



**Réponse à la CONSULTATION PUBLIQUE N°2019-011
DU 23 MAI 2019 RELATIVE A LA STRUCTURE DES
PROCHAINS TARIFS D'UTILISATION DES RÉSEAUX
PUBLICS D'ÉLECTRICITÉ « TURPE 6 »**

Juillet 2019

Sommaire

Sommaire.....	1
1. Préambule	2
1.1 Contexte.....	2
1.2 Champs d’analyse	5
2. Réponses et analyses	6

1. Préambule

1.1 Contexte

Les tarifs d'utilisation des réseaux publics d'électricité actuels, dits « TURPE 5 HTB » pour le réseau de transport et « TURPE 5 bis HTA-BT » pour les réseaux de distribution, sont entrés en vigueur respectivement le 1er août 2017 et le 1er août 2018.

Dans un contexte de transformation rapide du système énergétique, la CRE a engagé dès 2018 des travaux et réflexions sur la structure des prochains tarifs d'utilisation des réseaux publics d'électricité (tarifs dits « TURPE 6 »).

La CRE souhaite interroger les acteurs pour élaborer ses orientations préliminaires pour la structure tarifaire du TURPE 6, dont les principaux enjeux sont les suivants :

- maintien global de la forme des grilles tarifaires ;
- préparation de la généralisation des options à 4 plages temporelles en BT \leq 36 kVA ;
- évolution de la tarification de l'injection.

La CRE engage ces travaux un an et demi avant la date prévue pour la délibération afin d'avancer sur les différentes thématiques.

Une attention particulière est portée sur la production de signaux de prix efficaces auprès des utilisateurs des réseaux d'électricité.

Par ailleurs la prise en compte d'un point de vue tarifaire des productions décentralisées et des nouveaux usages du réseau (IRVE, stockage, auto-productions) est une question de plus en plus prégnante.

Le « Réseau eborn » est un réseau interdépartemental de recharge de véhicules électriques et hybrides rechargeables de Syndicats d'énergie du Sud-Est de la France. Les 11 Syndicats d'énergie suivants :

- **SDE03** – Allier ;
- **SDE04** – Alpes de Haute-Provence ;
- **SYMENERGIE05** - Hautes-Alpes ;
- **SDE07** - Ardèche ;
- **SDED** - Drôme ;
- **SEDI** - Isère ;
- **SIEL-TE** – Loire ;
- **SDE43** – Haute-Loire ;
- **SDES** – Savoie ;
- **SYANE** – Haute-Savoie ;
- **SYMIELECVAR** - Var.

se sont associés au sein d'un groupement afin d'opérer un service de recharge pour les véhicules électriques et hybrides rechargeables.

