

DÉLIBÉRATION N°2024-136

Délibération de la Commission de régulation de l'énergie du 10 juillet 2024 portant décision sur l'octroi d'une dérogation au projet porté par Renault SAS dans le cadre du dispositif d'expérimentation réglementaire prévu par la loi relative à l'énergie et au climat

Participaient à la séance : Emmanuelle WARGON, présidente, Anthony CELLIER, Ivan FAUCHEUX, Valérie PLAGNOL et Lova RINEL, commissaires.

1. Contexte et cadre juridique

Le secteur de l'énergie se transforme rapidement. D'une part, les usages des réseaux évoluent en profondeur et à un rythme accéléré, qu'il s'agisse du développement des énergies renouvelables pour atteindre les objectifs mondiaux de réduction des émissions de CO₂, ou des nouveaux usages comme la mobilité propre ou encore l'autoconsommation. Ces usages génèrent des besoins nouveaux, en matière de flexibilité notamment. D'autre part, la révolution numérique et les nouvelles technologies, comme le stockage, offrent de nouvelles possibilités pour répondre à ces besoins, *via* des réseaux d'électricité et de gaz plus intelligents et plus flexibles. Enfin, de nouveaux services et de nouvelles offres innovantes émergent, grâce à la numérisation des réseaux et aux compteurs communicants.

Il est essentiel que le cadre juridique puisse évoluer afin d'accompagner au plus près ces mutations.

Dans ce contexte, l'article 61 de la loi du 8 novembre 2019 relative à l'énergie et au climat¹ (ci-après « loi Energie-Climat »), a introduit un dispositif d'expérimentation (aussi appelé « bac à sable réglementaire ») dans le secteur de l'énergie. Ce dispositif permet d'expérimenter des technologies ou des services innovants en faveur de la transition énergétique. Il permet, sous certaines conditions, à l'autorité administrative ou à la Commission de régulation de l'énergie (CRE) d'octroyer des dérogations temporaires aux porteurs de projets leur permettant de déroger aux conditions d'accès et d'utilisation des réseaux et installations résultant des titres II, IV et V du livre III et des titres II, III et V du livre IV du code de l'énergie. Ce dispositif apporte un cadre juridique adapté aux projets, leur permettant de tester des innovations qui, sans cela, auraient nécessité des évolutions préalables du cadre réglementaire et législatif applicable.

En application de la délibération de la CRE n°2022-299 du 24 novembre 2022², le traitement des candidatures se fait au fur et à mesure de leur réception.

Les projets sont examinés au regard de 5 critères d'éligibilité cumulatifs. Pour être éligible, un projet doit (i) concourir aux objectifs de la politique énergétique définis à l'article L. 100-1 du code de l'énergie, (ii) présenter une dimension innovante, (iii) faire face à un obstacle législatif ou réglementaire clairement identifié, (iv) présenter un potentiel de déploiement ultérieur, notamment si l'expérimentation atteint ses objectifs et (v) présenter un bénéfice pour la collectivité si la solution était déployée à terme.

¹ Loi n°2019-1147 du 8 novembre 2019 relative à l'énergie et au climat

² [Délibération n°2022-299 de la CRE du 24 novembre 2022 portant modification de la délibération n°2020-125 en date du 4 juin 2020 portant décision sur la mise en œuvre du dispositif d'expérimentation réglementaire prévu par la loi relative à l'énergie et au climat](#)

La société Renault SAS a adressé une demande de dérogation à la CRE visant à expérimenter un cadre réglementaire permettant de prendre en compte le bénéfice de l'injection d'électricité aux moments opportuns pour le réseau dans la structure des tarifs d'acheminement et d'isoler les flux soutirés et injectés par la batterie du véhicule électrique (VE) de ses clients des autres flux du site de consommation.

Conformément à l'article 61 de la loi Énergie-Climat, par courrier en date du 12 février 2024, la CRE a transmis cette demande de dérogation au ministre délégué chargé de l'Industrie et de l'Énergie qui disposait d'un délai de deux mois pour s'opposer à l'octroi de tout ou partie de cette dérogation. Aucune opposition n'a été manifestée.

