

Décryptages

LE MAGAZINE DE LA COMMISSION DE RÉGULATION DE L'ÉNERGIE (CRE) - FÉVRIER 2019 • N° 58

06 GRAND ANGLE

VÉHICULE ÉLECTRIQUE :
LE GRAND CHANTIER
CONTINUE

02

ACTU

TRV ET MARCHÉS DE GROS
DU GAZ : BILAN 2018

10

INTERVIEW

JEAN-BAPTISTE DJEBBARI



TARIFS RÉGLEMENTÉS DE VENTE ET MARCHÉS DE GROS DU GAZ : BILAN DE L'ANNÉE 2018

CONTEXTE

Un arrêté des ministres chargés de l'Économie et de l'Énergie, pris après avis de la CRE, fixe au plus tard le 1^{er} juillet de chaque année les barèmes des tarifs réglementés de vente de gaz naturel (TRV gaz) d'Engie. Ces nouveaux barèmes tiennent compte de l'audit réalisé par la CRE sur les coûts prévisionnels d'approvisionnement et hors approvisionnement affectés au périmètre d'activité des TRV gaz.

La CRE vérifie ensuite mensuellement la conformité de l'évolution des barèmes calculés par Engie avec la formule tarifaire fixée par l'arrêté, qui traduit les variations de ses coûts d'approvisionnement. Ainsi, l'évolution des TRV gaz en 2018 s'effectue dans le cadre des arrêtés du 1^{er} juillet 2017 pour le 1^{er} semestre et du 1^{er} juillet 2018 pour le 2nd semestre. À compter du 1^{er} janvier 2018, Engie a séparé son activité de gestion de clientèle entre ses clients au TRV gaz et en offre de marché en créant une direction autonome, la Direction du Tarif Réglementé (DTR), entièrement dédiée à la gestion des clients aux TRV gaz.

L'ÉVOLUTION DU TRV GAZ EN 2018

Entre le 1^{er} janvier et le 31 décembre 2018, le tarif moyen HT a augmenté de 17 %, correspondant à une augmentation de 15 % de

la facture annuelle TTC d'un client résidentiel type B1 (utilisant le gaz pour le chauffage de son domicile) consommant 17 MWh par an. Cette hausse est due pour 12 % à l'augmentation des coûts d'approvisionnement en gaz naturel étant donné que les prix sur les marchés de gros du gaz ont nettement augmenté en 2018. Cette poussée des prix sur les marchés de gros est en lien avec la hausse significative et généralisée du prix de l'ensemble des matières premières. Le prix du pétrole (Brent) s'est établi en moyenne à 61 €/bbl en 2018 soit une hausse de près de 30 % par rapport à la moyenne de 2017. Le prix du gaz a également été soutenu par le prix du GNL (gaz naturel liquéfié) en raison de la forte demande asiatique. Le reste de la hausse du TRV est dû pour 5 % à l'évolution des coûts hors approvisionnement au 1^{er} juillet 2018, à savoir en grande partie aux augmentations des coûts de distribution de GRDF et des coûts commerciaux. Concernant ces derniers, il s'agit notamment des postes de coûts « certificats d'économie d'énergie » et « forces commerciales ».

LE CAS DES ELD

En plus d'Engie, 22 entreprises locales de distribution (ELD) proposent le TRV gaz sur leur zone de desserte historique. Les évolutions de leur tarif au cours de l'année 2018

sont hétérogènes car dépendantes de conditions d'approvisionnement spécifiques à chacune d'entre elles. Cependant, la CRE constate qu'elles sont de plus en plus nombreuses à choisir, à l'instar d'Engie, une indexation sur les prix de marché du gaz.

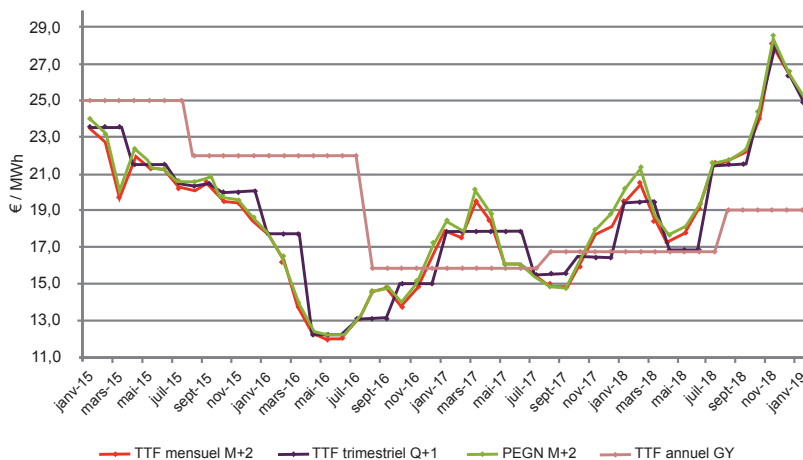
L'ÉVOLUTION DU PRIX DU GAZ SUR LES MARCHÉS DE GROS EN 2018

Les prix du gaz sur les marchés de gros ont globalement continué à augmenter en 2018, avec une hausse rapide à la fin de l'été suivie d'une baisse à la fin de l'année. À titre d'exemple, le prix du contrat futur annuel pour l'année 2019 (Calendaire 2019) s'est établi en moyenne à 23 €/MWh en novembre sur la zone TTF, en hausse de 30 % par rapport à la moyenne de janvier 2018.

