

Conditions de modification par les gestionnaires de réseau public de la puissance de raccordement électrique des utilisateurs

Date de la contribution : 24/05/2024

Réponse de l'Avere-France à la consultation publique de la CRE relative aux conditions de modification par les gestionnaires de réseau public de la puissance de raccordement électrique des utilisateurs

24 mai 2024

Depuis 1978, l'Avere-France fédère l'ensemble des acteurs de l'écosystème de la mobilité électrique dans les domaines industriel, commercial, institutionnel et associatif. Elle adresse ainsi la mobilité électrique utilisant des véhicules à batterie, hybrides rechargeables ou pile à combustible, des deux-roues, véhicules légers ainsi que les poids lourds et bus.

La présence, parmi nos 275 adhérents, de constructeurs, d'énergéticiens, d'utilisateurs mais aussi de collectivités nous permet de disposer d'une expertise sur tous les axes de la chaîne de valeur de l'écosystème, des types d'énergie, et des moyens de mobilité. L'Avere-France est également depuis 2016 le pilote d'Advenir, un programme de financement de points de recharge, de formation et de sensibilisation du grand public.

L'ordonnance du 23 août 2023 introduit des dispositions définies dans le code de l'énergie à l'article L. 342-24 permettant au gestionnaire de réseau de modifier la puissance de raccordement d'un utilisateur. Ce dispositif doit permettre au gestionnaire de réseau de réduire l'écart entre les puissances souscrites et les puissances raccordées afin d'optimiser le réseau. **Les conditions de modification de ces puissances de raccordement proposées par la CRE dans le cadre de cette consultation permettraient une réduction automatique de la puissance raccordée par le gestionnaire du réseau de distribution sans indemnisation adéquate.**

L'Avere-France souhaite ainsi attirer l'attention de la CRE et du Gouvernement sur la contradiction majeure que représente ce projet au regard des déploiements d'infrastructures de recharge. L'écosystème de la mobilité électrique réuni au sein de l'association demande ainsi que soient exemptées, par arrêté du ministre, les infrastructures de recharge ouvertes au public.

La réduction automatique de la puissance de raccordement représente une injonction contradictoire pour l'ensemble de l'écosystème

Dans le cadre de la réalisation de l'objectif gouvernemental de 400 000 points de charge ouverts au public déployés partout en France en 2030, les acteurs de l'écosystème sont particulièrement mobilisés. Ils ont ainsi répondu à l'appel du Gouvernement qui, via différents dispositifs, a incité les opérateurs de recharge à anticiper le dimensionnement de leurs stations pour des besoins croissants dans les 15 à 20 prochaines années.

Les investissements réalisés par les opérateurs sont particulièrement conséquents, avec des coûts importants liés aux raccordements au réseau (ainsi qu'aux transformateurs). Ces investissements en avance de phase ne

permettent néanmoins pas aujourd'hui d'utiliser l'intégralité de la puissance de raccordement, les immatriculations de véhicules électriques évoluant positivement mais ne permettent pas une utilisation intensive de l'infrastructure. Il est dès lors constaté une sous-utilisation de la puissance raccordée pour une large majorité des stations connectées à la HTA. Ce phénomène est visible pour les stations pour véhicules légers quelle que soit la localisation (zone urbaine, rurale ou autoroute)

Ce différentiel entre puissance raccordée et souscrite est également vrai pour les stations de recharge dédiées aux véhicules lourds qui sont soumis aux mêmes contraintes et qui dimensionnent leurs stations pour des besoins croissants à plus long terme (s'approchant des 17 MW, voire nécessitant d'être connectées à la HTB).

Parmi les incitations et injonctions publiques, nous pouvons noter :

- **Le dispositif France 2030** qui demandait l'installation d'au moins la moitié de points de charge capables de délivrer simultanément 150 kW. Ainsi, pour des stations de 4 points de charge minimum, la puissance minimale requise de raccordement par station était de 300 kW (auquel il fallait rajouter la puissance des autres points de charge) ;
- **Le dispositif de subvention du plan de relance** pour les autoroutes demandait l'installation de raccordements de puissance minimale : 600 kW pour 4 points de charge et plus, 1 MW pour 8 points de charge et plus et 2 MW pour 16 points de charge et plus ;
- **Les appels d'offres des sociétés concessionnaires d'autoroutes**, orientés par l'objectif de planification du Gouvernement, demandaient l'installation de puissances minimales afin de pouvoir répondre aux pics de trafic pendant l'été pendant les 15 années de la concession. ;
- **Le règlement européen AFIR entré en vigueur en avril 2024** dispose que l'ensemble du TEN-T soit équipé de stations de recharge rapide d'au moins 350 kW tous les 120 km, augmentant à 50% d'ici 2027 et 100% d'ici 2030.

Ce dispositif, dont la CRE propose de préciser les conditions de mise en œuvre, viendrait significativement pénaliser les opérateurs de recharge pour lesquels la puissance appelée pendant les premières années d'exploitation restera faible, alors même que ce surdimensionnement des raccordements était une demande forte des pouvoirs publics français et européens.

Un dispositif qui met en péril les investissements des acteurs de la recharge

Les infrastructures de recharge existantes seraient ainsi condamnées à voir leurs puissances de raccordement réduites au bout de deux années d'existence. La nouvelle puissance raccordée, selon la formule proposée par la CRE, sera inférieure ou égale à 110% de la puissance maximale soutirée.

Puisqu'il est attendu que les stations de recharge soient progressivement de plus en plus utilisées, l'opérateur devra engager une demande d'augmentation de puissance de raccordement. Se pose ainsi la question de l'indemnisation de l'aménageur (qui est parfois opérateur) et des délais de réalisation de l'augmentation de puissance.

Les conditions proposées par la CRE représentent une **double peine** pour les aménageurs de stations de recharge : ils devront payer à nouveau pour avoir accès à la puissance initiale (sans que la formule d'indemnisation permette de couvrir l'intégralité de cet investissement supplémentaire) tout en ayant à subir un délai entre la demande et la réalisation effective de l'augmentation de la puissance raccordée.

Une exemption indispensable des infrastructures de recharge

L'Avere-France demande ainsi que les infrastructures de recharge de véhicules légers comme des **véhicules lourds soient totalement exemptées, comme cela est permis par l'article L. 342-24 du code de l'énergie**. Les conditions proposées par la CRE vont à l'encontre des objectifs de décarbonation ainsi que des politiques publiques menées par le Gouvernement depuis ces cinq dernières années, et ce, dans un contexte de simplification et de stabilité des normes demandés par le président de la République.

Liste des pièces jointes à la contribution :

20240522_ConsultationCRE_AvereFrance_VDEF.pdf