

Octobre 2026

#COLLECTIVITÉS

I4CE

INSTITUTE FOR
CLIMATE
ECONOMICS

Une initiative de la Caisse des Dépôts et
de l'Agence Française de Développement

Vers la neutralité carbone : où en sont les investis- sements des collectivités ?

Autrices : **Aurore Colin, Laura-Lou De Jesus**

L'Institut de l'économie pour le climat (I4CE) est un think tank indépendant à but non lucratif, qui met l'analyse économique au service de l'action climatique.

Nous œuvrons à traduire les objectifs climatiques en politiques publiques et en choix économiques concrets : définir des priorités, orienter les investissements et concevoir des stratégies pour réduire les dépendances aux énergies fossiles et s'adapter au changement climatique.

Nos travaux visent à identifier les leviers de la transition, éclairer le débat public sur les besoins d'investissement et guider des décisions à la hauteur des enjeux climatiques.

Ils s'appuient sur un dialogue constant avec celles et ceux qui conçoivent, financent et mettent en œuvre l'action climatique – des collectivités locales à l'État, de l'échelle européenne aux cadres internationaux ainsi qu'avec les entreprises.

Fondée sur la rigueur scientifique, l'indépendance et la transparence, notre expertise contribue à renforcer l'efficacité, l'efficience et l'équité des politiques climatiques.

I4CE est une association d'intérêt général, créée en 2015 par la Caisse des Dépôts et l'Agence française de développement.

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 que la responsabilité des auteurs. Pour plus d'informations sur nos financements et notre charte éthique, visitez notre site : i4ce.org.



REMERCIEMENTS

Nous tenons à remercier les membres du comité de pilotage – ADEME, Banque des Territoires, ECF, Sfil, Fondation de France – et l'ensemble des relecteurs et relectrices externes et internes à l'équipe d'I4CE pour leurs contributions précieuses.

Soutenu par



L'ESSENTIEL

- ▶▶ Alors qu'une nouvelle crise énergétique s'installe en France, l'action climatique des collectivités n'a jamais été aussi urgente. Les collectivités ont dépensé 2,5 milliards d'euros en énergies fossiles en 2024 (I4CE, 2026) et jouent un rôle clé dans la décarbonation des secteurs du bâtiment, des transports et de l'énergie du fait de leurs compétences et de leur patrimoine. Le sujet des investissements qu'elles engagent est donc clé pour déterminer si leur action est à la hauteur des besoins tels qu'ils découlent notamment de la stratégie nationale bas carbone (SNBC). Pour ce faire, I4CE dresse un nouvel état des lieux des investissements réalisés par les collectivités en faveur de la décarbonation, données à l'appui.
- ▶▶ Les investissements des collectivités territoriales pour la décarbonation dans les secteurs des transports, des bâtiments et de l'énergie s'établissent en 2024 à 8,6 milliards d'euros, soit une augmentation de 59 % en valeur depuis 2014, et de 33 % en volume. La part des investissements dédiés à la décarbonation dans les dépenses d'investissement totales des collectivités est passée de 9,1 % en 2014 à 10,4 % en 2024. Les investissements des collectivités en faveur de la décarbonation ont ainsi progressé plus rapidement que leurs investissements toutes politiques confondues.
- ▶▶ Tous les échelons de collectivités ont augmenté leurs investissements en faveur de la décarbonation sur la période 2014-2024. Le bloc communal, qui comprend les communes, les intercommunalités et leurs syndicats, en a réalisé les deux tiers, principalement dans les transports en commun urbains, la rénovation énergétique de ses bâtiments, dont les écoles, les aménagements cyclables et l'efficacité énergétique de l'éclairage public. Les régions en ont réalisé 27 %, presque exclusivement dans le transport ferroviaire et la rénovation des lycées. À noter que, contrairement aux autres échelons, la part de la décarbonation dans leurs investissements a légèrement diminué (18 % en 2024 contre 19 % en 2014). Les départements ont porté quant à eux moins de 10 % des investissements des collectivités en faveur de la décarbonation. Cette part modeste s'explique par la nature de leurs compétences et de leur budget : les départements investissent moins que les autres échelons de manière générale et leur premier poste d'investissement concerne la voirie, un secteur qui ne relève pas des investissements climat.
- ▶▶ En 2024, dernière année consolidée, les investissements des collectivités pour la décarbonation ont augmenté de 10 % en valeur comme en volume par rapport à 2023 grâce à l'effort réalisé par les autorités organisatrices des mobilités (AOM) du bloc communal dans les transports en commun urbains et les régions dans le matériel roulant ferroviaire. Les investissements ont stagné dans la rénovation énergétique des bâtiments et l'électrification des véhicules. Et ils ont diminué de moitié dans les aménagements cyclables. D'après les premières données disponibles pour 2025, année marquée par une contribution des collectivités au redressement des finances publiques, les investissements pourraient continuer de stagner voire diminuer dans la plupart des secteurs.
- ▶▶ Pour atteindre les objectifs de la SNBC, les collectivités doivent maintenir leur niveau d'investissement dans les transports collectifs et l'efficacité énergétique de l'éclairage public, accélérer leur effort dans l'électrification des véhicules et relancer la dynamique d'investissement dans les aménagements cyclables et la rénovation énergétique de leurs bâtiments.
- ▶▶ Les besoins d'investissement et les enjeux de financement sont propres à chaque échelon et même à chaque collectivité, selon leur patrimoine, leurs compétences, leur situation financière et les leviers dont ils disposent. L'équation financière est d'autant plus complexe que l'urgence de réduire le déficit public est forte, à l'heure où une nouvelle contribution des collectivités est débattue dans le cadre du projet de loi de finances 2027. Le bloc communal devra en outre veiller à ce que le ralentissement habituel des investissements observé en début de mandat ne soit pas incompatible avec la programmation et l'accélération de ses investissements en faveur de la décarbonation.
- ▶▶ Pour y parvenir, l'Etat et les collectivités doivent agir collectivement : les collectivités en priorisant leurs projets d'investissement au regard de l'urgence climatique et en s'appuyant sur l'ensemble des leviers de financement existants (fiscalité locale, recettes tarifaires, emprunt, CEE, ...) ; l'Etat en renforçant la clarté et la visibilité des mesures de contribution au redressement des finances publiques et en envoyant les bons signaux budgétaires pour orienter et soutenir les efforts des collectivités.

SOMMAIRE

SECTION METHODOLOGIQUE 5

LES DYNAMIQUES SUR LA PÉRIODE 2014-2024 7

1. Les investissements des collectivités dans la décarbonation ont augmenté de 59 % en valeur par rapport à 2014, et de 33 % en volume 7
2. Une progression hétérogène selon les secteurs 8
3. Les investissements des collectivités pour la décarbonation ont progressé plus rapidement que leurs investissements toutes politiques confondues 10
4. Tous les échelons de collectivités ont augmenté leurs investissements dans la décarbonation, à des niveaux et des rythmes différents 11

ZOOM SUR L'ANNEE 2024 ET LES PERSPECTIVES 2025 13

1. En 2024, les investissements ont augmenté de 10 % par rapport à 2023 grâce à l'effort réalisé dans les transports collectifs 13
2. A contrario, les investissements ont stagné dans de nombreux secteurs et ont diminué de moitié dans les aménagements cyclables 14
3. Des investissements stables en 2025 d'après les premières données disponibles 14

BESOINS ET ENJEUX POUR L'ATTEINTE DE LA NEUTRALITÉ CARBONE 15

1. Les collectivités doivent maintenir leur effort d'investissement dans les transports collectifs et accélérer dans l'ensemble des autres secteurs 15
2. Des enjeux de financement différenciés selon les échelons de collectivités 17
3. L'accélération des investissements des collectivités en faveur de la décarbonation ne pourra venir que d'une action conjointe entre l'Etat et les collectivités 18

BIBLIOGRAPHIE 19

ANNEXE 20



SECTION METHODOLOGIQUE

I4CE réalise un suivi estimatif des investissements des collectivités en faveur de la décarbonation dans les secteurs du transport, des bâtiments et de l'énergie. Les investissements sont d'abord estimés à l'échelle sectorielle à partir d'une approche technico-économique et de données issues de sources publiques (I4CE, 2025). Dans chaque secteur, des investissements sont attribués aux collectivités d'après leurs compétences et leurs équipements. Une répartition entre les trois échelons de collectivités - régions, départements et bloc communal - est aussi réalisée à partir des compétences et des équipements de chaque échelon. Les hypothèses et les méthodes d'attribution sont détaillées en format tableur en annexe de la présente publication sur le site internet d'I4CE. Dans cette approche, l'estimation des investissements dans la rénovation énergétique des bâtiments des collectivités est basée sur les évolutions des investissements dans le secteur des bâtiments tertiaires, publics et privés. Les dynamiques spécifiques aux investissements des collectivités au sein de ce secteur ne sont donc pas prises en compte.

