

6.9 Caractère obligatoire

Afin d'éviter de créer de nouvelles différences en matière d'imposition à l'intérieur des États membres, les règles de détermination de l'assiette doivent, dans un système optimal, être obligatoires à la fois pour les sociétés ayant des activités transfrontalières et pour les sociétés ayant des activités dans un pays seulement. Si un système commun se conforme aux autres principes applicables et se révèle suffisamment simple et compétitif pour les entreprises, l'opposition entre un système obligatoire et un système facultatif a tôt fait de devenir hypothétique. Ainsi, la question de savoir si un système obligatoire sera ou non remis en question dépend de la manière dont ce système sera perçu.

6.10 Règles intérimaires /transitoires

Néanmoins, laisser un libre choix aux sociétés peut être acceptable en tant que système intérimaire. Un grand changement tel

que la mise en place d'une assiette commune pour l'impôt sur les sociétés peut également rendre nécessaire l'adoption de règles transitoires. Un système intérimaire est une autre solution possible, à côté de l'adoption de règles transitoires, et assure davantage de flexibilité dans la mise en œuvre d'un système commun.

6.11 Règles souples en matière de prise de décision

Malgré la nécessité de disposer d'un système d'imposition stable à long terme pour les sociétés, il est nécessaire de pouvoir disposer de possibilités de modification, en raison des changements qui se produisent dans le monde environnant ou afin de remédier aux failles du système. Il peut par exemple se trouver que le système produise des effets qui ne sont pas les effets attendus. La décision relative à un système commun devrait donc comporter des règles permettant d'assurer avec souplesse la mise en œuvre des adaptations nécessaires.

Bruxelles, le 14 février 2006.

La Présidente
du Comité économique et social européen
Anne-Marie SIGMUND

Avis du comité économique et social européen sur «l'efficacité énergétique»

(2006/C 88/13)

Par lettre du 7 juin 2005, la Commission a demandé au Comité économique et social européen, conformément aux dispositions de l'article 262 du traité instituant la Communauté européenne, d'élaborer un avis sur: «L'efficacité énergétique».

La section spécialisée «Transports, énergie, infrastructures, société de l'information», chargée de préparer les travaux du Comité en la matière, a adopté son avis le 31 janvier 2006 (rapporteur: **M. BUFFETAUT**).

Lors de sa 424^{ème} session plénière des 14 et 15 février 2006 (séance du 14 février), le Comité économique et social européen a adopté le présent avis par 78 voix pour, 2 voix contre et 1 abstention.

1. Conclusion: promouvoir l'efficacité énergétique

1.1 La recherche d'efficacité énergétique est devenue une nécessité pour les entreprises dès lors les accords volontaires sont de nature à répondre aux défis majeurs de renchérissement de l'énergie dans la plupart des cas.

1.2 L'Union européenne jouerait un rôle particulièrement utile en systématisant l'information sur les bonnes pratiques et les innovations en ce domaine. La DG énergie pourrait devenir une sorte de plaque tournante de l'information en matière d'efficacité énergétique.

1.3 Les campagnes de sensibilisation du public peuvent jouer un rôle utile. Pour être efficaces elles doivent être menées au plus près des consommateurs finaux et des secteurs professionnels concernés. Il appartient donc aux autorités nationales et locales d'en prendre la responsabilité.

1.4 Enfin le recours à la réglementation ne doit pas être la règle mais plutôt l'exception dans la mesure où bien des instru-

ments juridiques ont déjà été adoptés et qu'il convient de dresser un bilan de leur mise en œuvre.

1.5 L'efficacité énergétique n'est pas un slogan, un luxe ou un gadget. Dans un contexte international où la demande énergétique ne va cesser de croître, notamment en raison du rapide développement de pays émergents tels la Chine, l'Inde ou le Brésil, il y a de l'intérêt des citoyens, des entreprises, des États membres et de l'Union européenne. L'Agence internationale de l'énergie prévoit que la demande d'énergie mondiale va croître de 60 % d'ici à 2030, pendant que l'Union européenne — qui est dépendante à 80 % des combustibles fossiles — verra ses importations énergétiques passer de 50 à 70 % durant la même période. Or, face aux pays producteurs et aux autres grands pays consommateurs, l'Union européenne n'est pas un acteur unifié du marché énergétique mondial. C'est bien pourquoi Tony Blair, en tant que Président du Conseil, plaide pour la création d'une politique commune de l'énergie lors du sommet informel d'Hampton Court en octobre dernier.

1.6 Il ne faut pas se cacher le fait que l'explosion de la demande et le renchérissement des coûts de l'énergie peuvent peser lourdement sur la croissance économique de l'Union européenne, inciter à délocaliser certaines activités très consommatrices d'énergie, et par contrecoup dégrader la situation sociale d'États membres déjà exposés à des tensions fortes sur leurs systèmes de protection sociale dans un contexte de vieillissement de la population et de déclin démographique. À cet égard, les mesures d'efficacité énergétique sont tout à fait judicieuses, car elles contribuent en fin de compte à la réduction des coûts et partant, à un accroissement de la compétitivité.

