Document mis
en distribution
Le 24 AVR. 2024

N° 18-2024

ASSEMBLÉE
DE LA
POLYNÉSIE FRANÇAISE

Enregistré au secrétariat général de l'assemblée le 24 AVR. 2024

RAPPORT

SUR LE PROJET DE LOI DU PAYS RELATIVE AU DÉPLOIEMENT DES INFRASTRUCTURES DE RECHARGE DE VÉHICULES ÉLECTRIQUES,

présenté au nom de la commission de l'équipement, de l'urbanisme, de l'énergie et des transports terrestres et maritimes.

par M^me^ Vahinetua TUAHU,

Représentante à l'assemblée de la Polynésie française,
Rapporteure du projet de loi du pays.

Monsieur le Président,
Mesdames, Messieurs les représentants,

Par lettre n° 2196/PR du 12 avril 2024, le Président de la Polynésie française a transmis aux fins d'examen par l'assemblée de la Polynésie française, un projet de loi du pays relative au déploiement des infrastructures de recharge de véhicules électriques.

En liminaire, il importe de souligner que le projet d'arrêté d'application a également été transmis à titre d'information à l'assemblée de la Polynésie française.

I. Objectifs et Champ d'application

Le présent projet de loi du pays a pour objectif d'encadrer l'installation et le déploiement des infrastructures de recharge de véhicules électriques (*IRVE*) en Polynésie française. Il est applicable à toute IRVE mise en service à compter du 1er septembre 2024, dont la puissance maximale de recharge dépasse un seuil fixé par arrêté en conseil des ministres (*soit 3 kilowatts*).

Une IRVE désigne l'ensemble des matériels qui sont nécessaires à la recharge tels que les 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.

Ne sont pas concernés par le présent dispositif les stations de recharge[1] :
- dont la puissance maximale de recharge est inférieur à 3 kilowatts ;
- 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 ;
- raccordées avant la date d'entrée en vigueur de la loi du pays étant précisé cependant que pour les infrastructures déjà raccordées qui auraient dû faire l'objet d'une autorisation, elles sont soumises à une obligation de déclaration afin de maintenir un suivi des infrastructures les plus impactantes pour le réseau et les unités de production.

En octobre 2023, l'île de Tahiti comptait 12 bornes de recharge[2] ouvertes au public (*vingt-quatre points de charge*[3]) et l'île de Moorea comptait 3 bornes (*six points de charge*)[4].

II. L'activité d'installation et d'exploitation d'une IRVE

Au sens du projet de loi du pays, l'activité d'installation et d'exploitation d'une IRVE ne constitue pas une activité de service public mais est considérée comme une activité commerciale sur un marché concurrentiel. Le projet de texte fixe en effet la liberté d'exercice de cette activité dans le respect de la réglementation en vigueur, l'objectif étant de laisser aux opérateurs privés le soin de réaliser ces 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.

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, il est précisé que la source d'électricité dédiée à l'alimentation des IRVE devra être d'origine renouvelable. De plus, l'aménageur de l'installation aura la possibilité d'autoproduire l'électricité consommée par l'IRVE conformément au code de l'énergie.

---

[1] Zone comportant une borne de recharge associée à un ou des emplacements de stationnement ou un ensemble de bornes de recharge associées à des emplacements de stationnement, exploitée par un ou plusieurs opérateurs

[2] Appareil fixe raccordé à un point d'alimentation électrique, comprenant un ou plusieurs points de recharge et pouvant intégrer notamment des dispositifs de communication, de comptage, de contrôle ou de paiement

[3] Interface associée à un emplacement de stationnement qui permet de recharger un seul véhicule électrique à la fois ou une interface associée à un emplacement de stationnement qui permet d'échanger la batterie d'un seul véhicule électrique à la fois

[4] Avis n° 2023-AO-05 du 7 novembre 2023 de l'Autorité polynésienne de la concurrence

Par ailleurs, il est fixé un impératif de protection des réseaux publics d'électricité et des installations et équipements associés en précisant que l'installation et l'exploitation des IRVE ne peuvent porter atteinte à la stabilité, la sécurité, la capacité et la sûreté des réseaux et équipements sur lesquels elles sont raccordées.

