



DÉLIBÉRATION N° 2020-053

Délibération de la Commission de régulation de l'énergie du 19 mars 2020 portant avis sur le projet d'arrêté relatif à la prise en charge par le tarif d'utilisation des réseaux publics d'électricité du raccordement aux réseaux publics d'électricité des infrastructures de recharge de véhicules électriques et hybrides rechargeables ouvertes au public et des ateliers de charge des véhicules électriques ou hybrides rechargeables affectés à des services de transport public routier de personnes.

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

1. CONTEXTE ET SAISINE DE LA CRE

Le raccordement d'une installation de consommation au réseau de distribution d'électricité nécessite la création d'ouvrages de branchement, d'extension et, le cas échéant, de renforcement des réseaux existants, selon les définitions des articles L. 342-1, D. 342-1 et D. 342-2 du code de l'énergie.

Conformément aux dispositions prévues au 3° de l'article L. 341-2 du code de l'énergie, les coûts couverts par les tarifs d'utilisation des réseaux publics d'électricité (TURPE) comprennent une partie de ces coûts de raccordement à ces réseaux. Le niveau de prise en charge par le TURPE, ci-après dénommé « taux de réfaction », est arrêté par l'autorité administrative après avis de la Commission de régulation de l'énergie (CRE).

Le taux de réfaction applicable aux coûts de branchement et d'extension des raccordements des installations des consommateurs aux réseaux publics de distribution d'électricité est fixé à 40 % par l'arrêté du 30 novembre 2017 relatif à la prise en charge des coûts de raccordements aux réseaux publics d'électricité, en application de l'article L. 341-2 du code de l'énergie.

Afin de soutenir le déploiement d'infrastructures de recharge de véhicules électriques et hybrides rechargeables (IRVE), la loi n° 2019-1428 du 24 décembre 2019 d'orientation des mobilités (dite loi « LOM ») prévoit¹ à son article 64 II, que :

- « Par dérogation à l'avant-dernier alinéa du 3° de l'article L. 341-2 du code de l'énergie, pour les demandes de raccordement adressées au maître d'ouvrage concerné entre la publication de la présente loi et le 31 décembre 2021, le maximum de la prise en charge est fixé à 75 % pour le raccordement aux réseaux publics de distribution d'électricité des infrastructures de recharge de véhicules électriques et hybrides rechargeables ouvertes au public. Le niveau de la prise en charge est arrêté par l'autorité administrative après avis de la Commission de régulation de l'énergie, en fonction des caractéristiques de l'infrastructure de recharge, notamment de son niveau de puissance, et du niveau de couverture par les infrastructures de recharge existantes. »

- « Le maximum de la prise en charge est également fixé à 75 % pour les demandes de raccordement, adressées entre la publication de la présente loi et le 31 décembre 2022, concernant des ateliers de charge des véhicules électriques ou hybrides rechargeables affectés à des services de transport public routier de personnes. Le niveau

¹ Alinéa II de l'article 64 de la loi n° 2019-1428 du 24 décembre 2019 d'orientation des mobilités

de la prise en charge peut être différencié par niveau de puissance. Il est arrêté par l'autorité administrative après avis de la Commission de régulation de l'énergie. »

La CRE a été saisie, par courrier reçu le 11 mars 2020, d'un projet d'arrêté pris en application du premier alinéa du II de l'article 64 de la loi LOM. La présente délibération comporte une présentation du contenu de ce projet d'arrêté ainsi que les éléments d'analyse à l'appui desquels la CRE émet son avis.

2. CONTENU DE L'ARRETE

Le projet d'arrêté définit le taux de réfaction applicable, de manière dérogatoire, au coût du raccordement, aux réseaux publics de distribution d'électricité, des infrastructures de recharge, et précise ses conditions d'octroi en distinguant trois catégories distinctes de raccordement pouvant en bénéficier :

- le raccordement des infrastructures de recharge de véhicules électriques et hybrides rechargeables ouvertes au public ;
- le raccordement des infrastructures de recharge de véhicules électriques et hybrides rechargeables ouvertes au public installées sur les aires de service des routes express et des autoroutes ;
- le raccordement visant à alimenter des ateliers de charge des véhicules électriques ou hybrides rechargeables affectés à des services de transport public routier de personnes.

