



**AVIS n°07/2023
du 26 mai 2023**

***concernant l'avant-projet de loi du pays
relative à la taxe pour la transition
énergétique.***

Présenté par la CDEFB¹ et la CMME² :

Les présidents :

Messieurs Hatem BELLAGI et Marc ZEISEL

Les rapporteurs :

Messieurs Daniel ESTIEUX et Jacques LOQUET

Dossier suivi par :

Monsieur Jérôme LAFLEUR, chargé d'études, madame Laetitia MORVILLE secrétaire au bureau des études et monsieur Sébastien BOYER chef du bureau de la documentation.

¹ Commission du développement économique, de la fiscalité et du budget.

² Commission des mines, de la métallurgie et des énergies.

Conformément aux textes régissant le conseil économique social et environnemental de la Nouvelle-Calédonie, ce dernier a été saisi par lettre en date du 26 avril 2023 par le président du gouvernement de la Nouvelle-Calédonie, d'un avant-projet de loi du pays relative à la taxe pour la transition énergétique, selon la procédure normale.

La commission du développement économique, de la fiscalité et du budget, ainsi que la commission des mines, de la métallurgie et des énergies, en charge du dossier, ont auditionné les représentantes et représentants du gouvernement de la Nouvelle-Calédonie, les services, les actrices et acteurs concernés par ce sujet (cf. document annexe).

L'ensemble des contributions a apporté un précieux concours aux travaux des commissions dont les conclusions vous sont présentées dans l'avis ci-après.

Avis n° 07/2023

I – PRÉSENTATION DE LA SAISINE

A. Rappel du contexte

C'est en 1982 qu'une taxe parafiscale³ a été instituée⁴ en Nouvelle-Calédonie, afin de financer le programme "Énergies Renouvelables", par le prélèvement d'une partie du montant perçu à l'importation de l'essence automobile.

En 2017, le produit de cette taxe a ensuite été affecté à l'agence calédonienne de l'énergie (ACE) par une loi du pays⁵, afin de financer conjointement des projets relatifs à la maîtrise de l'énergie, au développement des énergies renouvelables, à l'écomobilité et à l'aménagement durable.

Ultérieurement, la délibération de 1982 a été modifiée par la loi du pays n°2018-2 du 9 mai 2018 pour le financement de la transition énergétique de la Nouvelle-Calédonie. Le nom de la taxe a ainsi été modifié, devenant dorénavant la taxe pour la transition énergétique (TTE), et a élargi son assiette au gazole en plus de l'essence automobile, afin de financer, en partie, la construction de la centrale électrique au gaz naturel liquéfié de Doniambo.

³ Les taxes parafiscales sont des taxes qui sont calculées sur la valeur marchande de produits importés destinés à la consommation. C'est l'article 4 de l'ordonnance portant loi organique relative aux lois de finances du 2 janvier 1959, qui a défini les taxes parafiscales, comme étant perçues « dans un intérêt économique ou social » au profit de personnes juridiques autres que l'État, les collectivités locales et les établissements publics administratifs. Leur originalité tient à ce qu'elles sont affectées à la poursuite de certains objectifs précis : restructuration d'une profession, encouragement à la recherche scientifique, formation professionnelle ou encore protection de l'environnement et qu'elles sont versées directement à des organismes privés ou à des organismes parapublics.

⁴ Par la délibération n°392 du 13 janvier 1982 portant création d'une taxe parafiscale destinée à financer le programme "Energies Renouvelables".

⁵ Loi du pays n° 2017-4 du 7 février 2017 portant diverses mesures contribuant au financement de l'agence calédonienne de l'énergie.

Le projet de centrale ayant été abandonné, le produit de la TTE a été réaffecté à 90% au SMTU et à 10% au SMTI par la loi du pays n°2022-4 du 20 avril 2022. En effet, le SMTU présentait à l'époque un déficit structurel faisant peser la menace de ne plus pouvoir opérer le service public de transport terrestre dont il a la charge.