Une étude sera réalisée en concertation avec les gestionnaires de réseau, le responsable d'équilibre, les services en charge des énergies et des transports terrestres ainsi que les communes compétentes en matière d'énergie, afin 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 autorisées à se raccorder au réseau dans cette zone. De ce recensement, verra l'émergence d'un schéma de développement des infrastructures de recharge en Polynésie française.

Le projet de loi du pays fixe aussi les obligations des opérateurs d'IRVE ouvertes au public :

- mise à disposition du public d'un certain nombre d'informations[5] ;
- affichage des caractéristiques et du prix du service de recharge sur chaque station de recharge afin d'assurer une juste concurrence entre les opérateurs et une parfaite information du service rendu à l'utilisateur ;
- accès à la recharge et, le cas échéant, au paiement par tout utilisateur, sans obligation de souscrire un abonnement avec l'opérateur afin de préserver la liberté d'accès de l'utilisateur à toutes les bornes ouvertes au public ;
- possibilité de soumettre également l'exploitant d'une IRVE ouverte au public à des exigences supplémentaires, notamment en termes de tarification du service.

En cas de manquement aux dispositions de la loi du pays, trois séries de sanctions administratives pourront être prononcées après mise en demeure :
- la suspension de l'autorisation d'exploiter pour une durée maximum de 6 mois ;
- le retrait de l'autorisation d'exploiter ;
- une amende administrative au plus égale à 20 millions F CFP (*pouvant être doublé en cas de réitération du même manquement dans un délai de trois ans*).

III. Régime d'autorisation préalable

Sera soumise à autorisation préalable toute IRVE raccordée au réseau dont la puissance maximale de recharge est supérieure ou égale au seuil fixé par une grille de détermination des infrastructures de recharge autorisées par réseau. Cette grille sera fixée par arrêté en conseil des ministres.

Ce régime d'autorisation concernera donc les IRVE les plus importantes et celles raccordées directement ou indirectement au réseau, exclusion faite de celles 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.

Les demandes d'autorisation seront instruites par le service en charge des énergies. Pour éviter toute discrimination ou décision arbitraire, le traitement des demandes d'autorisation se fera selon le principe de la file d'attente qui impose d'analyser puis octroyer les autorisations dans l'ordre de réception des demandes d'autorisation complètes.

L'autorisation pourra être assortie de réserves[6] et pourra, le cas échéant, être refusée notamment :
- si le raccordement au réseau est de nature à porter atteinte à la stabilité, la sécurité, la capacité et la sûreté du réseau concerné ;
- si le projet d'IRVE est incompatible avec le seuil de puissance maximale d'infrastructures de recharge autorisée à être raccordée.

---

[5] Puissance maximale de l'infrastructure de recharge ; puissance unitaire de recharge de chaque point de livraison ; modalités d'accès à la recharge et de fonctionnement ; mode d'emploi et toute information nécessaire à la correcte utilisation de l'appareil mis à la disposition du public

[6] Exemple : Respect de plages horaires durant lesquelles la recharge 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.

IV. Modification des contrats en cours

Actuellement, certaines stipulations dans des contrats en cours d'exécution conclus entre les autorités concédantes et les gestionnaires de réseau de distribution ou entre les gestionnaires de réseau et les clients finaux, limitent la rétrocession d'électricité à un tiers, à titre gratuit ou à titre onéreux, sans avoir obtenu un accord préalable.

Cette interdiction de rétrocession sans l'accord préalable du gestionnaire de réseau et de l'autorité concédante est un frein pour le développement des IRVE.