La présente délibération a pour objet l'octroi de la dérogation au projet porté par Renault SAS visant à améliorer le reflet des coûts de réseau dans la structure des tarifs d'acheminement, pour les actifs soutirant et injectant de l'électricité sur le réseau basse tension.

L'octroi ou non des dérogations demandées et nécessaires pour isoler les flux soutirés et injectés par la batterie du véhicule électrique (VE) des autres flux du site de consommation relève des compétences de la DGEC.

2. Analyse du projet de la société Renault SAS

2.1. Description du projet

La société Renault SAS développe un service de recharge bidirectionnelle « *Vehicle-to-Grid* » (V2G) en courant alternatif sur ses véhicules. Ce service sera commercialisé sous la marque « Mobilize » et proposera (i) un chargeur embarqué bidirectionnel, (ii) une borne bidirectionnelle adaptée, (iii) un contrat d'électricité Mobilize fourni par son partenaire technologique The Mobility House et (iv) une application smartphone permettant au client de programmer la recharge. Ce projet vise les consommateurs domestiques et non domestiques raccordés en basse tension sur le réseau public de distribution en France métropolitaine.

Renault SAS et son partenaire The Mobility House considèrent que la structure actuelle du Tarif d'Utilisation des Réseaux Publics d'Electricité (TURPE) pénalise la recharge bidirectionnelle avec réinjection sur le réseau (V2G), en facturant l'acheminement à partir de l'énergie soutirée sans prise en compte de l'injection. Dans une logique de reflet des coûts, ils souhaitent que soit pris en compte le bénéfice pour le réseau de distribution de l'injection à certaines périodes à travers une option dérogatoire du TURPE : l'injection sur le réseau en période de forte demande pourrait s'accompagner d'une réduction du montant du TURPE correspondant aux économies permises par la réduction des flux sur le réseau.

2.2. Éligibilité du projet au bac à sable réglementaire

Freins réglementaires identifiés

Le cadre de régulation défini par la délibération n°2021-13 de la CRE du 21 janvier 2021 portant décision sur le TURPE 6 HTA-BT³ (ci-après « TURPE 6 HTA-BT ») ne prévoit aucune disposition permettant d'appliquer aux sites de production ou de consommation raccordés en distribution une composante injection.

Le projet fait donc face à des obstacles juridiques qui entrent dans le périmètre du dispositif d'expérimentation réglementaire et relèvent des compétences de la CRE. C'est l'objet de la présente délibération.

³ Délibération n°2021-13 de la CRE du 21 janvier 2021 portant décision sur le tarif d'utilisation des réseaux publics de distribution d'électricité (TURPE 6 HTA-BT)

Afin de permettre l'identification des flux injectés et soutirés par le véhicule électrique, il est nécessaire que les volumes appréhendés par la borne de recharge soient isolés de ceux du site de consommation dont la borne fait partie. Cela suppose l'installation d'un sous-compteur dédié et la prise en compte par le gestionnaire de réseau de ces volumes. L'article L. 353-9 du code de l'énergie dispose qu'« *un dispositif de décompte de la consommation ou de la production d'électricité est installé par le gestionnaire du réseau public de distribution d'électricité* ». Or, Renault SAS souhaite installer lui-même ces compteurs, certifiés MID.

Le projet fait donc face à des obstacles juridiques qui entrent dans le périmètre du dispositif d'expérimentation réglementaire et relèvent des compétences de l'autorité administrative. Le dossier a été transmis à la DGEC pour instruction. Par ailleurs, une demande similaire déposée par la société Octopus (anciennement Plüm) lui avait déjà été transmise avec un avis favorable de la CRE en 2021. La CRE considère que la réalisation d'une telle expérimentation est pertinente puisque, si elle s'avérait concluante, l'évolution réglementaire qui en découlerait permettrait l'émergence de nouvelles offres permettant d'exploiter, au bénéfice des consommateurs, la flexibilité des batteries des véhicules électriques.

