

**Compte rendu de la réunion GT Transports  
« Poids lourds »  
Mardi 28 janvier 2014**

*Cette réunion a eu lieu à 14h00 dans les locaux de l'ADEME, 27 rue Louis Vicat 75737 Paris.*

**Contenu**

1) Impact de la révision des fiches sur les fiches Transport Poids Lourds .....	2
2) Projet de fiche Porteur Régional 19t optimisé .....	3
2.1 Détermination de la consommation du porteur 19 t standard euro 5.....	3
2.2 Détermination de la consommation du porteur 19 t euro 0/1/ 2/3/4.....	3
3) Détermination du gain de consommation entre porteur régional 19t standard et optimisé	4
4) Point divers : réponse du PNCEE sur fiche TRA-EQ-15 .....	5
6) Bilan du dispositif CEE (ATEE) au mois de décembre 2013.....	6
▪ Communiqué de Presse du Ministère du Jeudi 12 décembre 2013 .....	6
▪ Projet de Révision des Fiches Standardisées .....	7
▪ Taux d'utilisation des Fiches Transport .....	10

## 1) Impact de la révision des fiches sur les fiches Transport Poids Lourds

Voici les différents points qui ont été mentionnés lors de la réunion et qui serviront de lignes directrices pour la suite des travaux.

La hiérarchie des règles de révision des fiches est la suivantes :

- 1/Les directives européennes ou réglementations nationales
- 2/La référence marché s'il n'existe pas de directive / réglementation
- 3/La référence parc s'il n'existe pas de référence marché (à justifier au cas par cas auprès de la DGEC).

L'ensemble des participants ont une position commune sur les fiches Porteur 19 tonnes régional et tracteur routier optimisé. Ils veulent *pour la fiche TRA EQ15 et pour les fiches Pls suivantes, de conserver le référentiel parc. C'est-à-dire de prendre en compte le potentiel de gain entre la génération du véhicule remplacé et le neuf. Pour mémoire seul 40% du parc roulant répond aux normes les plus récentes (Euro IV et Euro V).*

Ils attirent l'attention sur les risques potentiels de passer en référentiel marché : le gisement diffus risque de ne plus être touché, les fiches abandonnées car rendues inutilisables. Qui plus est l'enjeu de cette fiche est de venir « nettoyer » le parc des plus anciens des camions, les plus consommateurs. Baser la fiche sur une référence marché reportera les CEE sur de l'effet d'aubaine et ne permettra plus d'aller dans le sens d'une amélioration du parc. Ci-joint un argumentaire venant des experts du secteur des Transports Poids Lourds. *L'action primordiale en termes d'efficacité énergétique doit être l'incitation au renouvellement des véhicules les plus anciens, et donc, les moins performants en termes d'environnement. La performance du certificat semble plus résider dans le gain de consommation entre un véhicule Euro V (et avant) et un véhicule Euro VI, qu'entre un Euro VI et un Euro VI optimisé. Pour cela, vous devez prendre en compte le remplacement de véhicules du parc roulant ».*

### **Révision de la fiche TRA-EQ-15 Véhicule Poids Lourds 40 t optimisé**

A l'heure actuelle, les constructeurs manquent de données d'exploitation sur les tracteurs EURO 6 car les premiers tracteurs Euro 6 commencent à peine à être livrés. Toutefois, pour coller au calendrier imposé par la DGEC sur la révision de fiches, de nouvelles données doivent être apportées par les constructeurs. L'ADEME est favorable à ce que les constructeurs lui envoient chacun leurs données de consommation de leurs tracteurs PL Euro 6 (données de test démo, premières données d'exploitation, ...).

