

METTRE LA FISCALITÉ DES ÉNERGIES EN LIGNE AVEC LA POLITIQUE ÉNERGIE-CLIMAT



À PROPOS D'ÉQUILIBRE DES ÉNERGIES

Créée en 2010, Équilibre des Énergies, présidée par Dominique Bussereau, ancien ministre, œuvre pour la décarbonation de l'économie française et européenne.

Ses analyses et ses propositions visent à promouvoir l'innovation et l'excellence industrielle pour réduire les émissions de gaz à effet de serre et sortir des énergies fossiles.

Avec ses membres, elle apporte son expertise et son expérience pour proposer des solutions concrètes, réalisables et acceptables au vu des réalités économiques et des aspirations de nos concitoyens.

Nous rencontrer :

Équilibre des Énergies
+ 33 (0)1 53 20 13 70
contact@equilibredesenergies.org
10, rue Jean Goujon - 75008 Paris



SYNTHÈSE

La **fiscalité** est un puissant moyen d'action politique, économique et sociale. Elle permet d'orienter les choix des consommateurs, par les prélèvements et par la redistribution des recettes qui en résultent.

Contrairement à une idée fréquemment répandue, la fiscalité des énergies, essentiellement les accises et la TVA, n'est pas, en France, plus élevée que la moyenne européenne. Cependant, elle est faiblement différenciée en fonction du contenu carbone des énergies et donc peu incitative aux actions énergie-climat.

Par ailleurs, se pose la question du bien-fondé et donc de la pérennisation des exonérations et abattements dont bénéficient certains secteurs économiques.

La mise en cohérence de la politique fiscale avec la politique énergie-climat ne peut s'analyser sans prendre en compte simultanément deux

autres obligations financières qui pèsent sur le consommateur en complément de la fiscalité :

- le **mécanisme des certificats d'économies d'énergie (CEE)** qui ne constitue ni une taxe ni un impôt et ne rentre pas dans le décompte des prélèvements obligatoires ;
- le **système européen d'échange de quotas d'émission EU-ETS (ou ETS1) et le futur ETS2**, qui sont considérés comme mécanismes de marché mais prennent une importance grandissante.

Si un réalignement de la fiscalité énergie-climat apparaît aujourd'hui nécessaire, nonobstant le travail de rationalisation accompli au cours des dernières années, la question de l'acceptabilité de la charge fiscale demeure primordiale et introduit nécessairement des limites dans les actions à mener.

Le présent cahier formule une liste de propositions qui, après validation, pourraient être mises en œuvre au cours du prochain quinquennat.

LA TVA

Le taux de TVA a été harmonisé récemment au niveau de 20 %, que ce soit sur les fournitures d'énergie ou sur l'abonnement. On peut regretter que les accises soient considérées comme un élément constitutif du prix rendu au consommateur et en majorent d'autant le montant. Mais ceci résulte des règles européennes.

L'ACCISE SUR LES ÉNERGIES

› Généralités

L'accise constitue, depuis 2022, la fiscalité de base dans le domaine de l'énergie. Elle est à présent régie par le code de l'imposition des biens et des services (CIBS) et par la législation européenne. Elle n'est plus rattachée à la législation sur les douanes. Comme toutes les accises, l'accise sur les énergies est une taxe à la consommation désormais exprimée en euros par MWh consommés, quelle que soit l'énergie concernée. **C'est un impôt de rendement, destiné pour l'essentiel à alimenter le budget de l'État.**

L'accise comporte cinq « fractions » dont les trois principales sont :

- l'**accise sur l'électricité**, qui a remplacé la TICFE, qui elle-même avait fusionné la CSPE créée en 2003 pour financer le développement des énergies renouvelables électriques ;

- l'**accise sur le gaz**, qui a remplacé la TICGN, qui elle-même avait fusionné la TICGN proprement dite, la CSPG et la CTSSG ;

- l'**accise sur les produits énergétiques autres que le gaz et le charbon**, c'est-à-dire les produits pétroliers et les biocarburants, qui a remplacé la TICPE qui, elle-même, avait remplacé la TIPP en 2011.

ÉVOLUTION DES TARIFS

› Électricité

Le tarif de base de l'accise sur l'électricité est, depuis le 1^{er} juillet 2026, de 30,62 €/MWh pour les ménages et pour les activités économiques avec une puissance ≤ 36 kVA et de 26,35 €/MWh pour les entreprises avec une puissance > 36 kVA ne bénéficiant pas de tarifs réduits (ces chiffres incluent la « brique additionnelle » de 5,93 €/MWh mentionnée plus loin).