B. Objet de l'avant-projet de loi du pays

Le présent projet de loi du pays abroge la délibération de 1982 pour s'y substituer. Conformément à la loi organique relative à la Nouvelle-Calédonie, il institue la taxe pour la transition énergétique perçue sur le gazole et l'essence automobile, fixe les exonérations et en affecte le produit. Une délibération fixe le montant de la taxe et une autre délibération crée le principale affectataire de cette taxe qui sera le fonds pour l'équilibre du système électrique.

Sont exonérées de la TTE les activités listées ci-après :

- Métallurgie, mines et sous-traitants sur mine;
- Avitaillement des moyens de transports de liaison commerciale internationale, des navires de guerre, des véhicules de défense ou d'intérêt général, des navires de recherche océanographique, des navires de pêche professionnel, des navires et aéronefs destinés à l'approvisionnement des îles;
- Armée, hôtels, boulangerie, agriculteurs.

La TTE reste applicable sur les mêmes produits, l'essence et le gazole, le SMTU et le SMTI demeurent affectataires pour des montants inchangés.

C'est l'affectation d'une partie du produit de cette taxe au fonds pour l'équilibre du système électrique qui constitue le principal objet de la mesure. Le dispositif vise à répondre à une urgence économique liée à la situation du système électrique de la Nouvelle-Calédonie qui connaît un déficit chronique structurel. L'accumulation de ce déficit devrait se chiffrer à quasiment 14 milliards F.CFP à la fin de l'exercice en cours⁶.

Pour rappel, les taux en vigueur sont forfaitaires et s'établissent à 0,6 F.CFP/litre importé pour l'essence et 2,8 F.CFP/litre importé pour le gazole.

Il est proposé d'ajouter à la part fixe actuelle de la TTE, une part additionnelle variable en fonction de la valeur CAF (Coût - Assurance - Fret) des produits pétroliers concernés.

Lorsque les prix CAF dépassent 91 F.CFP/L pour l'essence et 109 F. CFP/L pour le gazole, la part variable serait désactivée et seuls les taux forfaitaires actuels s'appliqueraient. Compte tenu des taxes existantes, ces seuils de désactivation correspondent à un prix de revente au détail de 180 F/L pour les deux carburants.

Lorsque les prix CAF sont inférieurs à ces seuils de désactivation, qui vise à maîtriser l'impact pour le consommateur alors que le prix des carburants est élevé, la part variable se déclenche. Elle est égale à l'écart entre le seuil de désactivation et le prix CAF constaté. C'est la part additionnelle variable. Son montant est plafonné à 20 F.CFP/L pour l'essence et le gazole.

⁶ 30 juin 2023.

Ainsi, en cas de baisse du prix à la pompe de l'essence et du gazole, en conséquence d'une baisse des prix CAF en dessous de 71 F.CFP/L pour l'essence et 89 F.CFP/L pour le gazole, les consommateurs devront payer cette part additionnelle de 20 F.CFP/L.

Si la taxe s'appliquait à pleine force aujourd'hui⁷, avec un prix à la pompe de 169 F/L pour l'essence, le consommateur paierait 178 F/L. Pour le gazole, avec un prix à la pompe de 151 F/L, le consommateur paierait 172 F/L.

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

II – OBSERVATIONS ET PROPOSITIONS

En propos liminaire, les conseillers regrettent vivement l'absence du gouvernement aux auditions. Le dispositif vise à répondre à la situation d'urgence budgétaire rencontrée par le gestionnaire du réseau de transport et du système électrique. Toutefois cette situation, connue depuis plusieurs années, est le résultat de l'absence de mesures structurelles visant à financer un système qui est déséquilibré. Il s'agit ici d'un choix d'opportunité qui permettra de dégager des recettes supplémentaires et dont l'impact pour les consommateurs sera non négligeable.