Dans la mesure du possible et afin d'optimiser les réunions et de ne pas bloquer la dynamique des groupes d'experts « Transport », **ces données de consommations Euro 6 devront être transmises à l'ADEME par chaque constructeur d'ici le 25 février.**

## 2) Projet de fiche Porteur Régional 19t optimisé

Rappel de chiffres de marché par les constructeurs :

En 2013, 43 000 camions vendus

- dont 24 000 tracteurs
- 5 800 porteurs 4x2
- 3 000 porteurs 6x2
- 2 100 porteurs 8x4 8x2
- 1600 porteurs 6x4

Le porteur régional 19 t concerne donc un marché annuel de 5800 véhicules.

### 2.1 Détermination de la consommation du porteur 19 t standard euro 5

Plusieurs sources de données seront croisées pour aboutir à un chiffre moyen :

- Données des transporteurs : Transporteurs Serge DERVAL a sollicité le réseau ASTRE, concernant les données fournies par Mme DERVAL et présentée lors de la réunion par l'ADEME, indique que sur 9 transporteurs (53 véhicules) et pour des véhicules Euro V et Euro V EEV (sur 18 mois), elles indiquent une consommation moyenne à 25L/100 km. D'après les retours des transporteurs, le tracteur Euro VI est excellent sur longue distance, il l'est moins sur l'Inter régional.

Données CNR : idem 25 L / 100 km avec un 88 000 km / an. Les constructeurs indiquent plutôt une moyenne de 60 000 km / an (300 km / jour). A partir du parc 2012 de camion 14-20 t de l'IFSTTAR et des facteurs d'émissions HBEFA de ces véhicules par norme Euro, l'ADEME obtient une conso moyenne du parc de camion 14-20 t en circulation régionale (route + autoroute) de 21,1 l/100 km. La valeur **de 25 L / 100 km** fait l'unanimité des constructeurs.

- Données des constructeurs : Renault Trucks a accepté de fournir des données à l'ADEME sur ses porteurs 19 t euro 5 mais n'a pas encore réussi à récupérer ces données. Il est à noter que les constructeurs sont prêts à accepter les valeurs proposées par Renault Trucks et les approuver.
- Norbert Dentressangle doit également être sollicité pour fournir des données de consommation de ses véhicules en exploitation (euro 5, euro 6, ...)

### 2.2 Détermination de la consommation du porteur 19 t euro 0/1/ 2/3/4

RENAULT TRUCKS doit interroger ses services pour obtenir ces données de consommations moyennes pour des porteurs régionaux 19 t Euro antérieurs (euro 0 à 4).

### 3) Détermination du gain de consommation entre porteur régional 19t standard et optimisé

Les constructeurs n'ont pas de test TUV de consommation (contrairement au tracteur longue distance 40 t où nous avons eu accès aux données). Par contre, ils ont communiqué des chiffres sur certaines technologies :

- -0,2 L / 100 km sur coupure ralentie ;
- -1.5 L / 100 km sur déflecteur toit et déflecteur latéral ;

SCANIA a développé un logiciel pour leurs commerciaux où on peut simuler les gains entre 2 configurations de camions (dizaines de paramètres à remplir : état de la route, typologie, équipements du camion, ...). Ce logiciel permettra de simuler le pourcentage % de gain entre véhicule standard et optimisé. La simulation pour des véhicules 320 CV, avec différentes motorisations (Euro 5 / / Euro 6), soit 2 porteurs-type à simuler en configuration standard / optimisé, permet d'évaluer les gains suivants :

*Configuration : Pas de « stop and go », véhicule 8 vitesses, 320cv.*

Type de véhicule	distance [km]	Avec déflecteur de toit [L/100]	Altitude [m]	Poids [tonnes]	Véhicule standard sans déflecteur [L/100]	Véhicule optimisé avec déflecteur [L/100]
Euro V	170 Km	33,6	176	PTAC (19t)	35,3	33,6
Euro VI	170 Km	33,7	176	12	35,4	33,7

Le pourcentage de gain entre véhicule standard et optimisé est quasiment identique pour un Euro V ou un Euro VI. **Les résultats détaillés de ces simulations doivent être envoyés à l'ADEME par Scania d'ici le 25 février.**

