



CESEC

Conseil économique, social, environnemental et culturel de la Polynésie française
'Apo'ora'a Mātutu Ti'arau e Mata U'i nō Pōrīnetia farāni

AVIS

**Sur le projet de loi du pays relatif au déploiement des
infrastructures de recharge de véhicules électriques**

SAISINE DU PRÉSIDENT DE LA POLYNÉSIE FRANÇAISE

Rapporteurs :

Madame Maeva WANE et Monsieur Karl TEFAATAU

Adopté en commission le **02 novembre 2023**
Et en assemblée plénière le **06 novembre 2023**

04/2023

S A I S I N E

*Le Président*

N°

007321

/ PR

Papeete, le 11 OCT 2023

à

Madame la Présidente du Conseil économique, social, environnemental et culturel de la Polynésie française

Objet : Report du délai des saisines du Conseil économique, social, environnemental et culturel (CESEC) de la Polynésie française au 23 octobre 2023.

Réf. : - Courrier n° 7170/PR du 5 octobre 2023 relatif à une consultation sur le projet de loi du pays portant modification du code des assurances applicable en Polynésie française ;
- Courrier n° 7220/PR du 9 octobre 2023 relatif à une consultation sur le projet de loi du pays portant prorogation de la suspension de la mise en œuvre de la majoration du reste à charge appliquée aux actes, prescriptions et prestations dispensés en dehors du parcours de soins coordonnés ;
- Courrier n° 7221/PR du 9 octobre 2023 relatif à une consultation sur le projet de loi du pays relative au déploiement des infrastructures de recharge de véhicules électriques.

Madame la Présidente,

Compte tenu de l'actuel plan de charge de votre Institution et afin de ne pas compromettre le bon déroulement de la mission historique du CESE national en Polynésie française du 16 au 20 octobre prochain, je sollicite l'avis du CESEC à compter du 23 octobre 2023, sur les trois projets de loi du pays suivants :

- Le premier portant modification du code des assurances applicable en Polynésie française ;
- Le second portant prorogation de la suspension de mise en œuvre de la majoration du reste à charge appliquée aux actes, prescriptions et prestations dispensés en dehors du parcours de soins, selon la procédure d'urgence ;
- Le troisième relatif au déploiement des infrastructures de recharge de véhicules électriques, selon la procédure d'urgence.

La présente annule et remplace mes courriers portés en référence.

Je vous prie de recevoir, Madame la Présidente, l'expression de mes hommages respectueux.

Copies :

VP 1
CESEC 1



Moetai BROTHERSON





Le Président

N° **007221** / PR
(NOR : ENR23202075LP)

Papeete, le **09 OCT 2023**

à

**Madame la Présidente du Conseil économique,
social, environnemental et culturel de la Polynésie française**

Objet : Consultation sur le projet de loi du Pays relative au déploiement des infrastructures de recharge de véhicules électriques

P. J. : - 1 projet de loi du Pays ;
- 1 exposé des motifs.

Madame la Présidente,

J'ai l'honneur de solliciter l'avis du Conseil économique, social, environnemental et culturel sur le projet de loi du Pays relative au déploiement des infrastructures de recharge de véhicules électriques, conformément à l'article 151 de la loi organique n° 2004-192 du 27 février 2004.

Je vous prie d'agréer, Madame la Présidente, l'expression de ma considération distinguée.




Pour le Président absent
La Vice-présidente
Moetai BROTHERSON.

Ellane TEVAHITUA

EXPOSE DES MOTIFS

Le présent projet de loi du Pays crée un régime juridique encadrant l'installation et le déploiement des infrastructures de recharge de véhicules électriques en Polynésie française.

Cette réforme s'inscrit dans la suite de la loi du pays n° 2019-27 du 26 août 2019 instituant un code de l'énergie, laquelle considère l'encadrement du développement des véhicules électriques comme un des principes directeurs de la politique en matière d'énergie.

Afin de préparer la rédaction de cette réglementation, le Service des énergies a mené une consultation des gestionnaires du réseau de transport et du réseau de distribution de Tahiti-Nord, du responsable d'équilibre et de la Direction des transports terrestres.

Ce projet est accompagné d'un projet d'arrêté en Conseil des ministres prévoyant les mesures d'application de la présente loi du pays. Ce projet d'arrêté est communiqué à titre d'information et demeure susceptible d'être modifié.

Paragraphe I - Dispositions générales

L'article LP 1^{er} définit le champ d'application de la réglementation des infrastructures de recharge.

A son premier alinéa, il prévoit d'exclure les infrastructures de recharge de faible puissance, installées au domicile des particuliers, pour lesquels il est inopérant et impossible, en l'état actuel des technologies de compteurs, d'effectuer un contrôle efficace.

L'article laisse le soin à un arrêté en Conseil de ministres de fixer la puissance maximale de recharge en-deçà de laquelle il est justifié d'exclure du champ d'application de la réglementation l'infrastructure.

Le second alinéa définit la notion d'infrastructure de recharge de véhicules électriques.

Le troisième alinéa prévoit d'exclure également du champ d'application de la réglementation toutes les infrastructures de recharge raccordées avant la date d'entrée en vigueur de la réglementation.

