

Le dispositif des **certificats d'économies d'énergie (C2E)** existe depuis 2006 mais il est peu déployé dans le secteur des transports.

Le mécanisme semble de prime abord complexe, mais il se trouve qu'après 12 ans d'existence, le dispositif s'est révélé efficace dans le secteur du bâtiment où l'isolation et le chauffage sont des gisements très importants d'économie d'énergie.

L'un des enjeux de la quatrième période (2018-2020) est d'étendre l'impact de ce dispositif à d'autres secteurs d'activités où des gisements d'économies d'énergie se révèlent potentiellement importants et encore inexploités, notamment dans le transport.

## 1. Définitions générales :

**Le dispositif des certificats d'économies d'énergie est un outil de la politique nationale de maîtrise de la demande énergétique.**

Ce dispositif a été créé par la loi de Programmation fixant les Orientations de la Politique Énergétique (POPE) du 13 juillet 2005. Cette loi constituait en 2005 l'un des instruments phare de la politique de maîtrise de la demande énergétique. Les lois sur l'Engagement National pour l'Environnement ENE (2010) et celle relative à la Transition Énergétique pour la Croissance Verte TECV (2015) ont maintenu et renforcé le dispositif.

Une **obligation de réalisation d'économies d'énergie** est imposée par la puissance publique aux vendeurs d'énergie appelés les « **obligés** ». Ceux-ci sont ainsi incités à promouvoir activement l'efficacité énergétique auprès de leurs **clients** : ménages, collectivités territoriales, entreprises.

En fin de période, les vendeurs d'énergie obligés doivent justifier de l'accomplissement de leurs obligations par la détention d'un montant de certificats équivalent à ces obligations. En cas de non-respect de leurs obligations, les obligés sont tenus de verser une pénalité libératoire pour chaque kWhc manquant.

Le dispositif des C2E entre 2011 et 2014 a permis d'impulser 25 milliards d'euros d'investissements dans les travaux d'économie d'énergie entraînant 2 milliards d'euros économisés annuellement par les consommateurs.

A noter que sur la troisième période 2015-2017, les C2E dans le **secteur du transport** de marchandises ont permis l'investissement dans 200 unités de transport intermodal, 13 000 systèmes de télématique embarquée, 11 000 camions optimisés, et 27 000 formations éco-conduite.

Il y a eu trois périodes triennales, avec des objectifs croissants qui ont été adaptés au fur et à mesure de l'évolution du dispositif : la première période n'intégrait pas de mesure sur le secteur des transports. Elles ont été intégrées au dispositif à partir de la 2ème période. L'objectif d'économie sur la 4ème période, qui dure 3 ans, est de 1200 TWh cumac, soit l'équivalent de la somme des objectifs des 3 périodes précédentes qui se sont étendues sur 10 ans (hors la période transitoire d'un an et demi).

Donc l'objectif sur la 4ème période est **très ambitieux** mais réaliste du fait de la montée en charge du dispositif : économiser en 3 ans ce que l'on a économisé en 10 ans.

Il faut avoir comme référence que 100 TWh cumac sont équivalents à la consommation énergétique résidentielle d'un million de Français pendant 15 ans (source : MTES).

### Calcul d'un kWh cumac

Le terme « cumac » correspond à la contraction de « cumulé » et « actualisé ». Il s'agit du kWh d'énergie finale cumulée et actualisée sur la durée de vie du produit.

Chaque action ou équipement d'économie d'énergie (par exemple, formation d'un conducteur à l'éco-conduite, systèmes de télématique embarquée) définit un volume de kWh cumac variant selon la nature de l'action/équipement, de sa durée de vie, à laquelle on applique un taux d'actualisation.

**kWh cumac = gain annuel (kWh) x ca** avec **ca** coefficient d'actualisation

## 2. Les opérations standardisées

---

Pour faciliter la réalisation d'actions par les acteurs du dispositif, un catalogue officiel d'opérations « standardisées » a été constitué. Une opération est dite standardisée lorsqu'elle est reproductible et qu'elle permet d'atteindre des gisements diffus d'économies d'énergie.

Ces opérations standardisées se présentent sous forme de fiches qui permettent de calculer rapidement et de façon forfaitaire le nombre de kWh cumac résultant d'une opération.

Les valeurs indiquées dans les fiches sont le résultat de calculs réalisés à partir de **situations de référence**, construites avec des données statistiques reconnues au plan national (études ADEME, données du CEREN13, etc.) ou imposées par la réglementation (écoconception, etc.).