Attention, ces simulations ne prennent pas en compte les gains liés aux pneus. **Pour l'ensemble des options retenues dans la configuration optimisée, les données de gain disponibles de chacun des constructeurs doivent être envoyées à l'ADEME d'ici le 25 février.** A défaut de données, les gains de chaque constructeur seront déclaratifs

Rappel :

Les équipements optimisés retenus sont donc :

Déflecteur pavillon : en attente des données de SCANIA et VOLVO + autre(s) constructeur(s)  
Boîte avec mode Eco (en remplacement de « sans mode Power ») : tous constructeurs  
Coupure ralenti au bout de 2-3 minutes : Renault Trucks + autre(s) constructeur(s).  
Pneus : **Michelin doit fournir des données précises sur les gains de carburant engendrés par les pneus (avant C / arrière D) contre la configuration moyenne (avant D / arrière D).**

Concernant le test NODBOX évoqué lors de la précédente réunion par Iveco, il concernait un test pour calculer une consommation moyenne Euro 6 (et non pas le gain entre un véhicule standard et un véhicule optimisé) dans le cas où aucune donnée ne serait disponible / jugée acceptable par l'ADEME.

#### 4) Point divers : réponse du PNCEE sur fiche TRA-EQ-15

Afin de simplifier les modes de preuve, on a considéré pour l'opération TRA-EQ-15 (Tracteur routier optimisé), que la date de début d'opération était la date d'immatriculation du nouveau véhicule. Ainsi, si le véhicule a été immatriculé après le 30 décembre 2013, l'opération ne sera pas éligible.

Toutefois, la modification apportée par le 12ème arrêté paru le 21 novembre 2013, supprime la condition relative aux opérations engagées jusqu'au 30 décembre 2013.

Ainsi, dans votre cas, si l'opération réalisée correspond bien à la fiche TRA-EQ-15 version 12ème arrêté, celle-ci sera éligible:

\* pour tout dépôt avant le 31 mars 2014, si la date d'immatriculation (date d'engagement de l'opération) est postérieure au 22 avril 2014

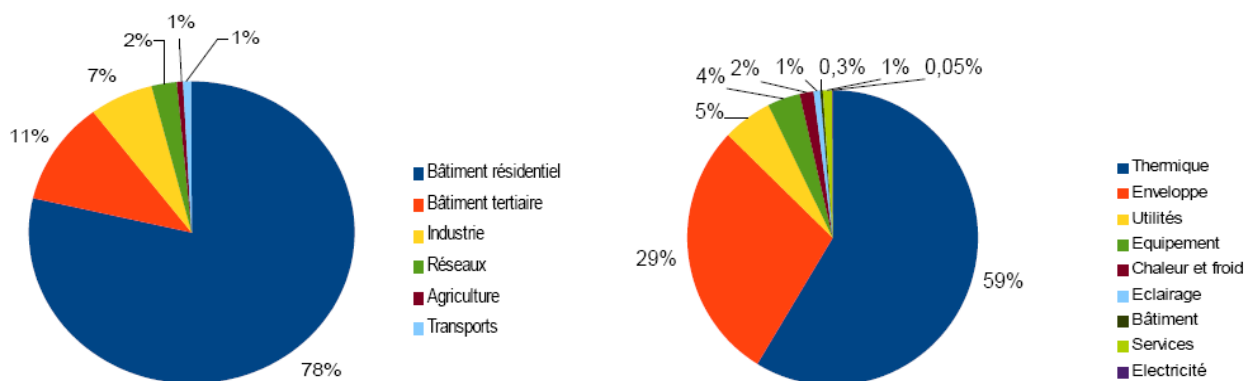
\* pour tout dépôt de dossier après le 31 mars 2014, quelle que soit la date d'immatriculation (date d'engagement de l'opération)

## 6) Bilan du dispositif CEE (ATEE) au mois de décembre 2013

Depuis le début du dispositif, 8836 décisions ont été délivrées à 1 242 bénéficiaires, pour un volume de 462,1 TWh dont 441,9 TWh ont été obtenus dans le cadre d'opérations standardisées et 13,9 TWh via des opérations spécifiques.

