

## Réponse de Milence 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

Milence participe au développement de l'avenir du transport routier sans énergie fossile. Pour concrétiser cette vision, Milence met en place un réseau de recharge fiable pour tous les poids lourds équipés de batterie électrique, quelle que soit leur marque. D'ici 2027, l'entreprise s'est fixée comme objectif de mettre à disposition au moins 1 700 points de recharges haute performance dans toute l'Europe. Milence a été créée en juillet 2022 en tant que coentreprise entre Daimler Truck, TRATON GROUP et Volvo Group, et bénéficie d'un statut de société indépendante.

Opérateur de points de charge (CPO), Milence entend donc répondre 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 afin de prévenir la mise en place de pratiques qui pourraient aller à l'encontre de la transition du transport routier vers des solutions plus vertueuses.

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.

Le projet de la CRE est en contradiction avec la nécessité de déployer, en peu de temps et de manière fiable, des infrastructures de recharge pour les poids lourds électriques à batterie en anticipant les besoins grandissants.

**La demande portée par Milence, qui est également celle de l'écosystème et qui sera portée par l'Avere, est que soit exemptée, par arrêté ministériel, les infrastructures de recharge ouvertes au public.**

### L'électrification, en cours, des poids lourds nécessite la présence d'un réseau de recharge public

Les investissements réalisés par les opérateurs, dont Milence, sont particulièrement conséquents, avec des coûts importants liés aux raccordements. Et ces investissements sont nécessaires dès maintenant, alors que le secteur est encore en cours d'électrification. Le déploiement des infrastructures de recharge de poids lourds électriques est encore à ses



débuts. Ce déploiement contribue à permettre aux professionnels du secteur du transport de marchandises d'effectuer leur transition vers ces technologies.

Les immatriculations de poids lourds électriques évoluent positivement mais n'entraînent pas aujourd'hui l'utilisation de l'intégralité de la puissance de raccordement, une utilisation intensive de l'infrastructure. Actuellement, alors qu'en 2023 la part des poids lourds électriques dans les immatriculations neuves est d'environ 0.4%. Le SDES estime que la part des poids lourds électriques dans les immatriculations neuves pèsera pour 18% en 2026 et 46% en 2030. Ces nouveaux véhicules auront besoin de s'appuyer sur un réseau de stations publiques, qui lui-même a besoin d'assurer et de sécuriser sa connexion au réseau électrique.

De plus, la recharge des poids lourds porte certaines spécificités qui entraînent des besoins de connexion au réseau de l'ordre de plusieurs Mégawatts :

- Les puissances de charge de ces poids lourds ;
  - o Nos chargeurs CCS sont des chargeurs 400 kW, afin de répondre dès à présent à un besoin de recharge rapide pour permettre l'utilisation optimale des véhicules ;
  - o Les poids lourds peuvent également être équipés pour la recharge MCS, un standard qui permet une recharge jusqu'à 3,75 MW.
- Les transporteurs ont des besoins spécifiques et doivent pouvoir compter sur une infrastructure permettant une recharge rapide et disponible.

Le 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 inférieure à la connexion demandée. Pourtant, le surdimensionnement des raccordements est une demande forte des pouvoirs publics français et européens, et elle correspond à ce qu'il est nécessaire de faire pour permettre cette transition.

### **Un dispositif qui imposerait une double peine aux acteurs de la recharge**

Les opérateurs d'infrastructures de recharge pourraient 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.

Toujours selon le SDES, la part des poids lourds électriques dans le parc roulant va être multiplier par 10 dans les 6 prochaines années, les stations de recharge seront mécaniquement de plus en plus utilisées. Le dispositif obligerait pourtant l'opérateur à engager une demande d'augmentation de puissance de raccordement pour répondre à cette évolution rapide du marché, ce qui pose deux questions :

- L'adéquation entre l'indemnisation de l'opérateur et les coûts liés à ces nouvelles demandes ;
- Les délais de réalisation de l'augmentation de puissance.



Les conditions proposées par la CRE représentent ainsi une double peine pour les opérateurs de recharge et participent à créer des freins à la transition du secteur.

**Milence demande ainsi que les infrastructures de recharge de véhicules soient totalement exemptées, comme cela est permis par l'article L. 342-24 du code de l'énergie, afin de ne pas aller à l'encontre des objectifs de décarbonation.**