En revanche, pour les infrastructures déjà raccordées qui auraient dû faire l'objet d'une autorisation en vertu de la présente loi du pays, elles sont soumises à une obligation de déclaration auprès de l'autorité compétente, afin de maintenir un suivi des infrastructures les plus impactantes pour le réseau et les unités de production.

L'article LP 2 procède à une qualification législative de l'activité d'installation et d'exploitation d'une infrastructure de recharge.

Elle est ainsi considérée comme une activité commerciale sur un marché concurrentiel, ce qui exclut la qualification de service public.

La conséquence de cette qualification est de laisser aux opérateurs privés l'initiative de tels projets. L'application du principe de liberté du commerce et de l'industrie ainsi que du principe constitutionnel de liberté d'entreprendre empêche donc les personnes publiques d'intervenir, dans le cadre de leurs compétences, sans justifier d'un intérêt public local.

L'article LP 3 rappelle la possibilité prévue au code de l'énergie d'autoproduire l'électricité consommée par l'infrastructure de recharge. Il impose que cette production d'électricité ait pour source une ressource renouvelable, afin de participer à l'atteinte de l'objectif de 75% d'énergie renouvelable dans le mix énergétique de la Polynésie française d'ici 2030, prévu à l'article LP. 111-2 alinéa 2 du code de l'énergie.

L'article LP 4 introduit un schéma de développement des infrastructures de recharge en Polynésie française.

L'objectif de ce schéma est de recenser, par zone géographique, les capacités du réseau et des unités de production afin d'établir une puissance maximale cumulée d'infrastructures de recharge autorisée à se raccorder au réseau dans cette zone.

Cette étude sera réalisée en concertation avec les gestionnaires de réseau, le responsable d'équilibre, le Service en charge des énergies et la Direction en charge des transports terrestres.

Paragraphe II – Régime d'autorisation

L'article LP 5 institue un régime d'autorisation préalable pour les plus importantes infrastructures de recharge, dont la puissance maximale de soutirage est supérieure à un seuil défini en arrêté en Conseil des ministres.

Le régime d'autorisation est également limité aux seules infrastructures de recharge raccordées directement ou indirectement au réseau, exclusion faite des infrastructures de recharge entièrement autonomes.

L'objectif est de pouvoir contrôler le déploiement des infrastructures de recharge au regard de leur impact sur la stabilité, la sécurité, la capacité et la sûreté du réseau.

Pour éviter toute discrimination ou décision arbitraire, les dossiers complets de demandes d'autorisation seront traités par ordre de dépôt auprès de l'autorité compétente, selon le principe de la file d'attente.

En-deçà du seuil de puissance évoqué au premier paragraphe ainsi que pour toutes les infrastructures non raccordées au réseau, les bornes de recharge ne seront soumises qu'à certaines obligations, notamment en termes de caractéristiques techniques ou de transparence tarifaire, prévu aux paragraphes III et suivants.

L'arrêté d'application a vocation à préciser la procédure de délivrance de l'autorisation d'installer et d'exploiter les infrastructures de recharge.

Paragraphe III – Exploitation des infrastructures de recharge ouvertes au public

L'article LP 6 introduit une obligation générale d'information opposable aux exploitants d'infrastructures de recharge ouvertes au public, afin d'éclairer les utilisateurs sur la puissance de l'infrastructure, le mode d'emploi du point de recharge et toute information nécessaire à la correcte utilisation de l'appareil mis à la disposition du public.

L'article LP 7 impose pour chaque station de recharge qui revend de l'électricité à des tiers, que les caractéristiques et le prix du service de recharge soient affichés et visibles, afin d'assurer une juste concurrence entre les opérateurs et une parfaite information du service rendu à l'utilisateur.

Elle impose également des modalités de paiement non discriminatoires et interdit la vente liée à un contrat d'abonnement avec l'opérateur d'infrastructure, afin de préserver la liberté d'accès de l'utilisateur à toutes les bornes ouvertes au public.

Un arrêté en Conseil des ministres pourra soumettre l'exploitant d'une infrastructure de recharge ouverte au public à des exigences supplémentaires, notamment en termes de tarification du service.

Paragraphe IV – Sanction

L'article LP 8 vient sécuriser l'ensemble du dispositif en intégrant un régime de sanction administrative, prononcée après mise en demeure. Trois séries de sanction sont prévues : la suspension de l'autorisation d'exploiter l'infrastructure, le retrait de l'autorisation et une amende administrative. Ces sanctions sont cumulables et le plafond de l'amende peut être doublé en cas de récidive, dans un délai de trois ans.

Paragraphe V – Dispositions finales

L'article LP 9 autorise l'achat d'électricité au gestionnaire de réseau de distribution pour la revente à des clients finals, malgré les stipulations contraires intégrées dans les contrats en cours d'exécution.

En effet, pour l'heure, le développement des infrastructures de recharge se heurte à l'interdiction de rétrocéder l'électricité fournie par le distributeur, à titre gratuit et à titre onéreux, sans l'accord préalable du gestionnaire de réseau et de l'autorité concédante.

