



**Consultation des stakeholders dans le cadre de l'élaboration du Plan
Air Climat Energie 2030 pour la Wallonie**

**Proposition de mesures : DÉVELOPPER UN RÉGIME FISCAL
QUI OFFRE DES SIGNAUX DE PRIX COHÉRENTS
AVEC LES OBJECTIFS ÉNERGIE/CLIMAT**

Date de la consultation : du 19/02/2018 au 19/03/2018

Janvier 2018

Préambule

Cette note de synthèse reprend des propositions ouvertes de politiques et mesures qui devraient développer un régime fiscal qui offre des signaux de prix cohérents avec les objectifs « énergie climat ». La majorité des propositions se retrouvent dans d'autres fiches, plus détaillées par rapport au secteur du transport, du bâtiment ou des industries.

Résumé :

Dans le cadre de son plan énergie-climat 2030, la Wallonie veut mettre en place une série de mesures pour atteindre ses objectifs en termes de réduction des émissions d'origine énergétique et d'intégration des énergies renouvelables.

Aujourd'hui, le régime fiscal et les autres instruments économiques qui résultent de décisions des pouvoirs publics se traduisent en signaux de prix susceptibles d'influencer les comportements des ménages et des entreprises, sans forcément être en ligne avec ces objectifs ambitieux.

Dans cette note, une réflexion est menée sur la cohérence de ces signaux de prix vis-à-vis des objectifs énergie/climat. Des pistes sont proposées pour améliorer cette cohérence, de sorte que les signaux de prix (résultant de la fiscalité et autres instruments économiques) puissent contribuer à induire des changements permettant de réduire « l'impact carbone » des activités dans les secteurs non-ETS. La note se concentre sur trois secteurs : le transport (38% des émissions non-ETS), les bâtiments (28%) et l'industrie (7%).

Les prélèvements sont catégorisés selon les moments clés où les acteurs prennent des décisions : l'acte d'achat¹, la possession, l'utilisation et les décisions d'amélioration de l'efficacité énergétique/carbone. Les actions prioritaires suivantes sont recommandées.

- Bâtiments
 - Moduler les droits d'enregistrement, de succession et de donation en fonction de la performance visée par les travaux
 - Améliorer le signal prix que constitue le précompte immobilier
 - Mettre en place un contrôle technique obligatoire des bâtiments
- Transports
 - Revoir la définition de la taxe annuelle de circulation pour la rendre fonction des impacts à l'utilisation (GES, air, infrastructures)
 - Pour les déplacements professionnels, plafonner les montants déductibles pour tenir compte de l'efficacité des véhicules et en extraire au minimum l'éventuelle taxe carbone sur les combustibles
- Industrie non-ETS
 - Poursuivre les efforts pour informer/sensibiliser/outiller
 - Conditionner tout soutien financier à une étude préalable pour sensibiliser à la priorisation des investissements ainsi qu'à des critères tels qu'un impact minimal, le recours à des contrats de performance énergétique et une obligation de reporting
 - Identifier un système de soutien à la compétitivité des acteurs industriels cohérent

¹ ou en amont de celui-ci pour l'éviter dans les cas où c'est possible et pertinent

Des modalités pour l'implémentation de ces actions prioritaires sont suggérées dans la section **Erreur ! Source du renvoi introuvable.** A côté de ces mesures prioritaires, une sélection d'autres actions nécessaires pour offrir un ensemble cohérent de signaux de prix est synthétisée.

Cette réforme des prélèvements et soutiens publics vise à offrir des signaux de prix cohérents avec les objectifs énergie/climat. En fonction des mesures, voire de la manière de les concevoir, cette réforme peut être source de coûts, de revenus **ou être neutre lorsque la modulation du prélèvement est telle que les augmentations financent les réductions**. Cette réforme ne peut être efficace que si elle s'accompagne d'un paquet plus large de mesures qui rendent les alternatives moins carbonées disponibles et accessibles. Il est recommandé de dédier les revenus éventuellement générés au financement de ce paquet de mesures² et à la compensation des effets distributifs éventuels.

En effet, avant d'acter la mise en œuvre des mesures suggérées ici, il y a lieu d'évaluer les impacts sur les différentes catégories de la population pour identifier les modalités d'implémentation qui permettent d'éviter les effets discriminatoires ou identifier comment les compenser sans annuler l'effet désiré des signaux de prix.

Détail des actions prioritaires

Dans les bâtiments, aucun signal prix lié à des prélèvements publics n'invite à inclure l'efficacité énergie/carbone dans les phases d'achat (droits d'enregistrement, de donation ou de succession) ou de possession (le précompte immobilier), et souvent même le simple signal du prix d'achat d'une maison existante ne reflète pas suffisamment la qualité énergétique du logement³. Les deux mesures prioritaires suivantes sont recommandées :

- **Moduler les droits d'enregistrements, de donation et de succession** de manière conditionnée à la réalisation d'une rénovation énergétique et fonction de la performance visée. Cette mesure permet de saisir au mieux l'opportunité que constituent les transferts de propriété pour entreprendre des travaux de rénovation importants. Cette action peut mener à des résultats à court terme.
- **Améliorer le signal prix que constitue le précompte immobilier** permet de promouvoir l'efficacité énergie/carbone des bâtiments, offrant une solution à la problématique du « *split incentive* » entre le propriétaire et le locataire⁴. Pour ce faire,
 - Un plan d'action doit être mené conjointement entre les régions et le fédéral pour mettre à jour le cadastre des bâtiments pour que le précompte immobilier reflète

