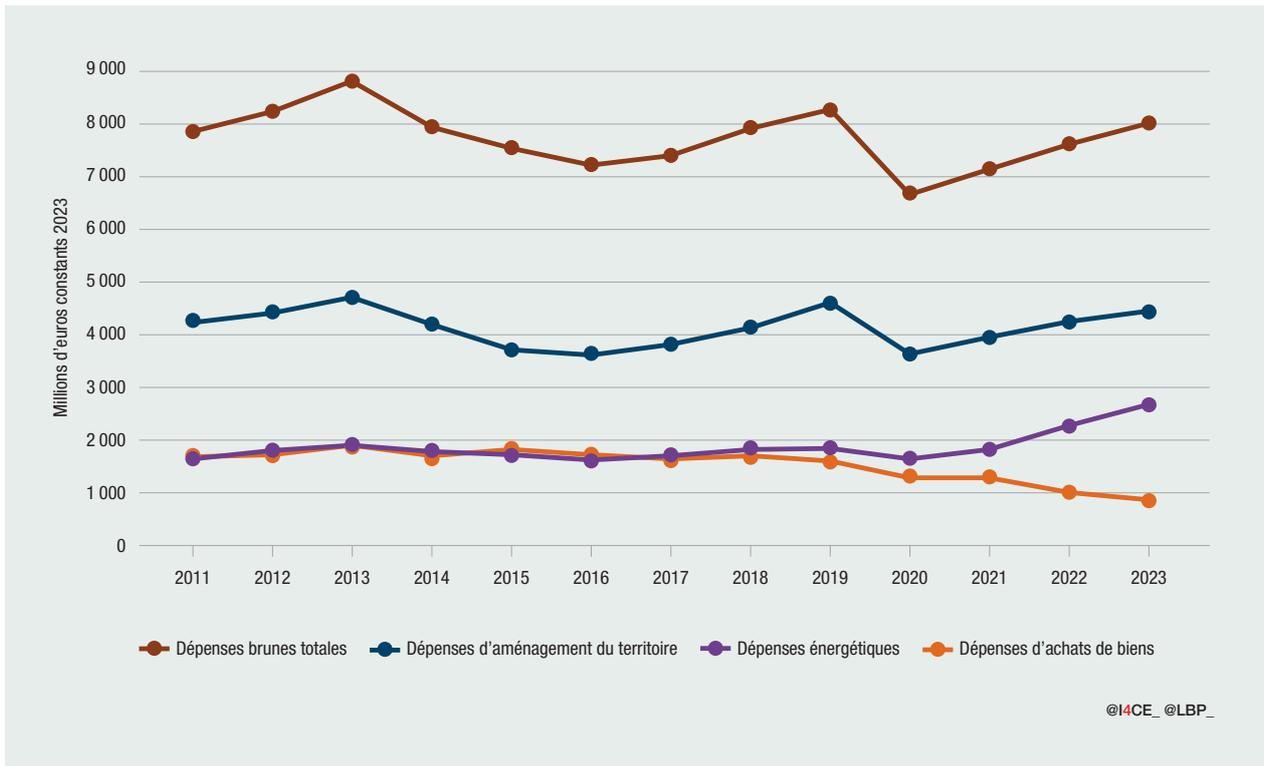
Ce ralentissement des dépenses défavorables, combiné à une accélération des investissements climat, constitue un signal budgétaire positif : dans un contexte de reprise de l'investissement local, les collectivités ont redirigé une partie de leurs budgets vers des usages compatibles avec la transition.

2. DES ÉVOLUTIONS SECTORIELLES CONTRASTÉES

L'analyse des dépenses brunes révèle des dynamiques différenciées selon les secteurs. Certaines catégories de dépenses amorcent une inflexion compatible avec

les objectifs climatiques, tandis que d'autres restent orientées à la hausse, du fait de contraintes structurelles ou conjoncturelles.

FIGURE 2. DÉPENSES BRUNES ET COMPOSANTES



Source : I4CE, LBP.

2.1. Les collectivités réduisent leurs dépenses brunes liées à l'achat de biens, avec des efforts contrastés selon les secteurs

Les dépenses brunes liées à l'achat de biens – qui recouvrent les véhicules thermiques, le matériel roulant ferroviaire non décarboné et l'achat de chaudières fossiles – ont diminué d'environ 49 % entre 2011 et 2023, passant de 1,6 à 0,9 Md€ constants. Cette évolution reflète une adaptation progressive des choix d'équipement des collectivités aux enjeux climatiques, même si les trajectoires demeurent contrastées selon les segments.