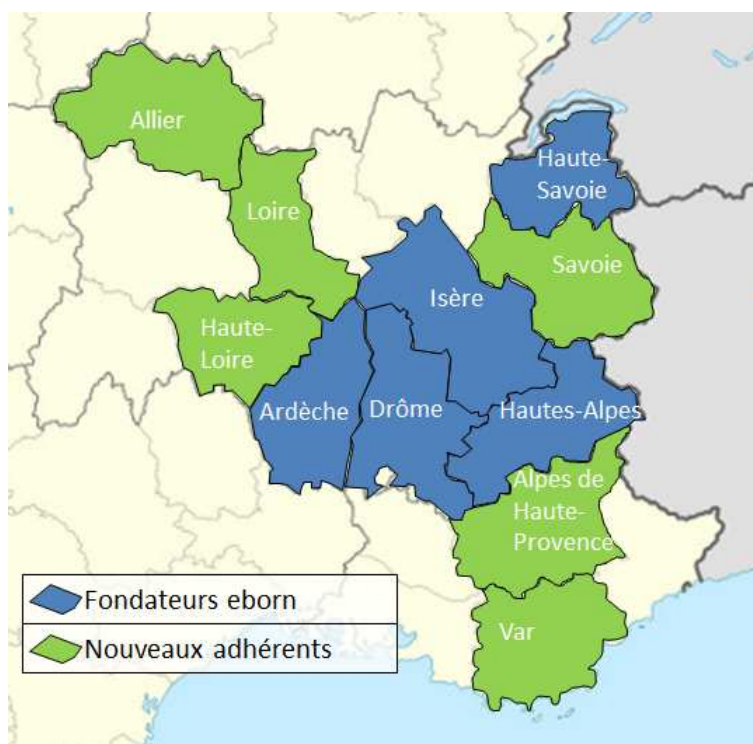


ILLUSTRATION 1 – DÉPARTEMENTS COUVERTS PAR LE GROUPEMENT « RESEAU EBORN »

Afin d'aider au développement de l'électromobilité et pour répondre à des enjeux territoriaux, chaque syndicat membre du groupement a lancé un projet de déploiement d'infrastructures de recharge sur son périmètre de compétence.

Le « réseau eborn » compte aujourd'hui 915 bornes de recharge en service et devrait en compter plus de 1100 début 2020.

La cohérence territoriale du déploiement des IRVE, à une échelle interrégionale, a été recherchée dès 2015 avec la mise en place du réseau « eborn » ; groupement de commandes réunissant, en 2015, cinq syndicats départementaux d'énergie (SyME05, SDE07, SDED, SEDI, SYANE) avec un objectif commun : promouvoir l'usage du véhicule électrique en offrant un réseau de bornes homogène et de haute qualité sur l'ensemble du territoire qu'il recouvre, en milieu urbain, semi-urbain, rural et montagnard et un service de recharge associé de qualité.

Cette démarche volontaire et novatrice a été la source de plusieurs innovations (mise en place de lecteurs de cartes-bleues sans contact pour l'accès à la recharge, mise en place d'une tarification unique avec la quantité d'énergie délivrée comme base de facturation), qui ont fait du réseau eborn l'un des principaux réseaux de référence à l'échelle nationale.

Forts de ce succès, les syndicats fondateurs d'« eborn » ont souhaité élargir cette dynamique aux autres territoires des Régions Auvergne-Rhône-Alpes et Provence-Alpes-Côte-D'azur, eux-mêmes porteur de projets de déploiement d'IRVE sur leurs territoires, tout en conservant l'objectif commun initialement établi. Cette démarche a abouti à la constitution du groupement d'Autorités Concédantes actuel comptant 11 syndicats d'énergie.

Les objectifs recherchés pour le service s'inscrivent dans la stratégie des syndicats départementaux d'énergie en faveur de la transition énergétique au service des territoires,

notamment au travers de la lutte contre le changement climatique, la lutte contre la pollution de l'air et le développement des énergies renouvelables.

Le service public d'infrastructures de recharge « eborn » s'inscrit pleinement dans cette stratégie, en ayant pour objectifs principaux :

- **L'amélioration continue du service rendu à l'utilisateur**, avec notamment le renforcement de l'interopérabilité des bornes du réseau eborn avec les autres infrastructures de charge nationales et internationales et la simplification de l'accès à l'ensemble des infrastructures de charge pour l'utilisateur,
- **La maîtrise du coût du service à l'utilisateur et l'attractivité commerciale du réseau**, éléments incitatifs à la conversion des flottes de véhicules utilisant des carburants d'origine fossile vers des véhicules électriques,
- **L'atteinte d'un modèle économique pour le service** permettant de densifier et étendre le maillage actuel des bornes avec la mise en service de nouvelles infrastructures au fur et à mesure des besoins des usagers.
- **L'utilisation et le développement du réseau dans une logique de réseau intelligent**, levier de flexibilité et d'intégration des énergies renouvelables sur le réseau de distribution d'électricité,

1.2 Champs d'analyse

Le champs d'analyse que souhaite couvrir « Réseau eborn » est le suivant :

