

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

Date de la contribution : 21/05/2024

Périmètre du dispositif de modification de la puissance de raccordement

Question 1 : Etes-vous favorable aux hypothèses de la CRE concernant les catégories d'installation soumises au dispositif (installations raccordées en HTA et HTB) ?

Au-delà de la question de la puissance concernée, c'est l'usage de l'installation qui doit également être pris en compte comme critère déterminant : nous détaillons dans les autres questions les problématiques considérables qui se poseraient pour la recharge rapide des véhicules électriques si ces installations étaient concernées par la mesure.

Niveau de la puissance de raccordement du client après modification par le gestionnaire de réseau

Question 2 : Etes-vous favorable à la formule proposée pour la modification de la puissance de raccordement ?

Permettre une modification automatique de la puissance de raccordement par cette formule ne nous semble pas pertinent pour tous les cas.

Jusqu'à ce jour, le Gouvernement a incité les opérateurs de recharge pour véhicules électriques à dimensionner leur stations de recharge pour les besoins croissants des 15 à 20 prochaines années. Cela a impliqué des investissements importants de la part des opérateurs, notamment en raison du coût de raccordement au réseau (qui peuvent dépasser le million d'euros, notamment sur certaines aires de repos) et des coûts des transformateurs.

Mais, si la puissance de raccordement peut dépasser les 2 MW sur des aires d'autoroutes en 2024, celle-ci n'est aujourd'hui que partiellement utilisée. En effet, la demande actuelle reste faible au regard du nombre attendu de véhicules électriques dans les 15 à 20 prochaines années ainsi que la puissance qui sera requise pour répondre à leurs besoins, en particulier pendant les pics d'activité estivaux.

Pour autant, ces puissances de raccordement surdimensionnées pendant les premières années sont issues d'injonctions publiques fortes. A titre d'illustration :

- Le dispositif de subvention France 2030 pour les IRVE haute puissance demandait l'installation d'au moins 50% 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, instauré par l'arrêté du 15 février 2021 relatif aux modalités de gestion de l'aide en faveur des investissements relatifs aux installations de recharge rapide pour véhicules électriques sur les grands axes routiers 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 concessionnaires d'autoroute, orientés par l'objectif de planification du Gouvernement, demandaient l'installation de puissance minimales afin de pouvoir répondre aux pics de trafic pendant l'été pendant les 15 années de la concession.

Avec la mise en application proposée par la CRE, les IRVE existantes seraient condamnées à voir leurs puissances de raccordement largement réduites au bout de deux années d'existence. La nouvelle puissance raccordée, selon la formule proposée, sera inférieure ou égale à 110% de la puissance maximale soutirée. Au vu de la croissance des usages dans la mobilité électrique, la puissance raccordée adaptée deviendra vite obsolète et l'opérateur de point de charge devra engager une nouvelle demande de puissance de raccordement supplémentaire. Cela pose alors la question du montant d'indemnisation adéquat mais également la question de la durée d'indisponibilité de la puissance demandée, ces deux points mettant en grand danger le modèle économique de la recharge ainsi que les besoins d'infrastructures définis par le

Question 3 : Etes-vous favorable aux périodes de 2 et 5 ans définies pour déterminer les paramètres de la formule ?

NON - La période de 2 ans serait fortement pénalisante pour les opérateurs de recharge. En prenant une période si courte, on ne peut prendre en compte l'évolution de l'utilisation des stations de recharge, installée pour plus de 15 ans, et dont la puissance soutirée va croître avec l'augmentation de la part de véhicules électriques.

Question 4 : Etes-vous favorable à ce que la valeur de la puissance de raccordement, dès lors qu'elle a été modifiée, soit mise à jour annuellement et mise à disposition de l'utilisateur par le gestionnaire de réseau ?

La périodicité de la mise à jour en elle-même paraît cohérente avec les temps caractéristiques d'évolution des puissances.

Modalités de modification de la puissance de raccordement d'une nouvelle installation par les gestionnaires de réseaux

Question 5 : Etes-vous favorable à la durée à partir de laquelle la modification de la puissance de raccordement peut s'appliquer aux nouvelles installations (2 ans pour la distribution et 5 ans pour le transport) ?

