

Paris, le 1<sup>er</sup> septembre 2017

## MEMENTO

# *Certificats d'Économies d'Énergie*



*Troisième période 2015-2017*

### Références :

- *Loi sur la Transition énergétique du 14.10.2014*
- *Décret n° 2010 – 1664 du 29.12.2010, modifié relatif aux Certificats d'Économies d'Énergie.*
- *Arrêté du 29.12.2010 relatif aux modalités d'application du dispositif des Certificats d'Économies d'Énergie.*
- *Arrêtés définissant les opérations standardisées des Certificats d'Économies d'Énergie :  
22.12.2014 / 20.03.2015 / 29.06.2015 / 31.07.2015 / 30.09.2015 / 22.12.2015 / 08.02.2016 / 04.03.2016 /  
02.06.2016 / 20.10.2016 ;*

***Le dispositif des certificats d'économies d'énergie (CEE), créé en 2006 constitue l'un des principaux instruments de la politique de maîtrise de la demande énergétique.***

Le dispositif des CEE, créé en 2006 repose sur une obligation de réalisation d'économies d'énergie imposée par les pouvoirs publics aux vendeurs d'énergie. Ceux-ci doivent promouvoir l'efficacité énergétique auprès des consommateurs d'énergie: ménages, collectivités territoriales ou professionnels. Le dispositif est entré dans sa 3<sup>ème</sup> période d'obligation le 1<sup>er</sup> janvier 2015 pour une durée de 3 ans.

***Présentation générale des Certificats d'économies d'énergie***

Un objectif pluriannuel est défini et réparti entre les opérateurs en fonction de leurs volumes de ventes. En fin de période, ces obligés doivent justifier de l'accomplissement de leurs obligations par la détention d'un montant de CEE équivalent à ces obligations.

L'obligation globale imposée aux vendeurs d'énergie équivaut à 700 TWh cumac sur la période 2015-2017. Après deux périodes qui ont permis sa montée en puissance (460 TWh cumac en deuxième période sur les années 2011-2014, soit un objectif multiplié par plus de 6 par rapport à la première période), le dispositif est entré dans sa 3<sup>ème</sup> période le 1<sup>er</sup> janvier 2015.

**Enfin, il est prévu une 4<sup>ème</sup> période d'obligations de 2018 à 2020.**

***Bilan des deux premières périodes***

Entre le début du dispositif, le 1<sup>er</sup> juillet 2006, et le 30 novembre 2014, 593 TWh cumac ont été délivrés dont 11,4 TWh cumac. La consommation d'énergie finale de la France est d'environ 1800 TWh par an; ce qui signifie que les opérations réalisées ont permis d'économiser pendant leur durée de vie presque 1/3 de la consommation annuelle française d'énergie. Les objectifs ont donc été largement dépassés puisqu'à fin 2014, les obligations cumulées s'élèvent à 514 TWh cumac.

Depuis le début 2011, dans le secteur des transports, les principales opérations faisant l'objet de délivrance de CEE sont : les lubrifiants économiseurs d'énergie pour véhicules légers et les unités de transport combiné rail-route.

***3<sup>ème</sup> période des CEE (nouvelles règles du jeu)***

Les modalités opérationnelles des 172 fiches (dont 26 concernant le transport) des opérations standardisées d'économies d'énergie et leurs attestations respectives sont applicables aux actions engagées à partir du 1<sup>er</sup> janvier 2015. Elles sont disponibles sur le site du GNTC.

***La 3<sup>ème</sup> période de fonctionnement du dispositif des CEE***

L'objectif représentant une augmentation de l'obligation d'économie vs la période précédente, doit permettre à la France de remplir ses engagements. Plus précisément, les CEE contribueront à satisfaire l'objectif de réaliser chaque année jusqu'en 2020 des économies d'énergie équivalentes à 1,5 % des volumes d'énergie vendus.

L'objectif de 700 TWh « cumac » est réparti entre les vendeurs d'énergie sur la base du prix TTC des énergies (à hauteur de 75 %) produites et des volumes de ventes en kWh (à hauteur de 25 %).

***En 3<sup>ème</sup> période, le dispositif CEE précédent est modifié comme suit :***

- ☒ Passage d'un système de demande et de contrôle a priori vers un mode déclaratif avec contrôle a posteriori;
- ☒ Introduction de seuils et de dérogations annuelles différenciés selon la nature des opérations ;
- ☒ Obligation de recourir à des professionnels « RGE » pour la réalisation des opérations d'économies d'énergie dans le bâtiment résidentiel ;
- ☒ Révision du catalogue des fiches d'opérations standardisées d'économies d'énergie avec la modification des situations de référence pour calculer les forfaits donnant droit à CEE ;
- ☒ l'harmonisation des critères avec d'autres dispositifs tels que le CIDD et l'éco-PTZ, la standardisation des modes de preuves et des attestations sur l'honneur.

Les modalités opérationnelles de cette 3<sup>ème</sup> période sont définies dans un ensemble de textes réglementaires suivants :

- Décret "obligations" du 29 décembre 2014
- Décret "certificats" du 22 décembre 2014
- Arrêté du 4 septembre 2014
- Arrêté du 11 décembre 2014
- **Arrêté du 22 décembre 2014** : il définit les modalités d'application de l'obligation pour la 3<sup>ème</sup> période.
- **Arrêté du 22 décembre 2014** : il définit les opérations standardisées d'économies d'énergie pour les actions les plus fréquemment réalisées.