1.7 De même la compétition pour s'assurer les ressources en énergie peut entraîner des crispations politiques fortes voire une menace pour la paix dans certaines régions du monde, menace qui peut facilement s'étendre par le biais du terrorisme international.

1.8 Enfin l'usage raisonnable, efficace et économe des sources d'énergie est une nécessité d'équilibre vital pour notre planète et pour les générations futures.

1.9 Le CESE considère que le livre vert «comment consommer mieux avec moins» soulève des questions pertinentes et propose des voies d'action réalistes. Il soutient de façon très déterminée la volonté de réduire la consommation d'énergie de 20 % et considère nécessaire non seulement de parvenir très rapidement à l'objectif de réduction annuelle de la consommation d'énergie de 1 %, mais encore de se fixer pour but, dans une seconde étape, une réduction effective de 2 %.

1.10 Il estime que les accords volontaires avec les grands secteurs économiques constituent sans doute une solution efficace et préférable, lorsque c'est possible, à des mesures réglementaires contraignantes.

Les deux secteurs les plus consommateurs d'énergie étant les transports et le bâtiment, c'est à leur égard que les efforts les plus soutenus doivent être consentis et les innovations recherchées.

L'introduction continue et progressive d'innovations performantes sur le plan de l'efficacité énergétique répond à la fois à la demande des consommateurs et des industriels. L'Union européenne et les États membres doivent s'engager fortement dans des politiques convergentes visant à promouvoir l'efficacité énergétique, l'échange des bonnes pratiques et la diffusion des meilleures technologies ainsi que dans des campagnes d'information et d'incitation auprès des ménages et des consommateurs.

2. Introduction

En 2000, la Commission avait souligné le besoin urgent de promouvoir plus activement l'efficacité énergétique, tant au niveau de l'Union européenne qu'à celui des États membres. Ce besoin était affirmé tant au regard des objectifs adoptés par les accords de Kyoto, qu'au regard de la nécessité d'initier une politique énergétique plus soutenable pour un continent largement dépendant en matière de ressources et de renforcer la sécurité d'approvisionnement.

Un plan d'action visant à renforcer l'efficacité énergétique dans la Communauté européenne avait donc été publié, dont les objectifs étaient les suivants:

- attirer l'attention sur l'efficacité énergétique,
- proposer des mesures et des actions communes dans le cadre des accords de Kyoto,
- clarifier les rôles respectifs de la Communauté et des États membres,
- réaliser le potentiel d'amélioration de l'efficacité énergétique, l'objectif étant de parvenir à une réduction de 1 % par an de l'intensité énergétique, objectif cumulatif supposé dépassable,
- diffuser de nouvelles technologies.

2.1 Cinq ans après où en sommes-nous?

L'objectif de 1 % reste un objectif à atteindre mais un certain nombre d'instruments juridiques ont été mis en place, des accords d'objectifs signés avec certains secteurs économiques, des réflexions plus larges initiées par la Commission ou à la demande du Conseil, les accords de Kyoto sont entrés en vigueur, des objectifs de développement des énergies renouvelables fixés. Il est au demeurant probable que l'objectif de réduction de l'intensité énergétique ne sera pas linéaire et que, secteur par secteur, l'on passera par des seuils de progression.

2.1.1 Des instruments juridiques

Certains ont été adoptés, d'autres sont en cours d'adoption; certains sont «ciblés», d'autres plus larges: règlement sur le programme d'étiquetage de produits énergétiquement efficaces⁽¹⁾, directive sur la performance énergétique des bâtiments⁽²⁾, directive relative à la promotion de la cogénération⁽³⁾, proposition de directive relative à l'efficacité énergétique dans les utilisations finales et aux services énergétiques⁽⁴⁾.

En outre, des accords négociés avec certains secteurs économiques déterminent des normes d'efficacité minimales; ces accords volontaires représentent une alternative à l'élaboration de nouvelles législations.

Ce faisant, il convient toutefois de veiller à ne pas créer un enchevêtrement de normes juridiques trop nombreuses se chevauchant mutuellement, ce qui entraînerait un accroissement supplémentaire de règles bureaucratiques difficiles à démêler, constituerait ainsi de manière générale un obstacle pour l'économie, et irait donc à l'encontre de l'objectif affiché d'une amélioration de l'efficacité dans le secteur énergétique.

⁽¹⁾ Règlement (CE) n° 2422/2001, JO L 332 du 15.12.2001.

⁽²⁾ Directive 2002/91/CE, JO L 1 du 4.1.2003.

⁽³⁾ Directive 2004/8/CE, JO L 52 du 21.2.2004.

⁽⁴⁾ COM(2003) 739.