Trois types de contribution des collectivités aux investissements en faveur de la décarbonation sont reportés dans cette étude :

- 1 Les investissements pour leur propre compte, dans leurs bâtiments et leurs équipements ;
- 2 Des investissements pour le compte de leurs administrés, par exemple en aménageant l'espace urbain pour construire des pistes cyclables, installer des bornes publiques de recharge électrique ;

- 3 Des subventions d'investissement à d'autres porteurs de projets, pour les infrastructures de transport collectif (transport en commun urbain et transport ferroviaire), ainsi que pour la rénovation énergétique des logements sociaux.

Les collectivités territoriales accordent également de manière volontaire des aides financières aux investissements climat d'autres acteurs que nous n'avons pas intégrés dans nos estimations, faute de données suffisamment complètes. Il peut s'agir d'aides aux ménages pour l'acquisition de véhicules électriques, par exemple via l'exonération de la taxe d'immatriculation, ou pour la rénovation de leur logement. Les collectivités peuvent également verser des subventions d'investissement ou prendre des participations dans des sociétés telles que les sociétés de projet d'électricité et de gaz renouvelables, ou encore les délégataires de réseau de chaleur. Pour la distribution de chaleur, seuls les investissements pour les projets réalisés en régie sont intégrés aux estimations.

Enfin, rappelons que le périmètre de cette étude ne couvre pas l'ensemble des secteurs d'action des collectivités en faveur du climat et de l'environnement (cf. Figure 1). Les enjeux transverses aux différents secteurs étudiés, tels que l'adaptation au changement climatique, la lutte contre l'artificialisation des sols et la biodiversité ne sont pas couverts. Certains secteurs ne sont pas non plus couverts tels que l'agriculture, la forêt, les déchets et l'économie circulaire, l'eau et de l'assainissement ou encore l'industrie et le développement économique.

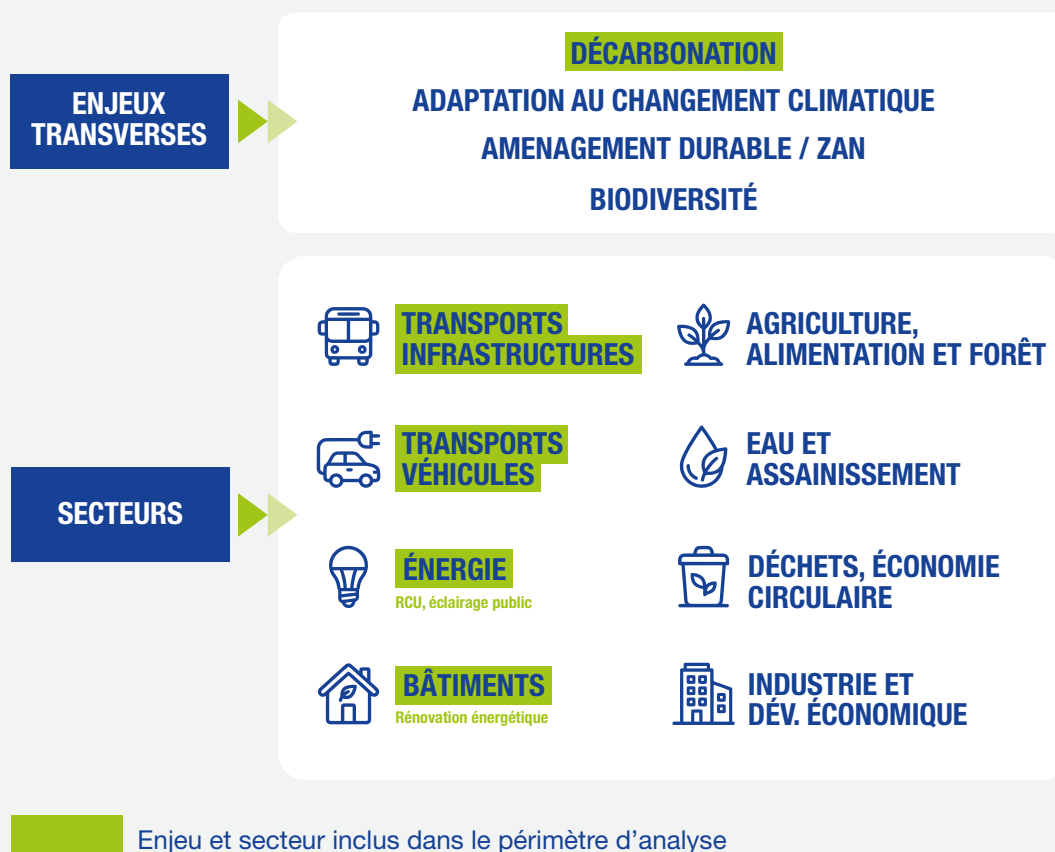
Des analyses complémentaires à l'approche d'I4CE sont ainsi nécessaires pour évaluer la dynamique d'investissement des collectivités dans l'ensemble des secteurs de la planification écologique. D'autres analyses sont disponibles pour compléter celle d'I4CE, en particulier :

- La publication à venir des annexes vertes par la DGFiP. La comparaison dans le temps des résultats des annexes vertes pourra devenir à

terme, et sous réserve de vérification de leur fiabilité, un bon thermomètre de l'évolution des investissements climat des collectivités ;

- La seconde édition de l'Observatoire des investissements du bloc communal publiée par la Banque des territoires, qui analyse l'évolution des intentions d'investissement et des projets programmés par les collectivités locales à partir d'un échantillon représentatif (cf. Encadré 1).

Figure 1 : Périmètre d'analyse des investissements des collectivités en faveur de la décarbonation, I4CE.



@I4CE_

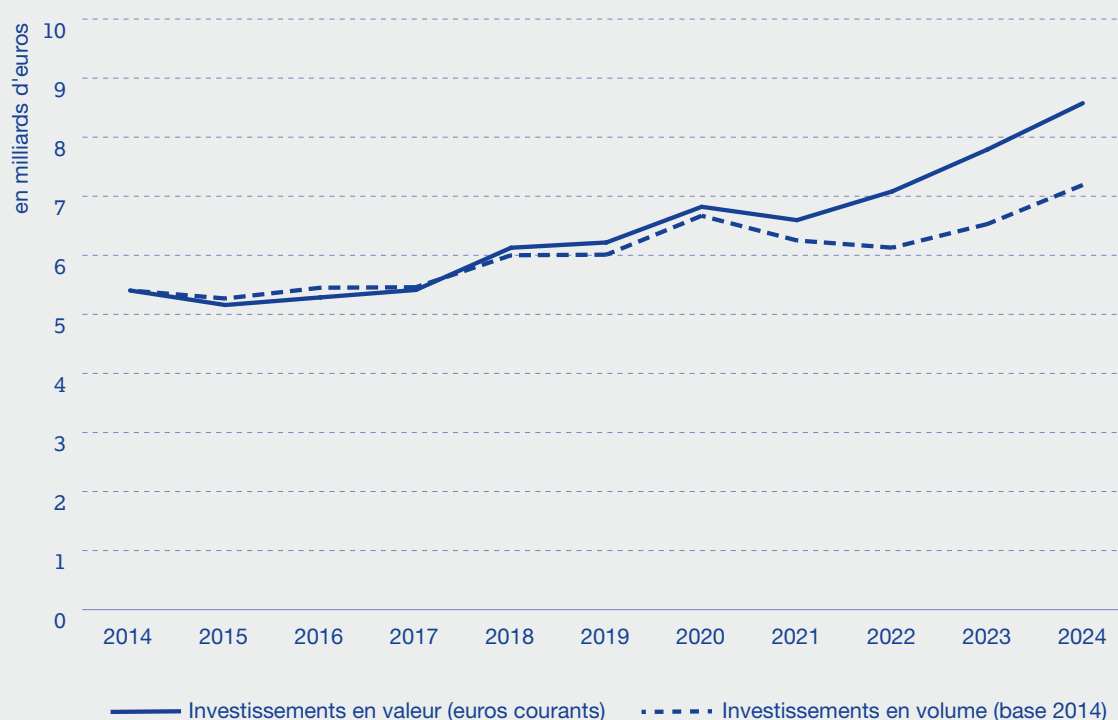


Pour en savoir plus sur la méthodologie de l'étude, vous pouvez contacter :
laura-lou.dejesus@i4ce.org

LES DYNAMIQUES SUR LA PÉRIODE 2014-2024

1. Les investissements des collectivités dans la décarbonation ont augmenté de 59 % en valeur par rapport à 2014, et de 33 % en volume

Figure 2 : Investissements des collectivités locales dans la décarbonation sur la période 2014-2024



@I4CE_

Note méthodologique : les investissements en valeur sont les investissements en euros courants. Les investissements en volume correspondent aux investissements en euros courants retraités de l'inflation grâce à des indices de prix sectoriels. Les données associées à ce graphique sont à retrouver en format tableur en annexe de la présente publication sur le site internet d'I4CE.