La baisse est particulièrement nette pour les bus et cars thermiques, dont les dépenses ont été divisées par cinq en douze ans, malgré l'augmentation des achats de bus

et cars. Une dynamique similaire s'observe pour les véhicules légers, dont les achats diminuent depuis 2017 et dont la part d'achats de véhicules thermiques est passée de 97 % à 43 %, traduisant une électrification accélérée des flottes. Cette inflexion, qui s'accroît à partir de 2019 semble concorder avec la promulgation de la loi d'orientation des mobilités (LOM)⁶ qui impose une proportion minimale de véhicules à faible émissions lors de l'acquisition ou du renouvellement du parc. Cet exemple illustre l'effet directif que peuvent avoir les réglementations nationales sur la dépense locale. Selon leur contenu, ces obligations peuvent favoriser aussi bien

6 Loi n° 2019-1428 du 24 décembre 2019 d'orientation des mobilités.

des dépenses alignées avec les objectifs climatiques que des investissements défavorables. Comprendre ce cadre législatif et réglementaire est essentiel pour évaluer les marges de manœuvre réelles dont disposent les collectivités locales pour réorienter leurs dépenses.

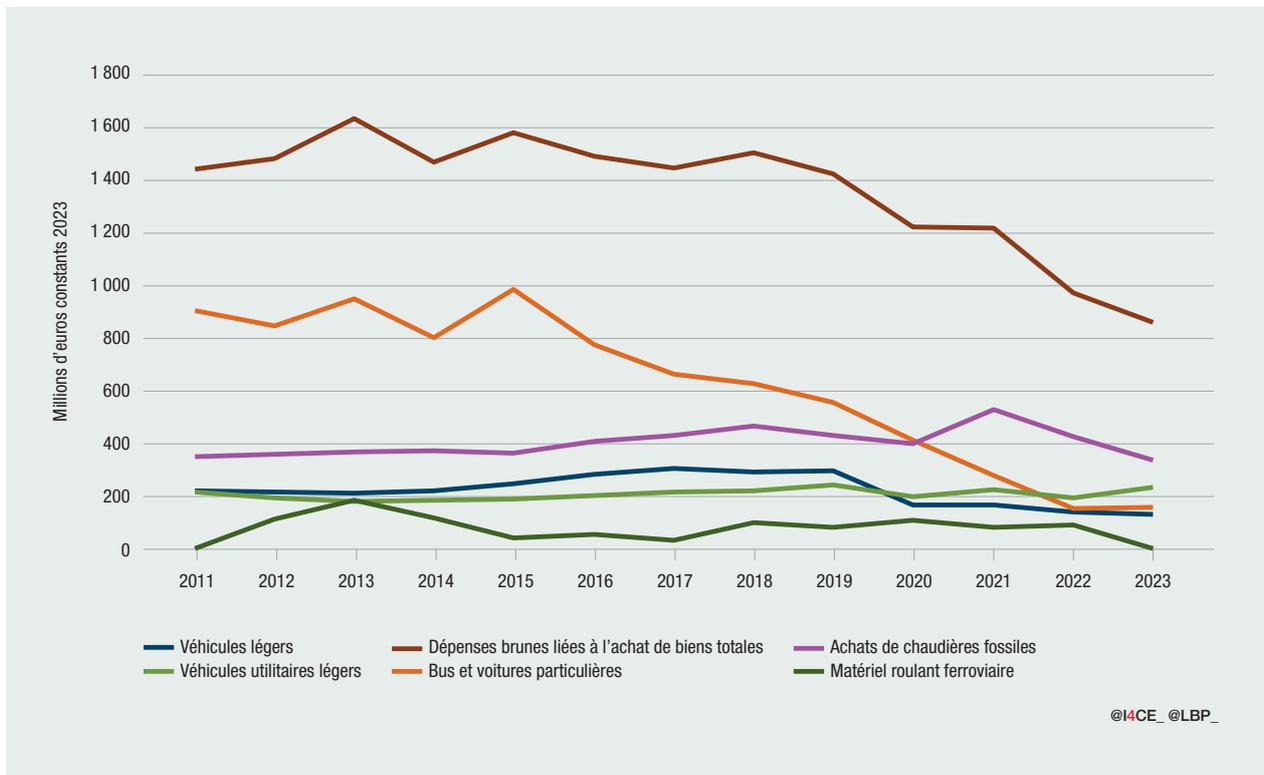
À l'inverse, les dépenses en véhicules utilitaires légers augmentent de manière soutenue depuis plus d'une décennie (+41 % sur la période), sans inflexion significative dans la part de motorisations thermiques, qui reste encore élevée.

Les dépenses d'achat de chaudières, en hausse continue depuis 2011 (+76 % sur la période), illustrent quant à elles une attention croissante portée à la performance du bâti public. Néanmoins, une part non négligeable des opérations reste classée comme « brune », ce qui est dû à la classification de l'ensemble des chaudières fonctionnant au gaz comme « défavorables ».

Enfin, les achats de matériel ferroviaire thermique tendent à disparaître du paysage budgétaire local, confirmant une redirection vers des matériels plus compatibles avec la décarbonation du secteur. Dans l'ensemble, les dynamiques observées semblent montrer que la méthode de redirection employée pour l'achat de biens soit la substitution, car aucun des postes de dépenses analysés ne décroît sur la période.

Ces évolutions dessinent un mouvement globalement favorable, même si tous les segments n'avancent pas au même rythme. Les facteurs explicatifs de ces différences devront être explorés lors des phases suivantes du projet.