Les autres cotations présentes dans la nouvelle formule tarifaire du 1^{er} juillet 2018 (mensuelles et trimestrielles) ont suivi la même tendance haussière au cours de l'année avec une correction à la baisse sur le dernier trimestre. Ainsi, l'indice calendaire PEG Nord est passé d'environ 18 €/MWh en janvier à un sommet de 26,5 €/MWh fin septembre. L'indice est depuis redescendu aux alentours de 22,5 €/MWh en décembre.

ÉVOLUTION DES INDICES DE MARCHÉ DU GAZ NATUREL SUR LES PLACES TTF ET PEG NORD PRIS EN COMPTE DANS LA FORMULE TARIFAIRE D'ENGIE FIXÉE AU 1^{ER} JUILLET 2018 (€/MWH)

* Dans la formule tarifaire fixée par l'arrêté du 1^{er} juillet 2018, l'évolution du terme représentant les coûts d'approvisionnement en gaz naturel est fonction de ces quatre indices de marché. Sources : Heren et Powernext





APPROBATION D'UN NOUVEAU MODÈLE DE CONVENTION DE RACCORDEMENT ÉOLIEN OFFSHORE

En 2011 et 2013, le Gouvernement a retenu six projets d'installation de parcs éoliens en mer. Début 2018, pour prendre en compte les innovations technologiques et les baisses de coûts intervenues depuis la sélection des projets, un processus de renégociation des conditions économiques applicables à ces projets a été engagé entre le Gouvernement et les lauréats.

À l'issue de ces négociations, la loi du 10 août 2018 pour un État au service d'une société de confiance (dite «ESSOC») est venue modifier les modalités de financement des ouvrages de raccordement de ces parcs en faisant supporter leur coût au gestionnaire du réseau public de transport d'électricité, à savoir RTE.

Le 8 novembre 2018, la CRE a approuvé un nouveau modèle de convention de raccordement au réseau public de transport d'électricité qui prend en compte ces évolutions législatives, fixant ainsi les conditions

nécessaires au raccordement des parcs éoliens en mer. Ce nouveau modèle résulte d'une large concertation associant notamment les porteurs de projets, RTE et les services de l'État.

La CRE considère que les conditions sont dorénavant réunies pour permettre le raccordement de ces projets ambitieux en matière de transition énergétique et de développement des énergies renouvelables. Les lauréats ont, depuis lors, saisi le ministre de leurs nouvelles offres en vue de la construction des parcs éoliens en mer;

ces offres ont toutes été acceptées. Par ailleurs, la CRE a conduit une consultation publique en fin d'année 2018. Elle y présente ses propositions pour inciter RTE à réaliser ces raccordements dans les meilleures conditions de coûts, de délai et de qualité.

Ces propositions ont été entérinées par la CRE le 20 décembre 2018 et présentées, pour avis, devant le Conseil supérieur de l'énergie.

LANCEMENT DE LA SAISON 2 DU COMITÉ DE PROSPECTIVE

Après une première saison réussie, clôturée en juillet dernier par la restitution de trois rapports sur les perspectives et enjeux de la mobilité propre, du stockage de l'énergie et de la transformation numérique pour les consommateurs d'énergie, la CRE vient de lancer la deuxième saison du Comité de prospective.



#éclairerlavenir

Pour cette nouvelle édition, de nombreux acteurs ont répondu présents, volontaires de contribuer aux travaux prospectifs menés par le comité. Le Président de la CRE a défini les différentes thématiques qui seront traitées dans les mois à venir autour d'un fil conducteur : la décentralisation des systèmes énergétiques.

Le premier groupe de travail, « Bouquet énergétique », traitera du **verdissement du gaz et de ses usages**. La mobilisation des ressources, aussi bien au niveau régional que national, est une des clés de voûte pour répondre aux défis posés par le verdissement du gaz. Les co-présidents du groupe sont Olivier Appert, Délégué général de l'Académie des technologies, et Philippe Mauguin, Président Directeur général de l'Institut national de la recherche agronomique (INRA). Le sujet des **nouvelles dynamiques locales du système énergétique** sera traité par le second groupe de travail, « Réseaux et systèmes énergétiques ».

La transition énergétique amenant les territoires à devenir acteurs à part entière des systèmes énergétiques, les collectivités territoriales vont avoir de nouveaux rôles à jouer, qui doivent être dessinés. Frédéric Gonand, Professeur d'économie à l'Université Paris-Dauphine, et Bernard Boucault, Préfet, sont les deux co-présidents de ce groupe.

