

## **Question écrite du 31/03/2021**

**de FREDERIC André**

**à HENRY Philippe, Ministre du Climat, de l'Energie et de la Mobilité**

L'article 11 du décret de 12 avril 2001 relatif à l'organisation du marché régional de l'électricité fixe le rôle majeur du gestionnaire de réseau de distribution. Le paragraphe 2 de cet article précise que : « le gestionnaire de réseau est tenu de garantir l'exploitation, l'entretien et le développement du réseau ».

Au même paragraphe, il est clairement indiqué que le gestionnaire de réseau doit : « assurer un rôle de facilitateur de marché, notamment en vue de mettre en œuvre la transition énergétique ».

Cependant, suite au décret du 11 mai 2018 dit de « bonne gouvernance des gestionnaires des réseaux de distribution », le décret électricité a été modifié de telle sorte que les gestionnaires de réseaux ne puissent effectuer d'activités commerciales directes en ce compris sur le déploiement des bornes de recharge. Mais la Directive 2019/944 précise en son article 33 que les « États membres peuvent autoriser les gestionnaires de réseaux à être propriétaire de points de recharge pour véhicules électriques, à les gérer et les exploiter » moyennant plusieurs conditions.

Dès lors, dans le cadre du déploiement des bornes de recharge, qui constitue un des maillons de la transition énergétique, quels rôles endosseront les gestionnaires de réseaux de distribution ?

Leur expertise sera-t-elle sollicitée ?

Les gestionnaires de réseaux pourront-ils notamment définir une cartographie du réseau, un tarif du raccordement ?

## **Réponse du 03/05/2021**

**de HENRY Philippe**

Au travers de cette question, l'honorable membre rappelle précisément le rôle que doit tenir un gestionnaire de distribution d'électricité. Ce rôle sera encore amené à être renforcé et les activités à caractère potentiellement commerciales seront mieux encadrées dans le cadre de la transposition de la Directive 2019/944.

Comme il le mentionne justement, le GRD doit jouer le rôle de facilitateur au sens large du terme ; ne serait-ce que, par exemple, dans le cadre du déploiement de bornes de chargement pour véhicules électriques. À ce niveau, le GRD doit apporter sa contribution, tout en disposant, en retour, des outils nécessaires à prévenir l'impact qu'aura inmanquablement à court terme l'électromobilité sur ses activités de base, essentiellement, sur la sécurité dans ses opérations de distributions.

C'est, par exemple, dans ce cadre que le projet SILVER est mené avec RESA. Et je sais qu'ORES a également développé une expertise interne en la matière et dispose déjà d'outils intéressants pour anticiper le futur.

En ce qui concerne l'article 33 de la Directive 2019/944, mentionné par l'honorable membre, je tiens à rappeler quelques éléments complémentaires. Effectivement, cet article précise que le GRD a une faculté de déploiement d'infrastructures, mais la nuance se situe bien dans les conditions dans lesquelles la faculté peut être menée. Je les rappelle ici :

« 3. Par dérogation au paragraphe 2, les États membres peuvent autoriser les gestionnaires de réseaux de distribution à être propriétaires de points de recharge pour véhicules électriques, ou à les développer, les gérer ou les exploiter, pour autant que toutes les conditions suivantes soient remplies :

- a) Aucune autre partie, à la suite d'une procédure d'appel d'offres ouverte, transparente et non discriminatoire, sous réserve d'examen et d'approbation par l'autorité de régulation, ne s'est vu conférer le droit d'être propriétaire de points de recharge pour véhicules électriques, de les développer, de les gérer ou de les exploiter, ou ne pourrait fournir ces services à un coût raisonnable et en temps utile ;
- b) L'autorité de régulation a procédé à un examen préalable des conditions de la procédure d'appel d'offres prévue au point a) et a donné son approbation ;
- c) Le gestionnaire de réseau de distribution exploite les points de recharge sur la base de l'accès des tiers conformément à l'article 6 et s'abstient de toute discrimination entre les utilisateurs du réseau ou des catégories d'utilisateurs du réseau, notamment en faveur de ses entreprises liées.
- d) L'autorité de régulation peut établir des lignes directrices ou des dispositions relatives aux marchés pour aider les gestionnaires de réseau de distribution à garantir l'équité des procédures d'appel d'offres.

Il est évident que, dans ce cadre strict, il nous appartient de développer une stratégie d'ensemble qui permette le respect absolu de cette disposition. Je rappelle, par ailleurs, que cette faculté existe déjà même si elle n'est pas aussi précise en l'état dans le Décret « électricité » et que le Régulateur s'est déjà positionné sur ce type d'activités quand le GRD les pratique.

Toute action qui serait menée, quelle qu'elle soit, devra préalablement respecter la mise en concurrence saine entre opérateurs privés d'infrastructures et de ne permettre l'ouverture de la faculté qu'une fois cette étape réalisée et en l'absence d'opérateurs prêts à assurer le déploiement. Néanmoins, le GRD devra jouer un rôle d'intermédiaire essentiel dans toutes les étapes.

En réponse à la dernière sous-question, un des éléments à prendre en compte sera la disponibilité technique du réseau. À ce sujet, il est important de noter que l'électromobilité est une question à la fois d'aménagement du territoire et de mobilité. Le déploiement de l'électromobilité ne doit pas uniquement se réaliser en fonction des contraintes de réseau, mais en tenant compte, de manière lucide et pragmatique, de la présence d'un réseau électrique.

À ce niveau, la cartographie précise des réseaux est un prérequis essentiel et je pense que les GRD ont déjà pu affiner une grande partie de leur disponibilité à ce niveau.

Quant à la question du tarif de raccordement, je tiens à rappeler qu'il s'agit d'une prérogative du régulateur. Mais il semble évident que la définition d'un tarif de raccordement clair, transparent et, surtout, parfaitement encadré permettra un développement plus certain de l'électromobilité, en maîtrisant les coûts de développement des infrastructures. Je rappelle, en effet, que le raccordement représente plus de la moitié du coût d'installation des infrastructures de rechargement et que sur ce seul poste, une action cohérente, indépendante même de la stratégie de déploiement, serait la bienvenue.