FIGURE 3. DÉPENSES BRUNES LIÉES À L'ACHAT DE BIENS ET COMPOSANTES (M€ CONSTANTS 2023)



Source : I4CE, LBP.

2.2. Des dépenses énergétiques en hausse, malgré les efforts de sobriété et d'efficacité énergétique des collectivités

L'évolution des dépenses énergétiques des collectivités entre 2017 et 2023 s'explique avant tout par la hausse des prix, les collectivités ayant engagé des efforts réels de réduction des volumes consommés, en particulier pour le gaz, les carburants et l'éclairage public.

Concernant l'électricité utilisée par les bâtiments, la hausse de la dépense (+1,2 Md€ entre 2017 et 2023) est avant tout imputable à l'effet prix (+174 %), car les volumes ont baissé, limitant la hausse de 32 %. Similairement, la consommation de gaz a reculé (-220 M€ d'effet volume), ce qui a permis d'absorber en partie l'impact budgétaire de l'effet prix (+192 %). Ainsi, la hausse de dépense liée à la consommation de gaz sur la période s'est établie à +783 M€, soit +74 % alors que le prix du gaz a doublé sur la période.

Sur les carburants, la consommation de gazole a légèrement diminué (-18,9 M€ d'effet volume). Pour l'essence, les volumes sont en légère hausse (+3 M€), mais l'impact budgétaire reste modéré. Dans les deux cas, les hausses de prix expliquent l'essentiel de la hausse de dépense constatée sur la période.

En résumé, l'analyse montre que la dynamique budgétaire des dépenses énergétiques des dernières années est dominée par les prix, mais des efforts de sobriété ont été réalisés, en particulier sur la consommation de gaz et d'électricité. La crise sanitaire pourrait également avoir contribué, sur la période 2020-2021, à une réduction des consommations du fait de la fermeture de certains services.

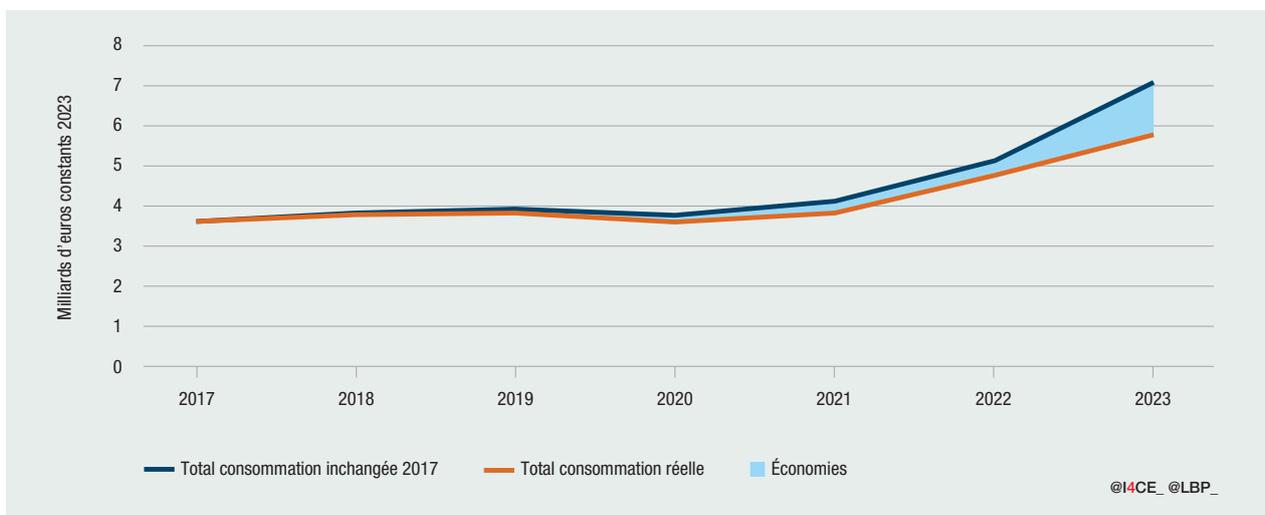
Ce constat justifie d'autant plus une politique volontariste d'investissement dans la rénovation énergétique du bâti, l'électrification des usages, le développement de la chaleur renouvelable et l'efficacité des points

lumineux. Ces leviers sont indispensables pour réduire structurellement la vulnérabilité financière des collectivités face aux énergies fossiles.

En effet, en construisant un scénario contrefactuel dans lequel les volumes de consommation énergétique des collectivités seraient restés constants depuis 2017⁷, et en comparant la dépense théorique ainsi obtenue avec les montants effectivement constatés, il est possible de quantifier les gains économiques liés aux efforts de sobriété et d'efficacité énergétique engagés par les collectivités. Ainsi, nous estimons que ces efforts ont permis d'éviter à minima 2,3 Md€ d'euros de dépenses entre 2017 et 2023 (en euros courants). Cette économie résulte de réductions de consommation dans les bâtiments (chauffage au gaz, fioul), les flottes de véhicules (gazole, essence) et l'éclairage public. À titre informatif, les investissements « verts » des collectivités en faveur de la rénovation des bâtiments publics, de l'efficacité de l'éclairage public et du verdissement des flottes s'élèvent à 11,3 Md€ d'euros courants sur la période.