2.1.2 Des réflexions plus vastes

Dans le même temps, l'Union européenne s'est engagée dans des réflexions plus vastes, se traduisant notamment par des stratégies, dont la stratégie de développement durable adoptée par le Conseil européen de Göteborg en 2001 et qui devait être renouvelée avant la fin 2005, ce qui n'a malheureusement pas été fait; peuvent aussi être citées les stratégies thématiques sur le recyclage, l'utilisation durable des ressources naturelles, ou sur le développement urbain qui comportent des aspects énergétiques.

2.1.3 Kyoto

Le protocole de Kyoto est entré en vigueur après la ratification par la Fédération de Russie, mais sans les États-Unis d'Amérique qui n'en consacrent pas moins des sommes considérables à la recherche sur les moyens de réduire les émissions de CO₂.

Dans ce cadre, la Commission a publié une communication intitulée «vaincre le changement climatique planétaire» et le Conseil européen de printemps a affirmé sa volonté d'imprimer un nouvel élan aux négociations internationales.

2.1.4 Le développement des énergies renouvelables

Des politiques et des objectifs de développement des énergies renouvelables ont été mis en place, notamment en ce qui concerne l'énergie éolienne, mais au-delà, l'ensemble des écotecnologies.

Il demeure que la demande énergétique ne cesse de croître et que la dépendance énergétique de l'Union européenne reste forte et pourrait peser très lourdement sur des performances économiques déjà insuffisantes, dans un contexte mondial de très fort accroissement de la demande, notamment en raison de la croissance de pays émergents comme la Chine, l'Inde, et le Brésil.

La réflexion et la mise en œuvre d'une politique d'efficacité énergétique européenne n'est donc pas un luxe mais une triple nécessité:

- nécessité de développement durable,
- nécessité économique,
- nécessité d'indépendance politique.

Les réflexions du CESE s'articuleront donc sur le thème «l'efficacité énergétique, nécessité de développement durable, de compétitivité et d'indépendance économiques» qui recoupe les préoccupations du Livre vert.

3. Le Livre vert sur l'efficacité énergétique

3.1 La Commission a publié le 22 juin 2005 un Livre vert sur l'efficacité énergétique intitulé: «Comment consommer mieux avec moins». Cette publication survient après la publication et le commencement des débats parlementaires sur la proposition de directive relative à l'efficacité énergétique dans

les utilisations finales et aux services énergétiques et après la saisine du CESE d'un avis exploratoire sur l'efficacité énergétique. Cette chronologie a pu paraître déconcertante dans la mesure où les Livres verts précèdent généralement les textes de nature juridique, mais le champ de ce Livre vert est plus étendu que celui de la proposition de directive. L'avis exploratoire du CESE pourra, quant à lui, être considéré comme une contribution à la consultation engagée par la Commission.

3.2 Partant du constat que malgré les discours sur un usage plus rationnel de l'énergie la demande énergétique ne cesse de croître, la Commission estime qu'il convient de donner «une impulsion forte à un programme vigoureux de promotion de l'efficacité énergétique à tous les niveaux de la société européenne». Elle considère que l'Union européenne pourrait économiser au moins 20 % de sa consommation actuelle d'énergie. Le CESE se félicite de l'ambition affichée par la Commission ainsi que par le Parlement européen en matière d'objectifs et de diversification de l'approvisionnement. Il considère que se met en place un effet d'entraînement vertueux qui, de surcroît, devrait être créateur d'emplois par le développement de nouvelles technologies. Toutefois il faut veiller à ce que les politiques énergétiques engagées ne conduisent pas à une augmentation des coûts de l'énergie qui entraînerait une augmentation des coûts de production dans un contexte de concurrence mondiale exacerbée. Ainsi les certificats d'émission de CO₂ représentent un coût non négligeable pour les industries très consommatrices d'énergie (l'industrie cimentière par exemple) et pourraient inciter à des délocalisations. Les conséquences socio-économiques des mesures envisagées ou mises en place ne doivent donc pas être négligées.

3.3 Conformément à l'usage des Livres verts, la Commission pose 25 questions concernant les options identifiées afin de structurer la consultation publique. Elle envisage les actions à mener sur le plan communautaire, sur le plan national, sur le plan régional et local et enfin dans le cadre de la coopération internationale en évoquant les politiques à mener et les secteurs concernés, le tout illustré par des exemples.

3.4 De façon surprenante certaines problématiques ne sont pas abordées alors qu'elles ont une importance réelle. Par exemple la question de l'éclairage urbain et public en général n'est pas évoquée, pas plus que celui de la production à partir de produits recyclés qui, dans certains cas, est plus économe sur le plan énergétique (métaux, aluminium, etc.) ou encore de la valorisation du bio gaz dans les décharges.