Enfin, Renault SAS souhaite également une dérogation au cadre contractuel décrivant le raccordement des installations injectant et soutirant sur le réseau pour le cas de la recharge bidirectionnelle. Enedis a depuis confirmé que le cadre en vigueur, et notamment les modèles de Contrat Accès et Exploitation, permet d'ores et déjà la recharge bidirectionnelle.

Autres critères d'éligibilité

Ce projet remplit en outre les autres critères d'éligibilité définis par l'article 61 de la loi Energie-Climat et déclinés par la CRE. En effet, une telle évolution concourrait aux objectifs de la politique énergétique puisqu'elle inciterait les propriétaires de véhicules électriques à apporter de la flexibilité au système électrique en réinjectant sur le réseau au bon moment l'énergie stockée dans les batteries. L'expérimentation présente aussi une dimension innovante et un potentiel de déploiement ultérieur si elle atteint ses objectifs.

Compétence de la CRE

Les articles L. 134-1 et L. 341-3 du code de l'énergie disposent que la CRE établit la méthodologie de calcul des tarifs d'utilisation des réseaux. Par conséquent, dans le cadre du dispositif d'expérimentation réglementaire, il relève de sa compétence d'accorder des dérogations à ces règles tarifaires de manière temporaire. La CRE est donc compétente pour accorder une dérogation à ces règles dans le cadre du dispositif d'expérimentation réglementaire.

Intérêt de l'expérimentation

Avec le V2G, les véhicules électriques pourraient apporter une flexibilité présentant un intérêt pour le réseau et le système électrique. L'expérimentation permettrait de montrer si la mise en place, sur le niveau basse tension, d'une option tarifaire intégrant des signaux permettant d'inciter ces utilisateurs à adopter un comportement réduisant les pointes pour les réseaux et le système, présente un réel avantage pour le réseau et le système électrique au global.

Pour inciter à avoir un comportement contracyclique en période de pointe, un coefficient tarifaire négatif s'appliquerait donc dans les situations où l'actif, en injectant, soulage le réseau en réduisant la pointe de sa poche. En comparaison de la tarification classique du soutirage, cette option permettrait aux utilisateurs détenteurs de véhicules électriques d'obtenir des économies de facture si leur comportement est vertueux pour le réseau. L'expérimentation permettra aussi de collecter des données afin d'affiner le signal prix d'une telle option tarifaire, dans l'optique d'une généralisation à l'issue de l'expérimentation.

3. Encadrement de la dérogation accordée par la CRE

Dérogation accordée par la CRE

Par dérogation à la structure tarifaire fixée pour la période du TURPE 6 HTA-BT, The Mobility House pourra choisir, pour ses clients BT, une option tarifaire dérogatoire. The Mobility House sera facturé par Enedis selon cette option, dans le cadre du dispositif d'expérimentation réglementaire, sur la base des courbes de charge des clients.

Les grilles seront déclinées pour les segments BT > 36 kVA et BT ≤ 36 kVA et seront définies par la CRE. Elles remplaceront la composante de soutirage prévue par le cadre tarifaire en vigueur et comporteront 5 plages temporelles (heures pleines et creuses été et hiver, et heures de pointe de soutirage) prévoyant des coûts appliqués à la puissance souscrite, à l'énergie soutirée et à l'énergie injectée, pouvant être positifs ou négatifs. La CRE transmettra ces grilles à Enedis, The Mobility House et Renault SAS et les rendra publiques avant le 1^{er} août 2025.

Sauf modification du cadre de régulation fixé pour la période du TURPE 6 HTA-BT concernant une option tarifaire spécifique pour ces clients dans sa prochaine délibération tarifaire relative au TURPE 7 HTA-BT, la CRE prévoit le maintien du bénéfice de la dérogation accordée par la présente délibération à ce projet sur la période TURPE 7 HTA-BT.

Afin de permettre au consommateur de changer librement de fournisseur d'électricité, la CRE accorde en outre, pour la durée de l'expérimentation, la dérogation suivante : la règle imposant à un consommateur de souscrire une option tarifaire pour 12 mois consécutifs fera l'objet d'une exception pour les clients BT souhaitant souscrire l'option dérogatoire et pour les clients BT ayant souscrit l'option dérogatoire souhaitant opter pour une autre option.