Enfin, le troisième groupe de travail, « Consommateur et société », échangera pour **donner du sens aux données du consommateur** afin de l'accompagner dans la compréhension de ses données de consommation et l'usage qu'il peut en faire, en lui offrant par exemple de nouveaux services. Le groupe sera co-présidé par Cécile Maisonneuve, Présidente de la Fabrique de la Cité, et Fabien Choné, ancien Président de l'Association nationale des opérateurs détaillants en électricité (ANODE). En complément des travaux des différents groupes, une étude sera lancée pour analyser les tendances à la décentralisation des sys-

tèmes énergétiques dans le monde. Cette analyse permettra d'établir des recommandations à destination de la CRE et des pouvoirs publics, qui accompagneront les évolutions à venir du système énergétique français.

Des missions à l'étranger seront également réalisées pour apprendre, sur le terrain, des expérimentations et des réussites de nos pairs.

Les groupes de travail, qui ont déjà commencé à se réunir, se rendront ponctuellement en région pour rencontrer les acteurs de cette décentralisation. Le premier déplacement s'est déroulé le 18 janvier 2019 dans l'Aisne, pour une visite de l'installation de méthanisation d'Épaulx-Bézu en compagnie d'élus locaux.

La remise des rapports est attendue pour la fin du premier semestre 2019.



ÉVOLUTIONS DES MARCHÉS DE DÉTAIL DE L'ÉNERGIE

La CRE a publié le 14 décembre 2018 son Observatoire des marchés de détail de l'électricité et du gaz naturel du 3^e trimestre 2018.

Ces observatoires, publiés depuis l'ouverture des marchés, ont pour objectif de présenter à un large public des indicateurs de suivi de l'ouverture des marchés et concourir à une meilleure transparence des marchés de détail de l'énergie.

Les données présentées dans cet observatoire sont à mettre en parallèle avec les résultats du 12^e baromètre annuel énergie-info sur la perception des marchés de l'électricité et du gaz naturel, réalisé par le Médiateur National de l'Énergie et publié le 13 novembre 2018.

Cette étude met notamment en avant le fait que, pour la première fois depuis l'ouverture du marché à la concurrence en juillet 2007, dans un contexte de plus en plus concurrentiel avec l'arrivée de nouveaux fournisseurs, 66 % des Français savent qu'ils peuvent changer de fournisseur s'ils le souhaitent.

Et 62 % connaissent la marche à suivre (contre 53 % en 2017). Dans ce contexte et malgré des tensions à la hausse constatées sur les marchés de gros de l'énergie sur le 3^e trimestre 2018, les dynamiques observées confirment l'accélération de l'ouverture des marchés de détail de ces dernières années.

MARCHÉ DU GAZ

Sur le segment résidentiel, les offres de marché continuent de se développer à un rythme stable (+ 104 000 clients supplémentaires en offre de marché à la fin du 3^e trimestre 2018 contre + 97 000 au trimestre précédent).

Au total, 6 229 000 sites résidentiels sur 10,7 millions sont en offre de marché.

Comme au trimestre précédent, les fournisseurs alternatifs progressent nettement plus que les fournisseurs historiques, avec 79 000 clients supplémentaires en portefeuille (contre + 25 000 chez les fournisseurs historiques). Les fournisseurs historiques conservent 72 % des parts de marché, dont 42 % au tarif réglementé de vente et 30 % en offres de marché. Sur le segment professionnel, dont une large partie des sites ne peuvent plus bénéficier des tarifs réglementés de vente, la grande majorité des consommateurs sont en offres de marché : 591 000 sites sur un total de 657 000, soit 90 %. Les fournisseurs alternatifs captent, sur le segment des résidentiels et des professionnels,

ces nouveaux clients aussi bien lors des installations sur un nouveau site ou déménagement (59 %) que lors des changements de fournisseur à l'initiative du client (70 %). Au 30 septembre 2018, l'offre de marché à prix variable la moins chère, proposée à Paris, d'une part à un client type consommant 750 kWh/an (Base Cuisson) et d'autre part à un client type consommant 17 MWh/an (B1 chauffage), est inférieure respectivement de 4 % et de 8 % au tarif réglementé de vente TTC. Ce constat est aussi valable pour les offres à prix fixes, bien que pour celles-ci l'économie de facture réelle que réalisera le client dépendra de l'évolution du tarif réglementé sur la même période.

MARCHÉ DE L'ÉLECTRICITÉ

Sur le segment résidentiel, la dynamique observée depuis plus d'un an prend de l'ampleur avec 401 000 clients supplémentaires en offre de marché sur le 3^e trimestre (321 000 au trimestre précédent).

Au total, 6 974 000 sites résidentiels sur 32,6 millions sont désormais en offre de marché (21 %), la majorité d'entre eux ayant choisi un fournisseur alternatif (6 758 000). À noter une forte progression au 3^e trimestre des offres de marché des fournisseurs historiques (71 000 sites supplémentaires soit une hausse de + 49 %).

