AVIS N°2023-AO-05 DU 07 NOVEMBRE 2023
SUR UN PROJET DE LOI DU PAYS RELATIF AU DEPLOIEMENT DES INFRASTRUCTURES DE RECHARGE DE VEHICULES ELECTRIQUES

L'Autorité polynésienne de la concurrence,

Vu la lettre du 09 octobre 2023, enregistré le 10 octobre 2023 sous le numéro 23/0022 A, par laquelle le Président de la Polynésie française a saisi l'Autorité polynésienne de la concurrence (ci-après « l'Autorité ») pour avis sur un projet de loi du pays relatif au déploiement des infrastructures de recharge de véhicules électriques (ci-après « IRVE ») ;

Vu le code de la concurrence et notamment son article LP. 620-1 ;

Vu les autres pièces du dossier ;

Le rapporteur, le rapporteur général, les représentants de la Direction Polynésienne de l'Énergie entendus sur le fondement des dispositions de l'article LP. 630-5 du code de la concurrence lors de la séance du 07 novembre 2023 ;

Est d'avis de répondre à la demande présentée dans le sens des observations qui suivent :

INTRODUCTION

1. Le projet de texte soumis à l'examen de l'Autorité vise à encadrer le déploiement des IRVE dont la puissance maximale de recharge est supérieure à un seuil qui sera fixé par arrêté en Conseil des ministres. Par ailleurs, il instaure également un régime d'autorisation préalable destiné aux IRVE excédant ce seuil de puissance maximal. Enfin, le projet de loi du pays soumet à déclaration les IRVE raccordées au réseau et mises en service avant la date d'entrée en vigueur de la loi du pays.

I. CONSTATATIONS

A. LA SITUATION DU SECTEUR DES VEHICULES HYBRIDES ET ELECTRIQUES EN POLYNESIE FRANCAISE

1. LES MODES DE TRANSPORT UTILISES PAR LES MENAGES POLYNESIENS

2. Selon les données de l'Institut de la Statistique de la Polynésie française, 68 % des ménages polynésiens, soit 168 000[1] personnes, se déplacent quotidiennement pour se rendre sur leurs lieux de travail ou pour emmener leurs enfants à l'école.

3. La voiture est le moyen de transport le plus utilisé et représente 60,7 % des modes de déplacements (environ 92 367 usagers : passager ou conducteur). Les transports collectifs (bus ou ferry) représentent 17,2 % des déplacements et la marche à pied 11,2 %. Les deux-roues motorisés (moto ou scooter) sont utilisés par 6,4 % des actifs occupés ou personnes scolarisées. Les autres modes de transports (vélos, cheval, pirogue ou bateau personnel) représentent 4,5 % des déplacements[2].

4. La part totale des déplacements hors commune de résidence dans le cadre d'un emploi ou de la scolarisation est de 54,4 %. La voiture et les deux-roues sont privilégiés pour des déplacements professionnels et scolaires en dehors de la commune de résidence.

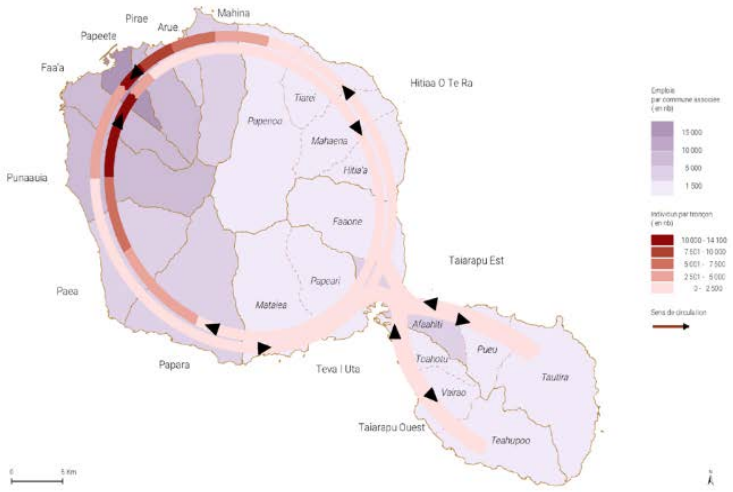
5. La zone urbaine de Tahiti, entre Punaauia et Arue, concentre 80,6 % de l'activité de l'île, provoquant une forte augmentation du trafic sur les axes routiers durant les heures de fortes affluences. Selon l'ISPF, entre 2 500 et 5 000 personnes se déplacent quotidiennement dans le cadre de leur travail sur les tronçons Papara-Paea et Papenoo-Mahina tous les jours.

---

1 https://data.ispf.pf/docs/default-source/publi-pf-bilans-et-etudes/pf-etudes-01-2019-usage-de-la-voiture.pdf?sfvrsn=4

2 https://www.ispf.pf/content/uploads/1331_Deplacements_domicile_travail_51b5b6a5d6.pdf

FIG. 5. Carte des flux d'actifs entre commune



Source : INSEE, ISPF recensement de la population 2012 et 2017

6. Première source de consommation d'énergie primaire en Polynésie française, le secteur des transports représente 50 % du besoin total en hydrocarbures et a consommé en 2019, 287 millions de litres d'hydrocarbures, dont 160 millions de litres destinés aux transports terrestres[3]. Ce constat est directement corrélé à la hausse du nombre d'immatriculations et l'absence d'offres de mobilités alternatives.

