

Bruxelles, le 24 mai 2024

Madame, Monsieur,

Dans le cadre de la [consultation en cours concernant l'instauration d'un dispositif pour les contrats de raccordement de type « use-it-or-lose-it » \(UIOLI\)](#), nous tenons à remercier la Cre et les gestionnaires de réseau pour cette évolution qui pousse à la sobriété de puissance, et donc lutte contre les inefficacités. Avec l'électrification croissante de la mobilité et des transports, nous aurons besoin d'une gestion efficace des raccordements et de l'accès aux réseaux électriques. Cette initiative pourrait représenter un pas dans la bonne direction, mais dans sa formulation actuelle, nous craignons qu'elle ne compromette la transition électrique.

La principale raison de cette inquiétude est que le critère-clé utilisé pour l'élaboration du cadre UIOLI est l'utilisation historique de la capacité nominale. Au contraire, nous plaçons pour qu'il soit reconnu que de nombreux secteurs en transition connaissent une croissance rapide, et ont donc besoin de dimensionner leurs raccordements au réseau en anticipation de la croissance future, et ce, afin d'éviter de devoir « creuser deux fois ».

Cela est particulièrement le cas pour les stations de recharge des véhicules électriques, où les opérateurs de points de charge commencent souvent par ne pas utiliser pleinement la capacité du réseau au début, pour, ensuite, augmenter la capacité et installer des chargeurs supplémentaires, et ce, à une étape ultérieure, lorsque la flotte de véhicules électriques s'est agrandie. Cela vaut pour la recharge des voitures électriques, mais cela est encore plus vrai pour la recharge des véhicules lourds électriques. Il serait dès lors inefficace et injuste d'être pénalisé pour avoir adopté cette stratégie, qui va devoir encore perdurer de nombreuses années, en particulier pour les véhicules électriques lourds.

Nous souhaiterions dès lors contribuer concrètement à la conception de ce cadre réglementaire, avec les recommandations suivantes.

1. Exemption pour les infrastructures critiques à la transition énergétique. Nous plaçons pour une exemption des contrats UIOLI pour les technologies essentielles à la transition énergétique. Vous l'aurez compris, nous pensons en particulier aux stations de recharge pour véhicules électriques, et surtout celles destinées aux véhicules électriques lourds, dont le déploiement est émergent et absolument critique à la transition énergétique. L'application de la réglementation UIOLI à celles-ci viendrait limiter leur capacité à répondre à l'évolution des besoins liés à l'électrification. Les systèmes de stockage d'électricité devraient eux aussi en être exempts. Car pour être attractifs, ces systèmes doivent permettre à leurs opérateurs de se rémunérer via différents services de flexibilité (capacité de flexibilité, services auxiliaires, *grid forming*, gestion de la congestion, contrôle de tension, ...), via des arbitrages. Si les signaux de marché leur dictent aujourd'hui de fournir uniquement un type de service pendant un temps, cela ne doit pas leur empêcher d'y ajouter d'autres types de services dans le futur, lorsque plus de sources d'énergie renouvelable intermittentes seront intégrées au réseau, que la valeur des différents services de flexibilité augmentera, ou que de nouveaux produits/services de réseau seront créés (*grid forming*, ...).

2. Adaptations spécifiques pour certaines technologies. Les dispositifs UIOLI devraient intégrer des mesures permettant de tenir compte des caractéristiques particulières de certaines technologies, comme les systèmes de stockage d'électricité. La capacité de ces systèmes peut diminuer avec le temps (*derating*). Pour y remédier, les cadres UIOLI devraient inclure des dispositions permettant l'ajout d'unités de batterie supplémentaires pour compenser la perte de capacité, par exemple, sans avoir à demander une augmentation de capacité par la suite. Cela garantirait que les opérateurs ne soient pas pénalisés injustement pour une dégradation technologique naturelle (*derating*).

