

## Encadrement de la contribution prévue par le décret n°2022-1249 du 21 septembre 2022 relatif au déploiement d'infrastructures collectives de recharge relevant du réseau public de distribution dans les immeubles collectifs et sur la régulation incitative du délai de raccordement de ces infrastructures

*Date de la contribution : 02/03/2023*

### Introduction

ENGIE remercie la CRE pour cette consultation et se félicite des propositions pour convenir de la contribution :

- ENGIE approuve la détermination de la puissance demandée en fonction de paliers.
- Le calcul des seuils établi à partir des références d'affaires transmises par Enedis présente l'avantage de s'appuyer sur la réalité des coûts constatés par le distributeur.

En revanche, pour ENGIE, certains points mériteraient des compléments d'analyse :

- Le foisonnement proposé de "0,4" ne paraît pas adapté car il ne correspond pas aux usages actuels de charge résidentielle des véhicules électriques. Il serait envisageable dans le cadre de la charge intelligente.
- Les seuils planchers sont à minimiser afin de préserver la compétitivité du modèle de colonne horizontale. Un prix d'appel le plus bas possible est à proposer pour les premiers souscripteurs et un autre, plus élevé, pour les souscripteurs suivants.

### Détermination de la puissance demandée du branchement individuel

**Question 1 :** Avez-vous des observations sur les modalités de détermination de la puissance demandée ?

ENGIE approuve la détermination de la puissance demandée en fonction de paliers, ce qui permet pour chaque palier de bénéficier d'une réserve de puissance et d'éviter une demande ultérieure d'augmentation de puissance.

**Question 2 :** Considérez-vous opportun de demander aux gestionnaires de réseaux de mettre en place un nouveau palier technique d'une puissance inférieure à 9 kVA ?

ENGIE n'est pas favorable à l'adoption d'un nouveau palier technique d'une puissance inférieure à 9 kVA. Ce palier ne paraît pas indispensable compte tenu de l'évolution des puissances des véhicules électriques et des bornes qui vont croissants.

### Définition de la puissance de raccordement de l'infrastructure collective

**Question 3 :** Etes-vous favorable à la proposition d'Enedis de retenir un coefficient de foisonnement de 0,4 entre véhicules électriques ? Comment considérez-vous l'application de coefficients décroissants en fonction du nombre d'emplacements ?

Il est impossible de répondre précisément sur le foisonnement proposé compte tenu du manque de visibilité concernant la méthode et la justification du niveau "0,4". Cependant, avec les éléments communiqués, ce foisonnement ne nous paraît pas adapté, car il ne correspond pas aux usages actuels de recharge résidentielle des véhicules électriques. En effet, la plupart des consommateurs rechargent simultanément leur véhicule électrique la nuit, ce qui ne s'accorde pas à une réelle approche de foisonnement. En effet, en adoptant un coefficient de foisonnement de "0,4", et compte tenu des horaires de charge, les pics de consommation s'en trouveraient accrus : il en résulterait un risque déceptif pour les consommateurs découvrant le matin que leur véhicule n'est pas chargé en temps utile. L'effet de bord engendrerait un doute chez le consommateur qui pourrait penser que sa borne

dysfonctionne.

Comme évoqué, le coefficient de foisonnement suggéré pourrait représenter un danger avec l'arrivée sur le marché de véhicules électriques plus puissants.

Une évolution vers le foisonnement entre véhicules électriques est envisageable dans le cadre de la charge intelligente. Elle représente une solution pour les copropriétaires de réduire ou déplacer leurs consommations et au GRD de gérer une éventuelle congestion du réseau. Les solutions de charge intelligente réalisant une fonction d'écrêtage de la puissance totale consommée selon une consigne réglée sur la puissance souscrite auprès du GRD auront tendance à étendre les périodes pendant lesquelles l'infrastructure collective délivrera la puissance maximale souscrite. La consultation ne mentionne pas et n'encourage pas ce type de solution de pilotage d'effacement, ce qui interpelle ENGIE. De facto, il y a certainement une solution intermédiaire consistant à adapter ce type de coefficient de foisonnement en fonction de l'équipement des bornes, selon qu'elles disposent ou non d'une option de pilotage et d'effacement.

## Définition des seuils plancher et plafond de la quote part

**Question 4 :** Etes-vous favorable à la méthode de détermination des seuils plancher et plafond proposée à ce stade par la CRE ? En particulier, êtes-vous favorable à la fixation d'un plafond unique ou considérez-vous opportun de dissocier les seuils plafond en fonction de la nature du parking (intérieur ou extérieur), quitte à adopter des méthodes de fixation différentes ?