Sur le segment des sites non résidentiels, les offres de marché en électricité évoluent au même rythme qu'en 2017. Au total, 1 877 000 sites non résidentiels sur 5 millions sont en offres de marché, soit une progression de



CHIFFRES-CLÉS

Au 30 septembre 2018 sur le marché du gaz naturel, les fournisseurs alternatifs fournissent en offres de marché :

29 % des sites, soit 57 % de la consommation

Au 30 septembre 2018 sur le marché de l'électricité, les fournisseurs alternatifs fournissent en offres de marché :

21 % des sites, soit 34 % de la consommation

1,1 % sur le 3^e trimestre 2018 (+ 20 000 sites) équivalente à celle observée au 3^e trimestre de l'année 2017 (+ 23 000 sites). Les fournisseurs alternatifs acquièrent des clients, tous segments confondus, principalement lors des changements de fournisseurs (89 %).

Les fournisseurs historiques restent préférentiellement choisis lors des mises en service (73 %). Au 3^e trimestre 2018, le prix de l'offre de marché indexée sur le tarif réglementé la moins chère proposée à Paris est inférieur de 11 % au tarif réglementé de vente TTC, pour un client moyen au tarif base 6 kVA consommant 2,4 MWh/an, et 10 % pour un client moyen au tarif heures pleines/heures creuses 9 kVA consommant 8,5 MWh/an. Par ailleurs, les offres de marché vertes, certifiant un approvisionnement 100 % adossé à des garanties d'origine d'installations de production renouvelable, continuent de se développer et représentent au 3^e trimestre 2018 plus de la moitié des offres proposées aux clients résidentiels et petits professionnels et publiées sur le comparateur du Médiateur de l'énergie.

energie-info.fr.

DÉVELOPPEMENT DES OFFRES INNOVANTES

Les fournisseurs proposent de plus en plus d'offres innovantes à leurs clients résidentiels notamment. La digitalisation du marché se poursuit, les offres 100 % online et le développement de nouveaux outils numériques comme les chatbots devenant un axe stratégique des fournisseurs historiques et alternatifs. L'arrivée de la grande distribution sur le marché de l'électricité a également fait naître de nouveaux types d'offres basés sur des partenariats entre fournisseurs et grandes enseignes, ou l'association d'offres de téléphonie mobile à un contrat d'électricité. Enfin, un nombre croissant de fournisseurs proposent, fin 2018, des offres de marché réservées à des segments de consommateurs spécifiques (équipés d'un compteur Linky, propriétaires de véhicules électriques, par exemple), comportant une tarification fondée plus finement sur leur profil de consommation.



VÉHICULE ÉLECTRIQUE : LE GRAND CHANTIER CONTINUE



Dans un contexte de prix élevés et imprévisibles du pétrole, l'utilisation d'un véhicule électrique est une alternative à laquelle beaucoup réfléchissent. Autre avantage majeur, alors que les transports représentent en France une part significative des émissions de gaz à effet de serre, c'est aussi une contribution significative à la transition énergétique. Au moment où s'ouvre le débat sur la loi d'orientation sur les mobilités et avant les annonces sur la PPE, la CRE publie son rapport sur les réseaux d'électricité au service des véhicules électriques.

Pour recharger les 161 700 véhicules électriques en circulation mi-2018, les utilisateurs peuvent compter, selon le dernier état des lieux publié par Enedis, sur environ 194 000 points de recharge qui se répartissent de la façon suivante : 38 % chez les particuliers, 51 % dans les entreprises et 11 % seulement dans le domaine public.

Cela représente en tout 1330 MW de puissance installée, soit l'équivalent de la puissance d'une tranche nucléaire ou d'un parc de 400 éoliennes, mais seulement 0,4 % des puissances souscrites sur le réseau. La CRE constate que le maillage de la recharge au niveau national est loin d'être à la traîne par rapport aux objectifs européens; on compte aujourd'hui un point de charge (toute catégorie confondue) pour 0,8 véhicule, et plus précisément un point de recharge ouvert au public pour sept véhicules. Cependant, ce maillage est loin d'être homo-

gène, aussi bien d'un point de vue de couverture du territoire que des puissances de recharge disponibles. Par ailleurs, les objectifs fixés par la loi de transition énergétique sont ambitieux avec 7 millions de points de recharge pour accueillir près de 4 millions de véhicules électriques et hybrides en 2030. Face à de tels enjeux, la CRE est convaincue de la nécessité de préparer le terrain dès à présent, pour que les réseaux électriques ne soient jamais un frein au développement des véhicules électriques. La CRE a lancé une vaste réflexion sur le sujet. Ces travaux ont été annoncés lors d'un forum Smart grids : «Le véhicule électrique : les feux passent au vert!». Ensuite, la CRE a consulté un grand nombre d'acteurs. Elle a entendu les constructeurs automobiles, les gestionnaires de réseaux, les fournisseurs et aussi les opérateurs de recharge. Elle a également interrogé ses homologues

européens pour s'enrichir de leur expérience, notamment sur le déploiement des bornes de recharge ouvertes au public et sur les flexibilités que le véhicule électrique peut offrir aux réseaux.