² Notamment celles décrites dans les autres notes élaborées dans le même cadre de soutien à l'administration que la présente note

³ et les implications sur la consommation sur l'ensemble de la durée d'utilisation du logement ainsi que les coûts à venir pour sa rénovation

⁴ Le propriétaire investit dans l'amélioration énergétique du bâtiment mais c'est le locataire qui tire avantage de la réduction de la facture énergétique

effectivement la valeur du bâtiment. Le Plan National Energie Climat est une opportunité pour donner un cadre à cette action conjointe

- Le précompte immobilier devrait être redéfini en y incluant une composante dégressive en fonction de la performance énergétique et/ou carbone du bâtiment.

Ce plan d'action ne donnera des résultats que dans le moyen terme (au mieux 2025 s'il est amorcé d'ici 2020)

- **Mettre en place un contrôle technique obligatoire des bâtiments pour permettre de conditionner les soutiens financiers aux performances réelles et non aux performances théoriques**

Durant la phase d'utilisation des bâtiments, les prix de l'énergie n'offrent pas de signal prix suffisant en faveur de l'efficacité énergétique. La mise en place d'une taxe carbone sur les combustibles fossiles, discutée au niveau fédéral, pallierait en partie cette situation en améliorant la rentabilité des investissements économiseurs d'énergie ou de carbone. Les primes, la TVA réduite pour la rénovation et les déductions fiscales pour les investissements économiseurs d'énergie offrent eux aussi des signaux qui vont dans le sens des objectifs énergie/climat.

Dans les transports, bien que les signaux de prix soutiennent l'achat de véhicules performants (taxe de mise en circulation et déductions fiscales), aucun signal n'est donné pour une utilisation rationnelle de la mobilité, en particulier pour le transport des personnes. En effet, la taxe annuelle de circulation dépend uniquement de la puissance du moteur et les frais de carburant sont intégralement déductibles pour les déplacements professionnels. Les deux mesures prioritaires suivantes sont recommandées :

- **Revoir la définition de la taxe annuelle de circulation pour la rendre fonction des impacts à l'utilisation (GES, air, infrastructures).** En complément des signaux donnés par la taxe de mise en circulation, la taxe annuelle de circulation devrait être modulée en fonction des émissions totales⁵, calculées sur la base de l'intensité carbone de l'utilisation du véhicule et des kilomètres parcourus. Cela donne tant l'incitation à acheter des véhicules plus efficaces qu'à conduire moins. D'autres composantes devraient utilement être incluses pour prendre en compte les autres externalités : une composante fonction des poids-kilomètres⁶ d'une part pour internaliser les coûts d'infrastructure liés à la circulation du véhicule, et une composante fonction du facteur d'impact sur la pollution de l'air d'autre part.
- **Pour les déplacements professionnels, plafonner les montants déductibles pour tenir compte de l'efficacité des véhicules et en extraire au minimum l'éventuelle taxe carbone sur les combustibles.** Cela permettra de ne pas faire payer par la collectivité les externalités engendrées par l'activité de certains acteurs, et de maintenir pour ceux-là un signal prix en faveur d'une utilisation plus rationnelle (distance, mode de conduite).

Dans l'industrie non-ETS, les accords de branche sont actuellement le principal instrument économique, complétés par les déductions fiscales pour les investissements économiseurs d'énergie et les aides à l'investissement. Les deux mesures prioritaires suivantes sont recommandées :

- **Poursuivre les efforts pour informer/sensibiliser/outiller :**
 - Poursuivre et étendre l'incitation au recours aux audits énergétiques, et inciter à la mise en place de système de gestion de l'énergie

⁵ Émissions théoriques puisqu'elles se basent sur l'intensité carbone du véhicule dans des modes d'utilisation standard, sans tenir compte du mode de conduite du véhicule

⁶ Poids du véhicule multiplié par les kilomètres parcourus

- Poursuivre les efforts dans le réseau des Facilitateurs qui font de l'information générale et personnalisée
- Continuer le site web et les publications techniques ciblées avec des outils
- **Conditionner tout soutien financier :**
 - À une étude préalable pour sensibiliser à la priorisation des investissements
 - À des critères d'impact minimal (par exemple exprimés en gCO₂e/€ de soutien), à la signature d'un contrat de performance énergétique⁷ et à des obligations de rapportage des consommations sur une durée de 5 à 10 ans pour assurer et suivre la qualité des projets
- **Identifier un système de soutien à la compétitivité des acteurs industriels cohérent avec la politique environnementale**
 - Éviter de réduire les prix de l'énergie qui détériorent le rendement économique des investissements économiseurs d'énergie
 - Privilégier d'autres postes de coûts tel que le coût des salaires comme base pour l'élaboration de soutiens économiques

Transversalement à tous les secteurs, il est nécessaire d'**établir une taxation sur l'énergie cohérente incluant les externalités et en particulier l'impact carbone des différents vecteurs énergétiques** (réflexion menée dans le cadre du débat national sur le prix carbone).

⁷ Voir la note « ESCO » élaborée dans le cadre du soutien au Plan Energie/Climat 2030 pour les réflexions sur comment créer un cadre propice au développement des sociétés de services énergétique et des contrats de performance énergétique