Ces fiches ont un caractère réglementaire et font l'objet d'arrêtés ministériels. Classées en six secteurs d'activité, elles constituent le pivot du dispositif, représentant 95% du volume des C2E délivrés sur les première et deuxième périodes et 90% sur la troisième période.

Au 31 décembre 2014, le catalogue comptait 304 fiches standardisées applicables aux actions engagées jusqu'à cette date. Le bilan de la 2ème période a permis de réviser l'ensemble des fiches.

Ainsi, au 31 mars 2015, un nouveau catalogue pour la troisième période a été constitué ne comprenant plus que 109 fiches. Ce travail de révision et de réactualisation s'est poursuivi jusqu'à récemment.

Au 1er janvier 2018, 188 fiches sont opérationnelles.

Les économies d'énergie réalisées en dehors des opérations standardisées correspondent à des opérations spécifiques.

## 3. Les C2E dans le secteur des transports

---

### 3.1. Part des transports dans l'attribution des C2E

Une très grande partie des C2E a concerné, pour les deux premières périodes, la maîtrise de la demande énergétique dans le secteur des bâtiments tertiaire et résidentiel.

Le secteur du transport n'a représenté en 2014 que 1% des dépôts de C2E et uniquement le transport de marchandises. Sa part a certes augmenté et représente aujourd'hui **5,7% des C2E délivrés**, mais elle reste toujours très faible au regard de sa contribution aux émissions de gaz à effet de serre.

Le bâtiment représente encore plus de 67% des C2E en fin de troisième période. Il reste donc **une marge importante de progression pour les transports**.

### 3.2. Les fiches standardisées en transport

28 fiches transports sont mises à disposition dans le cadre d'actions C2E standardisées. À elles seules, **5 fiches représentent 90% des C2E** délivrés dans le cadre de fiches standardisées pour le transport. Les 10% restants étant répartis sur l'ensemble des 23 autres fiches.

## 4. Origine et intérêt du nouveau service Blue C2E :

---

Les résultats en termes de kWh cumac économisés à ce jour sont satisfaisants mais sont **relativement faibles** au regard des enjeux climatiques et des efforts que la France devra déployer pour atteindre ses objectifs annoncés pour la COP 21.

**En 2016, les C2E ont généré une baisse de 4,4% de la consommation énergétique annuelle nationale.**

Pour cette raison, les objectifs ont été nettement revus à la hausse pour la 4ème période qui commence et qui vise à poursuivre cette ambition de diversifier les actions d'économie d'énergie par les C2E.

Avec des obligations revues à la hausse, les obligés sont incités à diversifier leurs actions pour obtenir de nouveaux C2E dans d'autres secteurs que l'habitat, **en particulier dans le secteur des transports** qui constitue un gisement important d'économies d'énergie.

En effet, malgré leurs efforts reconnus pour la réduction de leurs émissions de GES, **les transporteurs perçoivent à ce jour moins de 6% des certificats délivrés** (le reste étant perçu par le secteur du bâtiment essentiellement).

Le dispositif est pourtant simple, puissant et rémunérateur, notamment pour les transporteurs routiers.

**La difficulté** : la complexité des méthodes de calcul et du traitement administratif et financier des dossiers.

Fort de ce constat, TK'Blue et Géo PLC ont décidé d'associer leurs compétences pour permettre à tout transporteur, en quelques clics, d'instruire son dossier de calcul de C2E, et **percevoir directement les sommes ainsi gagnées**.

Pour ce, la plateforme TK'Blue a mis en place un **nouveau service Blue C2E** qui complète utilement son service gratuit de valorisation des flottes des transporteurs (TK'T) et de calcul des émissions GES (TK'GES) :

- ▶ le transporteur identifie ses potentiels d'économie d'énergie valorisables au travers des C2E,
- ▶ calcule les économies en kWh.cumac qu'il a générées,
- ▶ constitue et transmet en ligne son dossier permettant à GEO PLC d'instruire sa demande ... et de le rémunérer en retour pour les C2E générés.

**Sept fiches C2E** ont été sélectionnées et elles correspondent à des critères techniques déjà pris en compte dans le calcul de l'indice TK'T de TK'Blue : *véhicules optimisés, pneumatiques, formations (2 fiches), télématique, lubrifiants et groupes frigorifiques à haute efficacité énergétique*.

**Ce nouveau service TK'Blue-GEO PLC va permettre aux transporteurs de percevoir des montants appréciables et récurrents en regard de leurs engagements sur ces différents items.**