Cette interdiction est intégrée dans les cahiers des charges de délégation de service public de distribution d'électricité conclus entre les autorités concédantes et les gestionnaires de réseau de distribution. Elle est également reprise dans les conditions générales de vente des contrats d'abonnement conclus entre le gestionnaire de réseau et le client final.

Afin d'éviter toute casuistique dans le traitement des demandes de rétrocession faites par les exploitants d'infrastructure de recharge raccordées au réseau et ouvertes au public, le projet de loi du pays prévoit d'être applicable aux contrats en cours qui contiennent cette clause limitative de rétrocession.



TEXTE ADOPTE N°

ASSEMBLEE DE POLYNESIE FRANCAISE

LOI ORGANIQUE N° 2004-192 DU 27 FEVRIER 2004

SESSION [ORDINAIRE][EXTRAORDINAIRE]

"[ex.2 janvier 2018]"

PROJET DE LOI DU PAYS

(NOR : ENR23202075LP-6)

Relative au déploiement des infrastructures de recharge de véhicules électriques.

(Texte phase préparatoire)

L'Assemblée de Polynésie française a adopté le projet de loi du Pays dont la teneur suit :

Travaux préparatoires :

- Avis n°[NUMERO]/APC du "[ex.2 janvier 2018]" de l'Autorité Polynésienne de la Concurrence ;
 - Avis n°[NUMERO]/CESEC du "[ex.2 janvier 2018]" du Conseil économique, social, environnemental et culturel de la Polynésie française ;
 - Arrêté n°[NUMERO]/CM du "[ex.2 janvier 2018]" soumettant un projet de loi du Pays à l'Assemblée de la Polynésie française ;
 - Rapport n° [NUMERO] du "[ex.2 janvier 2018]" de "[ex. M. Prénom NOM]", rapporteur du projet de loi du Pays ;
 - Adoption en date du "[ex.2 janvier 2018]" texte adopté n°[NUMERO] du "[ex.2 janvier 2018]" ;
 - Décision n°[NUMERO]/CE du "[ex.2 janvier 2018]" du Conseil d'Etat ;
 - Publication à titre d'information au JOPF n° [NUMERO]spécial du "[ex.2 janvier 2018]" .
-

Paragraphe I - Dispositions générales

Article LP 1. - Champ d'application

La présente loi du Pays est applicable à toute infrastructure de recharge de véhicules électriques mise en service à compter du 1^{er} décembre 2023, dont la puissance maximale de recharge dépasse un seuil fixé par arrêté en Conseil des ministres.

On entend par « infrastructure de recharge » l'ensemble des matériels, tels que circuits d'alimentation électrique, bornes de recharge ou points de recharge, coffrets de pilotage et de gestion, et des dispositifs permettant notamment la transmission de données et le cas échéant la supervision, le contrôle et le paiement, qui sont nécessaires à la recharge.

Les exploitants d'infrastructures de recharge ouvertes au public mises en service avant la date visée au premier alinéa devront effectuer une déclaration conformément aux modalités prévues par arrêté en Conseil des ministres, dans un délai de 6 mois à compter de l'entrée en vigueur de la présente loi du Pays.

Article LP 2. - Qualification de l'activité

L'installation et l'exploitation d'une infrastructure de recharge de véhicules électriques ne constituent pas des activités de service public.

Chacun est libre d'installer et d'exploiter une infrastructure de recharge de véhicules électriques, dans le respect des dispositions législatives et réglementaires en vigueur.

Article LP 3. - Autoproduction d'électricité

L'aménageur d'une infrastructure de recharge de véhicules électriques peut produire toute ou partie de l'électricité dédiée à l'alimentation de ladite infrastructure, si l'autoproduction est autorisée selon les conditions et les modalités définies au Titre 3 du code de l'énergie.

La source d'électricité autoproduite dédiée à l'alimentation des infrastructures de recharge est d'origine renouvelable.

Article LP 4. - Objectifs de développement des infrastructures de recharge

Après avis consultatif des gestionnaires de réseau et du responsable d'équilibre, la Polynésie française fixe les objectifs de développement des infrastructures de recharge de véhicules électriques par puissance de recharge, par zone géographique et, le cas échéant, en fonction de caractéristiques techniques, par arrêté en Conseil des ministres.

Paragraphe II - Régime d'autorisation

Article LP 5. - Régime d'autorisation préalable

L'installation et l'exploitation des infrastructures de recharge raccordées au réseau dont la puissance maximale de recharge est supérieure à un seuil fixé par arrêté en Conseil des ministres sont soumises à autorisation préalable délivrée par la Polynésie française, au regard de sa compatibilité avec les objectifs visés à l'article LP.4.

Les demandes d'autorisation préalable sont traitées selon le principe de la file d'attente qui impose à l'autorité compétente d'analyser puis octroyer les autorisations dans l'ordre de réception des demandes d'autorisation complètes.

L'autorisation d'installer et d'exploiter une infrastructure de recharge peut être refusée si le raccordement au réseau public d'électricité de l'infrastructure est de nature à porter atteinte à la stabilité, la sécurité, la capacité et la sûreté du réseau concerné ainsi que celles des installations et des équipements associés.