2. L'EVOLUTION DES VENTES DE VEHICULES ELECTRIQUES/HYBRIDES EN POLYNESIE FRANCAISE

7. L'électrification du parc automobile en Polynésie française s'effectue de manière assez lente au regard des chiffres transmis par la direction des transports terrestres (ci-après « DTT »).

Immatriculation des véhicules (hors cyclomoteurs) en Polynésie française

	(EE) Hybride	EL (Electrique)	ES (Essence)	GE (Mélange gazogène-essence)	(GO) Diesel	GP (Gaz de pétrole liquéfié)	Autre	**Total général**	% véhicules électriques
2018	722	69	5758	3	2408	1	0	**8 961**	1%
2019	578	75	6123	3	2710	6	45	**9 540**	1%
2020	563	81	5142	1	2145	12	54	**7 998**	1%
2021	982	115	5718	3	2202	5	69	**9 094**	1%
2022	1191	179	6209	2	2261	8	27	**9 877**	2%
01/01 au 30/09/2023	810	232	4708	1	1505	2	40	**7 298**	3%

Source : DTT [4]

[3] 1ère-Assises-de-la-Transition-Energétique-Livre-Blanc.pdf (service-public.pf)

[4] Données statistiques de la direction des transports terrestres.

8. En Polynésie française, l'adoption des véhicules électriques dans l'automobile reste très marginale. Entre 2018 et 2021, la part des véhicules électriques dans le nombre total des véhicules immatriculés était d'environ 1 %. En 2022, 179 véhicules électriques ont été immatriculés sur un total de 9 877 véhicules, soit environ 2 % du parc automobile. Entre le 1er janvier et le 30 septembre 2023, la part des véhicules électriques a triplé par rapport à 2021 et représente 3 % du nombre total de véhicules immatriculés sur cette période.

9. En revanche, l'adoption des cyclomoteurs électriques est beaucoup plus rapide que celle des voitures. Si jusqu'en 2021 le nombre d'immatriculation annuelle a varié entre 0 % et 1 % du nombre total de véhicules immatriculés, à partir de 2022, le nombre de cyclomoteurs électriques connait une très forte croissance et représente 14 % du nombre total de cyclomoteurs immatriculés. Entre le 1er janvier et le 30 septembre 2023, la part des cyclomoteurs électriques a doublé par rapport à l'année précédente et représente 32 % des cyclomoteurs immatriculés. Cette forte augmentation s'explique par l'arrivée sur le marché des deux roues motorisés électriques (les scooters électriques) dont les prix et l'usage semblent désormais rencontrer une clientèle, ainsi que de la réforme de la circulation routière avec la réglementation des vélos et des scooters électriques[5] qui a imposé l'immatriculation de ces véhicules.

10. Les pouvoirs publics ont d'ores et déjà mis en place des mesures visant à soutenir le déploiement des IRVE en Polynésie française A ce titre, les véhicules neufs fonctionnant totalement ou partiellement au moyen de l'électricité sont exonérés de la taxe de mise en circulation (article LP 322-1 du code des impôts) et de la taxe sur la valeur ajoutée (34° du I de l'article LP 340-9 du code des impôts). De même, les opérations portant sur les éléments constitutifs de ces véhicules tels que les pièces détachées, accessoires et bornes de recharges qui leur sont spécifiques sont également exonérés de TVA.

B. LA SITUATION DES IRVE EN POLYNESIE FRANCAISE

1. PRESENTATION DES DIFFERENTS TYPES DE BORNES DE RECHARGE ET LEURS USAGES

11. Une borne de recharge est définie par l'article 2 de l'arrêté portant application du projet de loi du pays relatif au déploiement des IRVE. Cette définition reprend la définition issue du décret n° 2017-26 du 12 janvier 2017[6] : « *un 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* ». Une borne de recharge peut être définie plus généralement comme un dispositif permettant de recharger la batterie d'une voiture électrique.

12. Le Règlement (UE) 2023/1804[7] dans son point 10 précise : « *Une station de recharge est une installation physique destinée à la recharge des véhicules électriques. Chaque station de recharge est dotée d'une puissance de sortie théorique maximale, exprimée en kW, et dispose d'au moins un point de recharge pouvant desservir un seul véhicule à la fois. Le nombre de points de recharge d'une station de recharge détermine le nombre de véhicules qui peuvent être rechargés à cette station à un moment donné. Lorsque plus d'un véhicule se recharge à la station de recharge à un moment donné, la puissance de sortie maximale est répartie entre les différents points de recharge, de sorte que la puissance fournie à chaque*

[5] Arrêté n° 118 CM du 28 juin 2022 portant modification de la délibération n° 85-1050 AT du 24 juin 1985 modifiée portant réglementation générale sur la police de la circulation routière.