Forte de tous ces échanges, la CRE rend aujourd'hui ses premières conclusions et pistes d'étude, organisées en deux grandes parties constituant les deux étapes de la vie d'une infrastructure de recharge pour véhicules électriques : au moment du raccordement et en cours d'exploitation.

Il s'agit tout d'abord de faciliter et anticiper les opérations de raccordement des infrastructures de recharge. Les gestionnaires de réseaux ont un rôle à jouer : il leur faut conseiller les différents acteurs, faciliter l'ensemble des schémas de raccordement existants et ceux plus innovants pour réduire les coûts pour le demandeur comme pour la collectivité.

“ Le système d'électricité français a la capacité d'absorber le niveau de consommation que demandera le développement à grande échelle des véhicules électriques.

L'exercice du droit à la prise ainsi que la facilitation du déploiement des bornes sur la voie publique sont également deux priorités. Aujourd'hui, chez les particuliers en maisons individuelles et dans les entreprises, le raccordement des infrastructures de recharge ne pose pas de problème majeur. Dans l'habitat collectif existant, il faut en simplifier le processus.

Sur la voie publique, des aménagements sont envisagés et déjà réalisés pour faciliter la recharge.

Un maillage du territoire devra être assuré pour répondre à la diversité des besoins et stratégies de recharge : la recharge sur autoroute pour effectuer de longs trajets qui devra nécessairement être rapide, la recharge plus lente de nuit dans la rue pour les personnes ne disposant pas d'un parking privé, ou encore par exemple la recharge par opportunité sur les parkings des supermarchés pendant la durée des courses.

Une fois la question du raccordement des infrastructures de recharge traitée, l'acte de la recharge doit être rendu simple et efficace. Premier constat et bonne nouvelle : le système d'électricité français a la capacité



d'absorber le niveau de consommation que demandera le développement à grande échelle des véhicules électriques. Il conviendra cependant de se recharger au bon moment pour que la recharge des véhicules électriques ne vienne pas amplifier la pointe de consommation électrique nationale. Ainsi, il faudra inciter les acteurs à adopter les bons comportements permettant aux réseaux d'absorber facilement l'appel

de puissance due à la recharge des véhicules électriques, de façon à limiter des investissements inutilement coûteux pour la collectivité.

Quelles sont les pratiques à adopter ? Dans les maisons individuelles, il faudra éviter que tout le monde procède à la recharge de son véhicule lors de la pointe de consommation

.../...



.../...

nationale de 19 heures à 23 heures lors de l'enclenchement des ballons d'eau chaude. Pour cela, les utilisateurs de véhicule électrique pourront s'appuyer notamment sur les possibilités offertes par les compteurs évolués. Dans les copropriétés ou dans les entreprises, le regroupement de plusieurs véhicules sur un même site permettra d'envisager un pilotage plus fin pour réduire la puissance souscrite en allant au-delà du foisonnement naturel. Il faut donc que le réseau se prépare à accueillir ce nouveau mode de consommation.

Il faut aussi qu'il puisse tirer profit du véhicule électrique qui est un mode de stockage sur quatre roues qui, à ce titre, peut participer à la flexibilité du système. Tout l'enjeu sera de mobiliser efficacement ces services.

Pour y parvenir, des expérimentations doivent être menées, et leurs conclusions publiées : seul le partage d'expérience permettra de définir le cadre optimum pour accompagner ce développement, notamment d'un point de vue réglementaire.

La CRE souhaiterait mettre en place un «bac à sable réglementaire», pendant une durée limitée et sur des projets précis, à l'image des dispositifs mis en place en France dans le secteur des télécommunications et en Angleterre dans le secteur de l'énergie. Repenser la mobilité est une nécessité en termes de transition énergétique, de réduction de l'empreinte carbone et d'appropriation par l'ensemble des consommateurs des enjeux énergétiques. Les recommandations de la CRE pour que les réseaux d'électricité contribuent au dévelop-

pement des véhicules électriques sont une première étape clé. Elles ont vocation à s'enrichir, au fur et à mesure du développement de la mobilité électrique, au regard de l'évolution des comportements et du retour d'expérience des expérimentations, qui doivent être nombreuses, l'innovation devant être absolument favorisée pour un développement réussi de la mobilité électrique.

À cet égard, la CRE invite les parties intéressées qui souhaitent réagir à ces recommandations ou qui rencontrent des difficultés dans leurs projets à la contacter notamment via l'adresse générique mobilitepropre@cre.fr.

L'ensemble des demandes faites au GRD dans le cadre de ce rapport feront l'objet d'un suivi spécifique.



