Réponse d'Enedis à l'appel à contribution du GT Electromobilité RTE/AVERE

Identification : **Enedis – Réponse à l'appel à contribution du GT Electromobilité**
Version : **[Version 1]**
Nb. de pages : **[03]**

Version	Date d'application	Nature de la modification	Annule et remplace
Version 1	06/06/2018	Création	

Document(s) associé(s) et annexe(s) :

Résumé / Avertissement
Ce document liste les remarques et les réponses d'Enedis à l'appel à contribution du GT Electromobilité co-piloté par RTE et l'AVERE.

Enedis - Tour Enedis
34 place des Corolles
92079 Paris La Défense Cedex
enedis.fr

SA à directoire et à conseil de surveillance
Capital de 270 037 000 euros
R.C.S. de Nanterre 444 608 442

1. Question n°1 (Périmètre du GT) :

Avez-vous des remarques ou souhaits concernant le périmètre des analyses proposées pour ce groupe de travail ?

➔ Le travail proposé par RTE et l'AVERE est conforme à son objectif premier, à savoir de compléter les travaux sur le corps d'hypothèses du Bilan Prévisionnel de long-terme.
Enedis considère que le périmètre proposé est pragmatique et est le plus à même de faire avancer les constructions de corps d'hypothèses de manière collégiale.

2. Question n°2 (Parc de véhicules) :

Considérez-vous que les différentes hypothèses sur l'évolution du parc électromobile sont représentatives des évolutions à venir ? En particulier, avez-vous des remarques sur (i) le niveau de développement de l'électromobilité, (ii) la part relative des VE et des VHR dans les différents segments (VP, VUL) et (iii) les caractéristiques techniques du parc (notamment la taille des batteries) ?

➔ Enedis considère que cet axe de travail est intéressant : la présence des acteurs de la filière électro-mobilité au sein du GT permettra de faire avancer ces jeux d'hypothèses.

3. Question n°3 (Hypothèses sur les besoin de mobilité) :

Considérez-vous que les hypothèses sur les besoins de mobilité couvrent le champ des besoins de mobilité adressé à la mobilité électrique ? Avez-vous des remarques sur les hypothèses unitaires sur les besoins de mobilité associés à un type de véhicule ? En particulier, RTE et l'AVERE ont identifié l'utilité de représenter les besoins de mobilité lors de périodes de vacances. Quelles représentation et quelles hypothèses proposez-vous pour représenter ce type de mobilité et la part qui serait effectuée par l'électromobilité ?

➔ Enedis partage l'approche retenue et les manques actuels de la modélisation sur lesquels le GT peut travailler.

4. Question n°4 (Hypothèses sur l'accès aux bornes de recharge) :

Considérez-vous que les hypothèses sur l'accès aux bornes de recharge (probabilité d'accès, puissance des bornes) effectuées par RTE reflètent la dynamique actuelle ? Pensez-vous utile de tester des variantes basées sur un développement plus massif de bornes sur le lieu de travail, la voie publique, avec des puissances potentiellement plus importantes ? Avez-vous des propositions à formuler ?

➔ Enedis propose d'exposer aux membres du GT sa propre vision du développement des points de charge.

5. Question n°5 (Hypothèses sur les stratégies de recharge) :

Considérez-vous que les stratégies de recharge considérées (naturelle, signal tarifaire, signal tarifaire « lissé », optimisé sur signaux de marché, optimisé avec injection via la technologie V2G) permettent de refléter le champ des stratégies qui pourraient se mettre en place ?

➔ Enedis considère que cet axe de travail est intéressant : la présence des acteurs de la filière électro-mobilité au sein du GT permettra de faire avancer ces jeux d'hypothèses.
Toutes ces stratégies ont un intérêt. Enedis pense que le plus important est d'apporter des éléments d'éclairage sur la sensibilité des modes de recharge sur les appels de puissance. Cet éclairage nous semble en grande partie atteint, si on donne une vision claire de l'impact des stratégies « simples » de différenciation (naturelle, signal tarifaire, signal tarifaire lissé).
Sur la stratégie de signal lissé, Enedis a pour sa part simulé l'impact d'un décalage « pur » de 3 heures des HC.

6. Question n°6 (Flexibilité acceptable sur les stratégies de recharge et la flexibilité) :

Quelles hypothèses proposez-vous pour représenter l'articulation entre les besoins de mobilité et la flexibilité qui peut être acceptée par les utilisateurs sur leur recharge ? Existe-t-il des exigences sur les niveaux de remplissage de la batterie à certains instants ? Faut-il considérer une marge de sécurité sur l'état du stock de la batterie par rapport aux besoins de mobilité à venir ?

➔ Enedis considère que cet axe de travail est intéressant : la présence des acteurs de la filière électro-mobilité au sein du GT permettra de faire avancer ces jeux d'hypothèses.
Outre la définition des services et des stratégies, cela peut conduire à une meilleure estimation du besoin des utilisateurs de VE qui apparaît essentielle dans ces travaux.

7. Question n°7 (Hypothèses sur les coûts des services de flexibilité) :

Avez-vous des hypothèses sur le coût des services de flexibilité pour les usagers (équipement en bornes de pilotage, coûts d'opportunité, usure de la batterie etc.) et les éventuels impacts sur la durée de vie des équipements (notamment la batterie, dans un cas d'utilisation en V2G) ?

➔ Enedis considère que cet axe de travail est intéressant : la présence des acteurs de la filière électro-mobilité au sein du GT permettra de faire avancer ces jeux d'hypothèses.