- 6 493 décisions à 421 obligés pour un volume de 428 TWh ;
- 2 343 décisions à 821 non obligés pour un volume de 34,1 TWh, dont 10,2 TWh pour le compte des collectivités territoriales (843 décisions).

Les économies d'énergie certifiées, via des opérations standardisées, se répartissent de la façon suivante entre les secteurs et sous-secteurs :



Source : Lettre d'Information de la DGEC

### ■ Communiqué de Presse du Ministère du Jeudi 12 décembre 2013

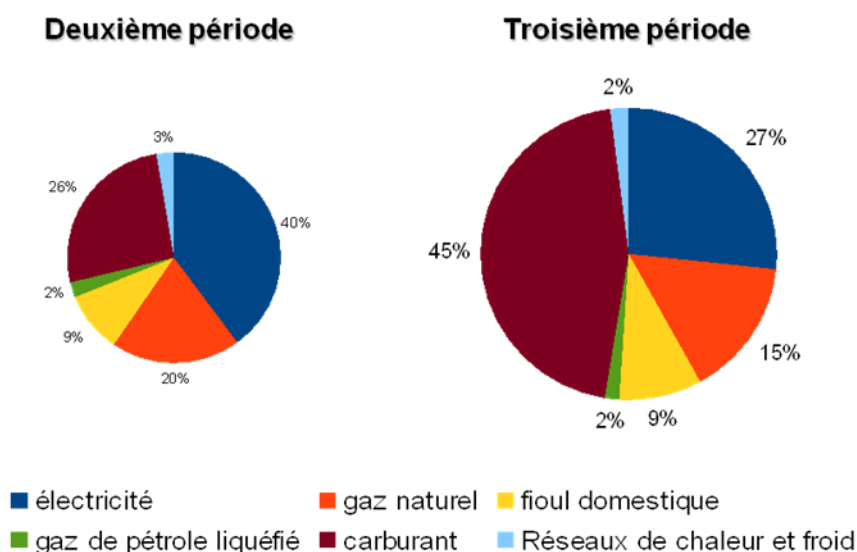
Un communiqué de presse du ministre est paru le Jeudi 12 décembre 2013 annonçant l'objectif de la 3<sup>ème</sup> période de 660 TWh cumac et qui va s'étaler du 1<sup>er</sup> janvier 2015 au 31 décembre 2017. Cette poursuite du dispositif existant des certificats d'énergie vise à :

1. Proposer un objectif cohérent avec l'ambition nationale et européenne. La France a notamment comme objectif indicatif d'amener sa consommation d'énergie finale à 131,4 Mtep (ou 236,3 Mtep d'énergie primaire) ; les fiches servant aux calculs des économies d'énergie seront révisées en cohérence avec les règles fixées par la directive européenne du 25 octobre 2012 relative à l'efficacité énergétique.
2. Simplifier le dispositif, en instituant notamment la standardisation des documents et un processus déclaratif des demandes de certificats d'économies d'énergie, couplé à un contrôle a posteriori.
3. Accroître la transparence du dispositif, en particulier grâce à une gouvernance renforcée par la création d'un comité de pilotage chargé d'assurer un dialogue institutionnalisé pendant le fonctionnement courant.

4. Favoriser les actions complémentaires nécessaires à la montée en puissance des actions de rénovation énergétique, en nombre et en qualité. Des programmes spécifiques seront dédiés au financement de passeports de la rénovation énergétique et à l'alimentation du fonds de garantie annoncés par le Président de la République à la Conférence environnementale 2013. L'éco-conditionnalité sera instaurée comme pour les autres dispositifs publics de soutien à la rénovation énergétique. Elle sera permise par la poursuite du financement des programmes de formation destinés aux professionnels du bâtiment.