INTERVIEW

DE DOMITILLE BONNEFOI, DIRECTRICE DES RÉSEAUX DE LA CRE

La CRE recommande la mise en œuvre d'un "bac à sable réglementaire" permettant aux acteurs de déroger à certaines règles dans un cadre précis pour innover et tester de nouvelles solutions.

Le développement des véhicules électriques n'en est qu'à ses débuts.

Malgré tout, la CRE a tenu à étudier la question et vient de publier un rapport. Pouvez-vous nous expliquer pourquoi ?

Domitille Bonnefoi : Il est vrai que la dynamique d'évolution du parc de véhicules électriques est encore incertaine, et au-delà, les comportements qu'adopteront leurs utilisateurs pourront également évoluer.

Je pense en premier lieu à la manière dont ils vont se recharger : dès qu'ils auront accès à un point de charge ? Seulement quand l'état de la batterie sera en deçà d'un certain niveau ?

Je pense aussi aux nouveaux usages de la mobilité : se serviront-ils de leur véhicule uniquement pour effectuer des trajets quotidiens type domicile-travail, relativement courts, ou bien des trajets plus longs comme l'on peut en faire aujourd'hui avec son véhicule thermique ?

L'autopartage va-t-il bouleverser la mobilité ? Malgré ces interrogations, il est nécessaire d'avancer. Le transport est un enjeu majeur de la transition énergétique et le Gouvernement a fixé des objectifs ambitieux en matière de développement de véhicules électriques.

Une nouvelle dynamique doit être enclenchée pour atteindre ces objectifs.

Les réseaux électriques doivent être au rendez-vous et contribuer à la mise en place d'un environnement favorable au développement des véhicules électriques. Les études menées par les gestionnaires de

réseaux montrent que le système électrique est capable d'absorber les consommations d'énergie associées à un développement massif du véhicule électrique. L'enjeu sera néanmoins d'inciter dès à présent les utilisateurs à adopter les bons réflexes en termes de recharge pour que cette dernière ne vienne pas amplifier la pointe.

Maintenant que la CRE a soumis ses recommandations sur le sujet, qu'attendez-vous des autres acteurs du secteur ?

D. B. : Il est nécessaire de travailler collectivement à la création d'un cadre favorable au développement des véhicules électriques. Le défi est grand et nécessitera la mobilisation d'acteurs de plusieurs horizons, qui n'ont pas forcément l'habitude de travailler ensemble.

Les acteurs du système électrique ont un grand rôle à jouer.

Au premier rang, il y a les gestionnaires de réseaux auxquels la CRE a fait plusieurs demandes dans le rapport, en particulier sur le raccordement des infrastructures de recharge. Quand on sait que parmi les principaux freins à l'achat d'un véhicule électrique il y a la crainte de ne pas pouvoir se recharger facilement, il est indispensable que le raccordement soit rendu simple pour que les particuliers, les communes, les entreprises puissent facilement avoir accès à la recharge. Il y a également les fournisseurs et agrégateurs qui pourront favoriser le développement des véhicules électriques en proposant des offres innovantes aux

utilisateurs, les incitant notamment à se recharger en dehors des heures de pointe pour le réseau ou valorisant la flexibilité apportée par la batterie du véhicule au système électrique.

Quelles sont les prochaines grandes étapes à venir pour la CRE sur ce dossier ?

D. B. : Tout d'abord, il s'agira de suivre la bonne mise en œuvre par les gestionnaires de réseaux des demandes et recommandations qui leur sont faites.

Il s'agira par ailleurs de faire des propositions concrètes pour que les mesures réglementaires et législatives recommandées par la CRE soient prises, notamment dans le cadre de la LOM, comme la facilitation du droit à la prise ou la clarification du statut de la recharge.

De manière plus générale, les recommandations formulées par la CRE ont pour but d'anticiper les évolutions sans toutefois figer le cadre. Elles ont vocation à s'enrichir.

J'insiste sur le fait qu'afin de permettre l'innovation, il est essentiel de donner la capacité aux acteurs de mener des expérimentations. C'est pour cette raison que la CRE recommande la mise en œuvre d'un «bac à sable réglementaire» permettant aux acteurs de déroger à certaines règles dans un cadre précis pour innover et tester de nouvelles solutions.



JEAN-BAPTISTE
DJEBBARI

BIOGRAPHIE

Actuellement :

- Député de la Haute-Vienne, membre de la commission de développement durable et de l'aménagement du territoire, porte-parole du groupe LREM.
- À l'Assemblée nationale, il est, au sein de la commission développement durable, expert des sujets énergie et transports (rapporteur du projet de loi pour un nouveau pacte ferroviaire) et porte-parole du groupe LREM.

