

Compte-Rendu de l'ATEE

GT TRANSPORT du 16 septembre 2021

Ordre du Jour

1. Point calendrier 2021-2022

2. Rappel rapide sur les fiches Transport publiées au 38^{ème} arrêté

TRA-EQ-123 Simulateur de conduite

TRA-EQ-125 Stop & Start pour véhicules ferroviaires

3. Les fiches Transport prévues pour le 39^{ème} arrêté (fin d'année 2021)

TRA-EQ-121 (révision) Vélo à Assistance Electrique

TRA-EQ-XXX Remotorisation Electrique Fluviale

TRA-SE-XXX Covoiturage

TRA-EQ-XXX Fret ferroviaire via l'acquisition de locomotive performante

4. Les sujets qui avancent

Enrobés à température abaissée : rédaction d'une fiche d'opportunité

TRA-SE-108 & TRA-SE-110 Gestion externalisée ou optimisée de la globalité du poste pneumatique (véhicules de transport de marchandises) : révision

TRA-SE-101 Formation d'un chauffeur de transport à la conduite économe : Evolution vers un Accompagnement monitoré à l'écoconduite des PL

5. Autres sujets

Retours de la DGEC

Présentations de nouveaux sujets par des acteurs du GT.

Compte-rendu détaillé

Introduction

Caroline Meunier, présidente du GT Transport, a abordé dans l'introduction les contrôles prévus pour les fiches transport pour la P5. Il s'agit des quatre fiches suivantes :

- *TRA-EQ-101 Unité de Transport Intermodal Rail-Route* : 6,9 TWh cumac produit entre 2015 et 2019
- *TRA-EQ-107 Unité de Transport Intermodal Fluvial-Route* : pas de production depuis 2015.
- *TRA-EQ-108 Wagon d'autoroute ferroviaire* : 44 GWh cumac en 2015, rien depuis.
- *TRA-EQ-124 Branchement électrique à quai* : fiche publiée l'année dernière, pas encore de données sur sa valorisation.

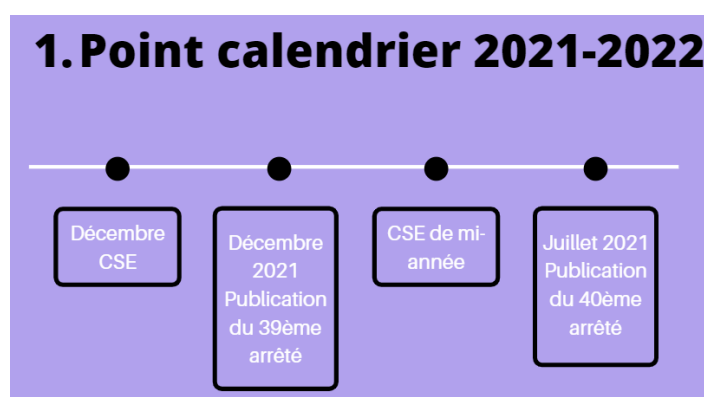
Ces quatre fiches nécessitent un relevé de trajets ou de consommation sur six mois consécutifs.

Les fiches TRA-EQ-107 & TRA-EQ-108 sont très peu voire pas utilisées, l'introduction de contrôle sur ces fiches risque de ralentir encore plus leur valorisation.

L'ATEE va aborder lors d'un point question/réponse avec la DGEC les raisons derrière la sélection de ces quatre fiches Transport amenées à être contrôlées, nous vous contacterons lorsque nous aurons de nouvelles informations.

Le prix du CEE classique sur EMMY a connu un décrochage important en août 2021, sans doute en parti dû à la fin de période.

1. Point calendrier 2021-2022



2. Rappel rapide sur les fiches Transport publiées au 38^{ème} arrêté

TRA-EQ-123 Simulateur de conduite

TRA-EQ-125 Stop & Start pour véhicules ferroviaires : il y a une coquille sur la fiche publiée : la durée de vie n'est pas de 25 ans mais bien de 15. Cela sera corrigé par la DGEC au prochain arrêté.

3. Les fiches Transport prévues pour le 39^{ème} arrêté (fin d'année 2021)

Révision de la TRA-EQ-121 Vélo à Assistance Electrique : les porteurs de la fiche sont ROZO, SONERGIA et la FUB. L'ATEE a demandé une réunion préalable avec l'ADEME et la DGEC avant une finalisation de la fiche par les acteurs.