Les investissements des collectivités locales en faveur de la décarbonation dans les secteurs des transports, du bâtiment et de l'énergie sont passés de 5,4 milliards d'euros en 2014 à 8,6 milliards d'euros en 2024, soit une augmentation de 59 %. Cette progression n'a pas été linéaire sur la période. Les investissements ont d'abord été stables entre 2014 et 2017. Puis, ils ont alterné entre des hausses importantes,

de l'ordre de 10 %, en 2018 et en 2020 sous l'impulsion des investissements dans les infrastructures de transport et des baisses en 2019 et 2021. Ils ont progressé de manière continue depuis 2021, tirés à la hausse par l'inflation en 2022 et 2023, avec des dynamiques différentes selon les secteurs (cf. infra). En moyenne sur la période étudiée, les investissements des collectivités ont augmenté de 4,9 % par an.

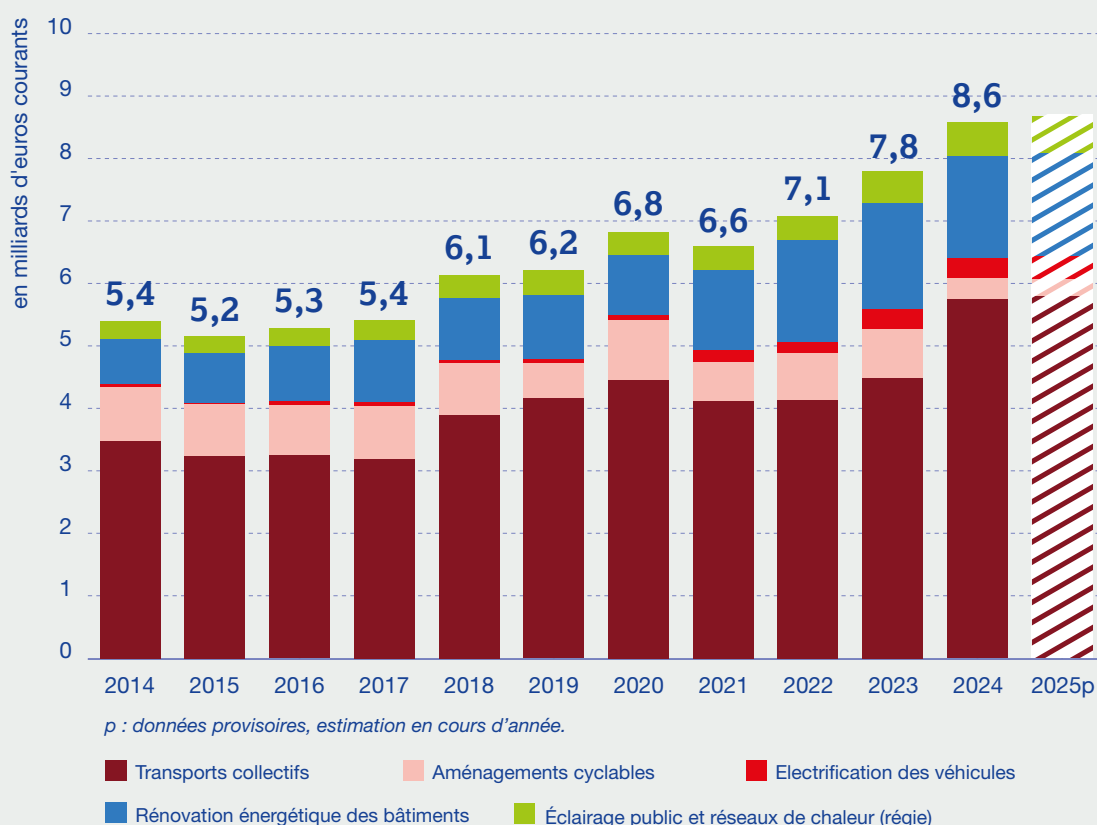
Les transports collectifs ont été le premier poste d'investissement des collectivités. Ce poste inclut les transports en commun urbains – métro, bus, tramways –, le transport ferroviaire – infrastructures et matériel roulant – et les infrastructures fluviales. Il a représenté 63 % soit près de deux tiers de l'ensemble des investissements des collectivités en faveur de la décarbonation sur la période 2014-2024. Le deuxième poste en termes de montant est celui de la rénovation énergétique des bâtiments publics des collectivités qui a représenté 17 % du montant des investissements cumulés. Viennent ensuite les investissements dans les aménagements cyclables (12 %), la modernisation de l'éclairage public (6 %), dans l'électrification des véhicules (2 %) et enfin dans les réseaux de chaleur urbain en régie (< 1 %).

► Une augmentation à nuancer au regard de l'effet prix

Corrigés de l'effet prix, les investissements ont augmenté de 33 % en 2024 par rapport à 2014 (cf. Figure 2). L'augmentation des investissements en volume est donc quasiment deux fois moins importante que leur augmentation en valeur. L'inflation a été particulièrement marquée sur la période 2021-2023, du fait, entre autres d'une hausse des coûts de l'énergie et des matériaux dans de nombreux secteurs en période de reprise économique post-pandémie de Covid-19, puis de la guerre en Ukraine. Ainsi, l'augmentation des montants investis en 2022 et 2023 reflète davantage une hausse des coûts qu'un accroissement réel du nombre ou du volume des projets.

2. Une progression hétérogène selon les secteurs

Figure 3 : Investissements des collectivités locales pour la décarbonation, par secteur



@I4CE

Avertissement sur les données : les résultats d'investissements des collectivités en faveur de la décarbonation présentés dans cette étude remplacent ceux de nos précédentes analyses publiées en 2025 et 2024. Les données ont été révisées en fonction des changements dans les sources, la méthode ou le périmètre. Cette année en particulier les investissements dans les véloroutes et les voies vertes ont été retirés du périmètre étudié, faute de pouvoir les raccrocher à un objectif précis de la SNBC.

D'autre part, l'analyse de ces données doit être faite en tenant compte de l'approche et des limites méthodologiques de l'exercice détaillées en section méthodologique, en particulier dans le secteur de la rénovation énergétique des bâtiments des collectivités.

► Le détail des montants par secteurs est disponible en annexe.

Les investissements dans les transports collectifs ont connu une augmentation discontinue sur la période.

Ils sont passés de 3,5 milliards d'euros en 2014 à 5,7 milliards d'euros en 2024, soit une augmentation de 63 %. L'évolution des investissements dans les transports en communs urbains s'inscrit en cohérence avec les variations des investissements du bloc communal liées au cycle électoral. Ils ont augmenté à la fin de l'avant dernier mandat, sur la période 2018-2019, puis ils ont diminué au début du mandat suivant, entre 2020 et 2022, suivis d'une nouvelle reprise à la hausse en 2023 et 2024. Les investissements ferroviaires, portés majoritairement par les régions, ont connu une hausse significative en 2020, notamment pour le renouvellement et l'achat de matériel roulant TER. Les montants se sont ensuite stabilisés avant de connaître une nouvelle hausse importante en 2024 (cf. infra).

Les investissements dans la rénovation énergétique des bâtiments publics ont été multipliés par plus de deux sur la période, grâce une augmentation significative en 2021 (+32 %) et 2022 (+28 %).

Ces augmentations s'expliquent notamment par les plans de relance locaux et nationaux mis en place à la sortie de la crise sanitaire, ainsi qu'une hausse importante des prix dans le secteur. Grâce à cet effort, ils ont atteint 1,6 milliard d'euros en 2024 contre 700 millions d'euros en 2014. Les aides à la rénovation énergétique des logements sociaux versées par les collectivités ont également augmenté sur la période.

Les investissements dans les infrastructures cyclables ont diminué en moyenne de 3 % par an sur la période.

Ils ont diminué pour s'établir à 340 millions d'euros en 2024, contre de 860 millions d'euros en 2014. Malgré un pic en 2020 – qui s'explique notamment par la pérennisation des « coronapistes » déployées pendant la pandémie Covid-19 – les investissements dans les aménagements ont diminué sur la période, en volume comme en valeur. Cette diminution s'est accentuée en 2024 (cf. infra).

Les investissements en faveur de l'électrification des véhicules ont été multipliés par plus de huit en 2024 par rapport à 2014, soit la plus forte hausse de l'ensemble des secteurs.

Ils ont atteint 325 millions d'euros en 2024 contre 38 millions d'euros en 2014. Ces investissements incluent à la fois les investissements des collectivités pour l'électrification de leur flotte de véhicules et ceux pour le déploiement de bornes de recharge électrique sur la voirie publique. Leur évolution est cohérente avec les obligations de verdissement des flottes de véhicules des collectivités prévues par la loi d'orientation des mobilités (LOM) de 2019 et renforcées par la loi climat et résilience de 2021.

Les investissements pour l'efficacité énergétique de l'éclairage public ont été multipliés par deux sur la période.

Ils ont atteint 527 millions d'euros en 2024, contre 273 millions d'euros en 2014. Cette augmentation a été plus importante à partir de 2020, en réponse à la crise énergétique et à l'augmentation des coûts de l'énergie.

Enfin les investissements dans les réseaux de chaleur en régie ont connu une évolution hétérogène quoique légèrement à la baisse sur la période.

Ils ont été de 19 millions d'euros en 2024, contre de 31 millions d'euros en 2014. Ces chiffres ne suffisent néanmoins pas à qualifier la dynamique d'investissements du service public de distribution de chaleur, au vu de la diversité de ses modes de gestion.