A. Sur le déficit du système électrique

Le système électrique calédonien comporte trois métiers distincts : la production, le transport et la distribution. ENERCAL est la seule société calédonienne qui intervient sur les trois domaines de l'électricité. Elle est gestionnaire du réseau de transport et du système électrique et, à ce titre, assure deux rôles clés. D'une part, le transport haute tension de l'électricité depuis les unités de production vers les clients de la concession de transport que sont les usines métallurgiques et les deux distributeurs d'électricité, EEC et Enercal. D'autre part, l'équilibre entre l'offre (la production) et la demande (la consommation) en électricité de la distribution publique.

Le système électrique est extrêmement régulé ce qui implique que les tarifs de vente entre les producteurs et le transporteur mais également, entre le transporteur et les distributeurs, et entre les distributeurs et les consommateurs, sont fixés par le gouvernement. Dans ce système, lorsqu'il y a un déséquilibre, il est subi par le transporteur car les revenus des producteurs sont garantis par leurs contrats et les revenus des deux distributeurs sont garantis par le prix de vente final et le prix d'achat au transporteur.

Depuis une dizaine d'années, les coûts de production, de transport et de distribution excèdent les recettes des ventes. En 2022, ENERCAL accusait un déficit d'environ 3 milliards F.CFP sur l'année, pour atteindre un déficit cumulé total d'environ 9 milliards F.CFP. Le déficit a longtemps été compensé par l'augmentation des tarifs de vente d'électricité du barrage de Yaté à la SLN. En juillet 2013, suite à un arbitrage perdu

⁷ Un dispositif transitoire est prévu assurant une entrée en vigueur progressive dans le cas où l'écart entre les seuils de désactivation et les prix CAF constatés seraient trop importants au moment de la mise en place du nouveau dispositif.

par la SLN, le prix au barrage de Yaté est passé de 2 francs au kWh à 13 francs environ.

Il y a eu un effet important de surcroît de recettes pour le système électrique qui a permis de compenser un déséquilibre profond qui date de plusieurs années.

Le solaire, quant à lui, accentue le déficit du système électrique encore aujourd'hui. Non pas en raison du prix de sa production brute (5 francs CFP le kWh environ) mais du caractère intermittent de cette énergie qui oblige à trouver une solution pour différer sa consommation dans le temps. Il y a un pic de production qui correspond à un creux de consommation dans la distribution publique en raison du grand succès de l'installation de panneaux photovoltaïques chez les particuliers. La consommation de la distribution publique est de 100 mégawatts. A la mi-journée, elle chute à 40 mégawatts. Il y a donc un creux considérable, et c'est à ce moment-là que les centrales photovoltaïques produisent toutes leurs capacités. Il faut donc savoir quoi faire de cette puissance produite. Actuellement les moyens de stockage ne sont pas très importants. Soit l'énergie est perdue, soit elle est cédée à un acheteur. Cet acheteur aujourd'hui, c'est la SLN qui la rachète à un prix relativement bas puisque le vendeur n'a pas de solutions alternatives.

Ainsi, dans la situation actuelle, ces facteurs sont défavorables au financement du système électrique. Le jour où les moyens de stockage auront une grande capacité et à des prix raisonnables, l'équation s'inversera. Pendant cette phase de transition, la Nouvelle-Calédonie doit faire le lien pour éviter que le système électrique ne s'effondre.

Pour compenser ce déséquilibre causé par la régulation des tarifs de l'électricité, il existe une composante de stabilisation qui est une mesure financière prise par le gouvernement. Les tarifs réglementés font que l'opérateur se trouve dans une situation de ciseaux tarifaires où son prix de production est supérieur au prix auquel il est autorisé à vendre. C'est pourquoi cette composante de stabilisation existe. Elle est due à ENERCAL et consiste à verser à la société, la différence entre les coûts de production et les recettes. Cependant, en raison des difficultés budgétaires de la Nouvelle-Calédonie cette composante n'avait jamais été versée jusqu'en 2022.