[6] Décret n° 2017-26 du 12 janvier 2017 relatif aux infrastructures de recharge pour véhicules électriques et portant diverses mesures de transposition de la directive 2014/94/UE du Parlement européen et du Conseil du 22 octobre 2014 sur le déploiement d'une infrastructure pour carburants alternatifs - Légifrance (legifrance.gouv.fr)

[7] Règlement (UE) 2023/1804 du parlement européen et du conseil du 13 septembre 2023 sur le déploiement d'une infrastructure pour carburants alternatifs et abrogeant la directive 2014/94/UE

point de recharge individuel est inférieure à la puissance de sortie de cette station de recharge. Un parc de recharge est constitué d'une ou de plusieurs stations de recharge situées en un lieu spécifique, et comprend, le cas échéant, les places de stationnement réservées qui leur sont adjacentes ».

13. Les bornes de recharge sont équipées de prises de courant spéciales qui permettent de transférer l'électricité de la borne à la batterie de la voiture[8]. Il existe plusieurs types de bornes de recharge, allant des bornes domestiques (charge lente) aux bornes à charge rapide. Le temps de recharge varie ainsi de quelques minutes à quelques heures, en fonction de la puissance de la borne de recharge et de la capacité de la voiture.

Courant	Recharge	Puissance
AC monophasé	Lente	P < 7,4 kW
AC triphasé	Accélérée	7,4 kW ≤ P ≤ 22 kW
	Rapide	P > 22 kW
DC	Lente	P < 50 kW
	Rapide	50 kW ≤ P < 150 kW
	Ultra-rapide (niveau 1)	150 kW ≤ P < 350 kW
	Ultra-rapide (niveau 2)	P ≥ 350 kW

Source : Hit the road (tome 1) : Etat des lieux de la recharge en France

14. Les bornes domestiques sont généralement conçues pour être installées à domicile ou sur les parkings résidentiels, et la puissance de charge varie de 2 kW à 7 kW. Les bornes de recharge domestiques permettent aux propriétaires de voitures électriques de recharger leur véhicule chez eux pendant la nuit. *A contrario*, les bornes de recharge ouvertes au public sont installées sur des lieux publics tels que les parkings, les centres commerciaux ou les aires de repos et disposent d'une puissance de charge allant jusqu'à 350 kW. Elles sont souvent privilégiées lors de longs trajets ou par les conducteurs de véhicules électriques ne disposant pas de borne de recharge domestique.

15. Le Règlement (UE) 2023/18049 précise la définition des IRVE ouvertes au public dans son point 11 : « *Les points de recharge ou de ravitaillement ouverts au public comprennent, par exemple, les points de recharge ou de ravitaillement privés ouverts au public qui sont situés sur des propriétés publiques ou privées, comme les aires de stationnement publiques ou les parkings de supermarchés. Un point de recharge ou de ravitaillement situé sur une propriété privée qui est ouverte au public devrait être considéré comme ouvert au public, même dans les cas où l'accès est limité à un certain groupe d'utilisateurs, par exemple des clients. Les points de recharge ou de ravitaillement des systèmes de partage de véhicules ne devraient être considérés comme ouverts au public que s'ils autorisent explicitement l'accès des utilisateurs tiers. Les points de recharge ou de ravitaillement situés sur des terrains privés dont l'accès est limité à un cercle restreint et déterminé de personnes, comme les parkings des immeubles de bureaux auxquels seuls les employés ou les personnes autorisées ont accès, ne devraient pas être considérés comme des points de recharge ou de ravitaillement ouverts au public* ».

16. La synthèse des travaux du colloque du 6 mai 2022 sur « *la recharge du véhicule électrique* » [10], montre qu'en métropole, la recharge du véhicule électrique a lieu en priorité par le biais de bornes de recharge

[8] Site internet totalenergies.fr : Tout savoir sur les bornes de recharge pour voiture électrique (totalenergies.fr)

[9] Règlement (UE) 2023/1804 du parlement européen et du conseil du 13 septembre 2023 sur le déploiement d'une infrastructure pour carburants alternatifs et abrogeant la directive 2014/94/UE.

[10] Etude intitulée « *la recharge du véhicule électrique* » LexisNexis décembre 2022, cote 255 (254-259).

à usage privatif, au domicile ou sur le lieu de travail, totalisant plus de 90% des recharges. Cependant, le déploiement des infrastructures de recharge ouvertes au public sur la voirie ou dans les centres commerciaux est indispensable aux conducteurs de véhicules électriques ne possédant pas de place de stationnement privée, pour les longs trajets ou encore pour les itinérants (notamment les touristes qui louent des véhicules hybrides ou électriques lors de leur séjour en Polynésie française).