3.5 L'objectif du Livre vert est d'identifier les «goulots d'étranglement» (manque d'incitation, d'information, de formation, de financement...) qui empêchent actuellement les améliorations d'efficacité les plus rentables. Les mesures à promouvoir sont celles qui débouchent sur une économie nette après amortissement de l'investissement nécessaire. Il est attendu des réponses aux questions posées sous la forme de suggestions ou d'exemples qui répondent à l'objectif proposé. A la suite du Livre vert, un plan d'action devra être élaboré en 2006.

3.6 La Commission se montre assez optimiste puisqu'elle considère que la mise en œuvre rigoureuse de l'ensemble des mesures prises après 2001 (directive sur la performance énergétique des bâtiments ou sur la cogénération), combinées à de nouvelles mesures pourraient conduire à des économies d'énergie correspondant environ à 1,5 % de la consommation annuelle afin d'atteindre le niveau de consommation de 1990.

4. L'efficacité énergétique: une nécessité de développement durable, de compétitivité et d'indépendance économique

4.1 Il existe une chaîne de l'énergie qui implique le producteur, le transporteur, le distributeur et le consommateur. Il importe donc d'agir à tous les stades de cette chaîne de l'offre à la demande. C'est probablement aux deux bouts de la chaîne que l'action pourra s'avérer la plus efficace: production et consommation.

4.2 Dans le domaine de la production, des gains d'efficacité sont introduits régulièrement dans les modes de production.

4.2.1 Ainsi la cogénération de chaleur et d'électricité a pour principe même de récupérer une énergie qui serait gaspillée mais ces nouvelles technologies sont utilisées qui permettent d'utiliser des sources d'énergie alternative. Ainsi la captation et la valorisation du gaz de mine permet-elle d'alimenter des installations de cogénération (par exemple à Freyming Merlebach en Lorraine). La chaleur des hauts fourneaux peut être elle aussi récupérée pour être valorisée (technique mise en œuvre à Brescia en Italie).

Dans les pays nordiques des unités de cogénération de chauffage et d'électricité ont été converties pour utiliser le bois et sont à l'origine de la création d'une filière bois.

En outre, des recherches pour résoudre des problèmes tels que l'encrassement des installations et des phénomènes de combustion anormale, devraient permettre d'améliorer les rendements des installations.

4.2.2 La récupération du biogaz et sa valorisation dans les centres d'enfouissement (décharges) permet d'utiliser une source d'énergie autrefois perdue, tout en luttant contre les gaz à effet de serre. Ce type d'innovation et de valorisation incite à situer les installations à proximité du lieu de consommation et permet ainsi d'éviter ou de réduire les pertes d'énergie dues au transport.

4.2.3 Dans le domaine de la production d'électricité, les gains en efficacité sont sensibles, par exemple dans le domaine de l'énergie solaire et éolienne, ainsi que dans tous les types de grandes centrales classiques et nucléaires de nouvelle génération.

4.3 En ce qui concerne la consommation, les technologies plus économes sont introduites de façon continue dans les secteurs consommateurs d'énergie. Le renchérissement de l'énergie pesant sur le consommateur final/client entraîne les industriels à l'innovation technique.

4.3.1 Dans le secteur des transports automobiles, les innovations et les progrès portent tout à la fois sur la motorisation, la qualité et l'efficacité des carburants, la conception des pneumatiques. La consommation des automobiles est en amélioration depuis dix ans, mais force de reconnaître que cette amélioration est contrebalancée par l'augmentation du nombre de véhicules. L'utilisation accrue de bio carburant est facilitée par des incitations fiscales comme le fait, par exemple, de ne pas les soumettre à la même fiscalité que les produits pétroliers (?).

L'industrie automobile s'est engagée par un accord volontaire avec l'Union européenne à atteindre un chiffre moyen d'émission de CO₂ de 140 gr/Km pour 2008. Le Parlement et le Conseil des ministres souhaiteraient que l'ACEA s'engage sur un objectif de 120 gr/Km pour 2010. En tout état de cause, si l'accord est respecté, les voitures particulières mises sur le marché en 2008/2009 devraient consommer 25 % de carburant en moins par rapport à 1998.

4.3.2 En matière de transports, les collectivités locales s'engagent partout en Europe dans des politiques de déplacement urbain visant à améliorer la qualité des transports publics pour réduire le recours aux véhicules particuliers. Par exemple en France, chaque commune doit préparer et présenter et faire approuver un plan de déplacement urbain. Dans d'autres cas, des mesures plus coercitives sont prises comme, notamment, les péages urbains (Londres par exemple).

4.3.3 Des modes de transport «en perte de vitesse» devraient être encouragés comme le rail pour le fret, dont la part de marché ne cesse de décroître en Europe (- de 7 %) et les voies navigables. Toutefois force est de connaître que, malgré les discours, ces deux secteurs importants au regard de l'efficacité énergétique, peinent à se développer, notamment parce que les infrastructures font défaut et que le coût de leur mise en place ou de leur modernisation est très élevé (Canal Rhin/Rhône par exemple ou liaison de fer routage transalpine). De surcroît, la réalisation des infrastructures se heurte souvent, à tort ou à raison, à l'opposition de groupes de pression environnementalistes.

