



# AVIS

## N°04/2021

### *La commission des mines, de la métallurgie et des énergies*

*Saisine du gouvernement concernant le projet de  
délibération relative aux infrastructures de recharge  
ouvertes au public pour véhicules électriques*

**Présenté par :**

**Le président :**

M. Richard KALOI

**La rapporteure :**

Mme Jeannette WALEWENE

**Dossier suivi par :**

Mmes Jade RETALI, chargée d'études,  
et Laetitia MORVILLE, secrétaire.

Adopté en commission, le 04/02/2021

Adopté en bureau, le 10/02/2021

Adopté en séance plénière, le 12/02/2021

Conformément aux textes régissant le conseil économique social et environnemental de la Nouvelle-Calédonie, ce dernier a été saisi par lettre en date du 12 janvier 2021 selon la procédure normale par le président du gouvernement, d'un projet de délibération relative aux infrastructures de recharge ouvertes au public pour véhicules électriques.

La commission des mines, de la métallurgie et des énergies a été chargée de ce dossier.

## Avis n° 04/2021

Conformément à l'article 22-26° et 19° de la loi organique n° 99-209 du 19 mars 1999, la Nouvelle-Calédonie est compétente en matière de « *transport* » et de « *réglementation de la distribution d'énergie électrique* ».

C'est dans ce contexte juridique que s'inscrit l'examen du présent projet de délibération.

### I – PRÉSENTATION DE LA SAISINE

Ce texte vise à poser un cadre réglementaire pour encadrer les caractéristiques, l'installation et le développement des infrastructures de recharge ouvertes au public pour véhicules électriques (IRVE). En effet, sans ce cadre, différents types de bornes de recharge non standardisées et ne permettant ni la sécurité des usagers, ni la sécurité et la gestion du réseau électrique, pourraient se développer. Un arrêté viendra par la suite fixer les caractéristiques techniques détaillées des infrastructures de recharge ouvertes au public et de leur installation, et préciser les conditions d'autorisation d'exploiter.

Le premier chapitre définit les IRVE. Le second indique les conditions d'octroi et la procédure des autorisations d'exploiter, en fonction des objectifs de développement des IRVE fixés par le gouvernement dans le cadre de sa PPI<sup>1</sup>. Le troisième chapitre fixe le cadre des caractéristiques techniques des IRVE (prises, connecteurs, dispositif de modulation de puissance, lecteur de badge) et précise que ces infrastructures doivent être pilotables par le gestionnaire de réseau afin de pouvoir orienter la recharge vers les heures de plus forte production solaire. Le quatrième organise leur exploitation (système de supervision, identification des IRVE, communication des données...). Le cinquième prévoit les modalités de contrôle ainsi que les sanctions, et le sixième les dispositions transitoires (délai de mise en conformité) et finales.

Tel est l'objet de la présente saisine soumise à l'avis du conseil économique, social et environnemental selon la **procédure normale**.

---

<sup>1</sup> Programmation pluriannuelle des investissements, art. 4 de la délibération n° 195 du 5 mars 2012 relative au système électrique de la Nouvelle-Calédonie

## II – OBSERVATIONS ET PROPOSITIONS DE LA COMMISSION

### A) Liminaire

En propos liminaire, d'un point de vue environnemental, la commission se félicite de ce texte. En effet, outre le contexte climatique, la combustion d'hydrocarbures dans le cadre du trafic routier participe fortement à la pollution de l'air. Aussi, toute action conduisant à limiter la circulation de véhicules à motorisation thermique ne peut avoir qu'un effet bénéfique sur la qualité de l'air. Cependant, ainsi que Scal'air l'a fait observer, la substitution du moteur thermique par le moteur électrique ne résout pas le problème de l'émission des poussières par le trafic routier.

Toutefois, compte tenu du mix énergétique de la Nouvelle-Calédonie, aujourd'hui encore très « carboné » et d'une production particulièrement émettrice en polluants, elle estimerait judicieux que l'alimentation de tout ou partie de ces dispositifs de recharge par des énergies renouvelables soit encouragée, par une incitation financière par exemple. De même, il faudra encourager les consommateurs à investir dans des véhicules électriques, car le coût à l'achat est encore très élevé, bien qu'on estime leur utilisation 50% moins chère qu'un véhicule thermique<sup>2</sup>.

