

SPÉCIAL CEE

# Les transports : tout reste à faire

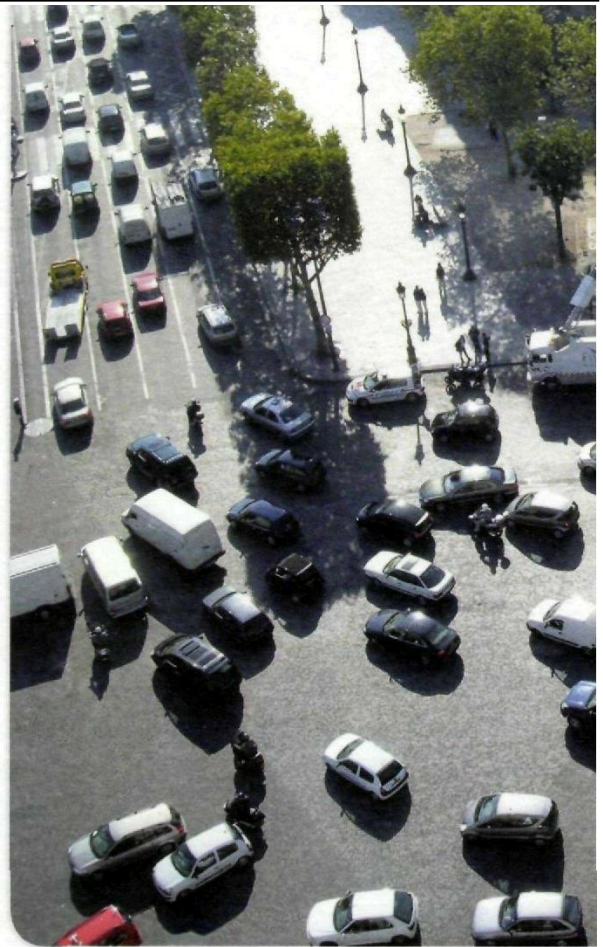
La consommation d'énergie finale du secteur des transports est en progression et le pétrole reste largement majoritaire. Il est indispensable que les modes de transports des particuliers et des marchandises évoluent. Les certificats d'économie d'énergie peuvent aider à changer la donne.

La dépendance évidente des transports aux énergies fossiles risque de se poursuivre si rien n'est fait. Selon l'Agence internationale de l'énergie, près des trois-quarts de l'augmentation de la demande pétrolière proviendra du secteur des transports à l'horizon 2030. Perspective peu soutenable au regard du renchérissement à venir de la ressource pétrolière et de sa probable raréfaction. Des investissements devront être réalisés dans le domaine de la maîtrise de l'énergie et des énergies alternatives mais également dans celui du développement des capacités de production pétrolière. Dès 2020, les transports devront utiliser 10 % d'énergie renouvelable et les émissions de gaz à effet de serre des carburants devront diminuer de 10 %. Par ailleurs, des exigences de performance en émissions de CO<sub>2</sub> pour les voitures particulières neuves ont été établies, soit une moyenne de 130 g/km en 2012 et de 95 g/km en 2020. Pour compléter ce dispositif, la Commission européenne a

récemment proposé une réglementation équivalente pour les véhicules légers commerciaux avec un objectif de 175 g/km en 2014 et 135 g/km en 2020. Quant à la loi du 3 août 2009, elle stipule que la part modale du non routier et du non aérien du transport de marchandises devra être portée de 14 à 25 % d'ici 2022. Pour les voyageurs, il s'agit de diminuer l'utilisation des hydrocarbures, d'augmenter la part des transports collectifs et l'efficacité énergétique. D'autres types d'action devraient être soumis par la Commission dans son nouveau *Livre blanc sur la politique des transports* prévu pour fin 2010. En France, le gouvernement a mis en place différentes mesures, dont les certificats d'économie d'énergie (CEE).

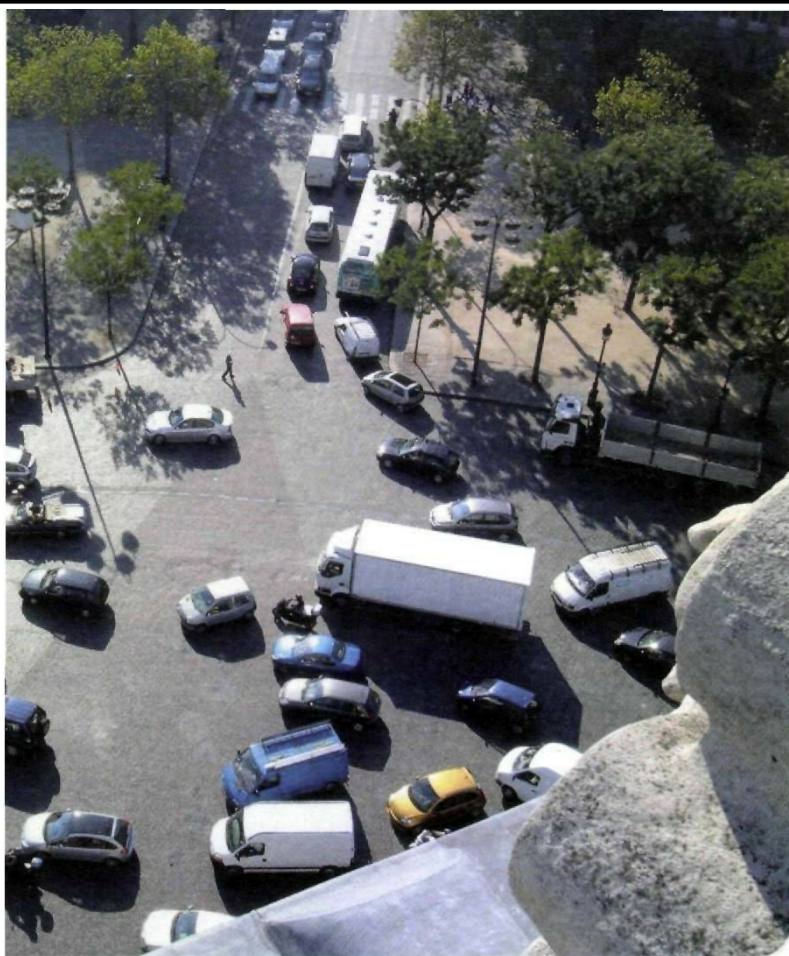
### Avec les CEE, les possibilités d'actions se multiplient