S'il est possible de quantifier les résultats des efforts réalisés par les collectivités en matière de réduction de leurs consommations énergétiques, il demeure aujourd'hui impossible de distinguer précisément la part de ces efforts relevant d'une logique de substitution (achat de chaudières, véhicules ou points lumineux plus sobres et non fossiles) de celle résultant d'une logique de renoncement (fermeture de bâtiments publics, extinction de l'éclairage public, etc.). La phase qualitative à venir cherchera à mieux comprendre les effets respectifs de ces deux modes de redirection, tout en identifiant les leviers activés et les freins rencontrés par les collectivités dans leur mise en œuvre au cours des dernières années.

FIGURE 4. ÉCONOMIES RÉALISÉES 2017-2023 : BÂTIMENTS (GAZ, ÉLECTRICITÉ, FIOUL), VÉHICULES (DIESEL, ESSENCE) ET ÉCLAIRAGE PUBLIC (ÉLECTRICITÉ)



Source : I4CE, LBP.

⁷ L'année 2017 représente l'année de référence de l'étude Dépenses énergétiques des collectivités locales (ADEME, 2019). Le SDES calcule un « indice de rigueur climatique », pour l'année 2017 celui-ci s'établit à 0,97 indiquant une moindre vigueur que la moyenne des années 1991-2020. Cela nous permet d'établir que l'année 2017 ne correspondait pas à une année de consommation excessive expliquée par des conditions climatiques.

2.3. Des secteurs à fort enjeu environnemental, mais encore mal appréhendés par la méthode actuelle

Enfin, pour certains postes de dépenses, les méthodes d'évaluation restent aujourd'hui lacunaires. Cette limite est particulièrement marquée pour les dépenses d'aménagement du territoire, qui sont à la fois budgétairement significatives et structurantes sur le long terme. Cela concerne notamment la construction de routes, les subventions aux aéroports régionaux ou la construction neuve de bâtiments tertiaires.

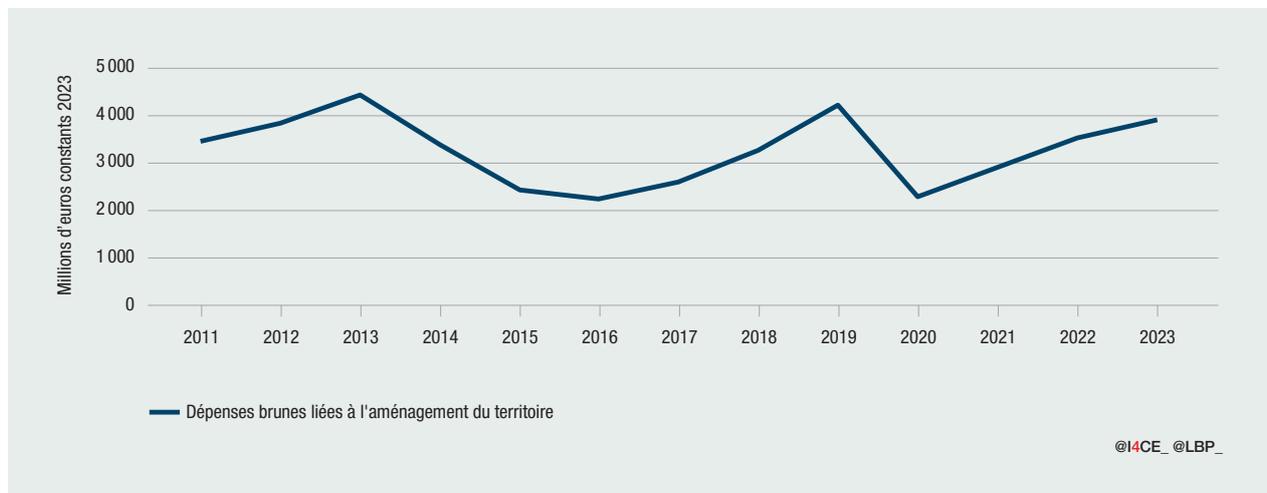
La difficulté principale réside dans l'incapacité actuelle à distinguer précisément la part des dépenses effectivement défavorables au climat au sein de ces enveloppes. Les données disponibles sont souvent agrégées ou peu discriminantes, et les travaux sectoriels restent encore trop limités pour affiner l'analyse.

Par exemple, la méthodologie ECB identifie la construction de routes dédiées à l'automobile comme défavorable à l'environnement. Toutefois, il reste aujourd'hui difficile, dans les enveloppes budgétaires consacrées à l'investissement dans la voirie, de distinguer

précisément ce qui relève de l'entretien lourd, de la simple réfection ou d'une extension du réseau. De même, il est complexe d'identifier la part des investissements destinée spécifiquement à l'extension des infrastructures routières pour les voitures, par opposition à celle dédiée aux mobilités durables telles que les pistes cyclables ou les voies réservées aux transports collectifs. Enfin, bien que le Compte des transports fournisse des séries kilométriques sur le réseau, ces données sont fragilisées par de nombreuses ruptures statistiques, notamment liées à des transferts de compétences entre niveaux de collectivités.