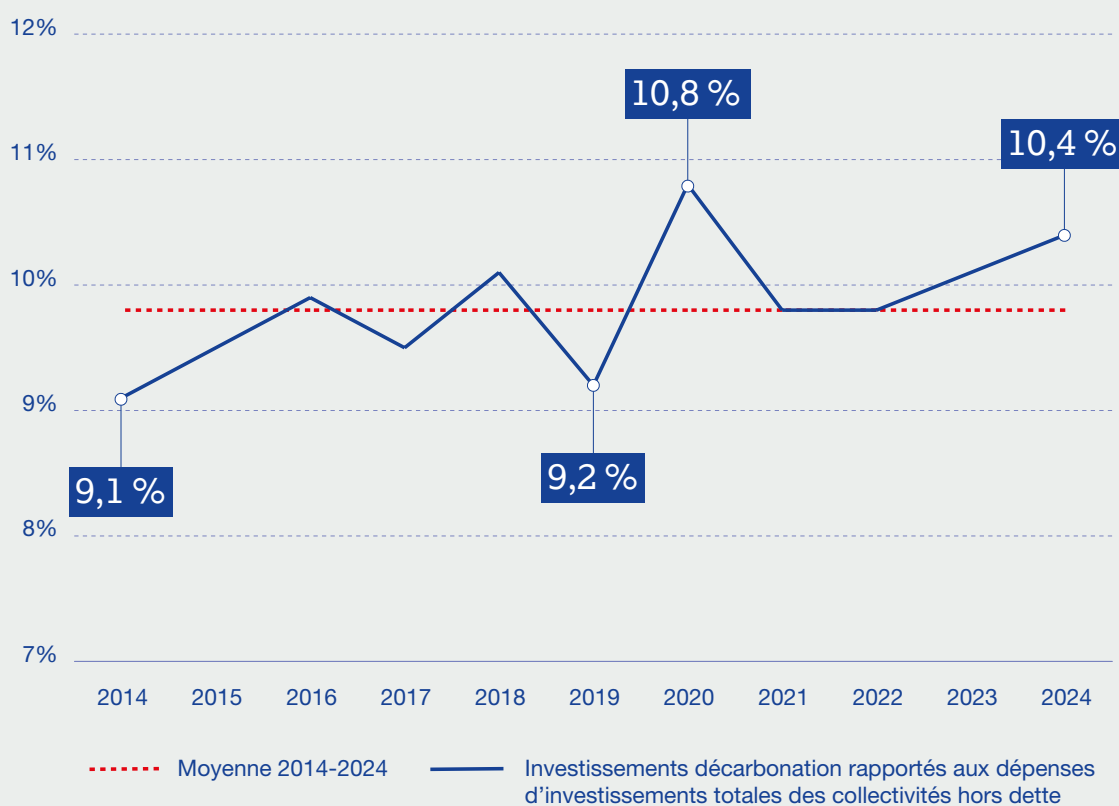
3. Les investissements des collectivités pour la décarbonation ont progressé plus rapidement que leurs investissements toutes politiques confondues

Les investissements des collectivités toutes politiques confondues ont progressé en moyenne de 3,6 % par an sur la période 2014-2024 (OFGL), contre 4,9 % pour les investissements en faveur de la décarbonation. Si la hausse des investissements en faveur de la décarbonation s'inscrit bien dans la hausse des investissements locaux toutes politiques confondues, les dynamiques ont été différentes certaines années. C'est notamment le cas en 2020 où les collectivités ont augmenté leurs investissements en faveur de la décarbonation grâce à l'effort dans les aménagements cyclables et les transports collectifs, alors que l'investissement local toutes politiques confondues se contractait. Ainsi, la part des investissements dédiés à la décarbonation dans les dépenses d'investissement totales des collectivités

a augmenté, passant de 9,1 % en 2014 à 10,4 % en 2024 (Figure 3). Cette augmentation s'explique par l'évolution des investissements du bloc communal et des départements, dont la part dédiée à la décarbonation est passée respectivement de 7,6 % et 3,1 % en 2014 à 8,9 % et 3,9 % en 2024. A l'inverse, pour les régions, cette part a légèrement baissé de 19,2 % à 18,1 % (cf. analyse infra).

Cette évolution révèle une forme de redirection globale des investissements des collectivités vers la décarbonation qu'il conviendra d'analyser dans la durée. A noter que dans le même temps, une réduction des dépenses collectivités défavorables au climat observée (I4CE, 2026).

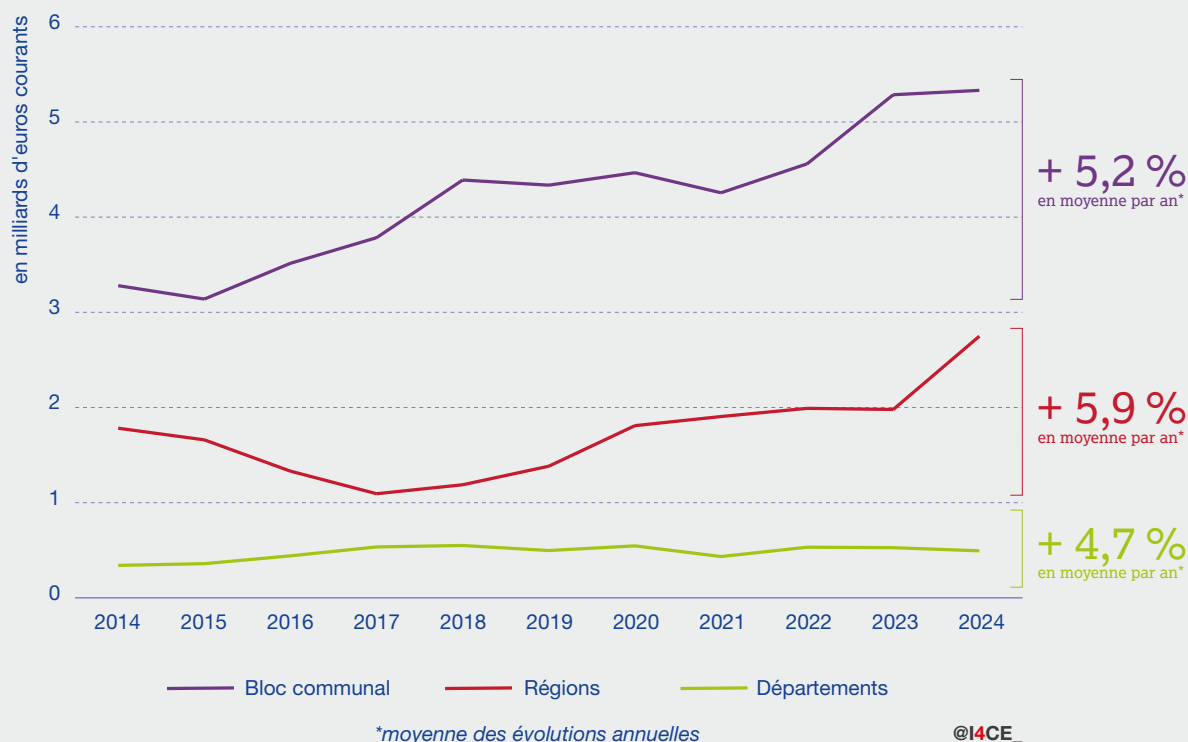
Figure 4 : Investissements des collectivités en faveur de la décarbonation (I4CE) rapportés aux investissements hors dette des collectivités locales toutes politiques publiques confondues (OFGL).



@I4CE

4. Tous les échelons de collectivités ont augmenté leurs investissements dans la décarbonation, à des niveaux et des rythmes différents

Figure 5 : Investissements des trois échelons de collectivités locales en faveur de la décarbonation, en milliards d'euros courants.



Avertissement sur les données : les investissements en faveur de la décarbonation ont été répartis entre trois échelons de collectivités : le bloc communal, qui inclut les communes, les intercommunalités et leurs syndicats, le bloc départemental composé uniquement de départements et le bloc régional composé des régions. Ces données ne prennent pas en compte les flux croisés entre les collectivités, en particulier les financements des régions et des départements aux collectivités du bloc communal. La répartition des données sectorielles entre les trois échelons est effectuée à partir d'hypothèses fixes sur la période, basées sur leurs compétences et leurs équipements. Ainsi, les investissements estimés par I4CE ne proviennent pas directement des budgets des collectivités. (Pour plus de détails méthodologiques, cf. tableur en annexe de la présente publication sur le site internet d'I4CE.)

La répartition par échelon de collectivités, bien qu'estimative, montre que tous les échelons de collectivités ont augmenté leurs investissements en faveur de la décarbonation sur la période 2014-2024 (cf. Figure 5). Cependant, les montants investis, les secteurs principaux d'investissement et les rythmes de progression sont différents selon les échelons.