3. Instauration de prévisibilité pour les développeurs de projets. Le cadre réglementaire UIOLI, au lieu de se baser sur des données historiques comme la Cre le prévoit, devrait plutôt se baser sur des données prospectives. Il faudrait également permettre des ajustements périodiques de ces prévisions (annuels ou semestriels) et de la capacité ferme correspondante, pour offrir aux développeurs plus de prévisibilité et de marge de manœuvre pour aligner leur utilisation avec leur croissance réelle. Au lieu de retirer immédiatement la capacité, l'on pourrait envisager de mettre en place des retraits de capacité progressifs, basés sur le degré réel de sous-utilisation, et compte tenu des prévisions. Cela pourrait offrir aux opérateurs un incitatif financier à optimiser leur utilisation, sans les pénaliser excessivement pour des estimations initiales inexactes.

4. Préservation du marché émergent de la flexibilité. Avant de mettre en place des contrats de raccordement UIOLI, il est impératif de d'abord considérer des alternatives de marché, y compris les tarifs horaires ou les marchés de flexibilité. En conséquence, l'élaboration d'un cadre de raccordement UIOLI devrait être intégrée dans une discussion plus large sur un design de marché approprié pour la flexibilité, incluant les effacements de consommation (*demand side flexibility*), les contrats d'accès flexibles (nouvel article 6a de la directive électricité),

et l'interdiction de couper (*curtalement*) les ressources énergétiques distribuées de manière structurelle. Ce design de marché devrait prévoir une rémunération pour les acteurs désireux d'offrir de la flexibilité, dont une rémunération pour la flexibilité de raccordement (plutôt qu'une compensation). Ce cadre devrait également être mis en balance avec la nécessité d'investissements anticipatifs (comme l'exige la réforme du design de marché de l'électricité de l'UE), pour encourager l'accélération du développement du réseau afin de répondre au déploiement accéléré de l'électrification.

5. Inclusion d'un marché secondaire de capacités. Enfin, et toujours dans cette logique de design plus global de marché et de recherche d'efficacité, nous soutenons, sur le long terme, la création de marchés secondaires, où les détenteurs de capacités peuvent vendre ou louer temporairement leurs droits excédentaires à d'autres utilisateurs. Cela permettra une utilisation plus efficace des capacités disponibles et réduira les risques pour les nouveaux entrants et les projets en expansion.

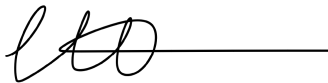
L'article L. 342-24 du code de l'énergie prévoit qu'« *un arrêté du ministre chargé de l'énergie, pris après avis de la Commission de régulation de l'énergie, précise les catégories d'installations soumises aux dispositions du présent article, en fonction de leurs caractéristiques* ». Pour les différentes raisons évoquées ci-dessus, nous demandons que les infrastructures de recharge des véhicules électriques, en ce compris les infrastructures de recharge des véhicules électriques lourds, bénéficient d'une *exemption totale* au cadre proposé par la CRE.

Si les systèmes de stockage d'électricité ne devaient pas être retenus dans cette exemption totale, nous demandons à tous le moins une exemption partielle, et en tout cas, des ajustements du cadre, pour prendre en compte les besoins spécifiques de cette technologie, tels qu'exemplifiés ci-dessus.

Cette exemption totale devrait pouvoir par ailleurs servir d'ammunition au gouvernement pour la préparation d'une politique solide et ambitieuse de soutien au déploiement du segment émergent des véhicules électriques lourds et de leurs infrastructures de recharge.

Nous espérons que ces recommandations contribueront à l'élaboration d'un cadre réglementaire qui, non seulement répond aux besoins actuels des gestionnaires de réseau, mais soutient également une vision durable et flexible marché, pour l'avenir de notre infrastructure énergétique.

Veuillez agréer, Madame, Monsieur, l'expression de ma considération la meilleure.



Cécile Musialski
Energy Policy Manager
Tesla, Inc.