Des tarifs réduits allant de 0,50 €/MWh à 5,50 €/MWh sont accordés aux entreprises grandes consommatrices, électro-intensives, électro-sensibles ou exposées à la concurrence internationale.

Les tarifs de l'accise électricité ont peu évolué depuis la fin du bouclier tarifaire au 1^{er} janvier 2025. Ils sont, pour les livraisons aux consommateurs non domestiques, plutôt inférieurs aux niveaux moyens européens (figure 1)

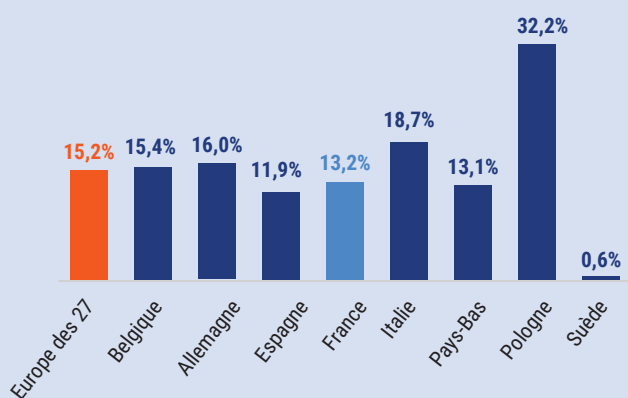


Figure 1 : Pourcentage des taxes non récupérables dans le prix de vente moyen, hors taxes récupérables, de l'électricité livrée aux consommateurs non domestiques en Europe. Source : Eurostat 2^e semestre 2025.

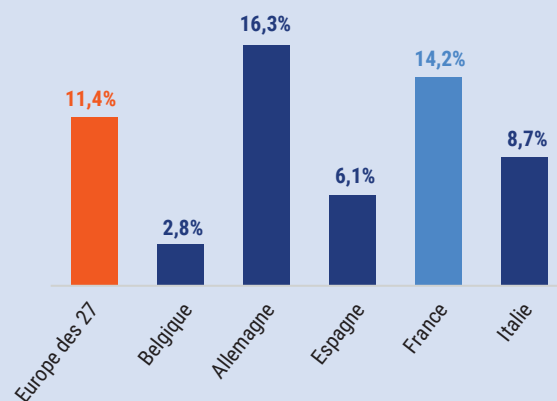


Figure 2 : Pourcentage des taxes non récupérables dans le prix de vente moyen, hors taxes récupérables, du gaz livré aux consommateurs industriels en Europe. Source : Eurostat 2^e semestre 2024.

► Gaz

Le tarif de base de l'accise sur le gaz est, depuis le 1^{er} juillet 2026, de 16,66 €/MWh.

Des tarifs réduits existent, notamment pour les entreprises assujetties à l'EU-ETS (1,52 €/MWh), pour les entreprises classées à risque de fuite de carbone (1,60 €/MWh) et pour l'usage carburant (5,23 €/MWh).

L'accise sur le gaz a peu évolué depuis le 1^{er} janvier 2025.

Elle est, pour les livraisons aux consommateurs industriels, plutôt supérieure à la moyenne européenne mais inférieure au niveau constaté en Allemagne (figure 2).

► Produits pétroliers

Les tarifs d'accise sur les produits pétroliers sont assez élevés en France, comparés au niveau moyen constaté en Europe (figure 3). Ils sont fonction du produit distribué (valeurs au 1^{er} juillet 2026) :

- Gazole : 60,75 €/MWh
- Essence SP95-E10 : 77,64 €/MWh
- Fioul domestique : 16,66 €/MWh

Des tarifs réduits existent sur certains produits :

- Biogazole B100 : 12,90 €/MWh (nota : le biogazole HVO100 ne bénéficie pas du tarif réduit)
- Superéthanol E85 : 17,89 €/MWh

Les transports routiers de marchandises bénéficient d'un remboursement partiel de l'accise sur le gazole à hauteur de 15,56 €/MWh. Il est à noter que l'article 130 de la loi climat-résilience du 22 août 2021 fixe comme objectif d'atteindre un niveau équivalent au tarif normal d'accise sur le gazole d'ici le 1^{er} janvier 2030.