Précédemment

- Jean-Baptiste Djebbari a débuté comme fonctionnaire de l'aviation civile avant de devenir pilote de ligne.
- Avant son élection, il occupait le poste de directeur des opérations aériennes d'une compagnie d'aviation d'affaire.
- Il a également exercé en tant qu'expert judiciaire aéronautique auprès de la Cour d'appel de Paris sur les sujets d'accidentologie et de lutte contre le travail illégal.

JEAN-BAPTISTE DJEBBARI

“ La condition sine qua non du bon déploiement du véhicule électrique, c'est la disponibilité des bornes de recharge.

Comment s'organisent les débats au Parlement autour des évolutions législatives liées au véhicule électrique, notamment dans le cadre de l'examen du projet de loi d'orientation des mobilités ?

Jean-Baptiste Djebbari : Le défi environnemental posé par l'automobile, traditionnellement équipée de moteurs thermiques fossiles, est indéniable.

Le véhicule électrique apparaît dès lors comme une solution écologique avantageuse et représentera une part croissante du parc automobile.

En témoigne la dynamique des ventes en 2018. Des mesures, à l'instar de la prime à la conversion, ont déjà été adoptées dans le cadre de la loi de finances. Le développement de la mobilité électrique correspond également aux grands objectifs formulés dans la Loi d'Orientation des Mobilités (LOM), pour la promotion de solutions alternatives à la dépendance à l'usage individuel de la voiture à moteur thermique, l'innovation, les nouvelles solutions de mobilité et la réduction de l'empreinte environnementale. La condition sine qua non du bon déploiement du véhicule électrique, c'est la disponibilité des bornes de recharge. L'article 23 de la loi clarifie le statut juridique des opérateurs d'infrastructures de recharge en précisant que cette activité ne constitue pas une fourniture d'électricité mais une prestation de service. Cet article permet en outre de réduire fortement les coûts de raccordement des infrastructures de recharge des

véhicules électriques au réseau d'électricité en relevant le plafond de prise en charge de ces coûts par le tarif d'utilisation des réseaux publics d'électricité de 40 à 75 %. Par ailleurs, pour favoriser l'usage des particuliers, des obligations de pré-équipement en infrastructures de recharge dans les parkings d'un bâtiment neuf ou rénové de manière importante, sont imposées à compter de mars 2021. L'article 24 étend le « droit à la prise » des occupants de bâtiments d'habitation, aux parkings extérieurs des immeubles et facilite son exercice pour faciliter l'accès à la recharge dans les copropriétés. De façon pratique, nous avons mis en place des groupes de travail et auditionnons régulièrement des experts, professionnels du secteur et usagers pour cerner les attentes et répondre aux besoins futurs.

Qu'attendez-vous des acteurs du secteur (énergie, automobile, etc.) en termes d'innovation ?

J-B D. : Influencer sur les comportements d'aujourd'hui pour en observer les gains demain, prendre la mesure du changement sociétal qui est en jeu était un préalable. Pour atteindre l'objectif, il est indispensable de dépasser l'actuelle dichotomie public/privé et d'entraîner tous les acteurs du secteur dans la mutation des trente prochaines années en cherchant à bénéficier à la fois de l'agilité et du financement des acteurs privés et de la capacité de coordination des acteurs publics. Les jeunes acteurs de la mobilité

partagée (Blablacar, Wimoov), les flottes de bus électriques opérées par Transdev en passant par la modélisation des flux de trafic urbain en 3D d'Enedis, l'accélération de la transition vers un parc propre à la RATP montrent que la filière industrielle française – de la conception à l'exploitation – est de plus en plus structurée.

Cependant, l'innovation en matière automobile est aussi portée par de nouveaux entrants (Tesla, Apple, Google) qui menacent directement les acteurs traditionnels de la filière. Si l'on souhaite que la filière automobile française trouve sa place dans le marché de demain, une plus forte synergie entre les entreprises du secteur – traditionnelles comme nouvelles entrantes – est indispensable.

L'innovation française a de très beaux atouts à faire valoir. Nous devons aussi envisager la cohérence avec des dispositifs de soutien aux entreprises. Les grandes villes européennes pourraient s'allier pour passer des commandes de véhicules électriques en masse, ce qui serait de nature à accélérer significativement la transition énergétique.

Au-delà du véhicule électrique, comment imaginez-vous le tableau de la mobilité propre à horizon 2050? Quels sont les défis à relever pour que cette projection se concrétise?

J-B D. : Pour dresser le tableau de la mobilité de demain, il faut comprendre celle d'aujourd'hui. Si les nouvelles formes de déplacement (l'autopartage, le covoiturage, la location de voiture entre particuliers...) croissent, elles ne sont encore que très partiellement exploitées. En France, leur usage au quotidien ne dépasse pas 4,5 %¹ des individus concernés, quelle que soit la zone géographique concernée.