Ainsi le ministère a annoncé une nouvelle répartition des parts d'obligation avec une augmentation de la part des vendeurs de carburants et la diminution de la part des vendeurs d'électricité.

Voici la nouvelle répartition de l'objectif de la 3<sup>ème</sup> période par rapport aux vendeurs d'énergie :



#### ■ **Projet de Révision des Fiches Standardisées**

Toujours en conformité avec les recommandations du rapport de la Cour des Comptes, une révision du catalogue de fiches d'opérations standardisées est demandée par la DGEC. Les propositions de révision des fiches seront réalisées par l'ATEE et par l'ADEME, l'objectif étant de publier à la mi-2014 un premier paquet de fiches révisées pour une mise en œuvre effective de ces textes dès le début de la troisième période et un deuxième paquet pour la fin de l'année 2014.

Cette révision permettra de revoir l'ensemble des fiches d'opérations standardisées d'économies d'énergie, notamment le forfait de CEE pour tenir compte de l'évolution des technologies et pour se mettre ainsi en conformité avec l'article 7 et l'annexe V de la directive 2012/27/UE du 25 octobre 2012 relative à l'efficacité énergétique. Ce travail de révision sera également l'occasion d'améliorer la cohérence de la rédaction des fiches d'opérations standardisées, et respectera les grands principes suivants :

1. seules les actions allant au-delà de la réglementation peuvent donner lieu à délivrance de CEE
2. la situation de référence pour le calcul des forfaits d'économies d'énergie est :
  - pour les fiches « isolation » : le parc ;

- pour toutes les autres fiches d'économie d'énergie : le marché, ou la réglementation lorsque les dernières données connues pour le marché n'intègrent pas les effets d'une réglementation en vigueur ou future.
  - 1. alignement des critères des fiches avec le CIDD et l'éco-PTZ pour une même opération (sur l'équipement et/ou sur l'installateur)
  - 2. harmonisation des fiches entre elles et correction des erreurs
  - 3. explicitation de la mise en œuvre des fiches dans les demandes de CEE, en préparation d'un système déclaratif avec certification par un tiers.
- Priorisation des fiches à réviser et continuité du dispositif

L'organisation du projet repose sur des groupes experts devant réviser les fiches par secteurs techniques cohérents. Un expert ADEME et un ingénieur du PNCEE seront associés systématiquement aux travaux de ces groupes d'expertise.