**Recommandation n°01 : Privilégier l'énergie verte au travers de dispositifs incitatifs.**

Par ailleurs, les conseillers regrettent que ce texte arrive avant la révision du schéma pour la transition énergétique (STENC) prévue courant 2021, et en amont de l'étude qui doit être rendue par l'agence calédonienne de l'énergie (ACE) en mai 2021. En effet, cette étude a pour objectif de définir le maillage idéal et de permettre un déploiement pertinent des bornes rechargeables. Avant de pouvoir entrer dans le détail au niveau technique, il paraît nécessaire de savoir où les mettre et de faire correspondre les différents travaux réalisés. De plus, le maillage doit faire en sorte que les utilisateurs chargent sur les bornes aux moments des pics de production (et non le soir où l'on favoriserait l'énergie fossile), et prendre en compte les installations existantes afin d'éviter les concentrations.

Enfin, le texte proposé part du principe que les IRVE relèveront du secteur privé. Or la question se pose de savoir si cette activité ne relèverait pas du secteur public, dans la mesure où :

- la répartition géographique doit permettre l'accès à tous aux IRVE, ce qui suppose des installations dans des zones sans doute moins lucratives sur cette seule activité;
- le prix minimum de l'électricité distribuée aux IRVE sera sans doute réglementé, à la fois parce que la fixation de la grille tarifaire est de la compétence du gouvernement, par ailleurs actionnaire majoritaire d'Enercal, mais aussi parce qu'il faudra utiliser un signal tarifaire pour inciter à consommer le surplus de production photovoltaïque en rechargeant les véhicules électriques ;

---

<sup>2</sup> Chiffres : SIVM Sud

- le prix maximum de l'électricité distribuée aux IRVE sera également sans doute règlementé si la Nouvelle-Calédonie s'inscrit dans une trajectoire volontaire de remplacement des moteurs thermiques par des moteurs électriques ;
- la gestion centralisée des IRVE est nécessaire pour piloter le surplus de production photovoltaïque ;
- la situation actuelle sur la distribution des carburants montre qu'en cas de fixation d'un prix maximum unique sur la Nouvelle-Calédonie, l'ensemble des distributeurs se place à ce prix maximum, sans rechercher la concurrence.

La commission se demande si une étude technique et macroéconomique a été menée pour justifier le recours au secteur privé, plutôt que d'inclure les IRVE dans le service public de distribution d'électricité.

## B) Sur le texte

**Sur l'article 2**, la notion de point de recharge physiquement accessible au public ne semble pas claire aux différents acteurs: par exemple, un parking de supermarché est dans ce cas mais il peut être fermé en fonction des horaires.

**Recommandation n°02 : Préciser ici ce qui est considéré comme « accessible au public ».**

**Sur l'article 3**, il est indiqué que le gouvernement va fixer les objectifs de développement des infrastructures de recharge mais il conviendrait également d'évoquer les normes (type de prise, matériel européen, chinois...) afin de savoir vers quoi tendre en termes de véhicules, et donc de bornes.

**Recommandation n°03 : Ajouter que le gouvernement fixe également les normes de ces IRVE.**

En outre, les conseillers s'étonnent de la référence faite ici à la PPI, puisqu'elle concerne la programmation pluriannuelle de production électrique et les investissements de production et non les bornes de recharge. Ils se demandent pourquoi la PPI est le support de ce plan de développement qui devrait être doté en propre, et soulignent le risque juridique à ce niveau.

**Sur l'article 4** (mais également art. 5 -II et III), au 4°, la commission craint une confusion sur la notion de gestionnaire de réseau, s'agit-il de celui en charge du transport ou de la distribution ? L'article 9 est plus précis sur ce point.

**Recommandation n°04 : Préciser la notion de « gestionnaire de réseau » à chaque fois qu'elle apparaît.**

**Sur les articles 5 et 6**, la procédure administrative sur les modalités d'autorisation d'exploitation et de raccordement paraît particulièrement lourde, dans un contexte général de simplification administrative qui est une forte demande des professionnels<sup>3</sup>, notamment en termes de réduction des délais. Ici, la procédure complète peut prendre jusqu'à 4,5 mois, ce qui représente un frein éventuel au déploiement des bornes.