Le périmètre de l'expérimentation est initialement limité à 1 000 sites du portefeuille du fournisseur The Mobility House, raccordés au réseau Basse tension exploité par Enedis. À son initiative ou à la demande des acteurs, et selon les premiers résultats de l'expérimentation, le nombre de sites et la liste des fournisseurs bénéficiaires de la dérogation pourront être étendus par délibération de la CRE pour la durée de cette dérogation restant à courir.

Durée de la dérogation

La CRE accorde cette dérogation pour une durée de 4 ans à compter du 1^{er} août 2025. Cette dérogation est accordée dans les conditions fixées dans la présente délibération et précisées dans l'annexe. En cas de modification substantielle du projet, Renault SAS et The Mobility House devront en informer la CRE sans délai.

Demandes aux parties prenantes

Afin de permettre au projet d'être réalisé, la CRE demande à Enedis de rendre possible à titre expérimental cette option tarifaire dérogatoire pour les clients BT concernés, et de facturer leur fournisseur selon cette option tarifaire dérogatoire BT.

La CRE demande par ailleurs à Renault SAS et à The Mobility House de veiller à ce que leurs clients expriment préalablement leur consentement à la participation à l'expérimentation et à l'utilisation de leurs données de facture et de courbes de charge dans ce cadre.

Une convention d'expérimentation devra être conclue entre Enedis, Renault SAS et The Mobility House afin de préciser les conditions opérationnelles nécessaires à l'expérimentation. Préalablement à sa signature, cette convention sera communiquée à la CRE.

Afin de pouvoir suivre et évaluer cette expérimentation, la CRE demande à Enedis, Renault SAS et The Mobility House de transmettre annuellement un bilan d'avancement de l'expérimentation sur la base des indicateurs de suivi définis dans le tableau 2 en annexe.

Décision de la CRE

En application des dispositions de l'article 61 de la loi du 8 novembre 2019 relative à l'énergie et au climat, la Commission de régulation de l'énergie (CRE) et l'autorité administrative « *peuvent, chacune dans leur domaine de compétence, par décision motivée, accorder des dérogations aux conditions d'accès et à l'utilisation des réseaux et installations pour déployer à titre expérimental des technologies ou des services innovants en faveur de la transition énergétique et des réseaux et infrastructures intelligents* ».

La CRE est compétente, dans le cadre des missions qui lui sont confiées par les articles L. 134-1 et L. 134-2 du code de l'énergie, pour accorder des dérogations aux conditions d'accès et d'utilisation des réseaux et installations résultant des titres II, IV et V du livre III et des titres II, III et V du livre IV du code de l'énergie.

La société Renault SAS, en partenariat avec The Mobility House, développe un service de recharge bidirectionnelle « Vehicle-to-Grid » (V2G) en courant alternatif sur ses véhicules. Ce service sera commercialisé sous la marque « Mobilize » et s'adresse aux consommateurs résidentiels ou professionnels raccordés en basse tension sur le réseau public de distribution d'Enedis.

Dans le cadre du développement de ce service, Renault SAS a adressé une demande de dérogation à la CRE visant à expérimenter un cadre réglementaire permettant de prendre en compte le bénéfice de l'injection par la batterie du véhicule électrique de ses clients pour le réseau dans la structure des tarifs d'acheminement. En effet, les grilles tarifaires pour les clients BT ne comportent qu'une composante soutirage, ainsi la structure des tarifs d'acheminement ne transmet aucune incitation à réinjecter à des moments bénéfiques pour le réseau. L'inclusion d'une composante d'injection permettra de compléter le signal prix pour la part acheminement en incitant les usagers flexibles du V2G à soulager les pointes soutirage et d'injection pour le réseau BT.