L'échantillon présenté dans le document de référence de la CRE paraît réduit pour calculer les seuils plancher et plafond.

Le calcul des seuils établi à partir des références d'affaires transmises par Enedis convient à ENGIE. Il présente l'avantage de s'appuyer sur la réalité des coûts constatés par le distributeur.

Les seuils planchers sont à minimiser afin de préserver la compétitivité du modèle de colonne horizontale. Compte tenu des difficultés de décision et de votes rencontrés par les assemblées générales de copropriété, un prix d'appel le plus bas possible est à proposer pour les premiers souscripteurs (par exemple, les 15% de premières places de stationnement sur le parc disponible déterminés en fonction des millièmes) et un autre, plus élevé, pour les souscripteurs suivants. A contrario, le plafonnement se révèle indispensable pour garantir la viabilité des projets.

Il nous semble opportun de dissocier les seuils plafond en fonction de la nature du parking (extérieurs ou sous-sols) afin d'établir une contribution en adéquation avec la réalité des coûts de travaux à engager.

**Question 5 :** Que pensez-vous des niveaux indicatifs des seuils obtenus ? Lequel des deux scénarios envisagés vous paraît le plus adapté ?

Consacrer 10 % du prix d'un véhicule au branchement d'une borne de recharge est excessif, voire rebutant pour le consommateur (exemple, une Zoe entrée de gamme à 35 K€ verrait un recours au branchement de 7% du prix du véhicule, et de plus de 10% si on ajoute la borne de recharge et des travaux annexes non couverts par la réfaction).

Le scénario 2 permettant d'aboutir à une contribution plafond plus réduite nous semble préférable afin de préserver la compétitivité des offres portées par le GRD.

**Question 6 :** Que pensez-vous de la majoration de ces seuils pour prendre en compte les écarts de coûts entre Enedis et les autres GRD ?

La majoration des seuils induit une augmentation artificielle du coût des installations réalisées par Enedis. Cette mesure n'est pas en adéquation avec la nécessité de calculer une contribution en phase avec les coûts réels d'investissement. Les suppléments de coût induits par les ELD sont à prendre en charge directement par ces GDR.

**Question 7 :** Etes-vous favorable au traitement des travaux annexes en présence d'amiante proposé par la CRE ?

ENGIE rejoint la conclusion de la CRE, ce n'est pas au TURPE de financer les surcoûts amiante.

## Évolution future des seuils plancher et plafond

**Question 8 :** Partagez-vous la nécessité d'un suivi régulier et spécifique des colonnes horizontales déployées par les gestionnaires de réseaux ?

ENGIE est favorable à la mise en place d'un suivi régulier et spécifique des colonnes horizontales installées par le GRD afin d'actualiser les seuils de la contribution. En effet, le marché du véhicule électrique est amené à fortement évoluer.

Par ailleurs, la question de la réfection des colonnes montantes pour placer des PAC à la place de chaudières va imposer de nouvelles contraintes et dessiner de nouveaux enjeux nécessitant une approche globale de la modernisation des colonnes dans les copropriétés.

## Introduction d'indemnités en cas de retard sur les délais de raccordement

**Question 9 :** Etes-vous favorable à la proposition de la CRE d'introduire des indemnités similaires à celles prévues pour la solution préfinancée pour les autres solutions de raccordement des IRVE au sein d'immeubles collectifs à usage principal d'habitation ?

Effectivement, pour le bénéfice du consommateur et pour éviter une prolongation des travaux, il est nécessaire d'appliquer des pénalités de retard.

## Remarques générales

**Question 10 :** Avez-vous d'autres remarques sur les principes présentés dans cette consultation publique ?

L'accès non discriminatoire aux données de charge de la batterie des véhicules électriques avec l'accord du client est indispensable pour permettre aux fournisseurs de proposer les services innovants de pilotage intelligent de la charge qui répondent à la nécessité de réduire les factures des consommateurs et de contribuer à l'équilibrage du réseau.

Pour offrir ces services qui reposent sur la réactivité, les entreprises ont, entre autres, besoin des données d'état de charge en temps réel des batteries des véhicules électriques de leurs « clients ». Savoir combien de kWh subsistent dans les batteries de chacun des véhicules permet d'anticiper, d'adapter et d'exploiter au mieux les possibilités offertes par les batteries. Les consommateurs qui ont investi dans un véhicule électrique peuvent légitimement attendre que tout le potentiel de leur investissement soit exploité et mis à leur disposition.