Dans ce contexte, ces dépenses sont évaluées de manière volontairement prudente, sur la base de règles simples et de ratios moyens, qui sont détaillés dans l'annexe méthodologique. Les estimations de dépenses brunes de ces secteurs suivent ainsi mécaniquement les cycles locaux d'investissement, sans refléter nécessairement les arbitrages réalisés par les collectivités sur la période.

FIGURE 5. DÉPENSES BRUNES LIÉES À L'AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE



Source : I4CE, LBP.

Les dépenses d'aménagement du territoire entretiennent une relation réciproque avec la localisation des populations et des activités : elles influencent les dynamiques d'implantation tout en étant, en retour, conditionnées par celles-ci. Elles entraînent ainsi des conséquences durables pour les finances publiques locales et il est essentiel d'essayer d'en obtenir une vision

plus fine. L'encadré suivant cherche à montrer les autres informations que nous pouvons obtenir via une lecture de la présentation fonctionnelle des comptes. Si, comme le montre l'exemple, elle permet d'avoir une meilleure compréhension des finalités de ces dépenses, celle-ci ne suffit pas pour se prononcer sur leur caractère défavorable ou pas, ni sur leur réorientation.

Exemple : les dépenses de construction par politiques publiques depuis 2015

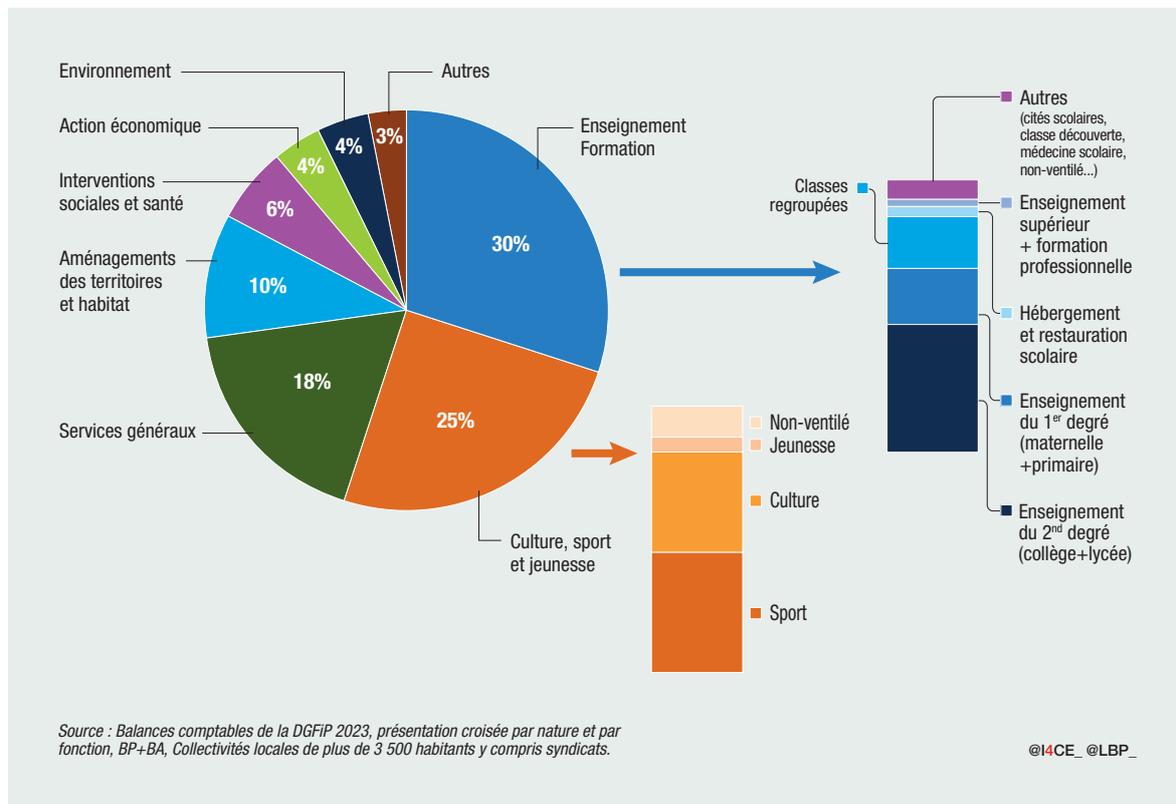
Grâce à la présentation fonctionnelle des comptes fournies par la DGFIP, nous pouvons analyser vers quelles politiques publiques sont orientées les dépenses d'investissement en construction des collectivités locales et en déduire les types de bâtiments concernés.

La majeure partie des dépenses de construction observées en cumulé sur la période 2015-2023 (environ un tiers) concerne l'enseignement, dont près de la moitié celui du second degré c'est à dire les collèges et lycées ; les écoles maternelles et primaires en constituent, elles, 21 %.