4.3.4 La gestion de l'éclairage urbain fait, elle aussi, l'objet d'innovation afin d'économiser l'énergie. Ainsi les systèmes de télégestion des réseaux permettent d'une part de contrôler en temps réel le fonctionnement des réseaux, mais encore de régler la tension électrique et d'adopter le flux émis en fonction des besoins réels et donc de générer des économies d'énergie pour la collectivité.

Les lampes d'éclairage public d'ancienne technologie (vapeur de mercure par exemple) sont souvent remplacées par des lampes sodium haute pression moins puissantes et moins onéreuses. Les diodes blanches, peu énergivores, se développent, tout comme l'énergie solaire. Pour l'usage privé les lampes à basse consommation prennent leur place sur le marché progressivement et conduisent à une baisse de la consommation. Certaines entreprises de fourniture d'énergie électrique offrent des bons d'achat pour des ampoules à basse consommation à leurs clients (Italie).

(?) Directive 2003/96/CE, JO L 283 du 31.10.2003, Cadre communautaire de taxation des produits énergétiques et de l'électricité.

4.3.5 Pour les bâtiments, l'application de la directive sur la performance énergétique devrait porter ses fruits. En tout état de cause, les normes d'isolation ont entraîné des considérables progrès pour toutes les constructions neuves, tout comme les progrès en matière de vitrage.

4.3.6 Dans le domaine de l'industrie plusieurs grands secteurs comme l'automobile, ont pris des engagements volontaires pour renforcer l'efficacité énergétique de leurs produits, qui sont, au demeurant, soumis aux normes d'étiquetage européen. La mise en place d'unités de cogénération pour l'usage industriel se développe. Il convient de noter que certains secteurs très consommateurs d'énergie comme l'aluminium réalisent des économies d'énergie non négligeables pour le recours à des produits de recyclage.

4.4 Des exemples cités, il ressort que, dans un contexte de renchérissement durable de l'énergie, l'efficacité énergétique est devenue un processus vertueux naturel pour les acteurs économiques, ce qui conduit à penser que les démarches volontaires sont aussi efficaces à long et moyen terme que les réglementations.

5. Les questions du Livre vert

5.1 Question 1: comment stimuler plus efficacement l'investissement européen dans les technologies d'efficacité énergétique?

Le CESE estime que des mesures d'incitation fiscale peuvent être efficaces pour stimuler les investissements mais outre ceux-ci, les services d'efficacité énergétique dans le cadre de l'exploitation en continue peuvent accroître l'efficacité énergétique des installations.

Il considère toutefois qu'il existe d'autres mesures de type volontaire et non fiscales qui peuvent s'avérer efficaces telles des trophées pour l'économie d'énergie, la diffusion des «meilleures technologies disponibles», des campagnes internes aux entreprises pour développer des habitudes usuelles simples et quotidiennes (extinction automatique de l'éclairage, veille des installations électriques et électroniques etc.) ainsi que des campagnes destinées au grand public, qui peuvent s'avérer efficaces. Dans le même esprit, des entreprises de fournitures d'énergie incitent les consommateurs et clients à adopter des modes de consommation responsable, par exemple en développant l'usage d'ampoules électriques à basse consommation. Il s'agit là aussi d'une question de responsabilité personnelle et collective. Un proverbe indien énonce à juste titre que «nous vivons dans un monde que nous devons laisser en héritage à nos enfants». Il serait moralement inconcevable d'adopter une attitude irresponsable à l'égard des générations futures.

En ce qui concerne l'utilisation de fonds dans le domaine de la recherche, elle pourrait sans doute avoir un effet démultiplicateur dans le cadre de partenariat entre des centres de recherche publics et des centres de recherche privés.

5.2 Question 2: Pertinence du mécanisme de quotas d'émission par rapport à l'efficacité énergétique

Cette politique pourrait être éventuellement utilisée pour la formation de projets domestiques dans le secteur de l'habitat et

des entreprises de transports, dont on sait qu'ils sont très consommateurs d'énergie. Au demeurant certains pays ont déjà instauré des certificats d'économie d'énergie qui font peser des obligations sur les producteurs en matière d'économie d'énergie et, indirectement, d'émission de CO₂. À défaut d'action concrète, ceux-ci sont taxés (en France 2 centimes d'€ par KWH), ce qui les pousse à lancer des initiatives auprès de leurs clients afin de réaliser des économies d'énergie.