Dans ce contexte, ENERCAL, en sa qualité de gestionnaire du réseau de transport et du système électrique, enregistre la composante de stabilisation comme une recette à percevoir sans pour autant pouvoir l'encaisser. En conséquence, sa trésorerie est dégradée.

Depuis avril 2022, les différentes évolutions tarifaires ont logiquement permis d'augmenter les recettes d'ENERCAL et de réduire son déficit. Les prévisions, qui avaient été faites à l'époque par la DIMENC, devaient permettre au système électrique de retrouver l'équilibre à l'horizon de la fin de l'année 2023.

Les conséquences de la guerre en Ukraine sur les prix des combustibles ont entraîné une hausse des coûts de production qui ont lourdement impactés le modèle tarifaire. Ainsi, sur l'exercice 2022-2023 le déficit sera de 5 milliards F.CFP. Au 30 juin 2023 le système électrique calédonien aura cumulé 14 milliards F.CFP de dettes.

Malgré les augmentations tarifaires de 2022 et malgré les versements de la composante de stabilisation de 2,5 milliards F.CFP au total sur les deux dernières années, le déficit reste dramatiquement élevé.

Les conseillers tiennent à souligner que la gestion d'ENERCAL n'est pas en cause comme le démontrent les audits de la commission de la régulation de l'énergie et de la chambre territoriale des comptes. La société a réduit ses dépenses et s'est endettée pour faire face à ce déficit⁸. Le retour à l'équilibre financier du système électrique de la distribution publique⁹ est impératif et urgent. ENERCAL est au maximum de son endettement possible et n'a donc plus de marge de manœuvre pour investir dans de nouveaux projets.

Enfin, les commissaires rappellent que l'économie de l'électricité des métallurgistes est dissociée de l'économie de l'électricité de la distribution publique. Ces derniers produisent leur propre électricité et les mécanismes économiques sont cloisonnés. Le déficit trouve son origine dans le gel des tarifs et l'obligation pour le gestionnaire du réseau de réaliser des investissements non rentables pour amorcer la transition énergétique. S'agissant d'une décision pour la distribution publique par la puissance publique, la mise à contribution des métallurgistes n'apparaît pas raisonnable. L'enjeu de la pérennité du système électrique de la distribution publique réside dans la régulation des ambitions de la Nouvelle-Calédonie qui ont été sous-financées par les gouvernements successifs.

B. Une solution de financement qui présente plusieurs incertitudes.

L'équilibre du système électrique repose sur le versement de la composante de stabilisation par le gouvernement ou sur des augmentations tarifaires. Dans le contexte inflationniste actuel, de nouvelles augmentations des prix de l'électricité ne semblent pas opportunes. Il serait donc légitime d'envisager le versement des différentes composantes de stabilisations dues à ENERCAL.

Recommandation n°1 : plutôt que d'instaurer une nouvelle taxe, prévoir le versement de la composante de stabilisation sur la base du budget général de la Nouvelle-Calédonie y compris sur plusieurs exercices.

Or, l'institution relève que la solution proposée, qui consiste à ajouter à la part fixe actuelle de la TTE sur le carburant, une part variable afin de dégager des recettes supplémentaires pour combler le déficit du système électrique, est une solution d'opportunité. Il s'agit d'une réponse à un problème urgent qui permet de trouver des ressources à l'extérieur du système électrique. Le problème du déséquilibre causé par le ciseau tarifaire qui entraîne des coûts supérieurs aux recettes existe depuis plusieurs années. De surcroît, la puissance publique s'est engagée dans une démarche vertueuse de transition énergétique qui a contraint ENERCAL à racheter l'électricité produite à partir d'énergies renouvelables à des prix élevés afin d'amorcer cette filière. Cependant, la Nouvelle-Calédonie n'a pas compensé ce surcoût. **Face au déficit structurel du système électrique, la mise en œuvre d'une stratégie à long terme semblait plus pertinente à l'institution.**

Recommandation n°2 : définir une stratégie à long terme permettant le financement de la transition énergétique.