► Produit de l'accise et affectation des recettes

En 2026, la recette prévisionnelle brute de l'ensemble de l'accise sur les énergies est, selon le PLF 2026, de 39,3 Md€ dont 31,5 Md€ sur les produits pétroliers, 2,3 Md€ sur le gaz et 5,5 Md€ sur l'électricité.

Sur le montant de l'accise sur les produits pétroliers, 11,7 Md€ sont alloués aux collectivités territoriales, 1,6 Md€ à l'Agence de financement des infrastructures de France (AFITF), 1,5 Md€ à la péréquation sur les zones non interconnectées (ZNI) et 1,5 Md€ sont remboursés aux entreprises de transport. Le montant net disponible pour le budget de l'État est de 15,3 Md€.

De la même façon, les accises sur le gaz et sur l'électricité comportent depuis le 1^{er} août 2025 une brique dite « additionnelle » de 5,93 €/MWh servant au financement des zones non interconnectées, ainsi que, dans le cas de l'électricité, à celui du compte d'affectation spéciale FACE servant au financement de l'électrification rurale.

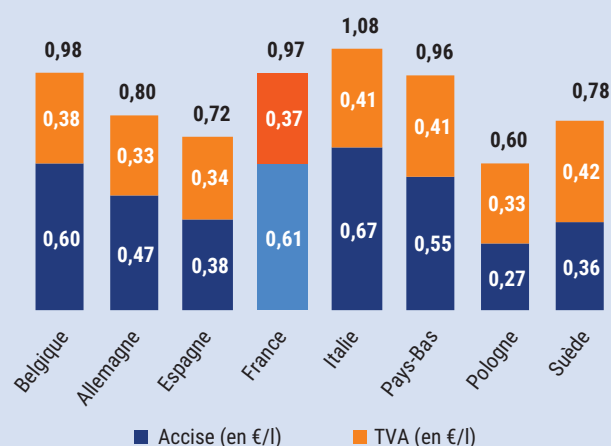


Figure 3 : Comparaison de la fiscalité sur le gazole dans quelques pays européens en juillet 2026. Source : Données CNR. Nota : les possibilités de récupération de la TVA et de l'accise ne sont pas prises en compte dans ce schéma.

Le produit des accises est appelé à diminuer du fait de la décroissance attendue des consommations de gaz et de produits pétroliers :

- dans le secteur des transports individuels, l'utilisateur d'une voiture à essence, consommant 6 l au 100 km, paie 4,14 € d'accise pour 100 km. S'il passe à la voiture électrique, avec une consommation moyenne de 18 kWh/100 km, il ne paie plus que 0,56 € d'accise pour les mêmes 100 km ;
- dans le secteur du logement, un particulier se chauffant au gaz et consommant 6 000 kWh de gaz par an paie 100 €/an d'accise. S'il passe à l'électricité, il paiera 77 €/an s'il a recours à une pompe à chaleur dotée d'un coefficient de performance saisonnier de 3.

LES TAXES DÉDIÉES

Deux taxes spécifiques s'appliquent actuellement au secteur de l'énergie.

► La CTA (Contribution Tarifaire d'Acheminement)

La CTA s'applique au gaz et à l'électricité. Elle sert à financer les droits spécifiques relatifs à l'assurance vieillesse des personnels des entreprises des réseaux de transport et de distribution d'électricité et de gaz naturel pour les droits passés. Son montant est un pourcentage de la part fixe des droits d'accès aux réseaux.

Pour un consommateur domestique moyen, avec un abonnement de 6 kVA Base, elle représente environ 15 €/an.

► La TIRUERT et l'IRICC

La taxe incitative relative à l'utilisation d'énergie renouvelable dans le transport (TIRUERT) constitue une taxe à finalité spécifique destinée à inciter les metteurs à la consommation à insérer un pourcentage minimal de biocarburants ou de carburants d'origine renouvelable dans les carburants qu'ils mettent sur le marché. L'objectif d'incorporation est de 9,4 % pour la filière gazole en 2026. Les carburants pour l'aviation ne sont pas assujettis étant soumis au règlement ReFuelEU Aviation.

Les entreprises assujetties peuvent répondre à leur obligation en incorporant physiquement des carburants durables dans les carburants mis à la consommation ou en acquérant des certificats. La fourniture d'électricité au transport routier via des bornes publiques permet ainsi de générer de tels certificats.

