

**Compte rendu de la réunion GT PSMC**

Mardi 16 Juin 2015

*Cette réunion a eu lieu dans les locaux de TOTAL, tour Michelet, LA DEFENSE.*

**Liste des participants :**

Nom	Prénom	Société	Mail
TRAUCHESSEC	Elodie	ADEME	elodie.trauchessec@ademe.fr
SEELEUTHNER	Yannick	POCLAIN	yannick.seeleuthner@poclain.com
DUBREUX	Thomas	PNCEE	thomas.dubreux@developpement-durable.gouv.fr
CHARLOIS	Didier	TOTAL	didier.charlois@total.com
ROMON	Xavier	EDF	xavier.romon@edf.fr
CLOAREC	Olivier	ARTEMA	ocloarec@artema-france.org
DURAND	Philippe	BOSH REXROTH	philippe.durand@boschrexroth.fr
BOTTE	Philippe	AMELIOS	philippe.botte@amelios.fr
ILLENBERGER	Pierre	ATEE	p.illenberger@atee.fr
LAGUITTON	Olivier	CERTINERGY	laguitton@certinergy.com
MISSIAEN	Antoine	ATEE	a.missiaen@atee.fr

## Ordre du jour

1. Actualité du dispositif
2. Fiches en projet
3. Nouveaux projets

### 1 Actualité du dispositif dans le Transport

TABLEAU RECAPITULATIF		
	Nb	%
Révisées	17	56,67
En cours	2	6,67
A réviser	0	0,00
Supprimée	0	0,00
Prête	10	33,33
Suspendue	1	3,33
TOTAL	30	100,00

#### 1.1 Fiches en cours de révision

N° Fiche	Intitulé de la fiche
TRA-EQ-111	Groupes frigorifiques autonomes à haute efficacité énergétique pour camions, semi-remorques, remorques et caisses mobiles frigorifiques
TRA-EQ-112	Groupes frigorifiques non autonomes à haute efficacité énergétique pour camions, semi-remorques, remorques et caisses mobiles frigorifiques

#### 1.2 Fiches prêtes

##### 1.2.1 16<sup>ème</sup> arrêté (Lot 5)

N° Fiche	Intitulé de la fiche
TRA-EQ-114	Changement de catégorie de consommation des véhicules de flottes professionnelles
TRA-EQ-117	Changement de catégorie de consommation des véhicules (hors flottes professionnelles)

Suite au CSE du 9 juin, un arrêté devrait très prochainement paraître avec entre autres ces 2 fiches.

##### 1.2.2 17<sup>ème</sup> arrêté (lot 6A)

N° Fiche	Intitulé de la fiche
TRA-EQ-107	Unité de transport intermodal pour le transport combiné fleuve-route (UTI)
TRA-EQ-109	Barge fluviale
TRA-SE-106	Mesure et optimisation des consommations de carburant pour une unité de transport fluvial

1.2.3 17<sup>ème</sup> arrêté (Lot 6B)

N° Fiche	Intitulé de la fiche
TRA-EQ-108	Wagon d'autoroute Ferroviaire (WAF)
TRA-EQ-110	Automoteur fluvial
TRA-EQ-116	Remotorisation d'une unité de transport fluvial
TRA-SE-107	Carénage sur une unité de transport fluvial

1.2.4 Nouvelle fiche

N° Fiche	Intitulé de la fiche
TRA-EQ-XXX	Tuyère sur Hélice

1.2.5 Attente d'arbitrage DGEC

N° Fiche	Intitulé de la fiche
TRA-EQ-XXX	Optimisation de combustion d'un moteur diesel par carburant additivé

**2 Fiches en projet**

**2.1 Remarques diverses**

- Philippe DURAND connaît des acteurs susceptibles de porter la création d'une fiche Bus optimisés
- Certinergy met par ailleurs en place actuellement une opération **spécifique** sur une hybridation de flotte de bus.

**Commentaire [DC1]:** Spécifique ou standardisée ?

**2.2 Le suivi de consommation de carburants grâce à des cartes privatives (AS 24)**

Le projet a été abandonné car aujourd'hui beaucoup de transporteurs surveillent déjà leurs consommations d'essences avec ce type de cartes ou via des systèmes de télématique embarquée. Cette fiche sera donc peu additionnelle aux pratiques déjà en vigueur et fiches existantes.

De plus, le projet est complexifié par l'approvisionnement carburant couplé vrac/station service

**2.3 Projets AVERE/COPEO**

2.3.1 Remarque lors du GT du 15/04/2015

- Quelle référence prendre ? Les voitures thermiques ? Les voitures thermiques réalisant un faible kilométrage ?
- Les progrès réalisés sur les batteries risquent d'influer sur la durée de vie de la fiche

2.3.2 Action à réaliser

Attente des sondages → Reprise du projet en septembre

**2.4 Bornes solaire de recharge de véhicules électriques**

2.4.1 Remarque lors du GT du 15/04/2015

- Cette fiche se limiterait aux zones H3 et DOM TOM.

CR GT Transports – PSMC 16/06/2015

- On valoriserait dans cette fiche l'installation de bornes solaires de recharge de véhicules électriques.

### 2.4.2 Action à réaliser

- Récolter le taux d'utilisation des bornes
- Prévoir le cas où il y a une unité de stockage et le cas où il n'y en a pas.
- Une étude va être lancée sur la consommation (SIPLEC, BOLLORE, COPEO,...)