⁸ Endettement net multiplié par 2,5 en deux ans.

⁹ 110 000 clients : particuliers, entreprises, administrations, collectivités = tout sauf les 3 usines métallurgiques.

Le financement du déséquilibre du système électrique par une taxe sur le carburant paraît peu cohérent. Il revient plutôt aux usagers du système électrique de trouver une solution ou à la puissance publique.

Une partie de la TTE est reversée au SMTU et au SMTI permettant ainsi le financement et le développement des transports en communs. Si ce fléchage présente une certaine logique, la taxation des consommateurs d'essence et de gazole dans le but de financer le système électrique l'est beaucoup moins.

Le rendement total escompté de 5 milliards F.CFP se base sur une simulation de l'application de la TTE flottante sur la période comprise entre 2014 et 2019. Il est présenté comme une réponse au déficit structurel dont les estimations tendanciennes suggèrent qu'il pourrait durablement s'établir autour de 5 milliards F.CFP par an.

Tout d'abord, ce calcul ne permet pas le comblement du déficit structurel accumulé depuis plusieurs années, il empêche simplement qu'il se creuse. Il s'avère que le rendement maximal est de 5 milliards F.CFP mais peut être nul dans le pire des cas.

Ensuite, ENERCAL projette, selon une hypothèse prudente, le comblement du déficit en dix ans avec la mise en œuvre de la présente mesure et estime son besoin de financement, hors crise conjoncturelle, à hauteur d'un milliard F.CFP.

De surcroît, la question demeure quant à l'utilisation des recettes supplémentaires une fois le déficit comblé. Il s'agit là de l'objectif principal de la mesure et dans l'hypothèse de l'accomplissement de cet objectif et de la perception de recettes supérieures au montant de la composante de stabilisation, aucun mécanisme n'est prévu.

Ainsi, les travaux du CESE-NC révèlent que le montant des recettes escomptées face au besoin de financement réel du système électrique semble inadapté. Pour toutes ces raisons, la commission s'interroge sur la pertinence du dispositif.

Recommandation n°3 : à défaut du versement de la composante de stabilisation, qui demeure la logique inhérente du système tarifaire de l'électricité, instaurer une taxe fixe pour une durée déterminée permettant de combler le déficit cumulé.

En outre, l'impact économique (activité économique, inflation...) du prélèvement de 5 milliards de F.CFP supplémentaire sur une partie de la population n'est pas connu. Le seul élément consiste à évaluer le coût sur un ménage moyen : si en voiture, il parcourt en moyenne 12 000 km/an et consomme 8 litres au 100 km, avec une part variable à son maximum soit 20 F/litre, le dispositif aboutit à un surcoût par véhicule et par an de 18 000 F.CFP. L'absence d'études d'impact ne permet pas de se prononcer sur l'efficacité de la mesure ni sur ses conséquences pour les consommateurs visés. L'augmentation des charges courantes pour une partie des entreprises et des usagers n'est pas neutre pour la vitalité économique locale. Une consultation en amont des différentes organisations représentatives de la société civile aurait été appréciée.

Recommandation n°4 : réaliser une étude d'impact sur l'économie d'un prélèvement pouvant aller jusqu'à 5 milliards F.CFP supplémentaire pour les consommateurs de carburants concernés et évaluer des scénarios alternatifs dans une temporalité différente et des rendements différents.

Une autre incertitude concerne la mise en place du système d'allègement de la facture électrique des ménages les plus modestes, auquel le gouvernement travaille actuellement en vue d'une mise en place d'ici fin 2023 et qui pourrait creuser le déficit

d'environ 400 millions F.CFP par an. Cependant, l'institution ne dispose d'aucune information sur ce projet.