- Question 1. Êtes-vous favorable aux principes identifiés par la CRE pour élaborer la structure du TURPE 6 ?
- Question 2. Partagez-vous les enjeux liés à la tarification au coût marginal, à la tarification de l'injection et à la généralisation des tarifs horo-saisonnalisés, identifiés par la CRE pour l'élaboration de la structure du TURPE ?
- Question 3. Êtes-vous favorable au maintien du découpage du TURPE en différentes composantes (comptage, gestion, soutirage, injection, etc.) ?
- Question 4. Partagez-vous l'analyse de la CRE concernant l'augmentation du niveau de la composante de gestion des utilisateurs raccordés au réseau de transport, et le maintien du niveau général de la composante de gestion des utilisateurs raccordés au réseau de distribution hors cas particulier de la composante de gestion payée par les autoproducteurs ?
- Question 5. Partagez-vous l'analyse de la CRE selon laquelle, en distribution, les évolutions des technologies de comptage nécessitent une baisse du niveau de la composante de comptage ?
- Question 6. Êtes-vous favorable à la proposition de la CRE de ne pas modifier la forme générale des grilles ?
- Question 7. Êtes-vous favorable au principe d'une généralisation des options tarifaires à 4 plages temporelles ?
- Question 8. Quel devrait selon vous en être le calendrier de la généralisation des options à 4 plages temporelles ?
- Question 9. Que pensez-vous des modalités de transition envisagées par la CRE ?
- Question 10. Selon vous, comment devrait être traité le cas des utilisateurs ne disposant pas d'un compteur évolué à l'horizon TURPE 7 ?
- Question 12. Partagez-vous l'analyse de la CRE selon laquelle l'introduction en basse tension ≤ 36 kVA d'une option « pointe mobile » et d'une option « semaine/week-end » n'est pas justifiée ?
- Question 13. Êtes-vous favorable à l'introduction de dénivelés de puissance en basse tension ≤ 36 kVA, et selon quelles modalités ? Si vous êtes fournisseur, envisageriez-vous d'utiliser ces dénivelés dans la construction de vos offres tarifaires ?
- Question 16. Êtes-vous favorable à une expérimentation portant sur le regroupement de points de livraison en basse tension pour faciliter le déploiement du véhicule électrique dans l'habitat collectif ?
- Question 18. Partagez-vous l'analyse de la CRE concernant la nécessité de s'interroger à nouveau sur l'opportunité d'une tarification de l'injection ?
- Question 19. Êtes-vous favorable à l'introduction d'un tarif d'injection, centré en zéro, reflétant les effets positifs et négatifs induits par les injections sur les coûts d'infrastructure de réseaux ?

2. Réponses et analyses

- Question 1. Êtes-vous favorable aux principes identifiés par la CRE pour élaborer la structure du TURPE 6 ?

Le réseau eborn estime essentiel, pour le déploiement d'infrastructures de recharge de véhicules électriques, de maintenir ces principes fondateurs de la tarification des réseaux publics de distribution français.

En particulier, la péréquation tarifaire (absence de différenciation spéciale pour un même type d'utilisateurs) est le socle des possibilités de maillage du territoire, y-compris des territoires ruraux.

Le système de tarification de type timbre-poste et les principes de non-discrimination au sens où chaque catégorie d'utilisateurs payent les coûts qu'ils génèrent (mais sans différenciation spatiale) sont essentiels pour harmoniser les tarifs de charge des véhicules quel que soit le réseau et l'emplacement de la borne.

- Question 2. Partagez-vous les enjeux liés à la tarification au coût marginal, à la tarification de l'injection et à la généralisation des tarifs horo-saisonnalisés, identifiés par la CRE pour l'élaboration de la structure du TURPE ?

La tarification au coût marginal ne semble pas nécessairement adaptée aux bornes de charge, pouvant apporter un pilotage des charges appelées – voire une injection pour service réseau. Ces offres tarifaires doivent faire l'objet d'une analyse disjointe – comme cela a été le cas pour l'éclairage public par le passé (longue utilisation par exemple).

- Question 3. Êtes-vous favorable au maintien du découpage du TURPE en différentes composantes (comptage, gestion, soutirage, injection, etc.) ?

Le découpage actuel nous paraît pertinent.