17. Conformément à l'approche retenue par l'Union européenne, l'Autorité de la concurrence de métropole (ci-après « ADLC ») a constaté qu'il existe des différences entre les bornes de recharge selon leur destination (privée ou publique), les zones d'installation des bornes ouvertes au public et le type de bornes de recharge qui induit des temps de recharge variables en fonction de la puissance de ces bornes[11]. Ainsi, plus la puissance est importante et plus le temps de charge sera court. A noter que l'installation de bornes de charge ultra rapides nécessite des investissements plus conséquents que l'installation de bornes plus classiques. A cet égard, les prestations de service proposées par les exploitants de bornes sont différentes selon qu'il s'agisse de bornes ouvertes au public ou de bornes privées (outils de géolocalisation et informations sur la disponibilité).

2. L'ECOSYSTEME DE LA RECHARGE ELECTRIQUE

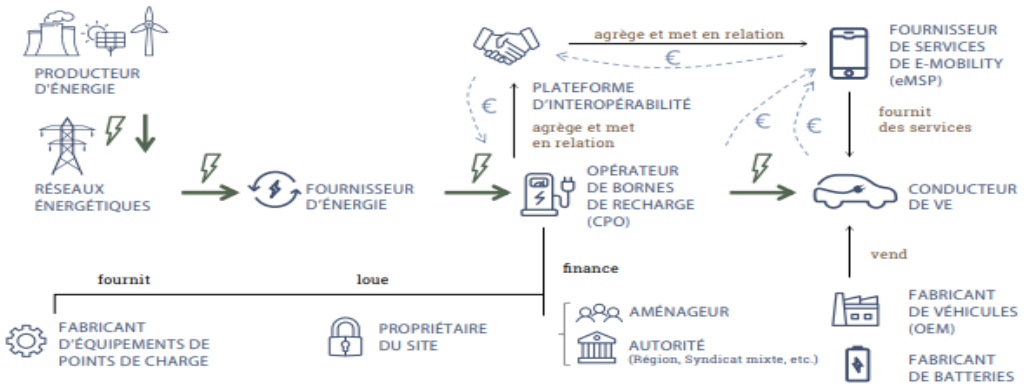
18. Le décret n°2017-26 du 12 janvier 2017[12] définit l'écosystème de la recharge électrique qui comprend une multitude d'acteurs dont :

- **l'opérateur de mobilité** : prestataire de services de mobilité pour les utilisateurs de véhicules électriques incluant des services d'accès à la recharge. Il offre une carte de recharge, avec ou sans abonnement qui donne accès à un ou plusieurs points de charge dans une zone géographique ;
- **la plateforme d'interopérabilité** : opérateur qui fournit des services pour l'itinérance de la recharge en facilitant, sécurisant et optimisant les transactions et échanges de données entre les opérateurs d'infrastructure de recharge et les opérateurs de mobilité. Il propose des services pour l'itinérance de la recharge tout en facilitant, sécurisant et optimisant les échanges de données ;
- **l'opérateur d'infrastructure** : personne qui exploite une infrastructure de recharge pour le compte d'un aménageur dans le cadre d'un contrat ou pour son propre compte s'il en est l'aménageur. Il est responsable du bon fonctionnement et de la maintenance des bornes de recharge sous sa responsabilité ;
- **l'aménageur** : maître d'ouvrage d'une infrastructure de recharge jusqu'à sa mise en service ou la personne offrant un service de recharge, propriétaire ou locataire de l'infrastructure dès lors qu'elle a été mise en service.

[11] ADLC, Décision n° 21-DDC-172 du 1er octobre 2021 relative à la création d'une entreprise commune par les sociétés AGI, EDF PEI, Genak et SAFO,

12 Décret n°2017-26 du 12 janvier 2017 relatif aux infrastructures de recharge pour véhicules électriques et portant diverses mesures de transposition de la directive 2014/94/UE du Parlement européen et du Conseil du 22 octobre 2014 sur le déploiement d'une infrastructure pour carburants alternatifs.