Enfin, les exonérations prévues à l'article 2 de l'avant-projet de loi du pays amplifient le caractère inéquitable de la mesure et représentent un manque à gagner. Ainsi, si le dispositif avait été en vigueur, en 2022 sur les 270 millions de litres de gazole consommés, 120 millions seraient exonérés (soit 2,4 milliards F.CFP) et 150 millions seraient soumis à la taxe. Pour l'essence la situation est très différente puisque sur les 97 millions de litres consommés, 1 million serait exonéré.

Toutes ces interrogations, additionnées au fait que le problème du déficit est structurel et qu'il résulte d'un sous financement de la puissance publique de sa propre politique, amplifient la nécessité d'apporter une réponse qui serait le reflet d'une politique publique pérenne. Le système électrique, la sécurité d'approvisionnement, et la décarbonation notamment, bénéficient à l'ensemble de la société.

Cependant, la mesure proposée ne concerne que les consommateurs de carburants non exonérés (une partie de la population et certaines entreprises) et devrait viser l'ensemble de la société. En outre, certains secteurs bénéficient d'une double exonération de part les abattements sur le prix de l'électricité en vigueur, ajoutés à leur exclusion du mécanisme de la TTE.

En l'état, cette mesure présente un caractère déséquilibré du point de vue de la société civile représentée par le CESE-NC. Affecter sur une partie limitée de la population, la charge de cette composante de stabilisation, qui à l'origine ressortait du budget général de la Nouvelle-Calédonie, et donc de l'ensemble des citoyens et des entreprises, apparaît inéquitable.

Recommandation n°5 : réévaluer les dispositifs d'exonérations afin d'apprécier leur pertinence, dans le but d'élargir l'assiette ce qui permettrait de réduire le montant de la taxe.

De surcroît, l'appréciation globale de la conjoncture politique et fiscale de la Nouvelle-Calédonie donne le sentiment à l'institution que les récentes évolutions fiscales et tarifaires ont surtout concernées une même catégorie de ménages et d'entreprises. En effet, cette mesure s'ajoute aux récentes augmentations de la contribution calédonienne de solidarité, des prix de l'électricité, de l'alcool et du tabac, et du projet de réforme du RUAMM pour ne citer qu'eux.

Recommandation n°6 : dans le cas de l'instauration d'une nouvelle taxe, les commissaires insistent sur la nécessité de faire participer la partie la plus large possible des ménages et des entreprises au financement du système électrique.

C. Sur la transition énergétique et l'intitulé de la taxe

A l'origine, la taxe pour la transition énergétique était destinée à financer le projet de construction de la centrale électrique au gaz naturel liquéfié de Doniambo. Il était intégré au schéma pour la transition énergétique de 2016 et devait donner à la Nouvelle-Calédonie les moyens de son indépendance énergétique en laissant toute sa place au développement des énergies renouvelables. Ce combustible, appelé à l'époque "combustible de la transition énergétique", devait permettre le remplacement de la centrale fonctionnant depuis 1972 au fioul lourd. Les projections révélaient une diminution annuelle de 54% des émissions de dioxyde de carbone, une annulation

totale des émissions de dioxyde de soufre, et une division par 14 des émissions d'oxyde d'azote et de poussières. Ainsi, le lien avec la transition énergétique était clair.

Toutefois, la taxe a complètement changé d'objet depuis l'abandon du projet. Le seul argument de la taxation de l'essence et du gazole dans le but d'en réduire la consommation et de favoriser ainsi la transition énergétique, ne semble pas justifier une telle dénomination. D'autant que, les plus gros consommateurs de ces énergies sont exonérés du dispositif.

Recommandation n°7 : conserver la taxe pour le financement du transport public et créer une nouvelle taxe dénommée contribution temporaire destinée à la résorption du déficit et à l'équilibre du système électrique.

III- CONCLUSION DE L'AVIS N°07/2023

Le CESE-NC rappelle ses recommandations :

Recommandation n°1 : plutôt que d'instaurer une nouvelle taxe, prévoir le versement de la composante de stabilisation sur la base du budget général de la Nouvelle-Calédonie y compris sur plusieurs exercices.