Le deuxième poste de dépense est tourné, pour le quart, vers la culture, le sport et la jeunesse. Au sein de cette politique globale, le sport et la culture représentent respectivement 45 % et 37 %, avec une représentation importante des salles de sport et gymnase (20 %), des piscines (14 %) et des dépenses au titre du patrimoine culturel (10 %).

Les services généraux, qui regroupent notamment les bâtiments administratifs représentent 18 % des dépenses de construction. Les autres dépenses pèsent plus modestement et sont à destination de logements, services médicaux, ou encore de structures de traitement des déchets.

FIGURE 6. LECTURE FONCTIONNELLE DES DÉPENSES D'INVESTISSEMENT EN CONSTRUCTION DES COLLECTIVITÉS LOCALES



Note de lecture : Sont analysés les comptes 213 / 214 / 2313 / 2314. À noter que la présentation fonctionnelle n'est pas obligatoire pour les collectivités locales de moins de 3500 habitants, les données présentées ici ne tiennent donc pas compte de leurs dépenses.

Source : I4CE, LBP.

L'analyse fonctionnelle éclaire donc sur les politiques publiques vers lesquelles sont fléchés les investissements en construction. Mais afin d'envisager une réorientation de leur part potentiellement défavorable⁸ au climat, plusieurs éléments doivent être mieux appréhendés et notamment :

- la nature des constructions réalisées (artificialisantes ou non) ;
- les déterminants qui les motivent (dynamique démographique, renouvellement du parc, attractivité territoriale, choix politiques) ;
- les alternatives envisageables (densification, réhabilitation, mutualisation) et leurs conséquences sur les modèles économiques du territoire.

Cette compréhension fine, qui n'est pas permise par une analyse strictement budgétaire, est une condition préalable à l'évaluation des conséquences concrètes d'arbitrages sur le choix de construire ou non tel ou tel bâtiment.

Les limites méthodologiques concernent aussi des postes moins visibles, comme les achats informatiques. En forte hausse ces dernières années, les dépenses en matériel informatique des collectivités locales ont presque doublé entre 2011 et 2023, passant de 737 M€ à 1,3 Md€, selon les données comptables. Bien que l'impact climatique de l'achat de matériel informatique soit réel, la part de dépenses brunes n'a pas encore été établie avec rigueur, ainsi ces montants ne sont pas inclus dans le total des dépenses brunes présentées par cette publication.

Les achats alimentaires des collectivités locales représentent un poste de dépenses conséquent, atteignant en moyenne 1 Md€ par an sur la période 2011-2023, avec une progression régulière jusqu'à plus de 1,1 Md€ constatés en 2023. Il demeure très difficile de qualifier une part de ces dépenses comme défavorable au climat. S'il existe un consensus sur la nécessité de végétaliser les régimes alimentaires pour atteindre la neutralité carbone, la Stratégie nationale bas-carbone offre peu de repères sur les critères de durabilité alimentaire à appliquer aux achats publics, et les données disponibles quant à l'origine, le mode de production ou le type de repas servi (végétarien ou non) sont parcellaires. Des estimations ponctuelles peuvent être envisagées de manière prudente, mais il est aujourd'hui impossible d'établir des séries historiques fiables pour quantifier précisément les dépenses brunes dans ce domaine.

8 La méthodologie ECB (I4CE, 2022) considère que les dépenses dans la construction de bâtiments tertiaires neufs qui engendrent de l'artificialisation ou qui ne respectent pas les seuils de performance en vigueur (norme RE2020) sont à classer comme étant « défavorables au climat ».

ANNEXES

Annexe 1

SÉRIE TEMPORELLE DÉPENSES BRUNES (M€ CONSTANTS 2023)

	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2011-2023	2017-2023
Rénovation des bâtiments tertiaires	350	360	368	374	365	408	432	468	432	401	532	428	335	-4 %	-22 %
Dépenses bâtementaires - Construction tertiaire neuve	2723	2839	3021	2702	2366	2258	2379	2587	2897	2275	2517	2705	2898	6 %	22 %
Dépenses énergétiques	1932	2092	2195	2046	1982	1874	1934	2066	2065	1731	1907	2361	2683	39 %	39 %
Véhicules particuliers	220	215	210	219	248	283	306	293	298	167	165	140	131	-40 %	-57 %
Véhicules utilitaires légers	216	191	181	184	188	203	215	222	241	198	226	194	236	9 %	10 %
Bus & Cars	905	848	950	803	988	776	663	627	556	413	279	151	159	-82 %	-76 %
Subventions aux aéroports régionaux	75	75	74	74	74	74	73	73	72	67	67	66	64	-15 %	-12 %
Construction de nouvelles routes	1428	1504	1617	1414	1280	1288	1351	1476	1637	1296	1363	1486	1496	5 %	11 %
Matériel roulant ferroviaire	0	113	186	118	41	56	34	100	81	108	81	90	0		-100 %
Dépenses d'achats de biens	1690	1727	1895	1697	1830	1726	1650	1710	1608	1286	1282	1003	862	-49 %	-48 %
Dépenses aménagement du territoire	4227	4418	4712	4190	3719	3621	3803	4135	4606	3639	3947	4257	4458	5 %	17 %
Dépenses énergétiques	1932	2092	2195	2046	1982	1874	1934	2066	2065	1731	1907	2361	2683	39 %	39 %
TOTAL dépenses brunes	7849	8237	8802	7933	7531	7221	7387	7911	8279	6656	7136	7620	8004	2 %	8 %
TOTAL dépenses brunes - hors dépenses énergétiques	5917	6145	6607	5887	5550	5347	5453	5846	6214	4925	5229	5259	5320	-10 %	-2 %

