



Réponse d'Enedis à la consultation publique sur le projet révisé de Programmation pluriannuelle de l'énergie (PPE)

La PPE trace l'avenir énergétique de la France pour les dix prochaines années. Permettre aux Français d'échapper à la contrainte des énergies fossiles pour éviter les fluctuations des prix de l'énergie et réduire les émissions de CO2 en est l'enjeu.

Porteuse de la culture française de service public de la distribution d'électricité et gestionnaire de 95% du réseau public de distribution français, Enedis assumera pleinement et proactivement son rôle dans la réussite de la PPE et, en particulier, dans l'atteinte de plusieurs objectifs :

- réduire les consommations d'énergie (objectif 1) ;
- diversifier le mix énergétique en développant les énergies renouvelables et maîtriser la facture énergétique (objectif 3) ;
- préserver la compétitivité des entreprises, ainsi que développer l'emploi et l'innovation (objectif 4).

Plus d'énergies renouvelables, c'est plus de réseau

La PPE prévoit de porter la capacité installée de photovoltaïque et d'éolien terrestre de 19 GW en 2016, jusqu'à au plus 79 GW en 2028.

Cela signifie pour Enedis une accélération significative du rythme de raccordement au réseau des énergies renouvelables avec un **doublément du rythme annuel actuel** pouvant, tous réseaux confondus, atteindre plus de **5 GW/an** de déploiement pour l'éolien terrestre et le photovoltaïque.

Pour les particuliers et les professionnels, grâce à Linky, l'objectif de 65 000 sites photovoltaïques en autoconsommation est atteint (déclaration en ligne et mise en service sous 15 jours).

Faciliter la mobilité électrique, c'est faciliter l'accès à la recharge

La PPE fixe un objectif d'1,2 millions de voitures particulières électriques en circulation en 2023, et 4,8 en 2028.

Déjà, aujourd'hui, 1 borne publique est en service pour 7 véhicules en circulation. Enedis est fortement engagée auprès des porteurs de projets et des collectivités pour assurer aux nouveaux propriétaires d'un véhicule électrique l'accès à une borne de recharge partout en France.

A moyen terme, le ratio inscrit dans la Directive Européenne 2014/94/UE du 22 octobre 2014, fixant 1 borne de recharge publiques pour 10 véhicules, n'apparaît pas devoir être de portée prescriptive car



l'équipement des lieux de travail et des domiciles, ainsi que l'augmentation de l'autonomie des véhicules et l'optimisation des cycles de charge/décharge devraient réduire les besoins.

La concertation le plus en amont possible des projets d'IRVE avec le distributeur permettra d'homogénéiser le déploiement des bornes sur le territoire et d'optimiser les coûts de déploiement. Dès aujourd'hui, la couverture du réseau autoroutier et des grands axes de circulation est au rendez-vous ; plus de la moitié des aires d'autoroutes française est équipée de plusieurs points de charge rapide.

Réduire la facture énergétique des français, c'est donner les moyens au consommateur d'agir

Le préalable à une réduction de sa facture énergétique est la compréhension par le consommateur de sa consommation. Aujourd'hui 24 millions de compteurs communicants Linky permettent déjà aux clients d'être facturés « au réel » et aux offreurs de services autorisés par ces derniers de calibrer les rénovations. Fin 2020, ce seront près de 30 millions de consommateurs qui pourront avoir accès à des informations leur permettant de mieux gérer leur facture.



En parallèle, en réponse aux attentes des acteurs des territoires (concedants et collectivités, entreprises, ...) et de leurs partenaires (filiale énergétique, filiale immobilière, filiale bâtiment...), Enedis proposera une gamme de « services de la transition énergétique » s'appuyant sur les potentialités offertes par les compteurs communicants et ses nouveaux savoir-faire en matière de traitement des données et d'intelligence artificielle.

Réussir la transition énergétique, c'est investir efficacement sur le réseau en ayant le souci de la préservation du pouvoir d'achat des français

Les engagements d'Enedis seront permis par des investissements à la hauteur de l'ambition de la PPE. Ces ressources seront engagées avec un souci d'efficacité. La solidarité entre l'urbain et le rural, sera garantie par la péréquation tarifaire.

Enfin, dans le cadre de la révision tarifaire TURPE 6 en cours, un meilleur reflet de la réalité des coûts de réseau dans les prix devra permettre à chaque acteur (résidentiel, industriel, collectivité...) de prendre des décisions cohérentes avec les objectifs de la PPE : optimisation du dimensionnement des installations dans un souci d'efficacité énergétique et de réduction des émissions de CO2, recharge des véhicules électriques en Heure-Creuse, positionnement de nouvelles installations de production renouvelable au plus près du réseau.





ANNEXE MOBILITE ELECTRIQUE

Le projet de janvier 2020 pour la Programmation Pluriannuelle de l'Énergie ne connaît pas d'évolutions fondamentales sur le fond en matière de transition vers les mobilités durables.