L'incidence de la TIRUERT sur le coût du gazole est au plus celui des pénalités maximales soit 13,16 c€/l. Dans la pratique, on peut estimer qu'elle se situe aux environs de 8 c€/l de gazole.

Le mécanisme d'incitation à la réduction de l'intensité carbone des carburants (IRICC) figure dans le projet de loi de finances pour 2027 afin de pouvoir entrer en vigueur au plus tard au 1^{er} janvier 2028 et remplacer ainsi la TIRUERT. L'IRICC permettra de mettre la réglementation française en harmonie avec la dernière version de la directive RED. L'une des différences essentielles par rapport à la TIRUERT sera d'introduire des objectifs de réduction de l'intensité carbone des carburants sur la base d'une trajectoire allant jusqu'en 2035. L'IRICC traite également de la décarbonation du gaz-carburant.

LES CERTIFICATS D'ÉCONOMIES D'ÉNERGIE (CEE)

Le caractère peu visible, relativement indolore et sans impact direct sur les finances publiques a amené les pouvoirs publics à se reposer de plus en plus sur les CEE pour soutenir les actions de transition énergétique.

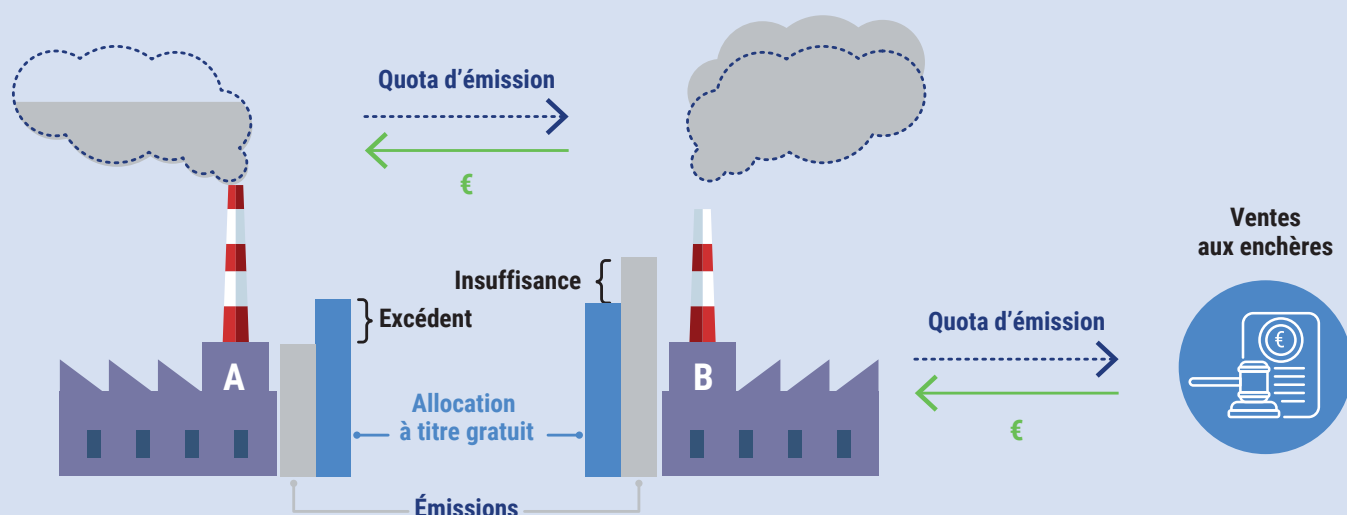
Les CEE sont un moyen efficace d'aider au financement des travaux d'efficacité énergétique. Au cours de la 5^e période des CEE, les CEE ont soutenu des opérations provenant à 77 % dans les secteurs résidentiel et tertiaire, 14 % du secteur industriel et 4 % du secteur des transports. La volonté du gouvernement est clairement de rééquilibrer la répartition des projets soutenus et de privilégier les actions permettant de promouvoir l'électrification.

Récemment, il a été reproché aux CEE de concourir à la hausse du prix des énergies. Équilibre des Énergies évalue un coût du dispositif pour la sixième période de l'ordre 8 Md€/an (TTC), avec un impact de l'ordre de 0,9 c€/kWh (TTC) pour les fournitures d'électricité et de gaz, et de 9 c€/l (TTC) pour le gazole¹.

Cet impact reste donc mineur au regard de l'intérêt que présentent les CEE dans la politique énergétique et dans la stratégie d'électrification en particulier.