SÉRIE TEMPORELLE DÉPENSES TOTALES CONSIDÉRÉES (M€ CONSTANTS 2023)

	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2011-2023	2017-2023
Rénovation des bâtiments tertiaires	1085	1092	1115	1185	1230	1370	1512	1523	1528	1365	1803	2020	1913	76 %	27 %
Dépenses bâtementaires - Construction tertiaire neuve	7564	7887	8393	7504	6571	6272	6608	7185	8048	6320	6991	7514	8050	6 %	22 %
Dépenses énergétiques	4001	4262	4660	4388	4493	4311	4376	4516	4566	4084	4297	5321	6648	66 %	52 %
Véhicules particuliers	221	218	213	223	255	292	317	308	322	223	251	242	302	37 %	-5 %
Véhicules utilitaires légers	228	211	205	205	211	229	244	258	279	242	276	251	322	41 %	32 %
Bus & Cars	1047	969	1099	853	1242	1067	1039	958	1215	1193	1682	1380	1271	21 %	22 %
Subventions aux aéroports régionaux	176	174	174	173	173	173	171	170	169	157	158	155	150	-15 %	-12 %
Construction de nouvelles routes	8347	8789	9446	8263	7478	7529	7896	8623	9563	7574	7963	8681	8743	5 %	11 %
Matériel roulant ferroviaire	506	578	954	1039	1216	1191	1032	1355	1503	1816	2410	1992	1943		88 %
TOTAL dépenses totales considérées	23175	24178	26258	23834	22869	22433	23195	24895	27193	22974	25831	27556	29342	27 %	27 %
TOTAL dépenses totales considérées - hors dépenses énergétiques	19174	19916	21598	19446	18377	18122	18819	20379	22627	18890	21534	22235	22694	18 %	21 %

Source : I4CE, LBP.

@I4CE_@LBP_

Annexe 2

PÉRIMÈTRE DES POSTES DE DÉPENSES DÉFAVORABLES IDENTIFIÉS PAR LA MÉTHODOLOGIE ECB ET ANALYSÉS DANS CETTE PUBLICATION

1/3

			Approche par les comptes nationaux	Approche par les données budgétaires
Construction	Construction d'un bâtiment neuf optimisant sa performance énergie-carbone (au-delà de la norme en vigueur) et engendrant de l'artificialisation	Défavorable		
Construction	Construction de bâtiments neufs NE respectant PAS les seuils de performance énergie-carbone (respect de la norme en vigueur ou/et, pour la RT2012, du niveau C1 du référentiel E+C-) OU engendrant de l'artificialisation	Défavorable		
Rénovation	Occasion manquée : Rénovation sur un poste à enjeu énergétique (toiture, murs extérieurs, fenêtres, chauffage, ...) mais sans intention de geste de performance énergétique.	Défavorable		
Rénovation	Rénovation loupée : Rénovation sur un poste à enjeu énergétique mais sans gain énergétique ou carbone	Défavorable		
Ferroviaire urbain et interurbain - Achat	Achat de matériel roulant à motorisation diesel ou essence	Défavorable		
Transports collectifs routiers - Achat	L'achat de transports collectifs publics à motorisation thermique (diesel ou essence ou agrocarburant)	Défavorable		
Maritime Infra	Développement/Modernisation d'infrastructures de transport ou de stockage de combustibles fossiles	Défavorable		
Maritime Achat navire	Achat de navires à motorisation fossile	Défavorable		
Fluvial Infra	Développement/Modernisation d'infrastructures de transport/stockage de combustibles fossiles	Défavorable		
Fluvial Infra	Autres travaux d'entretien	Défavorable		
Fluvial Achat flotte	Achat de navires à motorisation fossile	Défavorable		
Aviation	Développement et entretien liés à l'aviation (ex. : aéroport) ou à la sécurité aérienne	Défavorable		
Flotte automobile - Achat	L'achat de véhicules de société émettant plus de 50 gCO ₂ /km	Défavorable		
Poids lourds ou véhicules spécialisés - Achat	Achat de poids lourds ou véhicules spécialisés (bennes, corbillards, ...) diesel ou essence	Défavorable		
Deux roues - Achat	Achat de deux roues fonctionnant aux énergies fossiles (dont gaz)	Défavorable		
Construction	Construction de routes dédiée à la voiture	Défavorable		
Requalification	Requalification de la voirie : part dédiée à la voiture	Défavorable		

Source : I4CE, LBP.