L'autorisation peut être assortie de réserves. Elle peut notamment être conditionnée au respect, par l'opérateur d'infrastructure, de plages horaires durant lesquelles la recharge des véhicules électriques est limitée à une certaine puissance ou interdite. Cette limitation est strictement proportionnée aux impératifs de stabilité, de sécurité, de capacité et de sûreté du système électrique concerné.

Le Ministre en charge des énergies peut refuser de délivrer l'autorisation si le projet d'infrastructure de recharge est incompatible avec les objectifs visés par l'arrêté en Conseil des ministres mentionné à l'article LP. 4.

Un arrêté en Conseil des ministres fixe le contenu et les modalités de délivrance des demandes d'autorisation préalable.

Paragraphe III - Exploitation des infrastructures de recharge ouvertes au public

Article LP 6. - Obligations d'information

Les opérateurs d'infrastructures de recharge électrique ouvertes au public mettent à la disposition du public les informations relatives à la puissance maximale de l'infrastructure de recharge ainsi que la puissance unitaire de recharge de chaque point de livraison.

Les informations nécessaires à l'accès à la recharge et aux modalités de fonctionnement sont disponibles à proximité immédiate des points de recharge ouverts au public.

Article LP 7. - Tarification des infrastructures de recharge ouvertes au public

Sur chaque station de recharge, les caractéristiques et le prix du service de recharge sont affichés et visibles.

Tout point de recharge ouvert au public permet l'accès à la recharge et, le cas échéant, le paiement par tout utilisateur, sans que ce dernier ne soit tenu de souscrire un abonnement avec l'opérateur de l'infrastructure considérée.

La tarification du service de recharge est conforme aux exigences précisées par arrêté en Conseil des ministres.

Paragraphe IV - Sanctions

Article LP 8. - Sanction administrative

En cas de manquement aux dispositions de la présente réglementation, la Polynésie française met l'intéressé en demeure de régulariser sa situation dans un délai raisonnable qu'elle détermine.

Si à l'expiration du délai ainsi fixé, l'intéressé n'a pas obtempéré à cette mise en demeure, la Polynésie française peut prononcer :

- 1° la suspension de l'autorisation d'exploiter pour une durée maximum de 6 mois ;
- 2° le retrait de l'autorisation d'exploiter ;
- 3° une amende administrative au plus égale à 20 000 000 F CFP.

Le plafond de l'amende est doublé en cas de réitération du même manquement dans un délai de trois ans. Elle peut alors être prononcée sans mise en demeure préalable.

Paragraphe V - Dispositions finales

Article LP 9. - Modification des contrats en cours

Les stipulations des contrats en cours d'exécution limitant la rétrocession d'énergie à un tiers, à titre gratuit ou à titre onéreux, ne sont pas applicables aux infrastructures de recharge visées par l'article LP.1 de la présente loi du Pays.

Délibéré en séance publique, à Papeete, le [ex."2 janvier 2017"]

Le Président

Signé :

AVIS

Vu les dispositions de l'article 151 de la loi organique n° 2004-192 du 27 février 2004 modifiée, portant statut d'autonomie de la Polynésie française ;

Vu la saisine n° **7221/PR du 09 octobre 2023** du Président de la Polynésie française reçue le **23 octobre 2023**, sollicitant l'avis du CESEC selon la procédure d'urgence sur **un projet de loi du pays relatif au déploiement des infrastructures de recharge de véhicules électriques** ;

Vu la décision du bureau réuni le **23 octobre 2023** ;

Vu le projet d'avis de la commission « Économie » en date du **02 novembre 2023** ;

Le Conseil économique, social, environnemental et culturel de la Polynésie française a adopté, lors de la séance plénière du **06 novembre 2023**, l'avis dont la teneur suit :

I – OBJET DE LA SAISINE

Le Président de la Polynésie française soumet à l'avis du Conseil Économique, Social, Environnemental et Culturel de la Polynésie française (CESEC), selon la procédure d'urgence, un projet de loi du pays relative au déploiement des infrastructures de recharge de véhicules électriques.

II – CONTEXTE ET OBJECTIFS DU PROJET DE LOI DU PAYS

Le Plan de Transition Énergétique de la Polynésie française 2015-2030 adopté par le Pays a fixé trois objectifs principaux qui sont :

- De changer de modèle énergétique, en substituant progressivement l'utilisation d'énergies fossiles par des énergies renouvelables dans toutes nos activités (production électrique, transport, urbanisme), pour tenter d'atteindre l'objectif de 75% d'énergies renouvelables à l'horizon 2030 ;
- De changer nos comportements pour réduire notre consommation énergétique par des comportements plus vertueux et par une utilisation généralisée des nouveaux équipements à moindre consommation énergétique ;
- De changer de modèle économique de l'énergie en favorisant une plus grande transparence dans les coûts et les prix, une plus grande pluralité d'acteurs et un plus grand choix pour les consommateurs.

L'observatoire polynésien de l'énergie, dans son bilan énergétique de la Polynésie française en 2021, relevait que les transports (routiers, maritimes et aériens) représentent à eux seuls 50 % du total de la consommation d'énergie primaire.