Pour autant, le système doit continuer à améliorer son efficacité et à se focaliser sur les axes essentiels de l'efficacité énergétique et de l'électrification.

1. Estimation effectuée à partir des estimations du rapport de la Cour des comptes « les certificats d'économies d'énergie : un dispositif à réformer car complexe et coûteux pour des résultats incertains » de juillet 2024.



LES SYSTÈMES DE QUOTAS EUROPÉENS

► L'EU-ETS ou ETS1

En 2005, a été lancé l'EU-ETS, système de « cap & trade » européen d'échange de quotas carbone. Ce système est appliqué depuis 2008 à environ 8 700 grands émetteurs industriels européens de gaz à effet de serre (GES) dont approximativement 1 050 sont localisés en France. Aux installations industrielles, s'ajoutent les compagnies maritimes (3 300) et les compagnies aériennes (390). Les installations assujetties représentent en Europe 40 % des émissions territoriales de GES mais 20 % seulement en France.

Les enchères EU-ETS ont généré en Europe des revenus de 38,8 Md€ en 2024 (environ 43 Md€ en 2025) dont 2,1 Md€ en France. Ces revenus servent à alimenter divers fonds européens (Fonds de modernisation, Fonds de l'innovation et, depuis 2025, Fonds social pour le climat en anticipation de l'ETS2). Environ 65 % du produit des enchères reviennent cependant aux États membres qui sont, depuis juillet 2023, tenus d'utiliser les sommes correspondantes à des actions de soutien à la transition énergétique.

La France a récupéré ces dernières années environ 1,5 Md€/an² qui sont alloués à l'Agence nationale de l'habitat (Anah) à hauteur d'environ 700 M€, aux autorités organisatrices des mobilités (50 M€), le solde étant déclaré comme venant compenser les coûts indirects du carbone pour l'industrie.

Une réforme de l'EU-ETS a été proposée par la Commission le 17 juillet, visant notamment à aligner l'EU-ETS avec les objectifs climatiques retenus pour 2040. Elle conduira également à définir de façon plus stricte les obligations faites aux États quant à l'utilisation des fonds qui leur reviennent.

► L'ETS2

Au 1^{er} janvier 2028, doit entrer en application un nouvel ETS, l'ETS2, qui s'appliquera aux fournisseurs de combustibles aux transports routiers, au bâtiment et à la petite industrie. Au niveau européen, 75 % environ des émissions seront alors couvertes par l'EU-ETS ou l'ETS2. Les mises aux enchères de quotas ETS2 doivent commencer dès 2027.

Le montant des sommes collectées par ces enchères dépendra fortement du prix du quota. Pour 2017, la Commission a avancé un prix de 30 €/tCO₂. Dans les prochaines années, le prix du quota ETS2 pourra être en principe maintenu, par utilisation du mécanisme de la réserve de stabilité, en dessous de 45 €/tCO₂ en 2020, soit approximativement 60 €/tCO₂ en euros courants sur 2028/2030. Sur la base d'un prix moyen de 60 €/t sur 2027-2032, la recette totale des enchères au niveau européen pourrait atteindre, sur la période, 323 Md€ dont un montant maximal de 65 Md€ pourrait être affecté au Fonds social pour le climat piloté par la Commission. La différence, soit 258 Md€, serait laissée à la disposition des États membres, avec l'obligation d'utiliser les sommes correspondantes pour des actions de support à la transition énergétique.

La France sera à l'origine d'environ 15,3 % des quotas mis aux enchères. Elle récupérera ainsi 15,3 % de l'enveloppe laissée aux États, soit 39,5 Md€ sur 6 ans. Elle pourra également prétendre bénéficier de 11,19 % du Fonds social pour le climat, soit 7,3 Md€ sur 6 ans ou 1,21 Md€ par an en moyenne, à la condition qu'elle abonde les sommes pouvant lui revenir par une contribution additionnelle de 25 % issue de son budget propre.

Si sa mise en œuvre est confirmée, l'impact de l'ETS2 sur la politique énergie-climat de la France sera très

2. Ce montant serait porté à 1,88 Md€ en 2027, selon le PLF 2027.

supérieur à celui de l'EU-ETS. La contribution accordée à l'Anah devrait logiquement être raccordée à l'ETS2, libérant sur l'EU-ETS des sommes mobilisables à d'autres fins.