Le taux de réfaction majoré est fixé à 75 % et est applicable :

- s'agissant des infrastructures de recharge de véhicules électriques et hybrides rechargeables ouvertes au public :
 - pour une puissance de raccordement inférieure ou égale à 250 kVA² ;
 - si un raccordement effectué pour le compte du même aménageur de raccordement n'a pas déjà bénéficié, dans un délai de moins d'un an, du taux de réfaction de 75 % pour le raccordement d'une IRVE dont le raccordement est situé à moins de 100 mètres. Dans le cas où une nouvelle demande de raccordement serait effectuée, par cet aménageur, dans un délai de moins d'un an, le taux de réfaction applicable, pour ce nouveau raccordement, sera de 40% et non le taux dérogatoire.
 - au raccordement le moins coûteux en cas de demandes de raccordement simultanées à une distance de moins de 100 mètres effectuées pour le compte du même aménageur ;
 - aux demandes de raccordement complètes, dédiées à l'alimentation exclusive des IRVE, qui ont été réceptionnées par le gestionnaire de réseau entre la date de publication de l'arrêté et le 31 décembre 2021.
- s'agissant des infrastructures de recharge de véhicules électriques et hybrides rechargeables ouvertes au public installées sur les aires de service des routes express et des autoroutes :
 - pour une puissance de raccordement inférieure ou égale à 1 000 kVA ;
 - si l'aire de service n'est pas déjà équipée d'une IRVE ouverte au public ;
 - au raccordement le moins coûteux en cas de demandes de raccordement simultanées effectuées pour le compte du même aménageur ;
 - aux demandes de raccordement complètes, dédiées à l'alimentation exclusive des IRVE, qui ont été réceptionnées par le gestionnaire de réseau entre la date de publication de l'arrêté et le 31 décembre 2021.
- s'agissant des demandes de raccordement visant à alimenter des ateliers de charge des véhicules électriques ou hybrides rechargeables affectés à des services de transport public routier de personnes :
 - sans limitation de puissance ;
 - aux demandes de raccordement complètes qui ont été réceptionnées par le gestionnaire de réseau entre la date de publication de l'arrêté et le 31 décembre 2022.

² Pour information, une puissance de raccordement de 250 kVA permettrait de connecter au moins 11 bornes de recharge normale « accélérée » de 22 kVA, ou encore 5 bornes de recharge « rapide » de 43 kVA. La prise en compte d'un foisonnement entre les bornes permettrait à puissance de raccordement donnée, d'augmenter le nombre de points de recharge.

3. ANALYSE DE LA CRE

3.1 Sur le principe de la réfaction

La CRE a, à de nombreuses reprises, exprimé ses réserves sur le principe de réfaction des coûts de raccordement. En effet, la réfaction amoindrit, pour les utilisateurs, le signal prix reflétant les coûts du raccordement et ne permet donc pas de minimiser les coûts totaux pour la collectivité.

Cependant, la CRE partage l'objectif de permettre un développement rapide des infrastructures de recharge ouvertes au public. Elle avait ainsi précisé, dans son rapport publié en octobre 2018 « Les réseaux électriques au service des véhicules électriques », que si un taux de réfaction dérogatoire devait être mis en place, ce dernier devrait :

- revêtir un caractère temporaire ;
- être modulé en fonction des caractéristiques des bornes ou des « zones blanches » ou *a minima* permettre un maillage national homogène.

Dès lors, la CRE accueille favorablement le caractère temporaire des dispositions dérogatoires prévues par l'arrêté.

La CRE est également favorable à la mise en place de dispositions spécifiques similaires pour les raccordements visant à alimenter des ateliers de charge des véhicules électriques ou hybrides rechargeables affectés à des services de transport public routier de personnes, qui bénéficieront à l'ensemble des utilisateurs des transports publics.

3.2 Sur la modulation du taux de réfaction en fonction des caractéristiques des bornes

L'arrêté prévoit une modulation du taux de réfaction en fonction des caractéristiques des raccordements et notamment des puissances demandées. La CRE est ainsi favorable à la limite de puissance de 250 kVA pour les IRVE ouvertes au public et à l'absence de limitation de puissance pour les raccordements visant à alimenter des ateliers de charge pour les services de transport public routier de personnes.