D'après les estimations d'I4CE, les investissements du bloc communal en faveur de la décarbonation ont augmenté de 3,3 milliards d'euros en 2014 à 5,3 milliards d'euros en 2024 (cf. Figure 5). Le poids du bloc communal dans les investissements en faveur de la décarbonation est conséquent : deux tiers des investissements des col-

lectivités en faveur de la décarbonation sont réalisés par les communes, les intercommunalités et leurs syndicats. Ce poids s'explique avant tout par leurs compétences. En tant qu'AOM locales, les collectivités du bloc communal et leurs syndicats sont responsables des transports en commun urbains qui correspondent au premier poste d'investissement des collectivités en faveur de la décarbonation. Ils sont également compétents pour l'éclairage public et le développement de réseaux de chaleur urbains. De plus, les collectivités du bloc communal possèdent un patrimoine bâti et une flotte de véhicules plus importantes que les autres blocs – ce qui entraîne méthodologiquement des investissements plus

importants dans la rénovation énergétique des bâtiments et l'électrification des véhicules. À noter que le poids prépondérant du bloc communal dans les investissements des collectivités en faveur de la décarbonation se retrouve aussi dans les investissements des collectivités toutes politiques confondues.

Les investissements du bloc communal ont augmenté en moyenne de 5,2 % par an sur la période 2014-2024. Ils ont augmenté plus rapidement que leurs investissements toutes politiques confondues qui ont progressé de 3,7 % sur la même période. Cette augmentation a concerné presque tous les secteurs de compétences du bloc communal : transports collectifs, rénovation énergétique des bâtiments, éclairage public et électrification des véhicules. La part des investissements en faveur de la décarbonation dans les investissements totaux du bloc communal a ainsi augmenté sur la période, passant de 7,6 % en 2014 à 8,9 % en 2024.

D'après les estimations d'I4CE, les investissements des régions en faveur de la décarbonation ont augmenté de 1,7 milliard d'euros en 2014 à 2,7 milliards d'euros en 2024. Le transport ferroviaire et la rénovation énergétique des lycées et de leurs bâtiments administratifs représentent leurs deux principaux postes d'investissement. Les régions ont réalisé 27 % des investissements des collectivités dans la décarbonation sur la période étudiée. Ce poids important des régions s'explique notamment par leurs compétences dans le transport ferroviaire qui représente le second poste d'investissement des collectivités en faveur de la décarbonation, après les transports en commun urbains. Par ailleurs, la part des régions dans les investissements en faveur de la décarbonation est plus élevée que leur part dans les investissements locaux toutes politiques confondues (17 %, d'après les données OFGL). Cette différence s'explique là aussi par le poids important du secteur ferroviaire dans leur budget, qui représente le premier poste d'investissement des régions toutes politiques confondues. Enfin, rappelons que la part des régions dans les investissements en faveur de la décarbonation est potentiellement sous-estimée car les données ne prennent pas en compte les financements que les régions versent aux collectivités du bloc communal et départemental pour leurs propres investissements.

Les investissements des régions ont augmenté en moyenne de 5,9 % par an sur la période 2014-2024, avec un pic important en 2024 (+39 %) grâce à l'effort d'investissement dans le matériel roulant ferroviaire. Si l'on exclut cette année « exceptionnelle » du calcul, la progression moyenne de 2014 à 2023 redescend à 2,3 %, soit près de deux fois moins que la progression des investissements des régions toutes politiques confondues, estimée à 5 % sur la même période d'après les données de l'OFGL. Même en réintégrant 2024, la part des investissements en faveur de la décarbonation dans les investissements totaux des régions a légèrement diminué sur la période, passant de 19 % en 2014 à 18 % en 2024.

D'après les estimations d'I4CE, les investissements des départements en faveur de la décarbonation ont augmenté de 300 millions d'euros en 2014 à 500 millions d'euros en 2024. La rénovation énergétique des collèges et des bâtiments administratifs représente de loin le premier poste d'investissement des départements en faveur de la décarbonation. Le second poste concerne les transports collectifs, pour lesquels les départements ont apporté des financements modestes. Enfin, les départements ont également investi pour électrifier leur flotte de véhicules. Le poids des départements dans les investissements des collectivités en faveur de la décarbonation est faible, de l'ordre de 7 % sur la période étudiée. Ce faible poids s'explique par la nature de leurs compétences et de leur budget. En effet, d'une part les départements investissent moins que les autres échelons de manière générale, d'autre part leur premier poste d'investissement concerne la voirie et les routes, un secteur non inclus dans les investissements climat. Rappelons cependant que le poids des départements dans les investissements en faveur de la décarbonation est potentiellement sous-estimé car les données ne prennent pas en compte les financements versés aux collectivités du bloc communal.

Bien que plus modestes, que ceux des autres échelons, les investissements des départements ont augmenté en moyenne de 4,7 % par an sur la période 2014-2024, grâce à l'augmentation des investissements dans la rénovation énergétique des bâtiments et l'électrification de leur flotte de véhicules. Ils ont ainsi augmenté plus rapidement que leurs investissements toutes politiques confondues, ces derniers ayant progressé de 1,6 % sur la même période d'après les données OFGL. La part des investissements des départements en faveur de la décarbonation dans leurs investissements totaux a donc légèrement augmenté sur la période, passant de 3 % en 2014 à près de 4 % en 2024.

ZOOM SUR L'ANNÉE 2024 ET LES PERSPECTIVES 2025

Après avoir analysé en première partie les dynamiques d'investissement des collectivités sur l'ensemble de la période étudiée, il est intéressant de se pencher sur les dynamiques propres à l'année 2024, qui correspond à l'année la plus récente consolidée par I4CE dans les données des investissements en faveur de la décarbonation. L'analyse de ces données permet ainsi de décrypter les tendances les plus récentes et de préciser la nature des efforts à réaliser pour la suite.

1. En 2024, les investissements ont augmenté de 10 % par rapport à 2023 grâce à l'effort réalisé dans les transports collectifs

Une augmentation en valeur comme en volume plus importante que celle des investissements locaux toutes politiques confondues

Les investissements des collectivités en faveur de la décarbonation ont atteint 8,6 milliards d'euros en 2024, soit une hausse de +10 % par rapport à 2023. Pour la première fois depuis 2020, cette augmentation est exclusivement due à une augmentation des volumes et non à une augmentation des prix. De plus, cette augmentation est plus élevée que celle des investissements locaux toutes politiques confondues, estimée à +7 % en 2024 par rapport à 2023 d'après les données OFGL. La part des investissements en faveur de la décarbonation a donc légèrement augmenté en 2024 pour atteindre 10,4 % des investissements totaux (cf. Figure 4). Les données consolidées montrent ainsi qu'il n'y a pas eu de décrochage des investissements des collectivités dédiés à la décarbonation en 2024, contrairement à ce que pointaient nos précédentes analyses à partir des données provisoires (I4CE, 2025). Un point de vigilance subsiste tout de même quant à l'évolution des investissements du bloc communal et des départements, qu'il conviendra de lever ou de renforcer les prochaines années. En effet, l'augmentation des investissements en faveur de la décarbonation en 2024 est majoritairement due à l'effort d'investissement des régions. Les investissements du bloc communal en faveur de la décarbonation n'ont quant à eux augmenté que d'1 % en 2024, alors que cette avant-dernière année de mandat constitue en principe et en fait un point haut de leur cycle d'investissement, avec une hausse plus importante de de l'ensemble de leurs investissements toutes politiques confondues (+9 %). Et les départements ont connu une baisse de leurs investissements en 2024, plus importante concernant la décarbonation (-6 %) que sur l'ensemble de leurs investissements (-3 %).

Une augmentation majoritairement portée par l'effort des régions dans le matériel roulant et des AOM locales dans les infrastructures de transport collectif urbain

Deux secteurs expliquent la quasi-totalité de l'augmentation des investissements observée en 2024 : le matériel roulant ferroviaire et les transports en commun urbains hors Ile-de-France. Les subventions d'investissement des régions à SNCF Voyageurs concernant l'acquisition et la rénovation de matériel roulant TER ont presque doublé par rapport à 2023 pour atteindre 1,4 milliard d'euros en 2024 (+84 %). L'année 2024 a en effet été marquée par de forts investissements pour le renouvellement et verdissement du matériel roulant ferroviaire de la part de certaines régions. Les investissements dans les transports en commun hors Ile-de-France augmentent de près de 500 millions d'euros pour atteindre 3 milliards d'euros en 2024. L'augmentation a surtout concerné les infrastructures, et dans une moindre mesure l'acquisition et l'électrification d'autobus. S'il est classique d'observer une hausse des investissements à ce moment-là du cycle électoral communal, il est à noter que le niveau 2024 est le plus haut observé jusqu'ici.

Les investissements ont également augmenté mais de manière plus marginale dans deux autres secteurs : les investissements dans les infrastructures de transport fluvial ont doublé pour atteindre plus de 80 millions d'euros, soit le niveau le plus haut sur la période étudiée et les investissements dans l'efficacité de l'éclairage public ont augmenté de près de 10 % pour atteindre 530 millions d'euros.