Figure 21: Écosystème simplifié de la recharge électrique

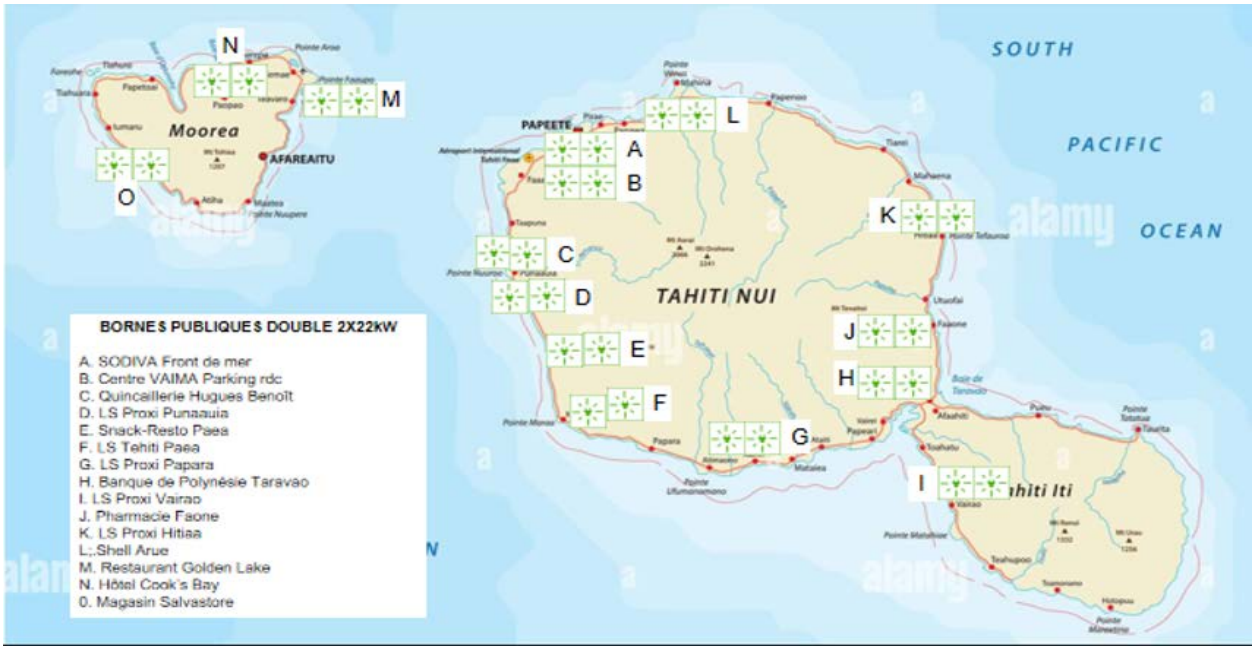


Source : Hit the road (tome 1) « Etat des lieux de la recharge en France »

3. CARTOGRAPHIE DES BORNES DE RECHARGE A USAGE PUBLIC

19. L'île de Tahiti compte à ce jour douze bornes de recharge ouvertes au public (vingt-quatre points de charge) et l'île de Moorea compte trois bornes (six points de charge). Selon l'acteur du secteur, trois bornes supplémentaires devraient être installées dont deux en décembre 2023 et une est en attente d'autorisation pour être implantée sur le domaine public. Aucune IRVE n'a pour le moment été installée dans le reste de la Polynésie.

20. Localisées essentiellement sur des parkings de commerces ou de restaurants, les IRVE ouvertes au public proposent un service de recharge plus rapide que les bornes domestiques et peuvent constituer un moyen de recharge complémentaire en cas de kilomètres supplémentaires réalisés dans la journée. Au vu de la taille du territoire, les IRVE ouvertes au public installées sont des bornes de dépannage.[13]



[13] Procès-verbal d'audition d'un opérateur du secteur des bornes de recharges du 25 octobre 2023.

4. SITUATION COMPARATIVE AVEC LA NOUVELLE CALEDONIE

21. En 2021, la Nouvelle-Calédonie comptait environ 200 véhicules électriques et les ventes de ces véhicules s'élevaient à 1 % du total de véhicules vendus en 2021 contre 10 % en France métropolitaine. Pour soutenir le développement des véhicules électriques et assurer un maillage homogène sur l'ensemble de son territoire, un appel à projets a été lancé à destination des collectivités, communes et entreprises qui souhaitaient investir dans le déploiement des bornes de recharge ouvertes au public. Une enveloppe de 80 millions de Francs CFP a été prévue à cet effet avec pour objectif d'installer 150 bornes ouvertes au public dans un délai de six mois et 18 000 d'ici 2030.

22. Dans le cadre du Schéma pour la transition énergétique de la Nouvelle-Calédonie (STENC), le Congrès de la Nouvelle Calédonie a adopté une délibération concernant la réglementation des infrastructures de recharge des véhicules électriques le 12 janvier 2021.

23. La délibération a pour objet :

- de définir **la procédure et les critères d'octroi des autorisations d'exploiter** qui seront délivrées par le gouvernement de la Nouvelle-Calédonie pour toute infrastructure de recharge pour véhicules électriques ouverte au public, en fonction d'objectifs de développement fixés dans la programmation pluriannuelle des investissements (PPI).

- de préciser **les caractéristiques techniques des infrastructures de recharge** (prises de courant, connecteurs, dispositif de modulation de puissance, lecteur de badge). Ces caractéristiques ont été définies en collaboration avec les professionnels du secteur

- de fixer **les conditions d'exploitation des infrastructures et de paiement de la recharge :**
    - une infrastructure de recharge devra utiliser un système de supervision permettant l'échange de données entre bornes, ainsi qu'un suivi en temps réel de leur état afin de garantir à tout utilisateur de véhicule électrique l'accès à l'ensemble des bornes de recharge disponibles. Ce système doit également servir à moduler le moment de la journée où l'électricité sera injectée vers les bornes afin de privilégier l'énergie de source photovoltaïque ;
    - chaque unité d'exploitation disposera d'un identifiant unique attribué par le gouvernement afin de pouvoir localiser les stations de recharge sur une carte et d'y associer des informations techniques (adresse, type de recharge, nombre de points de charge, puissance délivrée…) ;
    - les caractéristiques, les modalités de fonctionnement et le prix du service de recharge devront être indiqués et visibles. L'utilisateur pourra payer à l'acte ou utiliser le service dans le cadre d'un abonnement.