Par la présente délibération, la CRE octroie une dérogation au cadre tarifaire fixé pour la période du TURPE 6 HTA-BT à The Mobility House qui pourra choisir, pour ses clients BT, une option tarifaire dérogatoire fixée par la CRE. The Mobility House sera facturé par Enedis selon cette option, dans le cadre du dispositif d'expérimentation réglementaire, sur la base des courbes de charge des clients.

Sauf modification du cadre tarifaire fixé pour la période du TURPE 6 HTA-BT concernant une option tarifaire spécifique tenant compte de l'injection en BT dans la délibération tarifaire à venir relative au TURPE 7 HTA-BT, la CRE prévoit le maintien du bénéfice de la dérogation accordée par la présente délibération à ce projet pour la durée de cette dérogation restant à courir.

La durée de la dérogation est de quatre ans à compter du 1^{er} août 2025. En cas de généralisation de l'option tarifaire dérogatoire BT, l'expérimentation prendra fin de manière anticipée à compter de la date de cette mise en œuvre, Renault SAS et The Mobility House basculant alors dans le régime général prévu par ces règles.

Le calendrier d'octroi de cette dérogation est précisé en annexe, ainsi qu'une liste d'indicateurs que Renault SAS, The Mobility House et Enedis devront transmettre à la CRE dans le cadre du bilan d'avancement annuel du projet. Les résultats de l'expérimentation devront permettre d'analyser la pertinence de généraliser la dérogation accordée. En parallèle de cette dérogation, Renault SAS et The Mobility House sont dans l'attente d'une dérogation pour l'accès à la prestation de décompte avec l'utilisation d'un compteur certifié MID⁴ non installé par le gestionnaire de réseau. Cette dérogation relève des compétences de la DGEC à qui le dossier a été transmis pour instruction. Bien que cette dernière dérogation ne soit pas nécessaire pour la tenue et le lancement de l'expérimentation d'une option dérogatoire BT, elle permettra de faciliter le déploiement du V2G dans plusieurs cas d'usage.

⁴ i.e. conforme à la directive européenne 2014/32 Measurement Instruments Directive qui définit les normes pour les instruments de mesure, dont les compteurs électriques permettant de facturer la consommation électrique d'un site

La présente délibération sera publiée sur le site internet de la CRE et notifiée à Renault SAS et The Mobility House. Elle sera transmise aux ministres chargés de l'énergie et de l'économie ainsi qu'à Enedis.

Délibéré à Paris, le 10 juillet 2024.
Pour la Commission de régulation de l'énergie,
La présidente,
Emmanuelle WARGON

Annexe : Conditions de la dérogation octroyée au projet porté par la société Renault SAS

1. Structure qui porte le projet et partenaires

Le projet est porté par la société Renault SAS.

The Mobility House est partenaire du projet. En sa qualité de fournisseur d'électricité, il est le bénéficiaire de la dérogation accordée par la présente délibération.

2. Description détaillée du projet

La société Renault SAS développe un service de recharge bidirectionnelle « Vehicle-to-Grid » (V2G) en courant alternatif sur ses véhicules. Ce service sera commercialisé sous la marque « Mobilize » et proposera (i) un chargeur embarqué bidirectionnel, (ii) une borne bidirectionnelle adaptée, (iii) un contrat d'électricité Mobilize fourni par son partenaire technologique The Mobility House et (iv) une application smartphone permettant de programmer cette recharge. Ce projet vise les consommateurs domestiques et non-domestiques raccordés en basse tension sur le réseau public de distribution en France métropolitaine.

Renault SAS et son partenaire, The Mobility House, considèrent que la structure actuelle du Tarif d'Utilisation des Réseaux Publics d'Electricité (TURPE) pénalise la recharge bidirectionnelle avec réinjection sur le réseau (V2G), en facturant l'énergie soutirée sans prise en compte de l'injection. Dans une logique de reflet des coûts, ils souhaitent que soit pris en compte le bénéfice de l'injection pour le réseau de distribution à travers une option dérogatoire du TURPE : l'injection sur le réseau en période de forte demande pourrait s'accompagner d'une réduction de TURPE correspondant aux économies permises par la réduction des flux sur le réseau.