Toutefois, des hypothèses sont précisées, qui appellent un certain nombre de remarques de la part d'Enedis, sur le sujet du développement de la mobilité électrique :

- **Maillage des territoires en IRVE**

Réseaux de recharge électrique - Infrastructures de recharge pour véhicules électriques routiers : « La répartition des bornes ne doit pas être uniforme sur l'ensemble du territoire. [Les] besoins en recharge publique sont plus importants dans les zones urbaines denses, où le nombre de places de parkings privées est réduit. Ces zones urbaines constituent également l'un des domaines de pertinence du véhicule électrique. » (p. 225)

Le maillage des territoires en infrastructures de recharge (IRVE) est d'ores et déjà dense en France. Toutefois, il apparaît nécessaire de s'assurer de l'aménagement équilibré des territoires en la matière. Une densification doit en effet s'opérer dans un certain nombre de zones, actuellement moins équipées. Les zones urbaines où les utilisateurs disposent moins facilement de places de parkings privées doivent proposer davantage de possibilités de recharge en voirie ou sur des places équipées dans des parkings publics ou privés. Enedis recommande que, pour la mise en œuvre de la Loi d'Orientation des Mobilités, prévoyant une prise en charge plus importante des coûts de raccordement par le TURPE, le taux de réfaction rehaussé à 75% contribue en priorité à l'équipement :

- des zones de moindre densité démographique, où les acteurs de marché n'investissent pas spontanément
- des zones plus denses où les utilisateurs disposent plus rarement de places de parking privées
- du réseau routier principal en bornes de transit d'une puissance de raccordement inférieure ou égale à 250 KVA (permettant par exemple l'installation de 2 bornes de 150KVA pilotées ou de 5 bornes de 50KVA – ce qui correspond généralement à la configuration des stations de recharge dédiées au transit).

Comme le prévoit la Loi d'Orientation des Mobilités, Enedis mettra ses compétences à disposition pour l'élaboration des schémas directeurs de développement des infrastructures de recharge ouvertes au public.

Enfin, Enedis se tient prêt à appliquer les modalités de l'ordonnance de transposition du Clean Energy Package en matière d'installation et d'exploitation de bornes de recharge en zones carencées, pour autant qu'elles tiennent compte d'un impact maîtrisé sur le TURPE.



- **Développement des bornes de recharge sur voie publique**

Réseaux de recharge électrique – Infrastructures de recharge pour véhicules électriques routiers – Objectifs et mesures pour développer les infrastructures de recharge pour carburants alternatifs (encadré p. 227) :

Objectifs et mesures pour développer les infrastructures de recharge pour carburants alternatifs

Filière	Etat des lieux (fin 2019)	Objectifs – 2023	Objectifs – 2028
Électricité	28 000 points de recharge ouverts au public	100 000 points de recharge ouverts au public	

Le nombre de bornes implantées sur le territoire français doit être accru et répondre aux objectifs fixés par l'Etat de 100.000 bornes en 2023. Le ratio inscrit dans la Directive Européenne 2014/94/UE du 22 octobre 2014, fixant 1 borne de recharge pour 10 véhicules, n'apparaît pas devoir être de portée prescriptive pour l'avenir. Le projet de PPE confirme cette hypothèse et Enedis y souscrit. En effet, l'équipement des lieux de travail comme des domiciles, ainsi que l'augmentation de l'autonomie des véhicules et une optimisation des cycles de charge / décharge devraient contribuer à diminuer les besoins de recharge ouverts au public. Différents scénarii permettent de quantifier cette hypothèse. Cette évolution est par ailleurs souhaitable, afin de limiter l'encombrement de l'espace public et la part de financement public consacrée aux mesures incitatives visant à l'équipement en IRVE sur voie publique.

- **Faciliter l'équipement des parkings en résidentiel collectif**

Réseaux de recharge électrique – Infrastructures de recharge pour véhicules électriques routiers : « En particulier, un enjeu important est de faciliter au maximum l'installation des points de recharge dans les bâtiments résidentiels, notamment les copropriétés » (p. 225)

Afin de favoriser l'installation d'IRVE à domicile, il est en effet nécessaire de faciliter l'équipement en résidentiel collectif (domicile de près d'un Français sur deux). Les dispositions inscrites dans le projet 2020 de la PPE font écho aux dispositions de la Loi d'Orientation des Mobilités de 2019 concernant l'obligation de pré-équipement et la simplification du droit à la prise. Si la loi a permis certaines améliorations du dispositif, il apparaît pertinent que la PPE, dont le pas de temps est de moyen terme (2024-2028), inscrive des avancées supplémentaires. Ainsi, l'obligation d'installation d'une infrastructure collective simplifierait réellement le processus d'installation de bornes de recharge en parking d'immeuble et renforcerait les possibilités de pilotage des bornes et de développement de flexibilités pour les acteurs de marché.

- **Alimentation électrique des bateaux**

Réseaux de recharge électrique – Alimentation électrique à quai : « Le raccordement à quai permet d'éviter d'importantes émissions de gaz à effet de serres et de polluants nocifs pour la santé dans les agglomérations portuaires. » (p. 226)

Enedis est d'ores et déjà partie prenante des projets d'alimentation électrique des bateaux à quai. Le raccordement à quai est effectivement un premier pas vers la décarbonation des ports, mais il n'est pas suffisant. Une vision globale de cette problématique est nécessaire : intégration des énergies renouvelables, équipement des bateaux et électrification des véhicules logistiques notamment. Des mesures incitatives pour y parvenir sont à envisager. La question de la compétitivité des ports français doit également être intégrée à cette vision d'ensemble.