24. Plusieurs similitudes entre la Nouvelle-Calédonie et la Polynésie française peuvent être observées. En 2021, le taux d'immatriculation de véhicules électriques en Polynésie française était identique à celui de la Nouvelle-Calédonie comme vu *supra*. Cette même année, le nombre d'habitants s'élève à 270 860 en Nouvelle-Calédonie contre 279 550 en Polynésie française. A l'instar de Tahiti, la voiture est aussi le principal mode de transport utilisé en Nouvelle-Calédonie pour 68 %[14] de la population (contre 60,7 % à Tahiti), la marche à pied pour 19 % et les transports en commun pour 11 %. Le flux domicile-travail sont très largement concentrés autour de Nouméa (flux au sein de la ville et entre Nouméa et les autres communes), qui concentre plus de 75 % des actifs.

[14] Réalisation d'un schéma directeur de maillage d'un réseau de bornes de recharge pour véhicules électriques en Nouvelle-Calédonie.

25. Toutefois quelques différences peuvent également être relevées notamment concernant la taille des territoires et les réseaux routiers. En Nouvelle-Calédonie, ce dernier s'étale sur 5 600 km et se constitue de routes territoriales, provinciales et communale (IEOM NC). A Tahiti, la route de ceinture s'étend sur 113 km et la route de dégagement Ouest (RDO) sur 6 km. Contrairement à Papeete où la tension au niveau des places de parking est très élevée, Nouméa dispose de 3 400 places de parking disponibles et moins de 25 % des usagers déclarent avoir des difficultés à se stationner dans le grand Nouméa. De plus, les distances et la durée de déplacement domicile-travail sont compatibles avec l'utilisation de véhicules électriques (la durée moyenne d'un déplacement pour motif professionnel est de 24 min). Ainsi, ces facteurs contribuent à optimiser le déploiement des bornes de recharge en Nouvelle-Calédonie. L'agence calédonienne de l'énergie a ainsi réalisé, en partenariat avec l'AFD, un schéma directeur de maillage d'un réseau de bornes de recharge pour véhicules électriques.

C. LE PROJET DE LOI DE PAYS SOUMIS A L'AVIS DE L'AUTORITE

1. LES OBJECTIFS DU PROJET

26. Le projet de loi du pays soumis au présent avis vise à créer un régime juridique encadrant l'installation et le déploiement des infrastructures de recharge des véhicules électriques en Polynésie française. Pour la (ci-après « DPE »), porteur du projet de texte soumis à examen, l'encadrement du développement des véhicules électriques est un des principes directeurs de la politique en matière d'énergie et s'inscrit dans la suite de la loi du pays n° 2019-27 du 26 août 2019 instituant un code de l'énergie.

27. Lors de son audition, la DPE a réaffirmé ces objectifs, en précisant que sont concernés par la réglementation les véhicules hybrides ou électriques rechargeables au sens large (voiture, scooter, camion, bus). Le déploiement des IRVE en Polynésie française constitue un enjeu non négligeable pour favoriser les achats de ce type de véhicules.

28. Or, jusqu'à présent, les contrats de concession relatifs à la distribution de l'électricité en Polynésie française posent des obstacles majeurs à l'installation des IRVE raccordées au réseau et ouvertes au public. En effet, l'activité de distribution d'électricité, qui constitue un service public, fait l'objet d'un contrat de concession conclu entre le distributeur (EDT) et chaque autorité concédante (la Polynésie française et Sécosud sur Tahiti et dans les îles ou chaque commune est autorité concédante).

29. Dans ce cadre, l'article 19 bis du contrat de concession de Tahiti nord, utilisé comme modèle de contrat par toutes les autres concessions, interdit la rétrocession, à titre gratuit ou onéreux, à un tiers de l'électricité soutirée du réseau, sans accord préalable du gestionnaire de réseau et de l'autorité concédante. La DPE indique que « *cette interdiction constitue un frein au développement des IRVE en Polynésie française* »[15].

30. L'objectif du projet de loi du pays est donc de permettre le déploiement des installations des IRVE, sous réserve de la bonne gestion des capacités du réseau public électrique, pour favoriser l'utilisation des véhicules électriques en Polynésie française.

[15] Compte rendu d'entretien du 18 octobre 2023 avec la direction polynésienne de l'énergie.

2. LES DISPOSITIONS PRINCIPALES DU PROJET DE LOI DU PAYS

(a) CHAMP D'APPLICATION DE LA REGLEMENTATION

31. Le projet de loi du pays, soumis à l'Autorité pour avis, s'applique aux IRVE mises en exploitation à compter du 1er décembre 2023 et dont la puissance maximale de recharge excède un seuil déterminé par arrêté en Conseil des ministres.