Création de la TRA-EQ-XXX Remotorisation Electrique Fluviale : la présentation a été faite par le porteur, Anthony Petitprez de VNF. La durée de vie retenue est de 18 ans, ce qui correspond à celle d'un moteur électrique. Il reste encore un travail de justification, notamment sur les rendements par usage et l'extrapolation des relevés demandés dans l'AH selon la saisonnalité des navires. L'ATEE relis les FS, AH et FC avant envoi à la DGEC.

Un participant a demandé si un projet de fiche était en cours sur l'achat de navires neufs électriques performants : ce n'est pas l'objet de la fiche proposée par VNF et il n'est pas prévu pour l'instant de monter un sous-groupe de travail sur ce sujet. L'ADEME suggère de réaliser une opération spécifique sur ce sujet.

Création de la TRA-SE-XXX Covoiturage : la DGEC attend le retour des acteurs sur les FS et AH envoyées. Le timing n'est pas strict, il faut prendre le temps de bien faire les choses, même si cela signifie que la fiche Covoiturage ne pourra pas forcément être prête pour le 39^{ème} arrêté. Pour la FC, étant donné les années COVID 2020 et 2021, il faudra prendre en compte pour le gisement et la situation de référence les années 2018 et 2019. Cependant, l'impact du télétravail pour les années à venir est également un élément à prendre en compte. Une première réunion a eu lieu le 22/09.

Création de la TRA-EQ-XXX Acquisition locomotive neuve pour le fret ferroviaire : la fiche va être relue par la DGEC. Pour l'instant, c'est la situation de référence qui pose problème pour sa publication au 38^{ème} arrêté : la DGEC ne valide pas le report modal et préfère la situation de marché comme le précise l'article R221-16 du Code de l'Energie.

4. Les sujets qui avancent

Enrobés à température abaissée : les experts attendent la finalisation de plusieurs études avant de rédiger une fiche d'opportunité.

TRA-SE-108 & TRA-SE-110 Gestion externalisée ou optimisée de la globalité du poste pneumatique (véhicules de transport de marchandises) (révision) : les porteurs de la révision souhaitent inclure des forfaits pour les remorques et semi-remorques dans les deux fiches (transport de marchandises). Ces fiches ne sont pas en concurrence avec la TRA-SE-105, qui se concentre sur les véhicules lourds pour le transport de personnes.

Pour l'instant le

Révision de la TRA-SE-101 (révision) Formation d'un chauffeur de transport à la conduite économe : évolution vers un Accompagnement monitoré à l'écoconduite des PL. Suite à un changement législatif prévu pour 2022, rendant obligatoire les formations à l'écoconduite au sein de la FCO, la situation de référence pour le nouveau projet devra se baser sur des conducteurs ayant déjà participé à une formation à l'écoconduite lors de leur formation continue. Les porteurs de la révision ont démarré l'agrégation des données constructeurs afin de déterminer la situation de référence et les économies d'énergie. Nous organiserons un sous-groupe de travail avec les personnes intéressées lorsque nous commencerons à réviser les documents de la FOST.

5. Autres sujets

Kit aérodynamique pour les Poids Lourds : ce sujet a été présenté par GEO PLC et CO2 Conseil. La durée de vie est encore à approfondir : il faudra prendre en compte la durée de vie de la remorque, mais également le taux de casse et d'usure des déflecteurs et kit queue d'hirondelle.

En réponse à une question de Grégory Chedin de l'ADEME sur les évolutions du taux de casse, Christophe Juhel a argumenté que le taux de casse a été très élevé à un moment car les matériaux utilisés n'étaient pas assez solides. Depuis, les acteurs du marché ont changé les matériaux, qui sont maintenant soit plus souples, soit plus rigides, d'où un taux de casse beaucoup plus faible, même s'il n'est pas nul. Lorsque l'ATEE aura reçu une fiche d'opportunité, nous lancerons un groupe de travail afin de rédiger les documents de la FOST.

L'interlocuteur ADEME pour ce qui concerne les PL, c'est-à-dire l'interlocuteur pertinent pour la validation des trois projets de fiche précédents – Kit aérodynamique, révision des fiches pneumatiques et de la fiche sur la formation à l'écoconduite – est Denis Benita, que nous allons rapidement contacter pour lui présenter les nouveaux sujets.