Bien qu'elle commence à inspirer les comportements, la transition vers des véhicules propres prendra plusieurs années. La voiture conservera une place importante dans le déplacement des citoyens à moyen terme, tant qu'elle garantit flexibilité et fiabilité et qu'il existe encore de nombreux endroits sur le territoire dépourvus d'alternative. Nous ne pouvons nous limiter à imposer des normes coercitives, à l'échelle locale et destinées aux seuls véhicules neufs. Pour répondre au

défi environnemental de l'automobile, il est indispensable d'agir à plus grande échelle, c'est-à-dire au niveau européen (harmonisation des normes d'émission et de circulation, et sur l'ensemble du parc automobile (voitures anciennes et neuves).

Nous devons parallèlement encourager l'usage quotidien d'autres formes de mobilité. Pour cela, le développement d'un système multimodal qui permettrait d'éviter la rupture de flux entre les différents modes de transport, d'un système intégré qui combine les options de différents opérateurs en une

seule plateforme pour faciliter la planification de trajets, la réservation et le paiement est indispensable. On observe que le maillage géographique en France ne le permet pas encore. Les gares sont bien connectées avec les transports en commun mais pas avec ces nouvelles formes de mobilité. Nous avons donc un important travail d'adaptation des infrastructures et nous devons nous assurer de la robustesse des différentes options aux heures de pointe.

¹ Kantar-TNS et L'Institut Montaigne, 2017

“ Les grandes villes européennes pourraient s'allier pour passer des commandes de véhicules électriques en masse, ce qui serait de nature à accélérer significativement la transition énergétique.



NOMINATIONS



THIERRY TUOT, CONSEILLER D'ÉTAT, EST NOMMÉ PRÉSIDENT DU CoRDIS

Monsieur Thierry Tuot, conseiller d'État, est nommé président du CoRDIS (Comité de règlement des différends et sanctions) de la CRE par décret du 20 décembre 2018. Diplômé de l'Institut d'études politiques de Paris, ancien élève de l'ENA (promotion Diderot), Thierry Tuot entre au Conseil d'État en 1986. Il devient Président de la 10^e chambre de la section du contentieux du Conseil d'État de 2008 à 2016.

Il a été membre de l'Autorité de la concurrence entre 2009 et 2014 et Président de la commission des sanctions de l'autorité de régulation des jeux en lignes de 2010 à 2016. Monsieur Tuot a été directeur général de la CRE de 2000 à 2003 et chargé de différentes missions auprès du ministre en charge de l'Énergie. Il est également président d'honneur de l'association française de droit de l'énergie (AFDEN) et enseigne le droit de la régulation à l'université Dauphine PSL.



DOMINIQUE JAMME EST NOMMÉ DIRECTEUR GÉNÉRAL DES SERVICES DE LA CRE

Diplômé de l'École Polytechnique (promotion 83) et de l'École Nationale Supérieure des Techniques Avancées (promotion 89). Il a commencé sa carrière chez Giat Industries (1990-1993) puis à la Délégation générale pour l'armement (DGA), avant d'intégrer le ministère de l'Industrie comme chef du département Reconversion industrielle. Il rejoint en 1997 la Délégation interministérielle aux restructurations de la Défense en tant que chargé de mission. Dominique Jamme est entré en 2001 à la CRE où il a occupé successivement les fonctions de chef

du département Coûts de production d'électricité (2001-2003), puis chef du département Économie et tarification (2003-2006). Il est nommé directeur des infrastructures et des réseaux de gaz en 2007 et en janvier 2015, directeur des réseaux de la CRE. En mai 2017, Dominique Jamme devient conseiller spécial du Président de la CRE. Dans le cadre de cette fonction, Jean-François Carenco l'a chargé de mettre en place et d'animer le Comité de prospective de la CRE. Directeur adjoint au directeur général des services de la CRE depuis le 15 septembre 2018, Dominique Jamme est nommé directeur général des services de la CRE.



DIDIER LAFFAILLE EST NOMMÉ SECRÉTAIRE GÉNÉRAL DU COMITÉ DE PROSPECTIVE

Didier Laffaille est diplômé du Conservatoire National des Arts et Métiers de Paris (1990). Il a occupé plusieurs fonctions qui l'ont conduit à maîtriser les différents domaines de la production et de la distribution de l'électricité : le domaine technique en tant qu'ingénieur d'études électriques dans la conception de centrales de production thermique au sein de la division ingénierie du groupe Alstom (1983-1988) ; le domaine des réseaux de distribution et des réseaux industriels en tant qu'ingénieur d'affaires, puis Directeur des ventes France

au sein de la Continentale d'équipements électriques (1988-2000) ; et le domaine réglementaire et contractuel en tant que Chef du Département technique de la Commission de régulation de l'énergie (2001-2018). Arrivé à la CRE en 2001, Didier Laffaille a grandement contribué aux travaux de mise en œuvre de la régulation de l'activité de gestionnaire de réseaux, notamment sur l'élaboration des règles techniques d'accès au réseau. Précurseur de la réflexion sur les réseaux intelligents, il est à l'origine de tout l'écosystème Smart grids de la CRE : site internet, forums, recommandations des cadres juridiques, technique et économique.