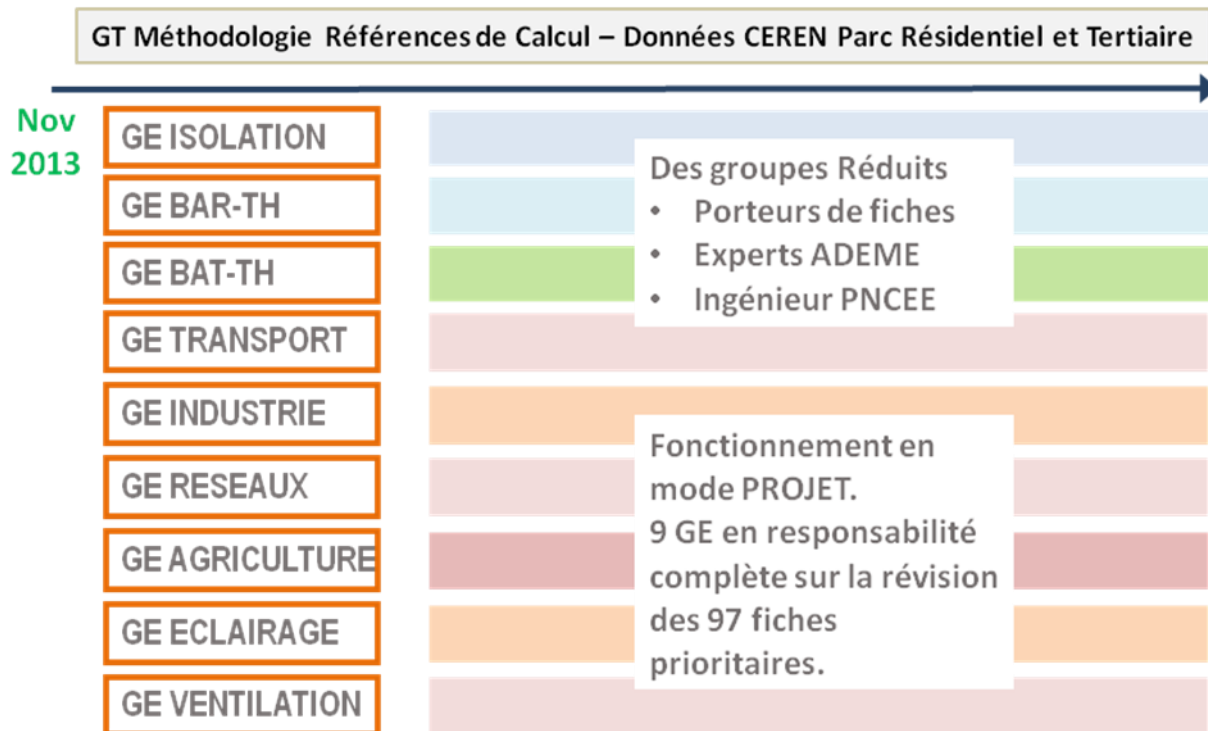
Deux paquets de fiches (isolation bâti, équipements thermiques fixes, etc...) ont été identifiés par la DGEC après concertation avec l'ATEE et l'ADEME :

- Le premier paquet de fiches comprend des fiches de priorité 1 et 2 et devront conduire à un arrêté avant l'été 2014. Il s'agit de 50 fiches prioritaires 1 impactées par les changements de règles de calcul et qui représentent 93% du volume des CEE réalisés et 47 fiches prioritaires 2 également impactées par les changements de règles et représentant 1,5 % des CEE réalisés.
- Le deuxième paquet de fiches CEE concernera les fiches qui seront révisées en deuxième moitié de l'année 2014.



➤ Organisation du Projet

L'ATEE organise le projet de révision en 9 groupes d'Expertise regroupant des personnes désignées pour mener la révision par lot de fiches de types cohérents. Ces derniers sont répartis comme suit :



Ces groupes devront étudier simultanément tous les aspects de la révision : mise en conformité avec directives et réglementation, évolutions des chiffres parcs et marchés, simplification des exigences techniques (et donc des modes de preuves associés), harmonisation entre fiches proches, inclusion des modes de preuves, présentation, forme et vocabulaire tel qu'il est fixé dans la méthodologie, puis rédiger les fiches révisées en conséquence et les transmettre à l'ATEE.

De plus, les fiches DOM bénéficieront d'un examen particulier au sein d'un GE du fait de leur spécificité.

### ■ Taux d'utilisation des Fiches Transport

Comme convenu lors de la dernière réunion du GT Poids Lourds, l'ATEE a fourni le tableau suivant regroupant le taux d'utilisation des Fiches transport au 30 septembre 2013 et de la fiche TRA-EQ-15 en conséquence :