<sup>3</sup> Voir à ce sujet le vœu relatif à l'autosaisine concernant la simplification administrative (pour les professionnels) du 28 septembre 2018.

**Recommandation n°05 : Simplifier la procédure avec les acteurs, pour la rendre plus fluide et s'adapter aux nouvelles technologies.**

Sur l'article 6 plus précisément, la commission rappelle que le CESE-NC s'est prononcé **en défaveur** du principe général de « silence vaut accord »<sup>4</sup>, de l'administration. C'est effectivement une source de simplification *a priori*, mais qui entraîne en réalité des risques en cascade (voir également le vœu sus-cité à ce sujet pour plus de détails), pour celle-ci comme pour les professionnels.

**Recommandation n°06 : Supprimer la dernière phrase** : « *Passé ce délai et en l'absence de décision expresse du gouvernement de la Nouvelle-Calédonie, l'autorisation d'exploiter est réputée accordée.* »

Au chapitre 3, il semble à la commission que les normes devraient être définies par arrêté plutôt que dans une délibération.

**Recommandation n°07 : Préciser que les types de normes sont définis par arrêtés.**

Sur l'aspect purement sécuritaire, elle regrette en revanche que rien ne soit spécifié dans le texte.

Sur l'article 13, la commission espère que la garantie de l'accès à tous permettra aussi l'accès aux bornes pour les personnes en situation de handicap, notamment afin que les prises leur soient accessibles et à la bonne hauteur.

Sur l'article 14, lorsque l'appel connecté ne fonctionne pas depuis la borne, un numéro gratuit devrait être proposé. De même, la possibilité de délivrance d'une facture doit être obligatoire.

**Recommandation n°08 : Ajouter l'obligation de numéro gratuit et de possibilité de délivrance de facture.**

Sur l'article 22, dans un souci de transparence les conseillers souhaitent la publication des amendes infligées.

**Recommandation n°09 : Publier les amendes.**

Concernant le système de supervision des bornes, la commission s'inquiète de la difficulté de mise en place de dispositifs intelligents, notamment en l'absence d'étude préalable et de prototypage.

### III- CONCLUSION DE LA COMMISSION

La commission rappelle ses recommandations :

**Recommandation n°01 : Privilégier l'énergie verte au travers de dispositifs incitatifs.**

**Recommandation n°02 : Préciser ici ce qui est considéré comme « accessible au public ».**

<sup>4</sup> Ibid.

**Recommandation n°03 : Ajouter que le gouvernement fixe également les normes de ces IRVE.**

**Recommandation n°04 : Préciser la notion de « gestionnaire de réseau » à chaque fois qu'elle apparaît.**

**Recommandation n°05 : Simplifier la procédure avec les acteurs, pour la rendre plus fluide et s'adapter aux nouvelles technologies.**

**Recommandation n°06 : Supprimer la dernière phrase : « *Passé ce délai et en l'absence de décision expresse du gouvernement de la Nouvelle-Calédonie, l'autorisation d'exploiter est réputée accordée.* »**

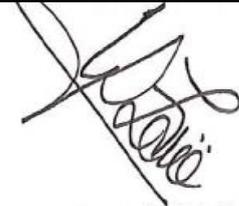
**Recommandation n° 07: Préciser que les types de normes sont définis par arrêtés.**

**Recommandation n°08 : Ajouter l'obligation de numéro gratuit et de possibilité de délivrance de facture.**

**Recommandation n°09 : Publier les amendes.**

Eu égard aux observations et recommandations ci-dessus, la commission émet un *avis favorable* au projet de délibération relative aux infrastructures de recharge ouvertes au public pour véhicules électriques.

**LA RAPPORTEURE DE LA CMME**



**Jeannette WALEWENE**

**LE PRESIDENT DE LA CMME**



**Richard KALOI**

L'avis a été adopté à l'unanimité des membres présents et représentés par **8** voix « favorable ».

## IV –CONCLUSION DE L’AVIS N°04/2021

Suite aux observations de la commission et aux débats menés en séance plénière, le CESE-NC émet un avis :

- Sur le projet de délibération relative aux infrastructures de recharge ouvertes au public pour véhicules électriques: **avis favorable**

L’avis a été adopté à la majorité des membres présents et représentés par **21** voix « favorable », **2** voix « défavorable » et **5** « réservé ».