La charge de l'ETS2 sera nécessairement répercutée sur les consommateurs par leurs fournisseurs. Le montant de 60 €/tCO₂, évoqué ci-dessus, peut être rapproché de la composante carbone, aujourd'hui incluse de façon virtuelle dans les accises gaz et produits pétroliers, qui est plafonnée en France depuis 2018 à 44,60 €/tCO₂. À titre indicatif, un prix de 60 €/CO₂ a un impact de 15,6 c€/l sur le gazole et de 12 €/MWh sur le prix du gaz.

PROPOSITIONS POUR MIEUX ALIGNER LA FISCALITÉ DES ÉNERGIES SUR LA POLITIQUE ÉNERGIE-CLIMAT

► **Recommandation 1 : Soutenir à Bruxelles la mise en application au 1^{er} janvier 2028 de l'ETS2 et préparer en France sa mise en œuvre**

L'ETS s'est révélé être un moyen d'incitation efficace à la réduction des émissions de CO₂.

Il est proposé que la France soutienne à Bruxelles l'entrée en vigueur effective de l'ETS2 au 1^{er} janvier 2028 et transpose en droit français les dispositions législatives européennes correspondantes.

► **Recommandation 2 : Veiller au lissage de l'impact de l'introduction de l'ETS2 sur les prix**

Même maintenue en dessous de 60 €/tCO₂, la contribution à l'ETS2 risque d'être très mal acceptée si elle s'ajoute purement et simplement à la fiscalité en place, ce qui pourrait entraîner un phénomène de rejet.

Inversement, compenser intégralement l'introduction de l'ETS2 par une baisse des accises conduirait à une baisse de recettes pour le budget de l'État et à renoncer à un outil précieux pour le pilotage et le financement de la transition énergétique. Un compromis sera donc probablement nécessaire pendant les premières années.

Il est proposé d'adapter, concomitamment à l'entrée en vigueur de l'ETS2, les accises, de façon que l'impact net sur les prix équivaille à une augmentation de la composante carbone informelle dans les accises (plafonnée à 44,60 €/tCO₂ depuis 2018) qui n'excède pas 30 €/tCO₂ au cours des trois premières années.

► **Recommandation 3 : Organiser un juste retour des contributions versées au titre de l'EU-ETS et de l'ETS2 vers les secteurs assujettis**

La Commission européenne, dans sa proposition de réforme de l'EU-ETS du 17 juillet 2026, souhaite rendre plus strictes les règles régissant l'obligation faite aux États d'affecter les revenus tirés de l'EU-ETS à des actions de support à la transition énergétique. En particulier, il est proposé d'exiger des États membres qu'ils consacrent 50 % des revenus nationaux de l'EU-ETS au support de la décarbonation des secteurs assujettis. Cette disposition sera probablement reprise dans l'ETS2.

Il est proposé de décliner ces dispositions au niveau national, en fixant un pourcentage minimum de retour des contributions à l'EU-ETS et à l'ETS2 vers des projets de décarbonation, dans chacun des grands secteurs économiques assujettis.

► **Recommandation 4 : Moduler l'accise sur les énergies en fonction de l'impact climat**

L'accise sur les énergies est un impôt indirect dont la vocation première est d'alimenter le budget de l'État. Elle incite peu à recourir à des énergies bas carbone. La mise en place de l'ETS2 permettra de moduler significativement la pression fiscale ou assimilée pesant sur les énergies, en fonction du contenu carbone. Cependant l'accise nationale ne disparaîtra probablement pas. Elle représente pour les entreprises industrielles, non bénéficiaires de tarifs réduits, une charge trop lourde au moment où l'on cherche à stimuler l'électrification du secteur industriel diffus.

Il est à noter que la Commission européenne a proposé, en aval de sa communication du 17 juillet 2026 valant plan d'électrification, une disposition de règlement visant, notamment, à alléger la fiscalité sur l'électricité en comparaison de celle pesant sur le gaz.

Il est proposé de réduire le taux normal de l'accise applicable aux entreprises industrielles ne bénéficiant pas d'un tarif réduit, de façon à encourager l'usage de l'électricité. Cette réduction s'inscrirait dans le cadre du rééquilibrage de la fiscalité des énergies que préconise la Commission européenne.



► **Recommandation 5 : Assurer le financement de zones d'électrification prioritaire**

Pour accélérer l'électrification de l'industrie, il est proposé d'anticiper dans certaines zones l'équipement en réseaux électriques afin d'être à même de répondre très rapidement à des demandes de raccordement.