32. **L'article LP 1** définit une « infrastructure de recharge » comme « *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 seront nécessaires à la recharge* ».

33. Il est précisé dans l'exposé des motifs que le présent projet de loi du pays exclu de son champ d'application les infrastructures de recharge de faible puissance, destinées à un usage domestique et pour lesquelles un contrôle efficace n'est pas réalisable en l'état actuel des technologies de compteurs. Sont également exclues les infrastructures de recharge raccordées avant la date d'entrée en vigueur de la réglementation.

34. Toutefois, concernant les infrastructures déjà raccordées et qui auraient dû faire l'objet d'une autorisation selon les conditions énoncées dans la présente loi du pays, elles seront soumises à une obligation de déclaration de leur activité dans un délai de six mois à compter de l'entrée en vigueur de la loi du Pays. L'objectif étant de permettre « *un suivi des infrastructures les plus impactantes pour le réseau et les unités de production* ».

35. Par ailleurs, **l'article LP 2** considère que l'installation et l'exploitation d'une infrastructure de recharge ne relève pas des activités de service public et acte la liberté d'installation et d'exploitation de ces dispositifs dans le respect des textes. L'objectif est de laisser aux opérateurs privés le soin de réaliser de tels projets.

(b) RISQUES LIES AU DEPLOIEMENT DES IRVE

36. **L'article LP 4** introduit un schéma de développement des infrastructures de recharge en Polynésie française établi en cohérence avec les capacités du réseau et des unités de production. Réalisé en concertation avec les différents acteurs concernés, « *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* ». La DPE, porteur du projet de texte, a précisé que les IRVE ont différentes puissances allant de quelques kilowatts à plusieurs centaines de kilowatts et certaines peuvent avoir un impact majeur sur le réseau électrique, voire le saturer si elles sont trop nombreuses à y être raccordées.

37. Pour cette raison, l'installation et l'exploitation des infrastructures de recharge raccordées au réseau électrique dont la puissance maximale de recharge excède un seuil défini par arrêté en Conseil des ministres seront soumises à un régime d'autorisation préalable délivrée par la Polynésie française **(article LP 5)**. L'exposé des motifs précise que la demande d'autorisation s'applique aux infrastructures de recharge raccordées directement ou indirectement au réseau, et exclut les infrastructures de recharge entièrement autonomes. Il précise également que « *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* ».

38. La DPE indique qu'à ce jour, le seuil de puissance maximal au-delà duquel une autorisation sera nécessaire n'a pas encore été déterminé. Ce seuil figurera dans l'arrêté d'application qui est toujours en cours d'élaboration. Quoiqu'il en soit, elle ajoute que l'objectif de la nouvelle mesure est surtout de réglementer les bornes de recharge de forte puissance ayant un impact majeur sur le réseau électrique.

Ainsi, seules les IRVE de forte puissance seront concernées par ce schéma, c'est-à-dire des IRVE à courant continu et à recharge rapide ou ultra-rapide (cf. tableau point 18).

(c) INSTRUCTION DES DEMANDES D'AUTORISATION

39. **L'article LP 5** prévoit également que le traitement des dossiers complets de demande d'autorisation se fera selon le principe de la *« file d'attente »*, c'est-à-dire « *traités par ordre de dépôt* », dans le but d'« *éviter toute discrimination ou décision arbitraire* ». La DPE précise qu'il s'agit du même principe que la file d'attente pour le raccordement au réseau électrique des consommateurs en France métropolitaine. Ainsi, un premier opérateur qui formulerait une demande de raccordement sur un emplacement ouvert au public ne lésera pas un deuxième opérateur souhaitant se raccorder sur un emplacement à proximité.

40. L'autorisation d'installer et d'exploiter une infrastructure 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.* »

(d) OBLIGATIONS ET SANCTIONS ADMINISTRATIVES

41. S'agissant des infrastructures dont les capacités de recharge maximales sont inférieures au seuil prévu par arrêté, ainsi que pour toutes les infrastructures autonomes non raccordées au réseau, l'exposé des motifs précise qu'elles « *ne seront soumises qu'à certaines obligations, notamment en termes de caractéristiques techniques ou de transparence tarifaire (…)* ».

42. S'agissant des infrastructures de recharge électrique ouvertes au public, **l'article LP 6** instaure une obligation de mise à disposition auprès du public des informations relatives à la puissance maximale de l'infrastructure de recharge, à la puissance unitaire de chaque point de livraison, à l'accès à la recharge, et aux modalités de fonctionnement.

43. **L'article LP 7** dispose que chaque station de recharge ouverte au public affiche de manière visible les caractéristiques et le prix du service de recharge. Cet article impose également des modalités de paiement non discriminatoire et interdit la vente liée à un contrat d'abonnement avec l'opérateur d'infrastructure, ceci afin de préserver la liberté d'accès de l'utilisateur à toutes les bornes ouvertes au public.