Le développement de l'ensemble des constructeurs automobiles vers le recours à l'électricité pour équiper les véhicules, notamment en raison de l'arrêt des moteurs thermiques à l'horizon 2035, participe à la réduction des gaz à effets de serre dont les conséquences sont reconnues comme préjudiciables à l'environnement.

En Polynésie, 1 200 véhicules hybrides ou 100 % électriques sont actuellement en circulation.

Or, la multiplication du nombre de véhicules nécessitant une recharge électrique pour fonctionner entraîne de facto la nécessaire mise à disposition d'infrastructures de recharge, plus communément dénommées bornes de recharge.

Le projet de loi du pays soumis à l'avis du CESEC fixe la réglementation applicable aux infrastructures de recharge des véhicules électriques (IRVE).

III – OBSERVATIONS ET RECOMMANDATIONS

À titre liminaire, le CESEC observe que le projet de loi du pays renvoie une grande partie de ses dispositions à un arrêté pris en conseil des ministres et portant sur :

- Le seuil de puissance maximale à partir duquel une infrastructure de recharge de véhicule électrique est soumise à cette réglementation (article LP. 1) ;
- Les objectifs de développement des infrastructures de recharge par puissance, par zone géographique (article LP 4) ;

- Le contenu et les modalités de délivrance des demandes d'autorisations préalables d'installation et d'exploitation des structures (article LP. 5) ;
- La tarification du service de recharge (article LP. 7) ;

À l'origine, ce projet de texte n'accompagnait pas la saisine mais il a été transmis en cours d'étude au CESEC. **Il serait souhaitable que, à l'avenir, les projets d'arrêtés soient transmis avec les projets de lois du pays afin de faciliter la compréhension et l'étude des textes soumis par les autorités.**

L'examen du projet de loi du pays soumis à l'avis du CESEC appelle les observations et recommandations suivantes :

I – Sur la nécessité d'établir un cadre réglementaire :

Selon les professionnels auditionnés, la plupart des propriétaires de véhicules électriques hybrides et rechargeables les rechargent directement chez eux.

De plus, le réseau routier polynésien n'impose pas, en l'état, d'installer de nombreuses bornes, notamment du fait que la majorité des déplacements sont effectués en ville, et que, l'autonomie des véhicules a tendance à varier entre 200 et 500 kilomètres.

Par ailleurs, la problématique du producteur et du transporteur d'électricité réside dans la difficulté d'anticiper les comportements des utilisateurs dans les mois et années à venir. En effet, combien de véhicules seront mis en circulation, disposant de quelle autonomie, quelle sera la puissance nécessaire des infrastructures, la durée de chargement ?

Selon le producteur d'électricité, l'idéal, afin de limiter l'impact de la production d'électricité par les énergies fossiles, serait que les chargements aient lieu durant les périodes actuellement creuses, et où la production d'énergie renouvelable culmine (notamment les week-ends). Durant la semaine, une charge autonome, déconnectée du réseau et ayant donc recours aux énergies renouvelables (type solaire) serait à privilégier.

Afin d'inciter le recours aux énergies renouvelables durant le week-end et notamment la recharge des véhicules, le CESEC recommande d'étudier la mise en place d'un tarif préférentiel de vente de l'électricité pendant cette période.

Il semble évident qu'en Polynésie française, peu de clients seraient enclins à passer plusieurs heures à attendre un chargement de leur véhicule en dehors de leur domicile (charge durant la nuit), ou de leur lieu de travail.

A l'inverse et compte tenu de ces observations, il conviendrait de favoriser l'installation de bornes individuelles, tant chez les particuliers que dans les entreprises ou les administrations, en faisant prévaloir le recours aux énergies renouvelables.

De nombreuses copropriétés, notamment les plus anciennes, ne disposent pas de telles structures et empêchent ainsi les propriétaires ou locataires de recharger leurs véhicules.

Le CESEC recommande de mettre en place des incitations fiscales à l'installation de telles infrastructures dans les logements collectifs, les entreprises et les

administrations, voire de modifier les règles de construction afin d'imposer cette installation dans les futures résidences.

Par ailleurs, les représentants des concessionnaires automobiles ont informé la commission chargée de l'étude de ce dossier que le ministère des finances, en charge de l'énergie, les avait informés de la volonté du gouvernement de mettre un terme aux conditions d'exonération de taxes dont bénéficient les véhicules hybrides et électriques, et ce dès le 1^{er} janvier 2024.

Pour rappel, la réglementation actuellement en vigueur prévoit que « *les véhicules neufs et fonctionnant partiellement au moyen de l'électricité sont exonérés de taxe de mise en circulation et de taxe sur la valeur ajoutée. Il s'agit de permettre aux consommateurs d'accéder aux véhicules hybrides et électriques à des conditions plus favorables que celles des véhicules classiques* »¹.

D'après les professionnels du secteur interrogés, la suppression des mesures fiscales incitatives entraînerait une augmentation d'environ 30 à 40 % du prix de ce type de véhicules. Si cette hypothèse était avérée, cette décision mettrait en péril l'objectif de la transition énergétique et écologique que permet le recours à l'électrification des véhicules.