**Liste des Opérations standardisées dans le domaine transport (25 fiches) :**

Unité de transport intermodal (UTI) pour le transport combiné rail-route	<a href="#">TRA-EQ-101</a>
Télématique embarquée pour le suivi de la conduite d'un véhicule	<a href="#">TRA-EQ-103</a>
Lubrifiant économiseur d'énergie pour véhicules légers	<a href="#">TRA-EQ-104</a>
Pneus de véhicules légers à basse résistance au roulement	<a href="#">TRA-EQ-106</a>
Unité de transport intermodal pour le transport combiné fleuve-route	<a href="#">TRA-EQ-107</a>
Wagon d'autoroute ferroviaire	<a href="#">TRA-EQ-108</a>
Barge fluviale	<a href="#">TRA-EQ-109</a>
Automoteur fluvial	<a href="#">TRA-EQ-110</a>
Lubrifiant économiseur d'énergie pour des véhicules de transport de personnes ou de marchandises	<a href="#">TRA-EQ-113</a>
Remplacement de véhicules par des véhicules neufs performants dans une flotte professionnelle	<a href="#">TRA-EQ-114</a>
Véhicules de transport de marchandises optimisés	<a href="#">TRA-EQ-115</a>
Remplacement de véhicules par des véhicules neufs performants pour les particuliers ou les collectivités de catégorie de consommation des véhicules (hors flottes)	<a href="#">TRA-EQ-117</a>
Optimisation de la combustion et de la propreté des moteurs diesel	<a href="#">TRA-EQ-119</a>
Formation d'un chauffeur de transport à la conduite économique	<a href="#">TRA-SE-101</a>
Formation d'un chauffeur de véhicule léger à la conduite économique	<a href="#">TRA-SE-102</a>
Station de gonflage des pneumatiques	<a href="#">TRA-SE-104</a>
Recreusage des pneumatiques	<a href="#">TRA-SE-105</a>
Mesure et optimisation des consommations de carburant pour unité de transport fluvial	<a href="#">TRA-SE-106</a>
Carénage sur une unité de transport fluvial	<a href="#">TRA-SE-107</a>
Gestion externalisée de la globalité du poste pneumatique (véhicules de transport de	<a href="#">TRA-SE-108</a>
Gestion externalisée de la globalité du poste pneumatique (véhicules de transport de personnes)	<a href="#">TRA-SE-109</a>
Gestion optimisée de la globalité du poste pneumatique (véhicules de transport de	<a href="#">TRA-SE-110</a>
Gestion optimisée de la globalité du poste pneumatique (véhicules de transport de	<a href="#">TRA-SE-111</a>
Service d'autopartage en boucle	<a href="#">TRA-SE-112</a>
Suivi des consommations de carburants grâce à des cartes privatives	<a href="#">TRA-SE-113</a>

*Ces fiches transports sont consultables sur le site du GNTC : [www.gntc.fr](http://www.gntc.fr)*

## Exemple d'exploitation d'une opération standardisée

### Opération standardisée – UTI - n° TRA-EQ- 101

**L'accord de participation signé entre l'acquéreur (acheteur de l'UTI) et l'obligé (acheteur du CEE) doit être antérieur à l'achat de(s) UTI.**

#### Définition de l'opération

- Acquisition d'UTI (Caisse mobile ou semi-remorque à prise par pinces) **neuve dédiée au transport combiné rail-route** (conteneur maritime de type ISO exclu).

#### Conditions d'éligibilité

- Le relevé de trafic doit couvrir une période d'essai au maximum de 6 mois consécutifs. UTI doit être opérationnelle depuis plus de 6 mois. *(Le calcul du gain en KWh se fait sur la base d'un historique des trajets sur 6 mois x 2 consécutifs). Un aller-retour compte pour 2 voyages.*
- Seuls sont pris en compte les voyages, à plein ou à vide, effectués au départ ou à l'arrivée d'au moins terminal de transport combiné en France.


#### Gain énergétique

- 18.500 Kwh par voyage : pour les UTI de plus de 9 m ou les UTI < 9 m dont le poids total en charge (PTC) est supérieur à 30 tonnes.
- 9.300 Kwh par voyage : pour les UTI de moins de 9 m dont le PTC est inférieur à 30 tonnes.

O-O-O

Le GNTC, lors de son assemblée générale du 20 octobre 2011, a passé une convention avec TOTAL afin de promouvoir l'utilisation du transport combiné, un transport durable, dans le cadre de la loi de Transition Énergétique.

Si vous souhaitez trouver un obligé et si vous le désirez, le GNTC vous propose de contacter :

 <p>TOTAL accompagne les transporteurs routiers dans la maîtrise de leur consommation d'énergie dans le cadre du dispositif des CEE</p>	<p><b>TOTAL Marketing France</b> 562, avenue du Parc de l'Ile 92000 NANTERRE Contact : Didier CHARLOIS Tel : 01.41.35.73.20 - Courriel : didier.charlois@total.com</p>
--	--