### 2.4.3 Remarques lors de GT du 16/06/2015

- Les bornes solaires font partie des énergies renouvelables qui ne donnent pas lieu à des CEE en 3<sup>ème</sup> période sauf cas d'autoconsommation.
- De plus il s'agit d'infrastructure qui ne donnaient pas lieu à des CEE en 2<sup>nde</sup> période

**Il semble compliqué de donner suite à ce projet, sans une prise de position de la DGEC au préalable.**

## 2.5 Vente de carburant sur-additivé (INNOSPEC)

- Le projet consiste à la création d'une fiche qui favoriserait la vente de gazole premium (gazole sur-additivé) pour les véhicules légers

### 2.5.1 Remarque lors du GT du 17 Décembre

- Cette fiche existe déjà pour les poids lourds mais avec du gazole additivé (et non sur-additivé). Des tests ont déjà été réalisés.

### 2.5.2 Action à réaliser

- Attente de proposition de l'UTAC sur un protocole de test

## 2.6 Télétravail

Des Etudes ont été lancées par l'ADEME afin de voir le potentiel d'économie d'énergie du télétravail. Les résultats de l'étude seront disponibles courant juillet et les travaux sur cette fiche pourront donc être initiés en Septembre. L'Etude semble a priori donner des résultats positifs.

Le projet de fiche est porté par TOTAL

### 3 Nouveaux projets

#### 3.1 Stop and Start

##### 3.1.1 Présentation du projet

Cette technologie est actuellement présente sur toutes les voitures mises en vente sur le marché. Cependant les bus urbains et les « off road » (véhicules de travaux publics et machines agricoles principalement) en sont dépourvus.

Cette technologie est vertueuse dans le sens où ces machines tournent inutilement durant une durée non négligeable (cf la figure ci-dessous).

Idling time as related to total working time:

Rigid dump truck  30%	Articulated dump truck  60%	Articulated tractor  3%	Drilling truck  10%	Skid steer loader  5%	Wheeled loader  40%
Backhoe loader  30%	Crawler dozer  30%	Crawler loader  30%	Compact tracked loader  5%	Grader  5%	Scraper  5%
Rough terrain lift truck  25%	Compactor  15%	Asphalt paver  2%	Compact excavator  10%	Crawler excavator  25%	Wheeled excavator  30%
Wheeled crane  3%	Crawler crane  3%				

Il n'existe pas de données officielles sur le temps passé au ralenti pour ces véhicules, mais les deux entreprises présentant ce projet s'entendent sur une durée de l'ordre de 30% de leur utilisation.

Les conducteurs n'éteignent en effet jamais leur machine par peur de ne pas pouvoir redémarrer :

- Ces machines ont des moteurs qui ont de gros couples et qui demande beaucoup d'énergie à la batterie au démarrage.
- Les démarreurs de ces machines ne sont pas faits pour être actionné 50 fois par jour

Or le Stop and Star vendu par plusieurs société (POCLAIN, BOSH, ect...) fonctionne grâce à de l'énergie hydraulique. **On ne risque donc pas de tomber en panne de batterie.**

Limites de ces systèmes : lorsque l'on coupe le moteur, on perd les fonctions de climatisation et de chauffage, problématique par exemple dans le cas du bus urbain.

Dans le même temps, CATERPILAR estime que désormais, la consommation de carburant est le 2<sup>ème</sup> élément de choix (après la fiabilité) lors de l'achat de tels véhicules.

Le projet consisterait à valoriser l'acquisition d'une machine neuve avec ce dispositif ou alors l'installation du système « Stop and Start » sur une machine existante dans 3 secteurs d'application : l'agriculture, les travaux publics et les bus urbains A ce jour, quasiment aucun véhicule neuf n'est équipé de ce type de système (l'offre n'est disponible que depuis 1 an, les consommateurs sur ces segments sont très conservateurs et le TRI de cette action est supérieur à 1,5-2 ans).

Grâce à plusieurs sources (Le syndicat d'agriculteur AXIMA et la RATP), il a été possible de fournir le gisement suivant :

	Agriculture		Travaux Publiques		Bus Urbains	
	Neuf	Existant	Neuf	Existant	Neuf	Existant
Unités	47973	335000	23056	115280	1300	19500
Consommation au ralenti (L/h)	2,5	2,5	2,5	2,5	2,3	2,3
Temps au ralenti (%)	30	30	40	40	30	30
Utilisation (h/an)	2000	2000	2000	2000	3000	3000
Gain en Carburant (L/an)	71959500	502500000	46112000	230560000	2691000	40365000
Gain en TWh	0,7	4,89	0,45	2,24	0,03	0,39
TOTAL par secteur en TWh	5.59		2.69		0.42	

Remarques diverses :

- Le système est désactivable, remettant éventuellement en cause la pérennité des économies d'énergie. Cependant, les entreprises installant ce type de technologie s'attendent à réaliser des économies de carburant et la désactivation du système apparaîtra visiblement sur leur facture. On peut donc estimer que le contrôle de l'entreprise vis-à-vis de l'investissement qu'elle réalise permettra de limiter les abus.
- D'autres technologies sont possibles, notamment électriques, mais elles sont peu adaptées aux cylindrées considérées ici

3.1.2 Action à réaliser

L'ADEME étant favorable au projet, la prochaine étape est la mise en contact avec un expert ADEME et la proposition d'une première ébauche de fiche de calcul pour le prochain GT.

Compte tenu de son impartialité, ARTEMA se propose d'être le porteur de projet

3.2 **La mobilité Durable**

3.2.1 Présentation du projet

Le but de ce projet est d'inciter la population à substituer les moyens de transports motorisés par la marche à pied, le vélo, ect...

CR GT Transports – PSMC 16/06/2015

Cependant, il semble difficile de standardiser cette opération. Un programme serait beaucoup plus profitable en termes de gain.

Philippe BOTTE va se rapprocher de l'ADEME pour proposer un projet de fiche.

#### **4 Date prochain GT PSMC**

A définir