- Question 4. Partagez-vous l'analyse de la CRE concernant l'augmentation du niveau de la composante de gestion des utilisateurs raccordés au réseau de transport, et le maintien du niveau général de la composante de gestion des utilisateurs raccordés au réseau de distribution hors cas particulier de la composante de gestion payée par les autoproducteurs ?

Le niveau de la composante de gestion des utilisateurs raccordés au réseau de distribution doit être maintenu au niveau actuel.

- Question 5. Partagez-vous l'analyse de la CRE selon laquelle, en distribution, les évolutions des technologies de comptage nécessitent une baisse du niveau de la composante de comptage ?

Oui bien sûr, ces coûts doivent baisser : il sera utile de rappeler à la CRE qu'initialement Linky devait se traduire par des gains d'exploitation (reprise des prévisions d'ENEDIS) et un gain par conséquent de la composante tarifaire. Ce ne serait alors pas à ENEDIS d'estimer les coûts de comptage mais ils devraient se conformer aux prévisions de baisse grâce à Linky (et aux compteurs PME/PMI) et être audités en détail par la CRE pour garantir le juste niveau de

cette composante. Il est indispensable que la CRE présente, après audit approfondi, les coûts et les gains d'exploitation réels audités afin d'étayer cette baisse du niveau de la composante de comptage – et ce en prévision du TURPE 6 et avant déploiement complet.

- Question 6. Etes-vous favorable à la proposition de la CRE de ne pas modifier la forme générale des grilles ?

En premier lieu, la forme des grilles pour les IRVE doit faire l'objet d'une étude approfondie afin de considérer les particularités des nouveaux usages (notamment IRVE avec stockage, vehicule2grid). Ces expérimentations doivent préparer le TURPE 7 plutôt qu'être intégrées directement dans les grilles du TURPE 6. Les travaux associés devraient être utilement pilotés conjointement par la CRE et un réseau de bornes publiques de type eborn. Ce dernier se tient à disposition de la CRE pour une telle expérimentation.

Pour autant, à l'heure actuelle, la forme générale des grilles n'appelle pas de besoin de modification.

- Question 7. Êtes-vous favorable au principe d'une généralisation des options tarifaires à 4 plages temporelles ?
- Question 8. Quel devrait selon vous en être le calendrier de la généralisation des options à 4 plages temporelles ?
- Question 9. Que pensez-vous des modalités de transition envisagées par la CRE ?

La généralisation et le calendrier nous semble appropriés. La transition des options non saisonnalisées vers les options à 4 plages doit se faire de façon progressive comme le propose la CRE, pour assurer une acceptabilité et lisibilité optimales.

Le cas des bornes publiques de charge de véhicules électrique est particulier dans le sens où les consommations moyennes par point de livraison sont faibles (650kWh/an) pour des charges de 10kWh par charge environ et des puissances de 22kVA majoritairement (avec cible de 1 à 2 MWh/an à horizon 2020–2025). Les temps d'utilisation doivent permettre de distinguer des tarifs pour des durées d'utilisation classiques ou plus courtes. Tout en prévoyant le pilotage du niveau de puissance (voir question sur les paliers de puissance). Une expérimentation de grilles adaptées à ces usages est nécessaire pendant la période de TURPE 6 et en prévision du TURPE 7, comme précisé à la question 6.

- Question 10. Selon vous, comment devrait être traité le cas des utilisateurs ne disposant pas d'un compteur évolué à l'horizon TURPE 7 ?

Les bornes de charge doivent systématiquement être équipées d'un compteur Linky ou PME/PMI (selon les cas) – ou à défaut ne peuvent entrer dans le cas des dispositions mentionnées dans la présente réponse.

- Question 12. Partagez-vous l'analyse de la CRE selon laquelle l'introduction en basse tension ≤ 36 kVA d'une option « pointe mobile » et d'une option « semaine/week-end » n'est pas justifiée ?

L'introduction d'une option « pointe mobile » a peu de visibilité : nous sommes donc d'accord avec la CRE concernant le fait de plutôt valoriser l'usage des flexibilités.