**LA SECRETAIRE  
DE SEANCE**



Jeannette WALEWENE

**LE PRESIDENT**



Daniel CORNAILLE

## Annexe : RAPPORT N°04/2021

Le conseil économique, social et environnemental de la Nouvelle-Calédonie, conformément à l’article 155 de la loi organique modifiée n° 99-209 du 19 mars 1999 relative à la Nouvelle-Calédonie,

Vu la délibération modifiée n°03/CP du 05 novembre 1999 portant organisation et fonctionnement du conseil économique, social et environnemental de la Nouvelle-Calédonie,

Vu la délibération n°05-2016 du 28 avril 2016, portant règlement intérieur du conseil économique, social et environnemental de la Nouvelle-Calédonie,

DATES	LES INVITÉS AUDITIONNÉS
21/02/2021	<ul style="list-style-type: none"><li>- <b>Monsieur Augustin CALANDREAU</b>, conseiller de Monsieur Christopher GYGES, membre du gouvernement en charge de l’énergie ;</li><li>- <b>Monsieur Bastian MORVAN</b>, chef de service Energie à la DIMENC, accompagné de <b>Madame Julie DANOIS</b>, chargée d’études ;</li><li>- <b>Madame Caroline RANTIEN</b>, représentante de l’ADME en NC ;</li><li>- <b>Monsieur André BOUDART</b>, directeur de l’agence calédonienne de l’énergie (ACE) ;</li><li>- <b>Messieurs Maxime CARRE</b>, responsable service distribution et <b>Ludovic MAIRE</b>, ingénieur <i>smart grids</i> chez ENERCAL ;</li><li>- <b>Monsieur Philippe MEHRENBARGER</b>, directeur général délégué d’EEC, accompagné de <b>Monsieur Rémi DODEMONT</b>, expert mobilité.</li></ul>

26/01/2021	<ul style="list-style-type: none"> <li>- <b>Monsieur Tamaso POOI</b>, président du cluster Synergie, accompagné de <b>messieurs Henri DE MEILLAC</b>, référent écomobilité, <b>Loïc MARTIN-COCHER</b> et <b>madame Angélique RENUCCI</b>, managers ;</li> <li>- <b>Monsieur Alexandre VIGIER</b>, directeur du COTSUEL ;</li> <li>- <b>Monsieur Laurent JEANDOT</b>, président de l'association des professionnels et concessionnaires automobiles (APCA).</li> </ul>
<b>Synthèse</b>	
04/02/2021	<b>Examen &amp; approbation en commission</b>
<p>Ont été sollicités et ont fourni des observations par écrit/ téléphone :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Scal'air ;</li> <li>- Monsieur Brice REGEN du SIVM Sud (syndicat intercommunal à vocation multiple).</li> </ul> <p><b><i>L'ensemble des contributions a apporté un précieux concours aux travaux de la commission dont les conclusions vous sont présentées dans l'avis supra.</i></b></p> <p>Par ailleurs, ont été sollicités et n'ont pas produit d'observations écrites ou participé aux réunions d'auditions:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- L'association ensemble pour la planète (EPLP) ;</li> <li>- L'observatoire de l'environnement (Œil).</li> </ul>	
10/02/2021	<b>BUREAU</b>
12/02/2021	<b>SÉANCE PLÉNIÈRE</b>
<b>5</b>	<b>15</b>

## Au titre de la commission du CESE :

**Ont participé aux travaux : mesdames Françoise KERJOUAN et Jeannette WALEWENE ; messieurs Hatem BELLAGI, Daniel CORNAILLE, Yves GOYETCHE, Jean-Pierre KABAR, Richard KALOI et Patrick OLLIVAUD.**

**Étaient présents et représentés lors du vote : mesdames Françoise KERJOUAN et Jeannette WALEWENE; messieurs Hatem BELLAGI, Daniel CORNAILLE, Yves GOYETCHE, Jean-Pierre KABAR, Richard KALOI et Patrick OLLIVAUD.**

**Étaient absents lors du vote : madame Martine CORNAILLE ; messieurs Jacques LOQUET, Ariel TUTUGORO et André FOREST.**