	National		
	Période du 01/01/2006 au 30/09/2013		
	TOTAL (KWhc)	Registre Emmy (1KWh = 0,003€)	Position d'utilisation de la fiche
TRA-EQ-01	1 032 536 000	3 097 608,00	44
TRA-EQ-02	0	0	277
TRA-EQ-03	28 413 000	85 239,00	149
TRA-EQ-04	336 378 377	1 009 135,10	76
TRA-EQ-05	6 582 000	19 746,00	189
TRA-EQ-06	1 860	5,6	240
TRA-EQ-07	0	0	278
TRA-EQ-08	783 496 000	2 350 488,00	53
TRA-EQ-09	481 027 964	1 443 083,90	65
TRA-EQ-10	0	0	279
TRA-EQ-11	1 289 279	3 867,80	223
TRA-EQ-12	308 463	925,4	230
TRA-EQ-13	36 930 773	110 792,30	142
TRA-EQ-14	399 373	1 198,10	229
<b>TRA-EQ-15</b>	<b>50 540 000</b>	<b>151 620,00</b>	<b>130</b>
TRA-EQ-16	0	0	280
TRA-EQ-17	32 400	97,2	238
TRA-SE-01	140 068 100	420 204,30	96
TRA-SE-02	4 054 050	12 162,20	196
TRA-SE-03	1 697 010	5 091,00	217
TRA-SE-04	9 720 000	29 160,00	176
TRA-SE-05	560 590	1 681,80	227
TRA-SE-06	0	0	281
TRA-SE-07	0	0	282
TRA-SE-08	2 114 350	6 343,10	212
TRA-SE-09	0	0	283
<b>TOTAL</b>	<b>2 916 149 589</b>	<b>8 748 448,80</b>	

Concernant la fiche TRA-EQ-15, l'ATEE fait remarquer aux participants du GT que le taux d'utilisation de cette dernière est de 50 GWh Cumac au lieu des 16 GWh Cumac annoncés lors du dernier GT. L'ATEE confirme que le taux d'utilisation de la TRA-EQ-15 est très encourageant par rapport aux fiches parues dans le même arrêté.

NB : Ce tableau reflète le taux d'utilisation des fiches CEE dont les dossiers ont été traités au 30 septembre 2013 et ne prend pas en compte le stock des dossiers qui ont été déposés à cette date. Le retard estimé du traitement des dossiers est de 6 mois à 1 an, ce qui implique que le taux d'utilisation de la fiche TRA-EQ-15 est beaucoup plus grand que le montant affiché.

**Liste des participants :**

NOM Prénom	Société	Adresse e-mail
<b>BORDE Cyrielle Gérald Lalevée Denis Benita</b>	ADEME	cyrielle.borde@ademe.fr
<b>SERVEAU Luc</b>	FNTR	lucserveau@fntr-pdl.fr
<b>GROAZIL Hervé</b>	IVECO	groazil@iveco.com
<b>VAILLANT Gilles</b>	MERCEDES	Giles.vaillant@daimler.com
<b>PENET Pierre</b>	RENAULT TRUCKS	Pierre-pennet@renault-trucks.com
<b>GABIANE Samuel</b>	ATEE	s.gabiane@atee.fr
<b>NOTTET Marc</b>	MICHELIN	marc.nottet@fr.michelin.com
<b>MYROPE Florent</b>	MAN	Florient.Myrope@man.eu
<b>BUFFENOIR Marc</b>	SCANIA FRANCE SAS	Marc.buffenoir@scania.com
<b>ODRIOSOLO Maxime</b>	ATEE	m.odriosolo@atee.fr

Excusés :

<b>LEFRERE Michel</b>	MICHELIN	michel.lefrere@fr.michelin.com
<b>CABANES Ariel</b>	MICHELIN	ariel.cabanes@fr.michelin.com
<b>GONNAND Stéphane</b>	VOLVO	Stephane.gonnand@volvo.com

**Prochaine réunion**

<p>Prochaine réunion du GT Poids Lourds :  <b>Vendredi 14 Mars 2014 à 14h00</b>  <b>Salle 416</b>  <b>ADEME, 27 rue Louis Vicat, 75737 Paris</b>  <b>(Présence des Experts ADEME par visio salle Bocal)</b></p>
---