Il convient de veiller à ce que l'augmentation des coûts de l'énergie qui peut en résulter n'entraîne pas d'effets socio-économiques pervers (délocalisations) mais elle doit toutefois être appréciée à l'aune du risque de crise énergétique majeure dans le futur. Un coût présent peut garantir un gain dans l'avenir. De la même façon les divers mécanismes de certificats d'émission ou d'économie d'énergie doivent aussi être considérés en fonction de leur effet incitatif pour investir dans les technologies propres et économes en énergie.

En ce qui concerne les plans d'allocation de certificats d'émission de CO₂, il est regrettable que les installations qui ont déjà fait des efforts d'investissement dans des technologies plus propres et moins consommatrices d'énergie ne soient pas traitées de façon plus favorables que celles qui n'ont pas réalisé ces efforts.

En outre, la cogénération que souhaite encourager l'Union européenne, devrait être mieux intégrée dans les plans d'allocation.

5.3 Question 3: opportunité de programmes annuels d'efficacité énergétique à l'échelon de chaque État-membre et comparaison de ces plans

Si de tels plans étaient mis en place, il conviendrait qu'ils soient cohérents avec les cycles d'investissement. En pratique, les investissements ne s'amortissent pas sur une année, il conviendrait donc que d'éventuels plans tiennent compte des délais nécessaires de mise en œuvre et d'amortissement.

Ces plans ne pourraient que déterminer des objectifs, néanmoins leur comparaison pourrait s'avérer utile comme outil de diffusion de pratiques performantes et efficaces.

5.4 Question 4: opportunité de développer des instruments fiscaux

Les instruments fiscaux peuvent s'avérer efficaces à condition d'être bien choisis et bien ciblés. Toutefois, il est clair que la mise en œuvre d'instruments fiscaux est délicate et qu'elle relève principalement des compétences nationales et qu'il convient de respecter les principes de subsidiarité et de libre administration des collectivités locales. En ce qui concerne les taux de TVA, l'unanimité est requise au Conseil pour pouvoir les modifier.

En revanche, l'utilisation systématique d'éco labels est plus aisée et peut se révéler efficace.

5.5 *Question 5: développer un régime d'aides d'État plus favorable à l'environnement en encourageant l'éco-innovation et les gains de productivité*

En la matière, il faut viser les secteurs les plus consommateurs d'énergie: l'habitat et les transports. Toutefois, il faut veiller à ce que d'éventuelles aides d'État ne viennent pas fausser la concurrence.

5.6 *Question 6: exemplarité des autorités publiques*

Le CESE estime que l'introduction de critères d'efficacité énergétique dans les appels d'offre des marchés publics devrait être encouragée, de même que les audits d'efficacité énergétique dans les bâtiments publics. Peut-être faudrait-il développer la notion de mieux-disant énergétique?

En tout état de cause une évaluation des expérimentations réalisées sur des bâtiments publics serait nécessaire pour pouvoir apprécier le rapport coût/efficacité.

5.7 *Question 7: pertinence des fonds dédiés à l'efficacité énergétique*

Les fonds consacrés à l'efficacité énergétique pourraient constituer des instruments importants permettant une plus grande efficacité et davantage d'économies en matière d'énergie. Ils pourraient faciliter les investissements privés et aider les fournisseurs d'énergie à offrir à leurs clients des possibilités de consommer moins d'énergie, ils accéléreraient la mise en place de services liés à l'efficacité énergétique, ils stimuleraient la recherche-développement et le lancement rapide sur le marché de produits efficaces énergétiquement. Aussi ces fonds viennent-ils judicieusement compléter la mise en place du système d'échange des droits d'émission.

En revanche, une prise en compte cohérente de l'efficacité énergétique dans le cadre des fonds de cohésion et des fonds de développement régional serait à envisager.

L'urgence réside sans doute dans l'augmentation des crédits à la recherche et le développement, à l'instar des États-Unis qui consentent des efforts budgétaires considérables dans le domaine des technologies de l'énergie.

5.8 *Question 8: efficacité énergétique des bâtiments*

Le secteur est stratégique et les gains d'efficacité énergétique peuvent être considérables, toutefois il faut veiller à ne pas faire supporter aux propriétaires bailleurs ou occupants propriétaires des charges disproportionnées par rapport à leurs possibilités, ni imposer des charges administratives trop lourdes et trop complexes. À cet égard, il faut prendre garde à ce que les États membres ne produisent pas des textes dont l'application serait très difficile à contrôler du fait de leur complexité et qui ne seraient pas appliqués par certaines entreprises alors que d'autres s'efforceraient de le faire, ce qui créerait des distorsions de concurrence. Dans le domaine du bâtiment, la performance

énergétique est globale or les corps d'état interviennent individuellement. Il faut donc une maîtrise d'ouvrage structurée. En pratique ce sera l'architecte, aidé d'un bureau d'étude, qui sera chargé de la mise en œuvre des normes énergétiques, d'où la nécessité de textes simples et clairs pour une réalité complexe de mise en œuvre.

