

# 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

Notre association est membre de la Fédération Française des Associations d'Utilisateurs de Véhicules Electriques. Elle a pour objet :

- De représenter et défendre les intérêts des usagers de véhicules électriques en Ile-de-France.
- D'informer le public des grands enjeux environnementaux et économiques liés aux véhicules électriques.
- De faire connaître, défendre et promouvoir l'utilisation responsable des véhicules électriques.
- D'inciter les acteurs publics et privés à :
  - Installer davantage de points de charge.
  - Prendre toute autre mesure permettant un accès abordable et facilitant l'usage durable des véhicules électriques et de leurs composants pour tous les publics.
  - De proposer des avantages, des conseils et de l'entraide à ses membres.

## Détermination de la puissance demandée du branchement individuel

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

Il est important de laisser à chaque utilisateur la possibilité de choisir la puissance correspondant à ses besoins. Ainsi, un particulier pouvant charger la nuit n'aura pas les mêmes besoins qu'un taxi ou qu'une entreprise installée dans la copropriété. Le choix doit être possible, y compris entre monophasé ou triphasé. Il est parfaitement acceptable que l'installation d'un raccordement plus puissant soit plus coûteux pour le demandeur.

La puissance à installer dépend aussi des choix pour le réseau électrique : veut-on favoriser une charge lente sur des plages horaires étendues, ou des charges plus rapides, par exemple en heures creuses ou super creuses? Pour le consommateur particulier, en situation résidentielle, les deux solutions sont acceptables.

**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 ?

Si une modification des paliers pourrait être pertinente dans un souci d'optimisation technique, il ne faudrait pas que celle-ci complexifie ou retarde le déploiement des offres. Rester sur les paliers

techniques actuels est donc une bonne solution si elle accélère le déploiement.

## 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 ?

Il y aura effectivement statistiquement moins de situations, dans le cadre d'un grand parking, où toutes les voitures seront en charge à puissance maximale au même moment. Nous n'avons pas à ce jour de retour d'expérience significatif.

La situation pourra être assez différente entre un parking utilisé par des particuliers ou des professionnels.

Les offres tarifaires sont de nature à faire fortement varier le comportement des consommateurs : sans incitation tarifaire liée à l'horaire, les automobilistes chargeront leur véhicule en soirée, au pire moment pour le réseau électrique. Il n'est pas véritablement possible à ce jour de déterminer un coefficient de foisonnement fiable. Il convient de faire un choix technico-économique, et de se donner ensuite les moyens, techniques et commerciaux d'apporter le meilleur service avec l'infrastructure installée.

L'on peut aussi imaginer des offres spécifiques "délestables", avec un coût d'abonnement inférieur, où les abonnés en ayant fait le choix pourraient voir leur alimentation coupée (via les compteurs linky) en cas de surcharge locale du réseau, sur le modèle des délesteurs de chauffage.

## 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 ?

Il importe que toutes les copropriétés aient accès à une solution de recharge à un coût acceptable, sans pénaliser les copropriétés ayant un parking extérieur. Ce d'autant plus que les travaux d'installation d'une borne pourront être plus coûteux dans le cadre d'un parking extérieur.

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

Un scénario limitant le coût maximal d'un raccordement semble favorable à un meilleur équipement. Le scénario 2 nous semble à ce titre le plus adapté.

**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 semble pas opportun que des consommateurs soient pénalisés par le fait qu'ils soient dans un territoire desservi par une ELD.

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

La présence d'amiante est une difficulté technique, tout comme d'autres difficultés peuvent exister. Le seuil plafond pris en charge par le TURPE devrait inclure un pourcentage maximum de frais liés à l'amiante. Le simple fait de devoir traverser une paroi amiantée pourrait par exemple permettre de rester sous le seuil plafond, mais des travaux lourds de désamiantage justifieraient de déroger à ce plafond.

## 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 ?

Le suivi des coûts de raccordement présente un intérêt pour l'évolution du dispositif.

Il convient néanmoins de veiller à ce que ce suivi ne constitue pas une distinction des points de livraison pouvant servir de préalable à un traitement fiscal distinct de la recharge des véhicules. C'est en effet une crainte majeure des consommateurs, qui serait vécue comme une trahison. C'est aussi un sujet d'équité : l'automobiliste qui charge son véhicule en immeuble doit pouvoir avoir accès au même tarif électrique que le consommateur en maison individuelle qui charge son véhicule sur son installation domestique. C'est tout l'intérêt de la colonne horizontale : permettre l'accès à une offre d'électricité "classique".

## 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 ?

Généraliser le principe de pénalité est indispensable pour éviter des dérapages.

Le délai de 6 mois est déjà important du point de vue de l'utilisateur.

Il nous semble également nécessaire de contraindre le GRD, une fois la colonne horizontale posée, à livrer les raccordements individuels sous un délai inférieur à un mois.

## Remarques générales

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

Le déploiement de ces infrastructures doit garder à notre sens plusieurs impératifs :

- Absence totale de coût pour les copropriétaires n'utilisant pas l'infrastructure
- Capacité à obtenir rapidement un raccordement
- Standardisation suffisante des raccordements, permettant à chaque usager de satisfaire son choix de puissance

souscrite, en monophasé ou triphasé, sans modification importante de l'installation, notamment dans le cas des changements de titulaire.

- Intérêt de définir dès à présent les prochains standards de pilotage des charges et les compatibilités matérielles à anticiper

La finalisation rapide du décret facilitera le choix d'une solution par les copropriétés, qui sont de plus en plus souvent soumises à des demandes individuelles et sont perdues face à des schémas de raccordement des IRVE dont l'offre n'apparaît pas encore mature.