Il est proposé de transférer une fraction du socle de l'accise sur l'électricité vers la fraction additionnelle de cette accise de façon à alimenter un compte d'affectation spéciale « Électrification des territoires industriels », en associant à sa gestion les territoires concernés.

► **Recommandation 6 : Aligner l'accise sur le HVO sur celle applicable au B100**

Le B100, biogazole fabriqué à partir du colza, ne bénéficie pas du même régime fiscal que le gazole HVO100, fabriqué à partir des huiles de friture et des graisses animales. Le HVO100 ne nécessite pas de modifications sur les moteurs et sa filière industrielle ouvre la voie à celle des carburants durables pour l'aviation. Il n'y a aucune raison qu'il soit traité sur le plan fiscal de façon moins favorable que le B100.

Il est proposé d'aligner dès que possible l'accise sur le HVO100 sur celle applicable au B100.

► **Recommandation 7 : Mettre progressivement un terme aux régimes spéciaux**

L'E85, le B100, le HVO (après alignement sur le B100), le GNV bénéficient de tarifs réduits de l'accise. Ces régimes spéciaux ont une justification énergétique, qui va en diminuant au fur et à mesure que se développe l'électrification. Ils apportent cependant un soutien non négligeable au monde agricole.

Il est proposé de mettre progressivement en extinction les tarifs réduits d'accise dont bénéficient l'E85, le B100, le HVO (après alignement sur le B100).

► **Recommandation 8 : mettre en extinction le remboursement partiel de l'accise sur le gazole**

Les poids lourds électriques offrent à présent une solution alternative au gazole qu'il convient d'encourager. Le remboursement d'une partie de l'accise sur le gazole aux transporteurs de marchandises va en sens opposé. Le cas des taxis demande un examen particulier.

Il est proposé de mettre en application l'article 130 de la loi Climat et résilience n° 2021-1104 du 22 août 2021 afin de parvenir, si possible d'ici le 1^{er} janvier 2030, à une uniformisation des taux d'accise applicables au gazole.

► **Recommandation 9 : Ouvrir la possibilité de commercialiser des crédits IRICC dans le cas de la recharge des poids lourds à des stations privées**

Dans le cas de la TIRUERT, les recharges effectuées sur des bornes ouvertes au public ouvrent le droit à l'obtention de certificats dont la commercialisation permet de réduire le coût de la recharge. Les poids lourds électriques, dont le développement est aujourd'hui une priorité, se rechargent dans la grande majorité des cas dans les dépôts des entreprises de transport. Il est nécessaire d'étendre à la recharge en lieu privé la disposition aujourd'hui permise par la TIRUERT. Ceci est à présent prévu dans le projet de loi de finances pour 2027.

Il est proposé de généraliser la possibilité de commercialiser des crédits IRICC en contrepartie de l'exploitation d'infrastructures privées de recharge destinées à l'alimentation de poids lourds électriques.

► **Recommandation 10 : Poursuivre l'élargissement à l'électrification du système des certificats d'économies d'énergie (CEE)**

Les CEE constituent un vecteur central de la politique d'efficacité énergétique. Leur rôle dans l'électrification des usages est également essentiel. Les projets soutenus ont été pendant les cinq premières périodes essentiellement axés sur le secteur du bâtiment. Il y a lieu d'en faire davantage bénéficier les secteurs de l'industrie et des transports.

Il est proposé de poursuivre la politique d'élargissement du mécanisme des CEE :

- en soutenant l'électrification des usages et en réduisant l'obligation pesant sur les fournisseurs d'électricité, comme la loi le prévoit ;
- en faisant bénéficier l'ensemble des secteurs assujettis des financements associés aux CEE.



► **Recommandation 11 : Préparer, pour le moyen terme, des solutions de substitution à l'accise sur les produits pétroliers et sur le gaz**

Aujourd'hui, la tendance est d'accentuer la fiscalité pesant sur les produits pétroliers et le gaz pour accélérer la mutation vers des solutions bas-carbone. Mais, progressivement, l'assiette de ces prélèvements va se réduire et beaucoup commencent à s'inquiéter des solutions alternatives auxquelles les pouvoirs publics auront recours.

Il est recommandé de clarifier l'avenir à moyen terme des accises sur les produits pétroliers et sur le gaz, d'informer dès que possible les consommateurs des orientations prises et, ce faisant, de ne pas instituer une fiscalité de substitution qui détériorerait la compétitivité de l'électricité.