La CRE regrette cependant que pour les raccordements, sur les aires de services des routes expresses et des autoroutes, la limitation de puissance soit aussi élevée. En effet, une demande de raccordement de puissance supérieure à 250 kVA signifie un raccordement sur le domaine de tension HTA et non plus BT, qui implique des coûts de raccordement bien plus importants, pouvant varier de manière significative, en fonction de la configuration du réseau. La transmission d'un signal prix, au moment du raccordement, constitue donc un enjeu important pour ce type d'installations. Une solution alternative pourrait être, pour ces infrastructures, de prévoir un montant de réfaction maximum en euros.

3.3 Sur la modulation du taux de réfaction pour permettre un maillage du territoire

La CRE note que l'arrêté prévoit des conditions permettant de limiter, pour une zone donnée, le nombre d'installations pouvant bénéficier de ce taux de réfaction dérogatoire.

Cependant, le critère de distance entre deux infrastructures d'un même aménageur (100 mètres) retenu, ne semble pas pertinent pour que la mise en œuvre du taux de réfaction majoré joue un rôle d'amorçage, permettant de favoriser des choix d'implantation proportionnés aux besoins et ainsi d'assurer un maillage du territoire.

La mise en place d'un indicateur seuil par maille communale, sous la forme d'un ratio rapportant le nombre de bornes par habitant, au-delà duquel les nouveaux projets ne seraient plus éligibles au taux de réfaction de 75 % pourrait être plus adaptée. Cette solution permettrait également de s'affranchir de la période tampon d'un an entre deux demandes de raccordement dans un périmètre de 100 mètres qui ne semble pas pertinente, notamment au regard de la durée d'application de la période dérogatoire (31 décembre 2021 pour les infrastructures en cause), et serait surtout propice à des arbitrages des acteurs concernés visant à favoriser les demandes les plus coûteuses en priorité.

Par ailleurs, les limitations d'éligibilité des demandes de raccordement au taux majoré, en dehors de celle concernant la puissance de raccordement, ne s'appliquent que si les demandes sont faites pour le compte d'un même aménageur. La CRE estime que les conditions d'application du taux de réfaction majoré doivent porter sur l'ensemble des demandes de raccordement d'une même zone, indépendamment de l'aménageur qui les réalise.

AVIS DE LA CRE

La CRE a été saisie, pour courrier reçu le 11 mars 2020, par la Direction générale de l'énergie et du climat d'un projet d'arrêté relatif à la prise en charge par le tarif d'utilisation des réseaux publics d'électricité du raccordement aux réseaux publics d'électricité des infrastructures de recharge de véhicules électriques et hybrides rechargeables ouvertes au public et des ateliers de charge des véhicules électriques ou hybrides rechargeables affectés à des services de transport public routier de personnes.

La CRE émet un avis favorable concernant :

- les dispositions dérogatoires permettant aux demandes de raccordement d'IRVE ouvertes au public de bénéficier d'un taux de réfaction de 75% pour une période limitée ;
- la mise en place de dispositions spécifiques similaires associées aux infrastructures de recharge des ateliers de charge des véhicules électriques ou hybrides rechargeables affectés à des services de transport public routier de personnes.

Toutefois, la CRE demande que les modifications suivantes soient prises en compte :

- de revoir à la baisse la limitation de puissance de 1 000 kVA pour l'application du taux majoré concernant les infrastructures de recharge de véhicules électriques et hybrides rechargeables ouvertes au public installées sur les aires de service des routes expresses et des autoroutes ou, a minima, de plafonner en euros le montant pris en charge par le TURPE au titre de la réfaction ;
- d'appliquer les critères de limitation à l'ensemble des demandes de raccordement indépendamment des aménageurs à l'initiative des demandes ;
- d'introduire un indicateur seuil par maille communale au-delà duquel les nouveaux projets de raccordement des infrastructures de recharge de véhicules électriques et hybrides rechargeables ouvertes au public ne seraient plus éligibles au taux de réfaction de 75 %, en lieu et place du critère de distance de 100 mètres et du délai de un an entre deux demandes successives actuellement définis .

Sous réserve des demandes qui précèdent, la CRE émet un avis favorable au projet d'arrêté qui lui a été soumis.

La présente délibération sera transmise à la ministre de la Transition écologique et solidaire et au ministre de l'économie et des finances. La délibération sera publiée sur le site internet de la CRE.

Délibéré à Paris, le 19 mars 2020.

Pour la Commission de régulation de l'énergie,

Le Président,

Jean-François CARENCO