NON - En prenant une période si courte, on ne peut prendre en compte l'évolution de l'utilisation des stations de recharge, installée pour plus de 15 ans, et dont la puissance soutirée va croître avec l'augmentation de la part de véhicules électriques.

La puissance appelée par la station pendant les premières années d'exploitation est faible alors même que cette demande de surdimensionnement des raccordements dès la première année d'exploitation était une demande du Gouvernement. S'il fallait juger de la taille du raccordement des installations de recharge électrique, il faudrait le faire au moment où celles-ci atteindront leur vitesse de croisière, soit 15 à 20 ans après la mise en service.

Question 6 : Etes-vous favorable à ce que cette modification de la puissance de raccordement des nouvelles installations soit réalisée de manière automatique et sans indemnisation ?

NON - Si le mécanisme s'appliquait aux IRVE, ceux-ci se retrouveraient à devoir réhausser la puissance raccordée très régulièrement compte tenu de l'évolution croissante de l'utilisation des stations au fur et à mesure que le véhicule électrique se démocratise. Dès lors si la puissance de raccordement des nouvelles installations est réalisée de manière automatique et sans indemnisation cela implique une double sentence pour l'opérateur de recharge :

- L'opérateur devra payer à nouveau pour avoir accès à la puissance initialement raccordée; certaines options d'indemnisations partielles sont explorées dans le document mais aucune ne permet de couvrir 100% de cet investissement supplémentaire ;
- La demande d'augmentation sera disponible sous réserve de respecter un délai minimal de travaux. Ainsi, pendant le délai entre la demande et l'augmentation de puissance raccordée, la station ne pourra pas servir pleinement la demande des usagers.

Modalités de modification de la puissance de raccordement d'une installation existante par les gestionnaires de réseaux

Question 7 : Etes-vous favorable à ce que la modification de la puissance de raccordement des installations existantes soit réalisée de manière automatique ?

NON - Jusqu'à ce jour, le Gouvernement a incité les opérateurs de recharge à dimensionner ces stations de recharge pour les besoins croissants des 15 à 20 prochaines années. Cela a impliqué des investissements importants de la part des opérateurs, notamment en raison du coût de raccordement au réseau (qui peuvent dépasser le million d'euros, notamment sur certaines aires de repos) et des coûts des transformateurs.

Mais, si la puissance de raccordement peut dépasser les 2 MW sur des aires d'autoroutes en 2024, celle-ci n'est aujourd'hui que partiellement utilisée. En effet, la demande actuelle reste faible au regard du nombre attendu de véhicules électriques dans les 15 à 20 prochaines années ainsi que la puissance qui sera requise pour répondre à leurs besoins, en particulier pendant les pics d'activité estivaux.

Question 8 : Etes-vous favorable à ce que la modification de la puissance de raccordement des installations existantes soit réalisée sans indemnisation ?

NON - Jusqu'à ce jour, le Gouvernement a incité les opérateurs de recharge à dimensionner ces stations de recharge pour les besoins croissants des 15 à 20 prochaines années. Cela a impliqué des investissements importants de la part des opérateurs, notamment en raison du coût de raccordement au réseau (qui peuvent dépasser le million d'euros, notamment sur certaines aires de repos) et des coûts des transformateurs. Il serait donc incompréhensible que les opérateurs se voient payer plusieurs fois le raccordement alors même qu'ils ont été incités à anticiper les besoins de la mobilité électrique.

Question 9 : Etes-vous favorable à ce qu'une indemnisation soit versée à l'utilisateur existant dont la puissance de raccordement a été modifiée et qui a besoin de tout ou partie de la puissance de raccordement récupérée ?

OUI - en totalité. Certains investissements peuvent dépasser le million d'euros. Il convient donc si la puissance raccordée n'est pas totalement utilisée de ne pas pénaliser financièrement l'entité ayant payé le raccordement et anticipé dans le cas d'une IRVE les besoins croissants de la mobilité électrique.

Question 10 : Etes-vous favorable à la limitation dans le temps du droit à une indemnisation pour un utilisateur faisant une demande d'augmentation de puissance ?