Cette augmentation toucherait en outre tant les véhicules que les pièces détachées. Le surcoût freinerait drastiquement, voire mettrait un terme, à l'acquisition de tels véhicules, tout en mettant à mal les concessionnaires qui se sont inscrits dans ce modèle économique et cette démarche écologique. Elle provoquerait alors des effets négatifs sur l'emploi au sein de ces structures.

Dès lors, le projet de loi du pays soumis à l'avis du CESEC ne présenterait que peu d'intérêt.

En réponse, le ministère des finances en charge de l'énergie rappelle qu'il appartient à la puissance publique de vérifier que les incitations fiscales toutes confondues, quel que soit le secteur d'activité concerné, se répercutent *in fine* sur le prix final proposé aux consommateurs. C'est bien cette analyse que le gouvernement entend mener et le contrôle de la marge des concessionnaires sera décisif sur le maintien ou non des avantages fiscaux.

Il rappelle que les avantages fiscaux sont issus des impôts payés par les concitoyens et que leur utilisation doit servir les consommateurs et participer à la baisse du coût de la vie.

Le CESEC adhère au principe d'un contrôle des marges des concessionnaires pour vérifier que les avantages fiscaux dont ils bénéficient profitent au final à l'environnement et aux consommateurs. Si tel est le cas, et afin de ne pas compromettre le développement de la filière des véhicules électriques et d'être en adéquation avec les politiques publiques du Pays, le CESEC préconise leur maintien.

II – Sur le champ d'application de la réglementation :

1. Sur la définition des IRVE

Au terme de l'article LP. 1 du projet de loi du pays, la nouvelle réglementation s'applique « *à toute infrastructure de recharge de véhicules électriques mise en service à*

¹ Tiré du site internet de la Direction des Impôts et des Contributions Publiques (DICP)

compter du 1^{er} décembre 2023, dont la puissance maximale de recharge dépasse un seuil fixé par arrêté en Conseil des ministres ».

Selon les rédacteurs, ce seuil devrait être fixé entre 100 et 150 Kilowatts, ce qui exclut d'office l'ensemble des bornes individuelles et la majorité des bornes disponibles dans les entreprises.

À titre de comparaison, la réglementation applicable en Nouvelle-Calédonie à ces infrastructures² précise qu'« *Est considéré comme ouvert au public tout point de recharge dont l'emplacement de stationnement est physiquement accessible au public, y compris moyennant une autorisation ou le paiement d'un droit d'accès, qu'il soit ou non rattaché à un système de voitures partagées.*

N'est pas considéré comme un point de recharge ouvert au public :

- *un point de recharge installé dans un bâtiment d'habitation privé ou dans une dépendance d'un bâtiment d'habitation privé et exclusivement réservé aux résidents ;*
- *un point de recharge affecté exclusivement à la recharge des véhicules en service au sein d'une même entité et installé dans une enceinte dépendant de cette entité ;*
- *un point de recharge installé dans un atelier de maintenance ou de réparation non accessible au public ».*

Le projet d'arrêté transmis à l'institution distingue les infrastructures de recharge ouvertes ou non au public.

Le CESEC recommande de mentionner, dans la loi du pays, les définitions prévues dans l'arrêté.

L'article LP.4 du projet de loi de pays précise qu'« *après avis consultatif des gestionnaires de réseau et du responsable d'équilibre, la Polynésie française fixe les objectifs de développement des infrastructures de recharge de véhicules électriques par puissance de recharge, par zone géographique et, le cas échéant, en fonction de caractéristiques techniques, par arrêté en Conseil des ministres ».*

Le CESEC considère que de tels objectifs devraient précéder la mise en œuvre de la réglementation afin d'éviter l'installation d'infrastructures de manière non cohérente, au risque de ne pas desservir certaines zones, au détriment des utilisateurs.

Le CESEC recommande de rédiger un Schéma Directeur des IRVE en lien avec les communes afin d'intégrer, dans leurs plans généraux d'aménagement, ces différentes infrastructures et de présenter dans les meilleurs délais le projet d'arrêté prévu à l'article LP. 4 afin que les opérateurs privés puissent rapidement se positionner sur des zones géographiques, y compris celles n'ayant pas nécessairement une rentabilité assurée.

2. Sur les caractéristiques techniques

Les rédacteurs ont précisé que, dans un premier temps, ils estimaient ne pas avoir à limiter les types de dispositifs mis en place, afin de ne pas interférer dans les modèles

² Délibération n° 143 du 23 avril 2021 relative aux infrastructures de recharge ouvertes au public pour véhicules électriques

économiques des investisseurs privés. Leur position est susceptible d'évoluer en fonction des échanges à venir avec les professionnels.

Néanmoins, le CESEC estime qu'au regard des spécifications précises, en lien avec l'origine des dispositifs utilisés, notamment dans l'hypothèse d'une éventuelle interopérabilité entre les bornes et compte tenu du risque de captage de données personnelles (numéros de cartes bancaires par exemple), il convient de limiter l'origine des dispositifs et de définir des règles précises liées aux données personnelles (RGPD).