Le groupe de travail Transports du club C2E se compose de quatre équipes œuvrant sur les thèmes des comportements, des matériels, des produits et services, ainsi que du report modal et des infrastructures.



À Paris, la circulation sous l'Arc de Triomphe.

Quatre fiches standardisées ont été utilisées lors de la première période : l'unité de transport intermodal (UTI) rail/route, les pneus d'autobus à basse résistance au roulement, la formation d'un chauffeur à la conduite économique et le covoiturage domicile/travail. D'autres ont été validées dans le dernier arrêté, concernant la télématique embarquée pour le suivi de la conduite d'un véhicule, le lubrifiant économiseur d'énergie pour véhicules légers, le suivi des consommations de carburant grâce à des cartes privées et les pneus de véhicules légers à basse résistance au roulement. De nombreuses fiches sont en cours, comme le changement de catégorie de consommation des flottes de véhicules professionnels, l'UTI pour le transport combiné fleuve/route, l'acquisition d'une barge fluviale neuve, le covoiturage longue distance, les groupes frigorifiques à haute efficacité énergétique, le recirculage des pneus de poids lourds, l'utilisation du télé-



### L'éco-conduite avant tout

«Par notre activité de postier qui nécessite des arrêts fréquents, nous consommons 10 à 20 % de carburant en plus», explique Antoine Miche, chef de projet Courrier responsable à La Poste. Face aux 65 millions de litres de carburant utilisés chaque année, La Poste a voulu agir. C'est le levier comportemental qui a été choisi et un projet Éco-conduite a été mis en place en 2007. L'ensemble des 60 000 conducteurs ont été formés entre juin 2007 et fin 2009. Cette opération a permis de réduire le carburant de 5 %, les émissions de CO<sub>2</sub> et la sinistralité de 10 %. La fiche CEE utilisée est la TRA-SE-02 : Formation d'un chauffeur de véhicule léger à la conduite économe. Des dossiers CEE standard et des spécifiques avec EDF ont été déposés. Pour les 30 000 conducteurs formés en 2007 et 2008, 27 GWh cumac ont été récupérés. «Aujourd'hui nous sommes dans une seconde phase, que nous appelons "piqûre de rappel", qui consiste en des tests e-learning, simulateur, session individuelle pendant l'activité, etc.», précise Antoine Miche. Un dépôt de dossier CEE avec un obligé est en préparation.

péage pour les flottes poids lourds, etc. Sur un potentiel de 800 TWh cumac référencé par l'Ademe pour l'ensemble des secteurs (bâtiment, industrie, transports, collectivités locales, services énergétiques et agriculture), 200 TWh concernent les transports. Pourtant, sur la période 2009-2012, seulement 20 TWh seraient mobilisables par les sept actions standardisées existantes. L'ensemble des véhicules légers consommant 37 millions de m<sup>3</sup> de carburant par an, soit 351 TWh, leur remplacement par des véhicules électriques ou hybrides rechargeables est aussi une solution envisageable. Le potentiel de gains est élevé, mais la substitution d'un combustible fossile par l'électricité pose des problèmes méthodologiques.

#### Ce n'est qu'un début...

Pour les vendeurs de carburants obligés dans la deuxième période, la réalisation d'opérations démarre difficilement, à l'image de Total : «Dans

une station-service, le pompiste ne peut pas faire grand-chose, avance Christian Deconninck, directeur mission CEE chez Total raffinage marketing. Nous n'intervenons pas sur la rénovation du véhicule comme on rénove le bâti, nous pouvons seulement donner des conseils sur les principes de conduite économique, ce que nous avons déjà fait, ou encore réaliser

### Il n'existe que sept actions standardisées dans le domaine des transports

quelques actions en boutique. Seul le maintien de la mise à disposition de bornes de gonflage pourrait être récompensé. Le réseau de distribution de carburants ne sera pas un grand contributeur de CEE.»

Le report modal est une solution efficace. Près de 200 achats d'UTI rail/route valorisés ont été effec-

tués durant la première période. À partir de cette expérience, la fiche UTI fluviale devrait voir le jour car le constat est sans appel : une barge de 5 000 tonnes équivaut à 250 camions et 125 trains. Elle utilise 3,7 fois moins de pétrole et émet 4 fois moins de CO<sub>2</sub> que le routier.

Concernant les salariés, les entreprises s'intéressent davantage aux plans de déplacements consistant à réduire l'utilisation des transports individuels. «Après la mise en place d'un PDE-PDA, la diminution de l'autosolisme atteint près de 10 points, souligne Laurent Rigault, de la CCI de Grenoble. Maintenant, nous réfléchissons à un plan interentreprises (PDIE) pour encore améliorer les résultats. Reste à savoir si ces plans peuvent générer des CEE et sous quelles conditions.» Ce à quoi répond Patrick Coroller, chef du service Transport et mobilité de l'Ademe : «Le souci pour créer une fiche sur de telles actions est l'objectivation du gain et de la performance.» \*

Méline Le Gourrière