Aussi, le projet de loi du pays autorise l'achat d'électricité au gestionnaire de réseau de distribution pour la revente à des clients finaux, malgré les stipulations contraires intégrées dans les contrats en cours d'exécution.

V. Travaux en commission

Le présent projet de loi du pays a été examiné en commission le 23 avril 2024, notamment en présence de représentants du ministère en charge des énergies et de la Direction polynésienne de l'énergie, du rapporteur de l'avis du Conseil économique, social, environnemental et culturel (CESEC), de la Présidente de l'Autorité polynésienne de la concurrence (APC) ainsi que d'un représentant du syndicat professionnel des concessionnaires automobiles (SPCA).

À cette occasion, les différents avis et recommandations formulés sur le dispositif proposé par le projet de loi du pays, ont été exposés. Il a été rappelé également que ce dispositif a fait l'objet d'une consultation générale menée auprès des acteurs publics et privés intéressés.

Enfin, des échanges se sont tenus sur les récentes modifications du régime fiscal applicable aux véhicules électriques, la problématique du recyclage des batteries de ces véhicules et la possibilité de fixer des tarifs différenciés de vente d'électricité.

* * * * *

À l'issue des débats, le projet de loi du pays relative au déploiement des infrastructures de recharge de véhicules électriques a recueilli un vote favorable unanime des membres de la commission.

En conséquence, la commission de l'équipement, de l'urbanisme, de l'énergie et des transports terrestres et maritimes propose à l'assemblée de la Polynésie française d'adopter le projet de loi du pays ci-joint.

LA RAPPORTEURE

Vahinetua TUAHU

TEXTE ADOPTÉ N° LP/APF

ASSEMBLÉE DE LA POLYNÉSIE FRANÇAISE

LOI ORGANIQUE N° 2004-192 DU 27 FÉVRIER 2004

SESSION [ORDINAIRE OU EXTRAORDINAIRE]

PROJET DE LOI DU PAYS

(NOR : ENR24200496LP-4)

relative au déploiement des infrastructures de recharge de véhicules électriques

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

Travaux préparatoires :

- Avis n° 4/CESEC du 6 novembre 2023 du Conseil économique, social, environnemental et culturel de la Polynésie française ;
- Avis n° 2023-AO-05 du 7 novembre 2023 de l'Autorité polynésienne de la concurrence ;
- Arrêté n° 463 CM du 12 avril 2024 soumettant un projet de loi du pays à l'assemblée de la Polynésie française ;
- Examen par la commission de l'équipement, de l'urbanisme, de l'énergie et des transports terrestres et maritimes le 23 avril 2024 ;
- Rapport n° ..... du ..... de M^me^ Vahinetua TUAHU, rapporteure du projet de loi du pays ;
- Adoption en date du ..... ;

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 1er septembre 2024, 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.- Autoconsommation 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, selon les conditions et les modalités définies au Titre 3 du code de l'énergie.

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

Article LP 4.- Impératif de protection des réseaux publics d'électricité et des installations et équipements associés

L'installation et l'exploitation des infrastructures de recharge ne peuvent porter atteinte à la stabilité, la sécurité, la capacité et la sûreté du réseau sur lequel elles sont raccordées ainsi que celles des installations et des équipements associés.

Après avis consultatif des gestionnaires de réseau, du responsable d'équilibre et des communes compétentes en matière d'énergie, la Polynésie française fixe pour chaque réseau, par arrêté en conseil des ministres, un seuil de puissance totale au-delà duquel les infrastructures de recharge soumises à autorisation préalable en vertu de l'article LP. 5 ne pourront plus se raccorder.

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.

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.

Elle peut en particulier être refusée si le projet d'infrastructure de recharge est incompatible avec le seuil de puissance maximale d'infrastructures de recharge autorisée à être raccordée, mentionnée à l'article LP. 4.

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.

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

La secrétaire, *Le Président,*

Odette HOMAI Antony GEROS