2. A contrario, les investissements ont stagné dans de nombreux secteurs et ont diminué de moitié dans les aménagements cyclables

Les investissements dans les aménagements cyclables, déjà moins importants en période post-Covid, s'effondrent en 2024 pour atteindre 340 millions d'euros (-54 %). Les investissements dans la rénovation énergétique ont continué de stagner comme en 2023 à un niveau proche de celui de 2022 en s'établissant à 1,6 milliards d'euros. Les investissements en

faveur de l'électrification des véhicules ont également stagné, avec une légère hausse pour le déploiement des infrastructures de recharge électrique et une baisse pour l'électrification des flottes publiques locales. Même stabilité pour les investissements dans les réseaux de chaleur en régie.

3. Des investissements stables en 2025 d'après les premières données disponibles

D'après les premières données disponibles, les investissements des collectivités en faveur de la décarbonation seraient stables au global en 2025, à hauteur de 8,7 milliards d'euros, avec des évolutions différenciées selon les secteurs (cf. Figure 3). Ce montant est à prendre avec précaution car les données ne sont pas disponibles pour les transports collectifs qui représentent deux tiers des investissements. Nous avons pris l'hypothèse que ces investissements allaient évoluer au rythme moyen observé ces cinq dernières années. Au vu des montants en jeu, l'évolution de ces investissements sera déterminante pour qualifier la dynamique globale des investissements des collectivités dans la décarbonation, à

l'instar de l'année 2024. Sur certains autres secteurs, des données sont disponibles. D'après les premières données d'immatriculations de l'année, les investissements dans l'acquisition de véhicules électriques des collectivités ont légèrement augmenté, ainsi que pour le déploiement d'infrastructures de recharge. Les collectivités ont également augmenté leurs investissements dans l'efficacité énergétique de l'éclairage public, au même rythme qu'en 2024. Les investissements pour la rénovation énergétique des bâtiments ont quant à eux été stables. En revanche, les investissements dans les aménagements cyclables, après avoir été divisés par deux en 2024, pourraient encore diminuer.

Encadré 1 : L'Observatoire des investissements du bloc communal, réalisé par la Banque des Territoires avec l'appui du Cabinet Ernst&Young

L'Observatoire des investissements du bloc communal lancé en 2025 par la Banque des territoires décrypte les intentions d'investissement locales à partir d'un panel d'une cinquantaine de collectivités représentatives du territoire français. Les travaux de l'Observatoire s'appuient principalement sur l'analyse des budgets primitifs et des plans pluriannuels d'investissement des collectivités du panel, complétés par l'envoi d'un questionnaire en ligne. L'Observatoire a pour objectif d'analyser les quatre dimensions suivantes : comment les intentions d'investissement ont évolué, quels sont les types de projets programmés, comment les collectivités prévoient de financer leurs investissements et enfin, parmi les projets d'investissement, quels sont ceux qui concourent à priori aux objectifs de transition écologique, dont l'atténuation au changement climatique. Cette dernière dimension propose une évaluation des investissements en faveur de la décarbonation différente de celle d'I4CE : elle repose sur l'analyse des intentions d'un panel de collectivités à partir de leurs documents budgétaires, alors que l'approche d'I4CE agrège et analyse les investissements réalisés à partir de sources sectorielles.

La première édition de l'Observatoire (Banque des Territoires, 2025) montre que les intentions d'investissements s'accroissent en faveur des actions environnementales entre 2024 et 2025. La hausse des volumes d'investissements concernerait à la fois les transports (+11 %), la rénovation énergétique des bâtiments (+32 %) et les aménagements mobilités douces (+11 %).

La seconde édition (Banque des Territoires, 2026) indique que les intentions d'investissement ayant un impact a priori favorable sur l'atténuation du changement climatique augmentent en 2026 pour atteindre 38 % des dépenses prévisionnelles, tandis que la part « indéfinie » baisse. Les projets liés aux transports font partie des deux seules typologies de projet qui connaissent une hausse des intentions d'investissement entre 2025 et 2026 en volume et en nombre de projets. En particulier, les grandes villes et leurs établissements publics de coopération intercommunale (EPCI) prévoient d'investir massivement sur les transports, notamment pour l'achat de matériel roulant (bus et tramways). En revanche, les intentions d'investissement baissent pour les projets liés à la rénovation énergétique et aux aménagements pour les mobilités douces (respectivement -22 % et -62 % en volume). Concernant l'ensemble des investissements et pas seulement ceux favorables à l'atténuation du changement climatique, malgré une hausse globale des intentions d'investissement de 3,6 % portée par les grandes villes et les EPCI, une majorité du panel prévoit moins de dépenses en 2026 qu'en 2025.

BESOINS ET ENJEUX POUR L'ATTEINTE DE LA NEUTRALITÉ CARBONE

1. Les collectivités doivent maintenir leur effort d'investissement dans les transports collectifs et accélérer dans l'ensemble des autres secteurs

Note de lecture : I4CE identifie des besoins d'investissement des collectivités pour la neutralité carbone à partir de projections se basant sur les hypothèses et orientations de la SNBC3. Un travail de mise à jour est en cours à la suite de l'adoption en juillet dernier de la version définitive de la SNBC3. Cette mise à jour sera rendue publique dans une étude dédiée, à paraître l'année prochaine. Dans la présente étude, I4CE s'en tient à une description synthétique et qualitative des besoins.

Maintenir l'effort d'investissement dans les transports collectifs urbains et ferroviaires, ainsi que dans la modernisation de l'éclairage public

Le report modal depuis les modes carbonés (voiture, avion) vers les modes décarbonés (transports collectifs terrestres et vélo) est un levier important de la décarbonation des transports routiers dans la SNBC3. Il représente 14 % de la réduction des émissions des transports routiers entre 2023 et 2050.

Grâce à l'effort d'investissement réalisée par les AOM locales depuis 2022, le niveau d'investissement observé en 2024 pour les transports collectifs urbains (bus, métros, tramways) se rapproche des besoins identifiés par I4CE. D'après nos estimations, les collectivités et leurs AOM locales devront légèrement augmenter leurs investissements pour le verdissement des autobus tout en maintenant leur effort d'investissement actuel dans les infrastructures (métro, bus, tramways). Elles disposent pour cela de différents leviers de financement spécifiques, comme les recettes tarifaires, le versement mobilité ou les concours de l'Etat sous la forme d'appels à projet auxquels candidatent les collectivités souhaitant développer les tramways, les voies de bus dédiées ou l'intermodalité.

Face aux besoins d'investissements importants dans le réseau ferroviaire (I4CE, 2025), il est probable que les régions doivent encore augmenter leurs investissements en faveur des infrastructures ferroviaires, en particulier pour contribuer à l'entretien et au développement des petites lignes, au développement du fret, aux projets de Services Express Régionaux Métropolitains (SERM) et aux financements d'autres grands projets de développement. Les besoins de

financement des régions dans le ferroviaire sont cependant difficiles à estimer précisément. Ils dépendent de la mobilisation de plusieurs leviers, parmi lesquels l'autofinancement de SNCF Réseau, l'évolution des péages ferroviaires, des recettes commerciales ou encore le recours à l'emprunt à travers SNCF Réseau ou des sociétés de projet (I4CE, 2025). Concernant le matériel roulant ferroviaire, les investissements des régions ont doublé pour atteindre 1,4 milliard d'euros en 2024. Tenu dans la durée, ce niveau devrait permettre de répondre aux besoins estimés par I4CE (I4CE & La Banque Postale, 2024). Une modélisation plus précise et plus récente des besoins d'investissement serait cependant nécessaire pour mieux qualifier les enjeux des régions dans ce secteur.

Les collectivités doivent poursuivre l'effort d'investissement dans l'efficacité énergétique de l'éclairage, en remplaçant les anciens luminaires par des luminaires LED.

Accélérer la dynamique d'augmentation des investissements dans l'électrification des véhicules et les réseaux de chaleur

Les collectivités doivent accélérer l'augmentation de leurs investissements dans l'électrification des véhicules, qui représente près de 60 % des réductions d'émissions des transports routiers entre 2023 et 2050. Pour y contribuer, les collectivités sont soumises aux obligations de verdissement des flottes de véhicules prévues par la loi d'orientation des mobilités (LOM) de 2019 et renforcées par la loi climat et résilience de 2021. Elles doivent ainsi respecter des quotas minimaux de véhicules à faibles ou très faibles émissions lors du renouvellement d'une flotte de véhicules.

L'accélération des investissements concernent également le déploiement des bornes de recharge sur la voirie publique, essentiel pour accompagner l'électrification du parc de véhicules.

Enfin, la contribution des collectivités au financement des réseaux de chaleur devrait augmenter les prochaines années au regard des orientations de la SNBC3. Cette dernière vise d'atteindre 5,8 millions de logements raccordés en 2035, soit une multiplication par quatre par rapport à aujourd'hui.

Cependant, le niveau de portage et de contribution des collectivités est susceptible de varier selon les caractéristiques et la rentabilité des projets développés ainsi que l'évolution du soutien de l'Etat qui contribue à travers le Fonds Chaleur à la dynamique du secteur.