3. Durée de l'expérimentation et calendrier

Les dérogations sont accordées pour une durée de 4 ans à compter du 1^{er} août 2025. Le calendrier de l'expérimentation est présenté ci-dessous :

Echéance	Objectif
31 décembre 2024	Signature d'une convention d'expérimentation
1 ^{er} août 2025	Début de la dérogation
31 juillet 2029	Fin de l'expérimentation

Tableau 1 : calendrier envisagé de l'expérimentation

4. Partage des résultats et indicateurs de suivi

En application de l'article 61 de la loi Énergie-Climat, Enedis, Renault SAS et The Mobility House transmettront à la CRE un bilan annuel de l'avancement de cette expérimentation, s'appuyant notamment sur les indicateurs définis et présentés ci-dessous. Une version publique de ce bilan sera publiée sur le site de la CRE.

Catégorie d'indicateurs	Indicateurs	Précisions	Confidentialité	Transmission
Economique	Nombre de sites concernés par l'expérimentation et caractéristiques	Nombre de sites concernés par l'expérimentation en précisant le segment, la puissance souscrite, la présence ou non d'une installation d'autoproduction	Public (pour les données agrégées)	Renault SAS The Mobility House
	Economie réalisée sur la facture d'acheminement	Comparaison des factures d'acheminement mensuel des clients de l'expérimentation soumis à l'option dérogatoire BT et de clients similaires, ayant souscrit à l'offre V2G Mobilize mais ne bénéficiant pas de l'option dérogatoire BT	Public (pour les données agrégées)	Renault SAS The Mobility House
	Volume d'énergie injectée sur le réseau	Volume d'énergie injectée et soutiré par plage temporelle	Public (pour les données agrégées)	Renault SAS The Mobility House Enedis
	Souscription et résiliation des clients	Nombre de nouveaux clients au tarif dérogatoire chaque mois et nombre de clients quittant l'option tarifaire dérogatoire BT chaque mois	Confidentiel	Renault SAS The Mobility House
	Taux de satisfaction des clients	Taux de clients se déclarant satisfaits et taux de clients se déclarant insatisfaits.	Public	Renault SAS The Mobility House
Technique	Comparaison des courbes de charge	Comparaison des courbes de charge des clients de l'expérimentation soumis à l'option dérogatoire BT et de clients similaires, ayant souscrit à l'offre V2G Mobilize mais ne bénéficiant pas de l'option dérogatoire BT	Confidentiel	Renault SAS The Mobility House Enedis

Tableau 2 : indicateurs de suivi de l'expérimentation portée par Renault SAS

5. Modalités de fin d'expérimentation

À l'issue de la période d'expérimentation, la CRE pourra décider de la prolonger pour une période équivalente.

En l'absence de généralisation, The Mobility House ne pourra plus choisir, pour ses clients en basse tension, l'option tarifaire dérogatoire BT.

En cas de généralisation d'une telle option, l'expérimentation prendra fin de manière anticipée à compter de la date de cette mise en œuvre, Renault SAS et The Mobility House basculant alors dans le régime général prévu par ces règles.

6. Demandes adressées aux parties prenantes

Afin de pouvoir réaliser et évaluer cette expérimentation, la CRE demande :

- à Enedis, Renault SAS et The Mobility House de s'accorder sur une convention d'expérimentation qui encadrera le projet et son développement, et de transmettre cette convention à la CRE préalablement à sa signature ;
- à Enedis de prendre les dispositions nécessaires pour permettre, dans des modalités d'exception propres à l'expérimentation, afin de proposer cette option tarifaire dérogatoire BT pour les clients concernés ;
- à Renault SAS et The Mobility House de présenter à la CRE et Enedis le fonctionnement de la ou les offres tarifaires qui seront proposées aux clients de l'expérimentation qui bénéficieront de cette option tarifaire dérogatoire BT ;

- à Enedis, Renault SAS et The Mobility House de transmettre annuellement un bilan d'avancement de l'expérimentation sur la base des indicateurs de suivi définis dans le tableau 2.