Toute extension du champ de la directive ne doit être éventuellement envisagée qu'après un bilan de l'application de directive de 2001 et notamment une éventuelle baisse du seuil aujourd'hui fixé à 1 000 m². On peut souligner que la révision des règlements thermiques tous les cinq ans représente en pratique un délai d'implémentation très court pour un secteur où les entreprises sont souvent de petite taille. Un délai de 7 ans serait sans doute plus réaliste afin de leur laisser réellement le temps de mettre en œuvre ces règlements sans être contraints d'appliquer de nouvelles règles alors que les précédentes sont à peine effectives.

Un bilan des mesures prises dans les États membres et un échange des bonnes pratiques seraient utiles.

5.9 *Question 9: quelles incitations pour les propriétaires dans l'efficacité énergétique?*

Il faudrait sans doute privilégier la fiscalité incitative, par exemple de la réduction de l'impôt foncier par les propriétaires en fonction de leurs investissements en matière d'efficacité énergétique. En tout état de cause, le niveau d'intervention doit demeurer national.

Il serait en tout état de cause très utile de voir se développer un marché des services énergétiques tel qu'il existe d'ores et déjà dans certains pays de l'Union, notamment les pays nordiques et la France.

5.10 *Question 10: amélioration de la performance des produits consommateurs d'énergie chez les ménages*

Il conviendrait d'utiliser les retours d'expérience dans le cadre de la politique intégrée des produits:

- de relier cet enjeu avec la mise en place de la directive sur l'éco-conception des produits consommateurs d'énergie;
- de dresser un bilan de la mise en place des engagements volontaires en cours dans l'industrie.

L'étiquetage énergétique est obligatoire pour certains appareils domestiques (réfrigérateurs, surgélateurs, lave-linge, lave-vaisselle, ampoules électriques). Il pourrait être étendu à d'autres appareils électroménagers (tels que les fours électriques et à micro-ondes), ainsi qu'aux appareils utilisés dans d'autres domaines — notamment pour le chauffage et la climatisation — et consommant beaucoup d'énergie (par exemple, les chaudières à gaz domestiques, les circulateurs et les climatiseurs bibloc).

5.11 *Question 11: amélioration de l'efficacité énergétique des véhicules*

Il convient d'attendre les résultats de l'engagement volontaire de l'ACEA auprès de la Commission.

En tout état de cause, les innovations en matière d'efficacité énergétique des véhicules, du progrès de la motorisation et de la décroissance de la consommation, sont introduites de façon continue et progressive par l'industrie automobile.

Reste la question du parc automobile plus ancien qui revêt parfois un aspect social. Néanmoins tant pour des raisons d'efficacité énergétique que de sécurité il serait utile d'inciter au renouvellement du parc automobile. Il conviendrait peut-être d'envisager des mesures spécifiques en matière de crédit afin de ne pas pénaliser les personnes à revenus modestes.

Enfin la fiscalité des moyens de transport demeure très inégale et donc pénalisante pour certains modes de transport comme le CESE l'a souligné dans son rapport sur le transport durable.

5.12 *Question 12: campagnes d'information du public*

Pour qu'elles soient efficaces, il faut préférer les campagnes nationales ou régionales, aux campagnes européennes en ce qui concerne les ménages. Des campagnes de sensibilisation spécifiques pour les enfants seraient utiles pour qu'ils prennent très tôt de bonnes habitudes en matière d'économie d'énergie (tout simplement éteindre la lumière lorsque l'on quitte une pièce, par exemple). Une information adéquate des consommateurs serait aussi très utile pour qu'il puisse faire le choix d'achat de matériel consommateur d'énergie le plus adapté.

Puisque des campagnes nationales ont déjà eu lieu, il pourrait être procédé à un échange d'expériences.

5.13 *Question 13: efficacité du transport et de la distribution de l'électricité, promotion de la cogénération*

La production d'électricité subit des pertes au moment de la transformation (environ 30 %) et du transport (environ 10 %). Ces pertes de transport peuvent être diminuées par le raccourcissement de celui-ci.

Des économies peuvent aussi être réalisées grâce à un meilleur management de la demande, notamment en ce qui concerne les gros utilisateurs d'énergie. Il est donc souhaitable de développer les accords entre ceux-ci et les producteurs afin de mieux gérer la demande.

L'ouverture du marché devrait permettre d'atteindre une meilleure efficacité grâce à l'émulation entre les distributeurs mais il est prématuré de faire un bilan.

En ce qui concerne la cogénération, il conviendrait de bien définir le statut de l'électricité issue de la cogénération, en outre les paramètres de la directive cogénération paraissent difficiles à atteindre et cela d'autant plus qu'ils sont interprétés de façon différentes d'un État membre à l'autre.

5.14 *Questions 14 et 15: rôle des fournisseurs d'énergie dans le cadre de la fourniture issue d'un service énergétique et introduction de certificats blancs*

On peut se demander si c'est bien l'intérêt du producteur-fournisseur d'énergie de favoriser les réductions de consommation? C'est la raison pour laquelle certains États membres ont mis en place des certificats d'économie d'énergie.