Relancer la dynamique d'investissement en faveur de la rénovation énergétique des bâtiments publics

Les investissements des collectivités en faveur de la rénovation énergétique de leurs bâtiments sont stables depuis 2022, alors que les besoins d'investissement sont importants dans ce secteur. Les objectifs fixés par la SNBC3 pour décarboner les bâtiments tertiaires publics s'appuient sur les objectifs du dispositif éco-énergie tertiaire. Ce dernier vise une baisse de 40 % de la consommation des ensembles de bâtiments tertiaires de plus de 1000 m² à horizon 2030, et 50 % à horizon 2040, par rapport à une consommation de référence antérieure ou égal à 2010. Les collectivités devront assumer une part prépondérante du financement de la rénovation de leur propre parc pour atteindre ces objectifs, les possibilités de transfert de cette charge vers des acteurs privés étant très limitées. La principale piste consiste à renforcer l'utilisation des CEE pour faire financer les travaux par les fournisseurs d'énergie. Mais ce dispositif est déjà très sollicité pour le financement du plan d'électrification à destination des ménages, et son coût se répercute sur les factures des ménages et des petites entreprises (I4CE, 2025). Certaines collectivités capitalisent sur les gains réalisés grâce aux économies d'énergie pour financer en partie leurs travaux de rénovation, par exemple à travers des dispositifs d'*intracting* (Cerema, 2025). Ces dispositifs sont adaptés à des travaux

de faible ampleur (changement de système, éclairage...) avec un retour sur investissement rapide et ne sauraient couvrir l'ensemble des besoins de financement dans ce secteur. A noter que de manière plus générale, les économies d'énergies réalisées grâce à la rénovation énergétique de leurs bâtiments pourraient contribuer à préserver l'autofinancement des collectivités, dans un contexte de tensions sur les prix de l'énergie générées par la crise du détroit d'Ormuz.

Concernant la rénovation énergétique des logements sociaux, les financements des collectivités, en hausse depuis 2021, se stabilisent en 2024, alors qu'une hausse des soutiens publics est nécessaire pour atteindre les objectifs de la SNBC3 à horizon 2030 (I4CE, 2025). Le niveau de contribution attendu des collectivités dépendra du modèle de financement retenu entre celles-ci, l'Etat, les bailleurs sociaux, voire les locataires. Le recours accru aux CEE constitue ici aussi une piste de financement.

Inverser la dynamique pour augmenter fortement les investissements dans les aménagements cyclables

D'après nos estimations, les collectivités ont réduit de moitié leurs investissements cyclables pour la mobilité du quotidien en 2024 par rapport à 2023. Cette évolution est préoccupante au regard de l'ambition poursuivie dans la SNBC de doubler le réseau par rapport à 2019 pour le porter à 100 000 kilomètres d'infrastructures cyclables d'ici 2030. Cet objectif nécessite une augmentation forte et rapide des investissements des collectivités pour la réalisation de pistes et voies cyclables sécurisées et continues.

2. Des enjeux différenciés selon les échelons de collectivités

Les communes, les intercommunalités et leurs syndicats portent la majorité des investissements en faveur de la décarbonation. En tant qu'AOM locales, ils ont déjà réalisé un effort important dans les transports en commun urbains ces dernières années, s'appuyant sur les différents leviers de financement spécifiques à ce secteur. L'enjeu est de réussir à accélérer leurs investissements dans tous leurs secteurs de compétences malgré le contexte de contrainte budgétaire et de réduction du déficit public. Rénovation énergétique des bâtiments, aménagements cyclables, électrification des flottes, extension et développement des réseaux de chaleur... Les besoins sont vastes. Ils doivent aussi composer avec les effets liés au cycle électoral qui entraînent généralement une baisse de l'investissement local en début de mandat. Si cette baisse s'observe aussi sur les investissements en faveur du climat en ce début de mandat, il faudra alors redoubler d'efforts pour accélérer en milieu et fin de mandat.

Les collectivités du bloc communal disposent de différents leviers pour financer leurs investissements aux côtés des concours publics de l'Etat tels que la fiscalité locale, le recours à l'emprunt ou encore la trésorerie. De fortes disparités existent cependant entre les collectivités sur leur capacité à recourir à ces différents leviers de financement (I4CE & La Banque Postale, 2024). Les résultats de nos précédentes analyses montrent que là où certaines collectivités semblent en mesure de franchir le mur d'investissement par des choix propres et sans toucher à la structure de leurs financements, d'autres pourraient se révéler très rapidement dans l'incapacité de faire face, seules, aux investissements attendus d'elles dans la stratégie nationale bas carbone.

Les régions font également face à des besoins d'investissement importants pour la décarbonation, en particulier dans le ferroviaire et la rénovation énergétique de leurs bâtiments. Or, elles n'ont guère de marge de manœuvre pour faire évoluer leurs recettes et les adapter à leurs besoins.

L'évolution récente de leur panier de ressources les a rendues dépendantes du contexte économique et des financeurs externes (La Banque Postale, 2026). Dans son étude [Les régions et la transition écologique : financer la décarbonation](#), la direction des études et de la recherche de La Banque Postale a réalisé une analyse approfondie sur la capacité financière des régions à accélérer les investissements en faveur de la dé-

carbonation (cf. Encadré 1). Plusieurs pistes sont envisagées pour dépasser les tensions budgétaires documentées, tels que l'utilisation du levier fiscal encore disponible, la réduction des subventions versées aux autres acteurs hors climat, la redirection des dépenses d'investissement ou encore la création de nouvelles ressources, notamment pour les transports.

Encadré 2 : Les principaux enseignements de l'étude « Les régions et la transition écologique : financer la décarbonation », La Banque Postale, Régions de France, septembre 2026

- **Les subventions / dotations et l'emprunt sont devenus les principaux leviers de financement des investissements régionaux.** L'épargne nette finançait 44 % des investissements en 2019, contre 27 % en 2025. Les subventions sont la première source depuis 2020 (42 % en 2025) mais ne compensent pas, et l'emprunt monte à 31 %. La trésorerie (moins de 1 milliard d'euros, soit 9 jours de dépenses) n'est plus mobilisable.
- **La fiscalité des régions a été transformée au profit d'une recentralisation des ressources en partie carbonée.** Avec la disparition de la CVAE et des autres impôts territorialisés, la TVA pèse 64 % de la fiscalité, ce qui rend les régions sensibles à la conjoncture économique. Le transfert de la TICPE représente désormais la deuxième recette fiscale mais pourrait diminuer au fur et à mesure de l'électrification du parc de véhicules. Concernant les cartes grises, troisième levier fiscal, toutes les régions sauf les Hauts-de-France ont supprimé l'exonération sur les véhicules électriques.
- **Des besoins d'investissement en hausse, notamment pour le transport ferroviaire.** A partir des données I4CE, les besoins d'investissement climat ont été estimés à environ 5 milliards d'euros par an pour les régions sur la période 2026-2030. Près de la moitié des investissements additionnels concerne le transport ferroviaire.
- **L'augmentation des investissements des régions à hauteur des besoins d'investissement climat remet en cause la soutenabilité financière des régions.** Deux scénarios à 2030 ont été réalisés, avec un bouclage par l'emprunt. Dans le scénario « au fil de l'eau » (investissements à +2 %/an), le recours à l'emprunt, et donc l'encours de dette, augmenterait mais le délai de désendettement moyen resterait sous 8 ans. Le scénario « climat » porte le délai à 12,5 ans, bien au-dessus du seuil prudentiel de 9 ans.
- **Des marges d'adaptation en interne peuvent être trouvées mais elles nécessitent des arbitrages importants.** Les régions ont toujours la possibilité de moduler leurs tarifs sur les certificats d'immatriculation mais dans la limite de 60 euros par cheval fiscal. Actuellement huit régions ont atteint ce plafond. Les régions ont également la possibilité de voter un taux de VM régional et rural spécialement affecté au développement de l'offre de transport. D'autres leviers comme la réduction des subventions versées, qui ne seront pas sans conséquence sur le tissu économique et social du territoire, la redirection des dépenses « brunes ».
- **Des ressources additionnelles nouvelles seront probablement à trouver.** Les pistes évoquées concernent notamment le financement des transports avec le fléchage d'une partie des recettes des futures concessions autoroutières et une évolution du partage de la fiscalité, par exemple sur l'électricité, sur la cotisation foncière des entreprises (CFE) voire l'impôt sur les sociétés (IS) dans le cadre d'une refonte fiscale locale.

Les départements font aussi face à des besoins d'investissement pour la décarbonation, en particulier pour rénover leurs bâtiments et pour électrifier leur flotte de véhicules, même si les montants sont plus modestes. A l'instar des régions, les recettes des départements sont fortement liées à l'évolution du contexte socio-économique. De plus, ils sont contraints par la rigidité de leurs dépenses de fonctionnement, constituées à près de 60 % par des dépenses d'action sociale difficilement compressibles. Les départements ont connu une dégradation sensible de leur situation financière en 2023 et 2024, ce qui a entraîné une diminution de leurs investis-

sements 2024. Cette diminution s'est prolongée en 2025 malgré l'amélioration de leur situation financière (La Banque Postale, 2025 ; AFL, 2026 ; OFGL, 2026). Dans ce contexte, les départements ne pourront pas absorber le volume des investissements climat attendus d'eux sans ressources additionnelles (I4CE & La Banque Postale, 2024).