@I4CE_@LBP_

- Poste de dépense identifié par ECB et non analysé
- Poste de dépense identifié par ECB et analysé entièrement par la méthode employée
- Poste de dépense identifié par ECB et partiellement analysé par la méthode employée
- Poste de dépense identifié par ECB et analysable par la méthode

**PÉRIMÈTRE DES POSTES DE DÉPENSES DÉFAVORABLES IDENTIFIÉS
PAR LA MÉTHODOLOGIE ECB ET ANALYSÉS DANS CETTE PUBLICATION**
2/3

			Approche par les comptes nationaux	Approche par les données budgétaires
Parkings - Construction	Création de parkings classiques	Défavorable		
Repas	Si la collectivité souhaite aller plus loin : les repas bovins/ovins servis par la restauration collective gérée par la collectivité au delà de 4/20 repas	Défavorable		
Aides aux exploitations	Aides aux exploitations labellisées à Haute valeur environnementale (HVE)	Défavorable		
Aides aux exploitations	Aides classiques aux exploitations (sans spécificités sur les pratiques de transition agro-écologiques)	Défavorable		
Aides aux organismes	Aides aux organismes en faveur du label à Haute valeur environnementale (HVE)	Défavorable		
Aides aux organismes	Aides classiques aux organismes (sans soutien spécifique à la mise en place de pratiques de transition agro-écologiques)	Défavorable		
Efficacité énergétique	Aides pour des actions d'efficacité énergétique sur des serres chauffées	Défavorable		
Efficacité énergétique	Aides pour des actions d'efficacité énergétique sur des bâtiments d'élevage	Défavorable		
Modernisation	Aides pour la construction / modernisation de bâtiments agricoles dans des exploitations SANS pratiques de transition agro-écologique identifiées	Défavorable		
Modernisation	Aides pour la construction / modernisation de serres chauffées	Défavorable		
Energies renouvelables - Solaire	Aides pour le développement et/ou l'entretien de panneaux solaires sur toiture de bâtiment d'élevage	Défavorable		
Circuits courts	Aides pour le développement des circuits courts alimentaires et agricoles de proximité pour une exploitation (SANS pratiques de transition agro-écologique)	Défavorable		
Soutien	Aide pour une activité défavorable identifié par les critères de classement du guide atténuation	Défavorable		
Soutien avec indicateurs climat	Aide pour une activité non classée par la taxonomie européenne ou le guide atténuation, si la collectivité a mis en place des indicateurs climat dont les réponses NE sont PAS favorables au climat	Défavorable		
Formation professionnelle	Aide pour une formation non spécifique ou dont l'activité est à approfondir, si la collectivité a mis en place des indicateurs climat dans les cahiers des charges des marchés de formation et dont les réponses NE sont PAS favorables au climat	Défavorable		
Mode de traitement des déchets	Incinération	Défavorable		
Mode de traitement des déchets	Enfouissement	Défavorable		
Collecte	Carburant lié à la collecte des déchets	Défavorable		

Source : I4CE, LBP.

@I4CE_@LBP_

- Poste de dépense identifié par ECB et non analysé
- Poste de dépense identifié par ECB et analysé entièrement par la méthode employée
- Poste de dépense identifié par ECB et partiellement analysé par la méthode employée
- Poste de dépense identifié par ECB et analysable par la méthode

**PÉRIMÈTRE DES POSTES DE DÉPENSES DÉFAVORABLES IDENTIFIÉS
PAR LA MÉTHODOLOGIE ECB ET ANALYSÉS DANS CETTE PUBLICATION**
3/3

			Approche par les comptes nationaux	Approche par les données budgétaires
Gaz	Les factures de gaz pour la collectivité : gaz naturel (hors carburant)	Défavorable		
Carburant	Achat de carburants fossiles (essence, diesel, GPL, GTL, GNV non renouvelable)	Défavorable		
Carburant	Achat de GNV	Défavorable		
Carburant	Achat d'hydrogène fossile	Défavorable		
Infrastructures de production	Développement ou entretien d'infrastructures de production d'énergie fossile (hors gaz)	Défavorable		
Dépenses de personnel	Indemnités kilométriques voiture personnelle	Défavorable		
Frais de déplacement	Déplacement en voiture fossile (sauf GNV) et avion	Défavorable		
Paiement de taxes	Paiement de taxes environnementales liées au climat (incitatives)	Défavorable		
Achat	Acquisition de matériels informatiques sans respect des critères méthodologiques	Défavorable		

Source : I4CE, LBP.

@I4CE_@LBP_

- Poste de dépense identifié par ECB et non analysé
- Poste de dépense identifié par ECB et analysé entièrement par la méthode employée
- Poste de dépense identifié par ECB et partiellement analysé par la méthode employée
- Poste de dépense identifié par ECB et analysable par la méthode

INSTITUTE FOR CLIMATE ECONOMICS
30 rue de Fleurus - 75006 Paris

www.i4ce.org
Contact : contact@i4ce.org

Follow us