Le projet d'arrêté en conseil des ministres ne prévoit qu'une résistance aux poussières, à l'eau et aux chocs mécaniques.

Le CESEC recommande de fixer dès à présent ces caractéristiques techniques, notamment concernant les types de prises disponibles, afin d'éviter des investissements, parfois importants, de matériels non conformes aux spécifications des constructeurs automobiles.

Il recommande également que les installateurs des IRVE soient agréés compte tenu des spécificités de telles installations électriques qui doivent s'intégrer parfaitement aux réseaux existants et disposer de toutes les sécurités nécessaires.

IV – CONCLUSION

Le CESEC rappelle que, à l'avenir, les projets d'arrêtés devraient être transmis avec les projets de lois du pays afin de faciliter la compréhension et l'étude des textes soumis par les autorités.

L'augmentation progressive du nombre de véhicules électriques rechargeables, qu'il s'agisse de véhicules de particuliers, de société ou des transports en commun, impose la nécessaire installation de dispositifs de recharge, pour l'ensemble des usagers.

Néanmoins, l'installation de telles infrastructures qui peuvent avoir des effets sur le réseau actuel ou à venir doit être encadrée.

Une difficulté majeure soulevée par les intervenants est celle de la méconnaissance de l'évolution réelle du nombre de véhicules électriques dans les années à venir, tout comme celle des habitudes des consommateurs en matière de recharge.

Or, eu égard aux contraintes techniques inhérentes à ce type d'équipements mais également à la nécessité de rendre attractif le recours à cette énergie, dans le respect de l'environnement, il apparaît indispensable de structurer en amont cette filière.

Le présent projet de loi du pays a pour objet d'instaurer une réglementation concernant l'installation et l'exploitation des infrastructures de recharge de véhicules électriques (I.R.V.E.) en laissant au secteur privé l'initiative de ce développement.

Néanmoins, le CESEC s'interroge sur la nécessité d'instaurer, dès à présent, une telle réglementation compte tenu de la méconnaissance de l'évolution des usages dans les années à venir et de l'incertitude qui pèse sur le maintien des exonérations fiscales.

Le CESEC rappelle enfin qu'il acquiesce au principe d'un meilleur contrôle des marges des concessionnaires pour vérifier que les avantages fiscaux dont ils bénéficient profitent à l'environnement et aux consommateurs finaux.

Le CESEC rappelle également ses recommandations qui sont :

- **D'inciter au recours aux énergies renouvelables durant le week-end et notamment la recharge des véhicules ;**
- **D'étudier la mise en place d'un tarif préférentiel de vente de l'électricité pendant cette période ;**
- **De mettre en place des incitations fiscales à l'installation de telles infrastructures dans les logements collectifs, les entreprises et les administrations, voire de modifier les règles de construction afin d'imposer cette installation dans les futures résidences, en privilégiant le recours aux énergies renouvelables ;**
- **De mentionner dans la loi de pays les définitions prévues dans l'arrêté d'application ;**
- **De rédiger un Schéma directeur des IRVE en lien avec les communes afin d'intégrer, dans leurs plans généraux d'aménagement, ces différentes infrastructures et de rédiger dans les meilleurs délais l'arrêté prévu à l'article LP. 4 afin que les opérateurs privés puissent rapidement se positionner sur des zones géographiques, y compris celles n'ayant pas nécessairement une rentabilité assurée ;**
- **De fixer dès à présent ces caractéristiques techniques afin d'éviter des investissements, parfois importants, de matériels non conformes aux spécifications des constructeurs automobiles notamment ;**
- **De faire agréer les installateurs des IRVE compte tenu des spécificités de telles installations électriques qui doivent s'intégrer parfaitement aux réseaux existants et disposer de toutes les sécurités nécessaires.**

L'installation et le déploiement des infrastructures de recharge de véhicules (IRVE) s'inscrivent dans les objectifs principaux du Plan de transition énergétique et traduisent la mise en œuvre des engagements pris par les différents gouvernements.

Le CESEC encourage les politiques publiques qui concilient le développement économique et social avec les enjeux fondamentaux de protection de l'environnement et de transition énergétique.

Néanmoins, et au regard des incertitudes qui pèsent tant sur la fiscalité applicable à ce secteur que sur l'opportunité du texte, le Conseil économique, social, environnemental et culturel de la Polynésie française émet un avis défavorable au projet de loi du pays relative aux infrastructures de recharge des véhicules électriques, en l'état.