Recommandation n°2 : définir une stratégie à long terme permettant le financement de la transition énergétique.

Recommandation n°3 : à défaut du versement de la composante de stabilisation, qui demeure la logique inhérente du système tarifaire de l'électricité, instaurer une taxe fixe pour une durée déterminée permettant de combler le déficit cumulé.

Recommandation n°4 : réaliser une étude d'impact sur l'économie d'un prélèvement pouvant aller jusqu'à 5 milliards F.CFP supplémentaire pour les consommateurs de carburants concernés et évaluer des scénarios alternatifs dans une temporalité différente et des rendements différents.

Recommandation n°5 : réévaluer les dispositifs d'exonérations afin d'apprécier leur pertinence, dans le but d'élargir l'assiette ce qui permettrait de réduire le montant de la taxe.

Recommandation n°6 : dans le cas de l'instauration d'une nouvelle taxe, les commissaires insistent sur la nécessité de faire participer la partie la plus large possible des ménages et des entreprises au financement du système électrique.

Recommandation n°7 : conserver la taxe pour le financement du transport public et créer une nouvelle taxe dénommée contribution temporaire destinée à la résorption du déficit et à l'équilibre du système électrique.

Suite aux observations des commissions et aux débats menés en séance plénière, le CESE-NC émet un **avis réservé à la majorité/l'unanimité** sur l'avant-projet de loi du pays relative à la taxe pour la transition énergétique.

L'avis a été adopté à l'unanimité des membres présents et représentés par **30 voix** « pour ».

LE SECRÉTAIRE



Gaston POIROI

LE PRÉSIDENT



Jean-Louis d'ANGLEBERMES

Annexe : RAPPORT N°07/2023

- *Nombre de réunions en de commissions : 2*
- *Adoption en commissions : 22/05/2023*
- *Adoption en bureau: 24/05/2023*

Invités auditionnés (4) :

- **Monsieur Jean-Yves SAUSSOL**, directeur de la DIMENC,
- **Monsieur Nicolas FAVRAY**, chef de la section régulation de l'énergie de la DIMENC,
- **Monsieur Jean-Gabriel FAGET et madame Laurence BAUDIER**, respectivement directeur général et secrétaire général d'ENERCAL.

Observations par écrit (3) :

- ADEME (hors délai)
- CPME NC (hors délai)
- MEDEF (hors délai)

Invités n'ayant pu participer ou envoyer des observations par écrit (10):

- SMTU
- SMTI
- Synergie
- SSP NC
- Mobil IPC
- Total Energies
- EPLP
- Syndicat des ambulanciers de Nouvelle-Calédonie
- Syndicat des commerçants
- SIDNC

Au titre des commissions du CESE :

Ont participé aux travaux : madame Pascal DALY et messieurs Louis-José BARBANÇON, Hatem BELLAGI, Arnaud BONDOUX, Bruno CONDOYA, Jean-Louis D'ANGLEBERMES, Daniel ESTIEUX, Mélito FINAU, Yves GOYETCHE, André ITREMA, Jean-Pierre KABAR, Jacques LOQUET, Lionel WORETH et Marc ZEISEL.

Étaient présents et représentés lors du vote : madame Pascal DALY et messieurs Louis-José BARBANÇON, Hatem BELLAGI, Arnaud BONDOUX, Daniel ESTIEUX, Mélito FINAU, Yves GOYETCHE, André ITREMA, Jacques LOQUET, Lionel WORETH et Marc ZEISEL.

Était absent lors du vote : messieurs Bruno CONDOYA, Jean-Louis D'ANGLEBERMES, André FOREST, Aguetil GOWE, Jean-Pierre KABAR, Jean-Louis LAVAL, Patrick OLLIVAUD et Noël WAHUZUE.