

L'UNION SOCIALE POUR L'HABITAT

Encadrement de la contribution prévue par le décret n°2022-1249 du 21 septembre 2022 relatif au déploiement d'infrastructures collectives de recharge relevant du réseau public de distribution dans les immeubles collectifs et sur la régulation incitative du délai de raccordement de ces infrastructures

Date de la contribution : 02/03/2023

Introduction

Le développement de la mobilité électrique est aujourd'hui une réalité en France et devient un défi d'actualité. Afin d'éviter de répondre, de manière individuelle, aux seules demandes de droit à la prise les organismes Hlm réfléchissent à la mise en place d'une stratégie globale d'installation des IRVE dans leur patrimoine.

Ainsi, la création par les organismes Hlm d'une offre de places de stationnement « électrifiées » devient une opportunité forte, tant pour répondre et accompagner l'atteinte de l'objectif national de déploiement massif des bornes de recharge et permettre à leurs locataires d'accéder à la mobilité électrique.

L'enjeu est de taille : 15 millions de véhicules électriques sont prévus en 2035 et 90% de la recharge de ces véhicules se fera à domicile. Les bailleurs sociaux qui détiennent en propre un patrimoine de 5 millions de logements répartis sur le territoire national et particulièrement à proximité des métropoles peuvent être un acteur important du déploiement. Leur qualité de propriétaire unique des places de stationnement est un levier fort pour faciliter la mise en œuvre des bornes. De même, leur capacité à massifier la démarche et à donner de la perspective d'activité sont de nature à permettre d'accompagner la structuration et le développement de l'écosystème nécessaire à la mise en œuvre effective des bornes.

L'enjeu pour les bailleurs sociaux est de s'assurer que leurs locataires, par nature à ressources limitées, ne soient pas exclus de la transition écologique des transports et puissent avoir accès aux véhicules électriques et donc à la recharge. Cet enjeu nécessite un contexte financier qui doit permettre, quel que soit le modèle d'organisation, un droit de connexion le plus faible possible pour correspondre aux capacités financières des habitants du parc social. Le déploiement des IRVE dans le parc social en plus d'être un enjeu de la transition écologique, est aussi un enjeu d'équité sociale et d'accompagnement des populations fragiles dans la transition écologique.

Détermination de la puissance demandée du branchement individuel

Question 1 : Avez-vous des observations sur les modalités de détermination de la puissance demandée ?

Pas de remarque

Question 2 : Considérez-vous opportun de demander aux gestionnaires de réseaux de mettre en place un nouveau palier technique d'une puissance inférieure à 9 kVA ?

Oui, il peut être opportun de définir de nouveaux paliers techniques en cohérence avec la gamme de puissance des véhicules électriques, par exemple un palier à 7.4 kVA.

Définition de la puissance de raccordement de l'infrastructure collective

Question 3 : Etes-vous favorable à la proposition d'Enedis de retenir un coefficient de foisonnement de 0,4 entre véhicules électriques ? Comment considérez-vous l'application de coefficients décroissants en fonction du nombre d'emplacements ?

Nous n'avons pas la compétence pour définir le bon niveau du coefficient de foisonnement. Mais il paraît indispensable d'intégrer un coefficient de foisonnement afin de ne pas surdimensionner les installations et donc de réencherir le coût de ces installations et in fine ne pas permettre un accès à faible coût pour les utilisateurs finaux.

L'UNION SOCIALE POUR L'HABITAT

Une adaptation du coefficient de foisonnement en fonction du nombre de place peut être une solution intermédiaire.

Définition des seuils plancher et plafond de la quote part

Question 4 : Etes-vous favorable à la méthode de détermination des seuils plancher et plafond proposée à ce stade par la CRE ? En particulier, êtes-vous favorable à la fixation d'un plafond unique ou considérez-vous opportun de dissocier les seuils plafond en fonction de la nature du parking (intérieur ou extérieur), quitte à adopter des méthodes de fixation différentes ?

La détermination des seuils sur la base d'un retour d'expérience semble une bonne méthode même si à date le nombre de référence ne permet probablement pas d'être représentatif du parc à équiper.
Le choix de plafond unique et de plancher unique sera de nature à une meilleure mutualisation des coûts et permettra probablement de faciliter le déploiement des IRVE dans les cas complexes.

Question 5 : Que pensez-vous des niveaux indicatifs des seuils obtenus ? Lequel des deux scénarios envisagés vous paraît le plus adapté ?

Le niveau indicatif des seuils obtenus n'est pas en adéquation avec les capacités financières des occupants du parc social. ce niveau est de nature à constituer une impossibilité d'accès à la mobilité électrique pour les occupants du logement social.

Question 6 : Que pensez-vous de la majoration de ces seuils pour prendre en compte les écarts de coûts entre Enedis et les autres GRD ?

Il ne nous apparaît pas souhaitable de majorer de 10% la quasi totalité du territoire (95% du territoire desservi par ENEDIS) pour couvrir les surcoûts associés aux ELD. Une solution de financement complémentaire de ces cas particuliers doit être envisagé afin de permettre un niveau de contribution équivalent pour les habitants des territoires desservis par les ELD.

Question 7 : Etes-vous favorable au traitement des travaux annexes en présence d'amiante proposé par la CRE ?

Il nous semble que ces coûts font partie intégrante du coût de déploiement de la colonne. Une séparation des coûts est de nature à créer un frein important au déploiement et à l'arrêt des projets.

Évolution future des seuils plancher et plafond

Question 8 : Partagez-vous la nécessité d'un suivi régulier et spécifique des colonnes horizontales déployées par les gestionnaires de réseaux ?

Au regard de la faible taille de l'échantillon ayant permis de définir les seuils et de la probable baisse des coûts en cas de massification des déploiements, il semble très utile de réaliser un suivi du déploiement de ces infrastructures permettant ainsi une adaptation des seuils à la réalité rencontrée.

Introduction d'indemnités en cas de retard sur les délais de raccordement

Question 9 : Etes-vous favorable à la proposition de la CRE d'introduire des indemnités similaires à celles prévues pour la solution préfinancée pour les autres solutions de raccordement des IRVE au sein d'immeubles collectifs à usage principal d'habitation ?

Nous partageons la proposition d'introduire des indemnités en cas de retard de raccordement.

Remarques générales

L'UNION SOCIALE POUR L'HABITAT

Question 10 : Avez-vous d'autres remarques sur les principes présentés dans cette consultation publique ?

Comme évoqué dans les propos liminaires, il est très important que les coûts de la contribution à la charge des demandeurs ne soient pas de nature à créer une fracture entre les différents publics. Il est indispensable que ce coût puisse être le plus faible possible et adapté aux capacités des occupants de logement social. Cela passe entre autres par l'éligibilité des organismes de logement social aux subventions ADVENIR infrastructures aujourd'hui réservées aux seuls copropriétés, mais aussi par des aides spécifiques au raccordement pour les publics les plus modestes sur le modèle du projet de "la voiture électrique à 100€/mois" dont la mise en oeuvre a été confirmé par le gouvernement récemment. Le coût de connexion ne peut être un frein au développement de la mobilité électrique des plus modestes.