3. L'accélération des investissements des collectivités en faveur de la décarbonation ne pourra venir que d'une action conjointe entre l'Etat et les collectivités

L'évolution des investissements en 2024 montre que les collectivités ont réussi à augmenter fortement leurs investissements dans certains secteurs d'une année à l'autre. Maintenir cet effort et le propager à l'ensemble des secteurs implique des actions coordonnées entre l'Etat et les collectivités.

Pour l'Etat : préserver les capacités d'investissement des collectivités et donner les bonnes incitations

Le rôle premier de l'Etat est de préserver les capacités d'investissement des collectivités dans la durée et donner les bonnes incitations pour accélérer l'effort en faveur de la décarbonation. Les mesures prises pour permettre la nécessaire réduction du déficit public conduisent actuellement l'Etat à modérer voire à réduire ses concours financiers dans de nombreux secteurs. Les collectivités sont mises elles aussi à contribution. Sans ouvrir le débat sur les modalités de cette contribution, l'Etat peut faire en sorte que les mesures prises pour réduire le déficit public s'accompagnent d'un renforcement de la clarté et la visibilité de ses attentes et son soutien aux collectivités. Il gagnerait également à faire en sorte que ces mesures envoient les bons signaux en termes de priorités politiques, en préservant les dispositifs comme le Fonds Vert. Une piste pourrait également être de renforcer la conditionnalité « climat » de l'ensemble de dotations et subventions de l'Etat aux collectivités. Cependant, en proie à une forte instabilité renforcée à l'approche des élections présidentielles, il est peu probable que l'Etat ait la capacité d'avancer sur ces sujets à court terme. Ce contexte renforce la responsabilité des collectivités de continuer à agir et à investir malgré les incertitudes. Et ces dernières disposent de nombreux leviers pour cela.

Pour les collectivités : prioriser les projets d'investissement au regard de l'urgence climatique et s'appuyer sur l'ensemble des leviers existants

Le premier levier à activer, en particulier face à des contraintes budgétaires importantes, est celui de la priorisation. Les collectivités doivent mieux intégrer l'urgence climatique dans leurs arbitrages politiques et budgétaires afin de prioriser tant que faire se peut les projets contribuant à la transition, de décaler certains projets et de ne pas s'engager dans ceux qui entretiennent les dépendances carbonées. Les collectivités peuvent s'appuyer sur les démarches « budget vert » et « [les PPI alignées climat](#) » comme outils de priorisation. Ces arbitrages sont d'autant plus pertinents qu'ils sont sources d'économies. D'une part grâce à la réduction des investissements défavorables au climat dans les budgets des collectivités, qui pourrait permettre d'éviter 3,6 milliards d'euros par an de dépenses d'investissement à horizon 2035 (I4CE, 2026).

D'autre part grâce aux économies d'énergie générées par les investissements réalisés en faveur de la décarbonation. D'après les estimations d'I4CE, la réduction de la consommation des énergies fossiles permettrait aux collectivités d'économiser 0,6 milliard d'euros par an (I4CE, 2026).

Dans un contexte budgétaire contraint, les collectivités ne peuvent s'appuyer uniquement sur les concours publics de l'Etat pour accélérer leurs investissements en faveur du climat. D'autant que des marges de manœuvre financières existent encore pour de nombreuses collectivités sur d'autres leviers. Augmentation de la fiscalité locale, prélèvement sur la trésorerie, recours à l'emprunt, augmentation de la contribution des usagers des services publics, nouvelle coopération publique-privée... seule une mobilisation conjointe de l'ensemble des leviers, résultant de choix locaux d'une part, et d'incitations nationales claires d'autre part, permettra le changement à l'échelle nécessaire à l'atteinte de nos objectifs de décarbonation.

BIBLIOGRAPHIE

- **AFL. (2026).**
Baromètre de la santé financière des collectivités locales #2026.
- **Banque des Territoires. (2025).**
Observatoire des investissements du bloc communal. Quelles intentions d'investissement à l'échelle locale en 2025 ?
- **Banque des Territoires. (2026).**
Observatoire des investissements du bloc communal. Quelles intentions d'investissement à l'échelle locale en 2026 ?
- **Cerema. (2025).**
Gérer son patrimoine immobilier. Fiche n° 3, L'intracring : Une démarche pour financer la rénovation énergétique de ses bâtiments.
- **I4CE. (2025).**
Panorama des financements climat — Édition 2025.
- **I4CE. (2026).**
Moins de brun, plus de vert : La nécessaire redirection des dépenses locales.
- **I4CE & La Banque Postale. (2024).**
Panorama des financements climat des collectivités locales.
- **La Banque Postale. (2025).**
Note de conjoncture sur les finances locales.
- **La Banque Postale. (2026).**
Les régions et la transition écologique : Financer la décarbonation.
- **OFGL. (2025).**
Rapport annuel sur les finances des collectivités locales, Éditions 2015 à 2025. Consulté le 1^{er} juillet 2026.
- **OFGL. (2026).**
Les finances des collectivités locales, pré-rapport 2026.

BIBLIOGRAPHIE TECHNIQUE

INDICES INSEE

- **INSEE. (2025a).**
Indice des prix à la consommation — Base 2015 — Ensemble des ménages — France — Nomenclature Coicop : 07.1.1.1 — Automobiles neuves.
- **INSEE. (2025b).**
Indice des prix de l'entretien-amélioration des bâtiments — Non résidentiel — IPEA (CPF 43 hors 43.1) — Base 2021.
- **INSEE. (2025c).**
Indice des prix de l'entretien-amélioration des bâtiments — Résidentiel — IPEA (CPF 43 hors 43.1) — Base 2021.
- **INSEE. (2025d).**
Indice des prix de l'entretien-amélioration des bâtiments — Tous bâtiments — IPEA (CPF 43 hors 43.1) — Base 2021.
- **INSEE. (2026a).**
Index Travaux Publics — TP01 — Index général tous travaux — Base 2010.
- **INSEE. (2026b).**
Index Travaux Publics — TP02 — Travaux de génie civil et d'ouvrages d'art neufs ou rénovation — Base 2010.
- **INSEE. (2026c).**
Index Travaux Publics — TP08 — Travaux d'aménagement et entretien de voirie en zones rurale et urbaine — Base 2010.
- **INSEE. (2026d).**
Index Travaux Publics — TP10d — Réseaux de chauffage et de froid avec fourniture de tuyaux — Base 2010.
- **INSEE. (2026e).**
Indice des prix à la consommation — Base 2015 — Ensemble des ménages — France — Ensemble.
- **INSEE. (2026f).**
Indice des prix à la consommation — Base 2025 — Ensemble des ménages — France — Ensemble.
- **INSEE. (2026g).**
Les comptes de la Nation — Produit Intérieur Brut (PIB) et grands agrégats économiques.

ANNEXE

Les investissements des collectivités dans la decarbonation, par secteur.

TABEAU

Investissements des collectivités dans la décarbonation, par secteur
(en millions d'euros courants)

	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025p
ECLAIRAGE PUBLIC ET RÉSEAUX DE CHALEUR	304	281	287	315	370	397	373	386	395	509	546	595
Modernisation de l'éclairage public	273	255	263	300	349	375	344	360	382	490	527	570
Développement des réseaux de chaleur (régie)	31	26	24	15	21	22	29	26	13	19	19	25
RÉNOVATION ÉNERGÉTIQUE DES BÂTIMENTS	722	785	893	1 007	982	1 039	966	1 270	1 626	1 700	1 621	1 652
Rénovation des bâtiments tertiaires, travaux énergétiques	703	749	832	948	930	974	920	1 210	1 543	1 577	1 516	1 547
Rénovation des logements sociaux, travaux énergétiques	18	36	61	60	53	65	47	60	83	123	104	105
ELECTRIFICATION DES VÉHICULES	38	31	56	60	54	50	68	204	187	317	325	369
Electrification des flottes de voitures particulières et de véhicules utilitaires légers	11	14	18	20	29	37	66	99	130	229	195	221
Développement d'infrastructures de recharge pour véhicules électriques	27	17	37	40	25	13	2	105	57	89	130	147
DÉVELOPPEMENT DES AMÉNAGEMENTS CYCLABLES	860	822	806	840	825	574	961	620	741	779	336	275
DÉVELOPPEMENT DES TRANSPORTS COLLECTIFS	3 480	3 239	3 246	3 192	3 897	4 157	4 453	4 115	4 132	4 487	5 747	5 790
Développement des transports en commun urbains	1 679	1 653	2 030	2 161	2 733	2 920	2 699	2 424	2 404	2 756	3 220	3 103
Développement du transport ferroviaire	1 774	1 568	1 187	1 007	1 131	1 202	1 674	1 662	1 663	1 688	2 442	2 578
Développement du transport fluvial	27	18	29	23	33	35	80	29	66	43	84	110
TOTAL	5 404	5 158	5 287	5 413	6 128	6 217	6 821	6 595	7 082	7 792	8 575	8 681

p : données provisoires

@I4CE_