Le réseau eborn fait remonter l'intérêt d'une différenciation « semaine/week-end » : certaines bornes ont des usages « semaine » (zones d'activité, pôles d'échange multimodaux), au contraire d'autres bornes « week-end » (zones de loisir). Ainsi, l'optimisation tarifaire pourrait s'effectuer sur ces périodes.

- Question 13. Êtes-vous favorable à l'introduction de dénivelés de puissance en basse tension ≤ 36 kVA, et selon quelles modalités ? Si vous êtes fournisseur, envisageriez-vous d'utiliser ces dénivelés dans la construction de vos offres tarifaires ?

Très pertinent à notre sens pour le réseau eborn, sous réserve d'une information gratuite des données de puissance et consommation garantie sur le long terme. Un exemple direct d'application pour les bornes de charge serait des paliers de 12kVA pour trois niveaux de charge (12, 24 ou 36).

La puissance « limitée » aurait l'avantage de la simplicité d'application mais pénaliserait les usagers souhaitant charger rapidement et ayant la propension à payer pour cela.

La puissance « surveillée » pourrait donc être une solution pertinente pour les bornes de charge. Cependant, la tarification adaptée et l'information du client n'est à ce jour pas programmée. Cela doit donc, à notre sens, être prévu sous forme expérimentale, le réseau eborn se tenant à disposition pour une telle expérimentation le cas échéant.

- Question 16. Êtes-vous favorable à une expérimentation portant sur le regroupement de points de livraison en basse tension pour faciliter le déploiement du véhicule électrique dans l'habitat collectif ?

Le regroupement de points de livraison pourrait être une façon de mieux prendre en compte le foisonnement pour le dimensionnement des raccordements et des puissances de planification. Une extension de cette proposition de la CRE est de permettre les regroupements géographiques de plusieurs bornes de charge en aval d'un même poste HTA/BT ou sur un même départ HTA (voire dans un rayon de 1km pour l'analogie avec la réflexion pour l'autoconsommation collective).

La généralisation d'équipement de bornes de charge sur parkings privés rend urgent la question de prise en compte du foisonnement dans un premier temps et de l'évaluation de l'impact réseau. Pour cela il peut être proposé de constituer des modes de charges :

- sur bornes publiques
- sur parkings privés
- sur flottes tertiaires
- sur transport collectif

Ces différentes observations permettront d'affiner la connaissance des règles de raccordement spécifiques aux cas de bornes de charge ainsi que les bons signaux tarifaires à mettre en place pour garantir la maîtrise des pointes sur le réseau et éviter des renforcements générés par la mobilité électrique.

Pour autant, une remise à plat des calculs de foisonnement appliqués pour le dimensionnement des réseaux (NFC 14100 notamment) semble nécessaire. Les règles utilisées par Enedis actuellement sont de considérer parfois la somme des puissances non foisonnées en parking privé (7kVA x le nombre de places à équiper réglementairement) soit d'appliquer, dans le cadre des aménagements, des foisonnements de 40%. Il est indispensable

de clarifier les calculs de foisonnement appliqués dans chacun des cas et de les affiner au regard des observations sur différents types de borne tel qu'exposé ci-dessus.

- Question 18. Partagez-vous l'analyse de la CRE concernant la nécessité de s'interroger à nouveau sur l'opportunité d'une tarification de l'injection ?

Oui, le réseau eborn partage cette analyse.

- Question 19. Êtes-vous favorable à l'introduction d'un tarif d'injection, centré en zéro, reflétant les effets positifs et négatifs induits par les injections sur les coûts d'infrastructure de réseaux ?

La CRE ne précise pas si un tel tarif pourrait concerner les producteurs BT. Auquel cas la réflexion semble difficile en l'absence de données quantifiées transmises par Enedis au stade des analyses de raccordement qui pourraient permettre des analyses alternatives (effets de seuil, solutions de raccordement intelligent et coûts évités, niveau des contraintes et flexibilité...).