NON : pour les IRVE, la temporalité est celle des investissements et des baux sur 15 à 20 ans, les demandes de raccordement ont donc été faites sur ces temporalités, ce qui ne serait pas pris en compte par une limitation dans le temps de 2 à 5 ans.

Question 11 : Une durée comprise entre 2 ans et 5 ans pour que les utilisateurs puissent formuler une demande d'augmentation de puissance et bénéficier d'une indemnisation vous paraît-elle cohérente ?

NON : pour les IRVE, la temporalité est celle des investissements et des baux sur 15 à 20 ans, les demandes de raccordement ont donc été faites sur ces temporalités, ce qui ne serait pas pris en compte par une limitation dans le temps de 2 à 5 ans.

Question 12 : Considérez-vous, dans le cas où une indemnisation serait versée à l'utilisateur, que cette dernière devrait, ou non, être dégressive en fonction de son ancienneté ?

NON : Dans le cas des IRVE, l'amortissement d'une station dépend de son taux d'utilisation et non de son ancienneté. Les stations IRVE connaissent également une augmentation de l'utilisation de leurs stations d'années en années et pour la majorité des stations haute puissance (HPC) les besoins de l'année N-1 sont bien inférieurs à l'année N. Pour cette raison les indemnités peuvent fortement varier selon la station et un critère d'ancienneté n'est pas forcément adapté à la typologie des IRVE car l'ancienneté d'une station ne présage pas forcément de son utilisation

De plus, dans le cas d'appels d'offres, les IRVE ont répondu à des demandes de dimensionnement très importantes et parfois à des coûts très élevés. Imaginons une station d'autoroute ou 100% de la puissance non raccordée soit allouée à un poste de recharge pour véhicules lourds venant s'implanter sur l'aire. Dans le cas où le réseau devrait de nouveau être dimensionné pour une utilisation 5 ans après la dernière modification, cela pourrait de nouveau entraîner des coûts de raccordement de plusieurs millions d'euros pour l'opérateur de bornes pour véhicules léger dont l'excès de raccordement >1MW sera alloué à un opérateur IRVE pour HDV

Question 13 : En cas d'indemnisation selon l'option 2.1, êtes-vous favorable à la méthode de détermination des montants d'indemnité proposée par la CRE ?

NON - la dégressivité peut être un frein à l'évolution du réseau et au bon dimensionnement des stations de recharge

Un niveau d'indemnisation non dégressif et fixe serait préférable pour assurer la visibilité des opérateurs de stations de recharge sur l'évolution de leurs infrastructures

Question 14 : Que pensez-vous des forfaits obtenus pour les réseaux de transport et de distribution ? Êtes-vous favorable à l'application du même forfait pour l'ensemble des GRD ?

/

Question 15 : Question 15 Etes-vous favorable la durée N moy de 25 ans considérée dans le cas où la date du raccordement de l'utilisateur n'est pas connue ?

OUI

Question 16 : Si une indemnisation est versée aux utilisateurs concernés, quelle méthode d'indemnisation vous paraît la plus adaptée (en fonction de la participation initiale du client ou des coûts des nouveaux travaux nécessaires) ?

En fonction des coûts de travaux nécessaires. En effet, si ce mode de calcul était choisi il permettrait de couvrir les coûts générés par le nouveau raccordement et ne pas générer de coût supplémentaire pour l'installateur.

Question 17 : En cas d'indemnisation selon l'option 2.2, êtes-vous favorable au pourcentage de 40 % du coût des travaux à la charge de l'utilisateur pour déterminer le montant de l'indemnisation ?

Non - Nous souhaitons que cette indemnisation soit de 100% car nous avons déjà engagé des fonds pour effectuer un raccordement sur 10 à 20 ans et pour lequel nous connaissons les utilisations futures. La décision de réduire le raccordement appartient à la CRE et ENEDIS alors même que l'utilisateur a engagé des fonds pour un raccordement important dont il utilisera la pleine capacité dans les années à venir.

Question 18 : Avez-vous d'autres remarques sur l'encadrement du dispositif ?

La réponse est confidentielle