



DÉLIBÉRATION N° 2018-095

Délibération de la Commission de régulation de l'énergie du 2 mai 2018 portant avis sur le projet d'arrêté relatif aux dispositifs permettant de piloter la recharge des véhicules électriques

Participaient à la séance : Jean-François CARENCO, président, Christine CHAUVET, Catherine EDWIGE, Jean-Laurent LASTELLE et Jean-Pierre SOTURA, commissaires.

1. CONTENU ET COMPÉTENCE DE LA CRE

La directive 2014/94/UE du Parlement européen et du Conseil du 22 octobre 2014 sur le déploiement d'une infrastructure pour carburants alternatifs, établit un « *cadre commun de mesures visant à déployer dans l'Union des infrastructures destinées aux carburants alternatifs afin de réduire au minimum la dépendance des transports à l'égard du pétrole et d'atténuer leur impact environnemental* ». Elle fixe des « *exigences minimales pour la mise en place de ces infrastructures [...] qui doivent être mises en œuvre au moyen des cadres d'action nationaux des États membres, ainsi que des spécifications techniques communes pour de tels points de recharge et de ravitaillement, et des exigences concernant l'information des utilisateurs* ».

L'article 41 de la loi n° 2015-992 du 17 août 2015 relative à la transition énergétique pour la croissance verte dispose que le « *développement et la diffusion de moyens de transport à faibles émissions de gaz à effet de serre et de polluants atmosphériques constituent une priorité au regard des exigences de la transition énergétique et impliquent une politique de déploiement d'infrastructures dédiées* ». Le même article fixe à la France comme objectif, d'ici à 2030, « *au moins sept millions de points de charge installés sur les places de stationnement des ensembles d'habitations, d'autres types de bâtiments, ou sur des places de stationnement accessibles au public ou des emplacements réservés aux professionnels* », afin de permettre l'accès du plus grand nombre aux points de charge de tous types de véhicules électriques et hybrides rechargeables.

Le décret n° 2017-26 du 12 janvier 2017 *relatif aux infrastructures de recharge pour véhicules électriques et portant diverses mesures de transposition de la directive 2014/94/UE du Parlement européen et du Conseil du 22 octobre 2014 sur le déploiement d'une infrastructure pour carburants alternatifs* est applicable aux infrastructures de recharge pour véhicules électriques, à l'exclusion des dispositifs sans fil ou à induction, des dispositifs d'échange de batterie et des infrastructures dévolues exclusivement à la recharge des autobus et des autocars, ainsi que des véhicules de catégorie L, au sens de l'article R.311-1 du code de la route (véhicules à moteur à deux ou trois roues et quadricycles à moteur), dont la puissance maximale de recharge ne dépasse pas 2 kW. Il transpose partiellement la directive 2014/94/UE du 22 octobre 2014 et uniformise les dispositions relatives aux infrastructures de recharge pour véhicules électriques.

Notamment, son article 7 prévoit, en son chapitre II consacré à la recharge intelligente, qu'un arrêté du ministre chargé de l'énergie fixe les caractéristiques des dispositifs de mesure et de contrôle permettant de piloter la recharge.

L'article L.134-10 du code de l'énergie dispose que la « *Commission de régulation de l'énergie est préalablement consultée sur les projets de dispositions à caractères réglementaires relatifs à l'accès aux réseaux publics de transport et de distribution d'électricité [...] et à leur utilisation* ».

Par courrier reçu le 3 avril 2018, le ministre d'Etat, ministre de la transition écologique et solidaire a saisi la CRE d'un projet d'arrêté *relatif aux dispositifs permettant de piloter la recharge des véhicules électriques*.

Le présent avis comporte une présentation du contenu de ce projet d'arrêté, ainsi que les éléments d'analyse à l'appui desquels la CRE émet des propositions d'amendements.

2. CONTENU DU PROJET

Le projet d'arrêté, pris en application de l'article 7 du décret n° 2017-26 du 12 janvier 2017, a pour objet de fixer les caractéristiques du dispositif de pilotage des stations de recharge pour véhicules électriques ouvertes au public permettant, sur décision ou acceptation de l'opérateur du service de recharge ou de son mandant, une modulation temporaire de la puissance électrique appelable par le point de recharge.

Le projet d'arrêté comporte deux articles. Le premier article fixe les caractéristiques des dispositifs de mesure et de contrôle permettant de piloter la recharge et le second article fixe les modalités de déploiement de ces dispositifs.

L'article 1^{er} du projet d'arrêté impose aux bornes de recharge ouvertes au public d'être munies d'un dispositif permettant de moduler la puissance appelable sur réception d'un signal, dont notamment les signaux transmis par le gestionnaire de réseau de distribution.

L'article 2 du projet d'arrêté prévoit que ces nouvelles dispositions sont applicables aux nouvelles stations de recharge pour véhicules électriques, installées ou remplacées, 6 mois après la publication de l'arrêté.

3. ANALYSE DE LA CRE

Le pilotage de la recharge des véhicules électriques est nécessaire, notamment pour réduire l'impact sur les réseaux publics de distribution et donc les coûts de renforcement de ces réseaux et pour respecter les objectifs environnementaux, par exemple en maximisant l'usage des énergies renouvelables dans les zones non interconnectées (ZNI) où le mix énergétique est aujourd'hui plus carboné que celui de la métropole.

La CRE considère que ce projet d'arrêté est pertinent et nécessaire dans la mesure où il impose aux bornes de recharge d'être équipées d'un dispositif permettant la modulation temporaire de puissance appelable après réception et interprétation d'un signal. L'équipement des bornes de recharge par un dispositif de pilotage est en effet nécessaire à la bonne intégration de ces infrastructures au système électrique, en permettant notamment de minimiser l'impact de la recharge sur les réseaux en réduisant sur demande les appels lors des pointes.

Ce signal peut être émis par exemple par le gestionnaire de réseaux, le gestionnaire d'énergie du bâtiment ou de l'infrastructure de recharge, le fournisseur ou un opérateur de flexibilité. Le projet d'arrêté crée une obligation de prédisposition, mais n'impose pas que le signal soit pris en compte. Le gestionnaire de la recharge adoptera donc, à la réception du signal, la stratégie qui lui paraît la plus pertinente et modulera ou non la puissance appelée pour la recharge des véhicules électriques afin par exemple d'optimiser le tarif d'accès au réseau (puissance souscrite en particulier) et/ou les coûts d'approvisionnement ou de valoriser la flexibilité sur différents mécanismes de marché.

2 mai 2018

AVIS DE LA CRE

En application de l'article L.134-10 du code de l'énergie, la Commission de régulation de l'énergie (CRE) a été saisie, le 3 avril 2018, par le ministre d'Etat, ministre de la transition écologique et solidaire d'un projet d'arrêté *relatif aux dispositifs permettant de piloter la recharge des véhicules électriques*.

La CRE émet un avis favorable au projet d'arrêté qui lui a été soumis.

Toutefois, la CRE souligne également que ces dispositions techniques nécessaires au développement des bornes de recharge doivent s'accompagner de règles d'usage, par exemple en matière tarifaire, de modulation temporaire de puissance appellable après réception et interprétation d'un signal. A cet égard, afin d'éclairer la décision publique, la CRE mène actuellement une réflexion sur ce sujet, en concertation avec les acteurs du marché, dont les conclusions seront publiées fin 2018.

La présente délibération sera publiée sur le site Internet de la CRE. Elle sera transmise au ministre d'Etat, ministre de la transition écologique et solidaire.

Délibéré à Paris, le 2 mai 2018.

Pour la Commission de régulation de l'énergie,

Le Président,

Jean-François CARENCO