

L'électrification met de côté les économies d'énergie

TRANSITION ÉNERGÉTIQUE | Selon nos informations, les certificats d'économie d'énergie (CEE) devraient bientôt être rebaptisés certificats d'électrification. Le signe qu'on n'investit plus dans la sobriété ?

Vincent Vériet
et Erwan Benezet

EN PLEINE DISETTE budgétaire, ils apparaissent comme LA solution pour maintenir les investissements dans de nombreuses infrastructures. Créés en 2005, les certificats d'économie énergie, plus connus sous l'acronyme CEE, sont un dispositif par lequel les énergéticiens comme EDF, Engie ou encore Total-Energies, ont l'obligation de financer des actions en faveur de la transition énergétique et de la sobriété.

Une façon pour eux de se racheter une virginité environnementale en contribuant financièrement à des programmes favorisant les économies d'énergie, sur le principe du pollueur-payeur. Sauf que, dans la foulée du vaste plan électrification présenté en avril, l'État envisage, selon nos informations, de changer l'acronyme CEE, au profit de : « certificats d'électrification ». Exit donc les économies d'énergie, place à l'électron roi.

« On assume de réorienter les CEE vers la décarbonation et l'électrification, confirme-t-on dans l'entourage de Maud Bregeon, la ministre déléguée chargée de l'Énergie. On va ainsi passer de 40 % initialement affectés à l'électrification et la réduction des dépendances aux fossiles à 70 % ».

Mais ce n'est pas tout. Comme pour illustrer cette mutation à venir, le gouvernement prévoit déjà d'avoir recours à ces mêmes certificats afin de financer le contrat de performance signé entre SNCF Réseau et l'État pour rénover les centaines de kilomètres de voies ferrées obsolètes. Montant de la facture : 1,5 milliard d'euros (Md€) supplémentaires par an, à partir de 2028.

Attention à ne pas dévoyer le dispositif

« La majorité des CEE va aujourd'hui plutôt aux secteurs du logement et du bâtiment, justifie le cabinet de Philippe Tabarot, le ministre des Transports. Il y a donc une volonté de rééquilibrage en favorisant les transports collectifs. » Et d'ajouter : « On espère faire des annonces à l'été. Ça a été arbitré favorablement par Matignon ».

De quoi exaspérer les différents acteurs qui pilotent les CEE. « Sur la mobilité dite légère, notamment avec le leasing social ou le bonus écologique, on pouvait déjà se poser un certain nombre de questions concernant les économies d'énergie qui sont consenties quand on passe d'un véhicule thermique à un véhicule électrique, observe Florence Lievyn, présidente du Groupement des professionnels des certificats d'économies d'énergie (GPCEE). Mais



Alors que les certificats d'économie d'énergie étaient majoritairement réservés aux secteurs du logement et du bâtiment, leurs successeurs s'étendront aux transports, et notamment aux travaux sur les voies ferrées.

si on se met à utiliser des CEE pour renouveler des infrastructures, là on est carrément sur du détournement. Ou alors, c'est pour électrifier une petite ligne qui fonctionne avec des locomotives au diesel. »

Autre exemple avec le programme Pépite, qui doit accompagner les bâtiments de l'État dans leur transition énergétique. Avec à la clé assez peu d'économies d'énergies prévues. Et pourtant : le programme est éligible aux CEE à hau-

teur de 41 millions d'euros. « J'entends la volonté du gouvernement de considérer que les CEE sont une forme de poche d'argent magique qui peut venir financer tout un tas de choses, même quand il n'y a pas d'économies d'énergie, confie Florence Lievyn. Mais je dis attention. »

Attention en effet à ne pas dévoyer le dispositif, prévient également Audrey Zermati, directrice stratégie d'Effy, une entreprise qui accompagne

les ménages dans leurs travaux de rénovation : « On a déjà beaucoup de choses qui sont financées avec les CEE. Si demain on met le ferroviaire, ça va baisser mécaniquement le prix du CEE, qui est un marché qui fonctionne selon l'offre et la demande ».

Pour le GPCEE, le risque est aussi de voir les CEE requalifiés en dépenses publiques et réintégrés dans le budget de l'État, alors qu'ils sont financés par les entreprises à hau-

teur de 8 Mds€ par an sur la période 2026-2030. Une somme directement repercutée dans les factures des consommateurs, à hauteur de 4,3 % en moyenne en 2023, selon un rapport de la Cour des comptes, très critique sur le dispositif. Soit 7,3 centimes par litre de carburant vendu à la pompe. Et peut-être bien plus avec la nouvelle période.

Une proposition : aller au bout de la logique

De l'argent que les ménages sont censés récupérer quand ils engagent des actions d'économie d'énergie, comme l'achat d'une pompe à chaleur. « Si ces milliards d'euros qui financent directement les politiques de transition énergétique se retrouvent à terme intégrés au budget de l'État, on a l'assurance à 100 % que ces politiques disparaîtront, affirme Florence Lievyn. On le voit dans les sondages, la transition écologique énergétique ne constitue pas une préoccupation majeure pour la plupart des citoyens. »

D'où cette proposition d'Audrey Zermati : « Allons au bout de la logique et passons aux CEEE, les certificats d'électrification et d'économies d'énergie. » Une façon d'allier électrification, pilier de la souveraineté énergétique, et sobriété, indispensable à la protection du pouvoir d'achat.