SCRUTIN

Nombre de votants :	39
Pour :	34
Contre :	00
Abstentions :	05

ONT VOTÉ POUR : 34

Représentants des entrepreneurs

01	BENHAMZA	Jean-François
02	LABBEYI	Sandra
03	PLEE	Christophe
04	ROIHAU	Andréa
05	TREBUCQ	Isabelle
06	TROUILLET	Mere

Représentants des salariés

01	FONG	Félix
02	GALENON	Patrick
03	ONCINS	Jean-Michel
04	POHUE	Patrice
05	SOMMERS	Eugène
06	TAEATUA	Edgar
07	TEHEI	Vairea
08	TEHEIURA	Gisèle
09	TERIINOHORAI	Atonia
10	TEUIAU	Avaiki
11	TIFFENAT	Lucie
12	YIENG KOW	Diana

Représentants du développement

01	LAI	Marguerite
02	MONTFORT	Christophe
03	PEREYRE	Moea
04	ROOMATAAROA-DAUPHIN	Voltina
05	TEMAURI	Yvette
06	UTIA	Ina

Représentants de la vie collective

01	BAMBRIDGE	Maiana
02	CARILLO	Joël
03	CHUNG TIEN	Tahia
04	FOLITUU	Makalio
05	KAMIA	Henriette
06	TERIITERAAHAUMEA	Patricia

Représentants des archipels

01	BARSINAS	Marc
02	BUTTAUD	Thierry
03	NESA	Martine
04	WANE	Maeva

Représentants des entrepreneurs

01 MOSSER
02 NOUVEAU

Thierry
Heirangi

Représentants de la vie collective

01 RAOULX
02 VITRAC

Raymonde
Marotea

Représentant des archipels

01 HAUATA

Maximilien

4 (quatre) réunions tenues les :
25, 26, 30 octobre 2023 et le 02 novembre 2023
par la commission « Économie »
dont la composition suit :

MEMBRE DE DROIT

Madame Voltina ROOMATAAROA-DAUPHIN, Présidente du CESEC

BUREAU

- | | | |
|------------|---------------|-----------------|
| ▪ BENHAMZA | Jean-François | Président |
| ▪ TIFFENAT | Lucie | Vice-présidente |
| ▪ KAMIA | Henriette | Secrétaire |

RAPPORTEURS

- | | |
|------------|-------|
| ▪ WANE | Maeva |
| ▪ TEFAATAU | Karl |

MEMBRES

- | | |
|-------------------|------------|
| ▪ ANTOINE-MICHARD | Maxime |
| ▪ CARILLO | Joël |
| ▪ BUTTAUD | Thierry |
| ▪ CHUNG TIEN | Tahia |
| ▪ DROLLET | Florence |
| ▪ ELLACOTT | Stanley |
| ▪ FOLITUU | Makalio |
| ▪ FONG | Félix |
| ▪ GALENON | Patrick |
| ▪ MONTFORT | Christophe |
| ▪ NESA | Martine |
| ▪ PEREYRE | Moea |
| ▪ PLEE | Christophe |
| ▪ PROVOST | Louis |
| ▪ RAOULX | Raymonde |
| ▪ SOMMERS | Eugène |
| ▪ TAEATUA | Edgar |
| ▪ TEMAURI | Yvette |
| ▪ TERIINOHORAI | Atonia |
| ▪ TROUILLET | Mere |
| ▪ UTIA | Ina |
| ▪ VIVISH | Manate |

SECRETARIAT GÉNÉRAL

- | | | |
|--------------|-----------|--------------------------------------|
| ▪ BONNETTE | Alexa | Secrétaire générale |
| ▪ NAUTA | Flora | Secrétaire générale adjointe |
| ▪ LARDILLIER | Guillaume | Conseiller technique |
| ▪ NORDMAN | Avearii | Responsable du secrétariat de séance |
| ▪ DIDELOT | Orama | Secrétaire de séance |

LE CONSEIL ÉCONOMIQUE, SOCIAL, ENVIRONNEMENTAL ET CULTUREL DE LA POLYNÉSIE FRANÇAISE

La Présidente du Conseil économique, social, environnemental et culturel de la Polynésie française,
Le Président et les membres de la commission « Économie » remercient, pour leur contribution à
l'élaboration du présent avis,

Particulièrement,

- ✚ Au titre du Ministère de l'économie, du budget et des finances, en charge des énergies (MEF) :
 - **Monsieur Oliver DELESTRE**, conseiller technique
 - **Monsieur Warren DEXTER**, conseiller technique

- ✚ Au titre de la Direction polynésienne de l'énergie (DPE) :
 - **Monsieur Pierre BOSCO**, chef de service
 - **Madame Amal JABER**, juriste

- ✚ Au titre de la Direction des transports terrestres (DTT) :
 - **Monsieur Lucien POMMIEZ**, directeur

- ✚ Au titre de la Société « Electricité de Tahiti » (EDT) - ENGIE :
 - **Monsieur Yann WOLF**, directeur des exploitations

- ✚ Au titre de la Société de Transport d'Énergie électrique en Polynésie (TEP) :
 - **Monsieur Alain CHANE**, directeur général délégué
 - **Monsieur Vetea VITRAC**, directeur général adjoint

- ✚ Au titre de CEGELEC :
 - **Monsieur Florent MASSON**, ingénieur développement

- ✚ Au titre de « Hello scoot » :
 - **Monsieur Arthur CECALDI**, gérant

- ✚ Au titre du Syndicat Professionnel des Concessionnaires Automobiles (SPCA) :
 - **Monsieur Lionel FOISSAC**, président
 - **Monsieur Gilles BONVARLET**, membre
 - **Monsieur Jacques ANDREANI**, membre
 - **Monsieur Jean-Marc LEONETTI**, membre