



ASSEMBLÉE NATIONALE

14ème législature

environnement

Question écrite n° 62483

Texte de la question

M. Arnaud Leroy attire l'attention de Mme la ministre de l'écologie, du développement durable et de l'énergie sur les négociations actuellement en cours avec l'ATEE et l'ADEME afin de définir la 3e période des certificats d'économie d'énergie (2015-2017). Le récent rapport de l'Office parlementaire de l'évaluation des choix scientifiques et technologiques (OPECST), adopté à l'unanimité le 15 janvier 2014 par les députés et sénateurs de toutes tendances, invite le Gouvernement à utiliser plus avant le dispositif des CEE afin de faire émerger des pratiques de mobilité sereines et durables. Certains acteurs économiques proposent aujourd'hui de remplacer l'attribution d'un véhicule de société aux salariés de l'entreprise par un crédit de mobilité : moyennant l'utilisation d'un véhicule moins consommateur de carburant, le salarié a également droit de réserver des billets de train, d'utiliser des taxis ou de prendre les transports en commun pour son compte personnel. Les gains en termes de consommation sont mesurables et mesurés par les entreprises qui font ce choix. À ce jour, ce crédit de mobilité ne bénéficie d'aucun encouragement fiscal et il est même défavorisé dans le sens où aucun amortissement n'est prévu pour l'entreprise qui fait ce choix. Alors même que le Gouvernement a récemment annoncé son souhait d'« augmenter la part des certificats d'économie d'énergie dédiée aux projets et politiques de mobilité durable », notamment dans le cadre des négociations actuellement en cours avec l'ATEE et l'ADEME pour définir la 3e période des CEE (2015-2017), il souhaite savoir s'il est prévu de rendre éligible le crédit de mobilité aux certificats d'économie d'énergie.

Texte de la réponse

La France a mis en place un dispositif de certificats d'économies d'énergie depuis 7 ans. Ce dispositif repose sur une obligation de réalisation d'économies d'énergie imposée par les pouvoirs publics aux vendeurs d'énergie (électricité, gaz, chaleur, froid, fioul domestique et carburants automobiles depuis 2011). Un objectif triennal est défini, puis réparti entre les opérateurs en fonction de leurs volumes de ventes. Il est assorti d'une pénalité financière pour les vendeurs d'énergie ne remplissant pas leurs obligations dans le délai imparti. Les certificats sont attribués, sous certaines conditions, aux acteurs réalisant des actions d'économies d'énergie, et peuvent être achetés ou vendus de gré à gré. La troisième période d'obligation d'économies d'énergie va commencer le 1er janvier 2015 pour trois ans, avec un objectif pratiquement doublé par rapport à la période précédente. Cela représente un effort substantiel : entre 2015 et 2017, ce sont un peu plus de 2,5 milliards d'euros qui seront consacrés aux économies d'énergie par le secteur. Des arrêtés définissent des opérations standardisées d'économies d'énergie pour les actions les plus fréquemment réalisées. Des fiches sont associées à ces opérations et déterminent un forfait d'économies d'énergie correspondant. Les valeurs indiquées sont le résultat de calculs précis réalisés dans le cadre de groupes de travail sectoriels rassemblant l'ensemble des professionnels des secteurs concernés, à partir d'une situation de référence construite avec des données statistiques reconnues au plan national (Agence de l'environnement et de la maîtrise de l'énergie ou ADEME, Centre d'études et de recherches économiques sur l'énergie ou CEREN, etc.) et du niveau de performance énergétique de l'équipement ou du service. À ce jour, treize arrêtés ont été publiés au Journal officiel, définissant 304 opérations standardisées, dont 30 dans le domaine des transports : 18 fiches concernent des

équipements et 12 des services. Les gisements d'économies d'énergie peuvent également être traités avec la réalisation d'opérations spécifiques, opérations d'économies d'énergie qui ne font pas l'objet d'une fiche d'opération standardisée et qui sont donc instruites au cas par cas. Un guide pour la réalisation de ce type d'opérations est accessible sur le site du MEDDE. Les substitutions entre énergies ne peuvent pas donner lieu en tant que telles à une fiche d'opération standardisée ou à des opérations spécifiques parce qu'elles ne conduisent pas directement à des économies d'énergie. Le bonus-malus reste le principal vecteur des progrès technologiques des véhicules, et l'acquisition de véhicules économes en énergie est soutenue dans le cadre du dispositif des certificats d'économies d'énergie par deux fiches d'opérations standardisées : il s'agit de la fiche TRA-EQ-14 « Changement de catégorie de consommation des véhicules de flottes professionnelles » et TRA-EQ-17 « Changement de catégorie de consommation des véhicules (hors flottes professionnelles) » (particuliers, collectivités territoriales, État). Aujourd'hui, l'essentiel des certificats d'économies d'énergie sont délivrés pour la rénovation énergétique des bâtiments : le dispositif est en effet particulièrement bien adapté pour traiter ce gisement diffus. Seulement 3 % des certificats d'économies d'énergie sont délivrés dans le domaine des transports, même si cette proportion est en croissance, avec notamment des développements importants sur le covoiturage longue distance. Beaucoup est à faire sur l'organisation de l'espace, sur l'urbanisme, et sur les infrastructures, tous sujets à temps de décision long, pour lesquels le dispositif des certificats d'économies d'énergie, sous forme de périodes de trois ans, n'est pas le meilleur outil. Toutefois, le Gouvernement a souhaité renforcer les certificats d'économies d'énergie sur les transports pour ce qu'ils savent faire, en introduisant dans le projet de loi relatif à la transition énergétique pour la croissance verte une extension des programmes d'accompagnement éligibles aux thèmes de la mobilité et de la logistique économes en énergies fossiles : dans ce cas, les certificats ne seront plus délivrés pour des actions permettant directement un gain d'efficacité énergétique, mais en contrepartie d'une participation financière à des actions structurantes. L'installation de bornes de recharge pour véhicules électriques pourrait ainsi être soutenue dans ce nouveau cadre.

Données clés

Auteur : [M. Arnaud Leroy](#)

Circonscription : Français établis hors de France (5^e circonscription) - Socialiste, écologiste et républicain

Type de question : Question écrite

Numéro de la question : 62483

Rubrique : Impôts et taxes

Ministère interrogé : Écologie, développement durable et énergie

Ministère attributaire : Écologie, développement durable et énergie

Date(s) clé(e)s

Question publiée au JO le : [5 août 2014](#), page 6588

Réponse publiée au JO le : [19 août 2014](#), page 7007