Il faut prendre en compte toute la chaîne des acteurs pour aboutir à des réductions de consommation d'énergie. Un code de bonne conduite volontaire serait utile.

Sans doute faudrait-il mieux définir ce que l'on entend par service d'efficacité énergétique et contrat de performance énergétique.

En ce qui concerne les certificats blancs, il serait opportun de dresser un bilan de leur utilisation dans les États où ils ont été mis en œuvre, avant que de les étendre sur le plan communautaire.

5.15 *Question 16: stimulation de l'industrie dans les technologies générant une meilleure efficacité énergétique*

Efficacité des mesures existantes (carbone, engagements volontaires).

Il faut privilégier les engagements volontaires sur les mesures coercitives. En tout état de cause les mesures, si elles sont économiquement valables et financièrement rentables, ont déjà été prises dans beaucoup de pays européens. L'action éventuelle devrait donc être centrée sur les mesures qui ont besoin d'incitations ou d'aides, dans le cas contraire on crée des effets d'aubaine.

5.16 *Question 17: équilibre des modes de transports et augmentation du transport par rail et par voies d'eau*

Le secteur ferroviaire manque souvent de souplesse et d'offre alternative et le réseau des voies d'eau n'est pas encore assez développé et a trop d'étranglements. Il faut plus investir dans l'interopérabilité des différents modes de transports, intégrer les coûts externes et valoriser les modes qui permettent une meilleure efficacité énergétique. L'introduction d'une possibilité de concurrence régulée plutôt qu'une concurrence pure et dure répond mieux aux caractéristiques du secteur et serait de nature à le dynamiser.

5.17 *Question 18: financement des infrastructures du réseau de transport trans-européen (*)*

Certains grands réseaux trans-européens sont attendus depuis longtemps. La crise des finances publiques partout en Europe a souvent retardé leur mise en œuvre. Le CESE préconise que les fonds communautaires soient alloués en priorité au développement des modes de transport qui se sont avérés particulièrement efficaces en matière d'utilisation de l'énergie.

Il faut espérer aussi encourager les partenariats publics privés.

(*) Voir JO C 108 du 30.4.2004 «Les infrastructures de transport de l'avenir».

5.18 *Question 19: normes ou mesures réglementaires pour les transports*

La priorité doit être donnée aux innovations technologiques et à l'établissement de normes définies conjointement entre l'industrie et les pouvoirs publics.

5.19 *Question 20: faut-il imposer l'achat de véhicules propres aux autorités publiques?*

Les principes de libre administration des collectivités locales et de subsidiarité s'opposent à instaurer une obligation. Toutefois, nombre de collectivités publiques procèdent déjà à ce type d'achats. Les normes en matière d'appel d'offre peuvent encourager cette pratique.

Au demeurant, la proposition de directive relative à la promotion de véhicules de transport routier propres (COM(2005) 634) entend développer cette pratique en imposant un quota de véhicules «propres» dans les appels d'offre des collectivités publiques.

5.20 *Question 21: imputation des dépenses d'infrastructures de transport et des coûts externes (pollution, accidents, etc.)*

Le CESE s'est prononcé à plusieurs reprises en faveur d'une prise en compte des coûts externes et a demandé à la Commission de présenter un projet à l'avenant. Il convient donc d'effectuer le bilan des mesures adoptées jusqu'ici dans certains pays afin de pouvoir mesurer leur efficacité avec précision.

5.21 *Question 22: programme de financement de projets d'efficacité énergétique par des compagnies d'efficacité énergétique*

Si des initiatives ont été des succès, il faut encourager la diffusion et leur soutien dans l'Union européenne.

5.22 *Question 23: efficacité énergétique dans le cadre des relations avec les pays tiers*

Le coût de l'énergie rendra la question de l'efficacité énergétique plus sensible qu'auparavant. Les institutions financières internationales devraient en effet inclure cette préoccupation dans le cadre de leur assistance technique et financière.

5.23 *Question 24: utilisation du savoir-faire européen dans les pays en développement*

Il conviendrait de simplifier et rendre plus efficaces les mesures existantes (MDP, JI) (⁷).

5.24 *Question 25: possibilité de négocier des avantages tarifaires au sein de l'OMC pour les produits efficaces en énergie*

Il semble peu probable que l'Union européenne aura la capacité de faire accepter de telles mesures au sein de l'OMC, car elles pourraient être considérées comme destinées à porter préjudice aux productions des pays en développement.

Bruxelles, le 14 février 2006.

La Présidente
du Comité économique et social européen
Anne-Marie SIGMUND

(⁷) CDM: mécanisme de développement propre (Clean Development Mechanism), JI: mise en œuvre conjointe (Joint implementation).