44. En cas de non-respect des dispositions de la présente réglementation, **l'article LP 8** prévoit trois types de sanction administrative (la suspension de l'autorisation d'exploiter l'infrastructure, le retrait de l'autorisation et une amende administrative), prononcés après une mise en demeure. En cas de récidive dans un délai de trois ans, le plafond de l'amende peut être doublé.

45. **L'article LP 9** soustrait les IRVE, telles que définies à l'article LP 1 du présent projet, des stipulations des contrats en cours d'exécution limitant la rétrocession d'énergie à un tiers à titre gratuit ou à titre onéreux.

II. ANALYSE CONCURRENTIELLE

A. LA GRILLE D'ANALYSE APPLICABLE

46. Lorsqu'elle est saisie pour avis sur un projet de texte, l'Autorité s'attache à évaluer dans quelle mesure les dispositions de ce texte restreignent ou améliorent le fonctionnement concurrentiel du secteur concerné. Un marché dont le fonctionnement est concurrentiel alloue de manière optimale les ressources disponibles, maximise le bien-être des consommateurs et stimule la compétitivité du secteur concerné, en favorisant l´innovation, la baisse des prix, la diversification de l´offre, et la hausse de la qualité des biens et des services, y compris en tenant compte des avancées en termes de développement durable au bénéfice des usagers et consommateurs. La concurrence est un facteur d´efficacité productive et allocative. Néanmoins, la concurrence ne constitue pas une fin en soi. Elle est un outil au service de cette efficacité économique.

47. Les textes normatifs répondent très fréquemment à des préoccupations d'intérêt général plus larges que la seule concurrence et dessinent une intervention des pouvoirs publics qui impacte le fonctionnement de l'économie. Le rôle de l'Autorité est, dans ces circonstances, d'informer le demandeur d'avis (le gouvernement en l'espèce) des effets sur la concurrence de l'intervention publique envisagée et de recommander, le cas échéant, les mesures à prendre pour parvenir à concilier les objectifs d'intérêt général et d'efficacité économique.

48. Dans son approche, l'Autorité s'attache donc à évaluer dans quelle mesure les dispositions du texte soumis à son examen seraient susceptibles ou non de restreindre le fonctionnement concurrentiel du secteur des infrastructures de recharge de véhicules électriques, et plus généralement celui des véhicules électriques en Polynésie française.

B. ANALYSE DES DISPOSITIONS DU PROJET DE LOI DU PAYS

(a) PARMI LES DISPOSITIONS DU PROJET DE LOI DU PAYS SOUMIS POUR AVIS, L'AUTORITE RELEVE QUE CERTAINES D'ENTRE-ELLES SONT SUSCEPTIBLES DE PRODUIRE DES RESTRICTIONS OU DES DISTORSIONS DE CONCURRENCE ENTRE LES ACTEURS DU SECTEUR DES IRVE ET POURRAIENT ETRE AMENDEES : SCHEMA DE DEVELOPPEMENT DES INFRASTRUCTURES DE RECHARGE ET INITIATIVE DES OPERATEURS PRIVES (ARTICLES LP 2 ET LP 4)

→ L'installation des IRVE laissée à l'initiative privée (article LP 2 du projet de loi du pays)

49. L'article LP 2 du projet de loi du pays qualifie d'activité commerciale, l'installation et l'exploitation d'une infrastructure de recharge, œuvrant sur un marché concurrentiel. La DPE a confirmé que l'objectif est de laisser aux opérateurs privés l'initiative des projets d'installation et d'exploitation des IRVE dans la limite des capacités du réseau électrique et des unités de production.

50. A ce principe d'initiative privée dans l'installation et l'exploitation des IRVE, l'article LP 4 du projet de loi du pays assortit l'élaboration d'un schéma de développement des infrastructures de recharge par la Polynésie française. En particulier, ce schéma devra « *fixe[r] 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* ».

51. L'Autorité accueille favorablement la démarche entreprise par le projet de loi du pays de laisser l'initiative au secteur privé pour développer l'activité d'IRVE, ce qui permet le développement d'une activité naissante en favorisant la concurrence.

52. A cet égard, il peut toutefois être noté que le territoire polynésien présente des caractéristiques particulières vis-à-vis du développement des véhicules électriques et des IRVE, du fait que la quasi-totalité du trafic routier en Polynésie française se concentre sur l'île de Tahiti et que son réseau routier est peu étendu. Ainsi, la route de ceinture à Tahiti s'étend sur 113 kilomètres tandis que l'autonomie moyenne d'une batterie d'une voiture électrique dépasse les 300 kilomètres.

53. Un acteur du secteur a confirmé que les conducteurs de véhicules électriques en Polynésie française rechargent leur véhicule électrique en priorité à domicile ou sur leur lieu de travail. Il précise que les bornes de recharge ouvertes au public installées par sa société sont considérées comme des bornes de « *dépannage* » par les conducteurs. La Polynésie française n'est donc pas confrontée à la problématique du maillage territorial des IRVE et des « déserts » de recharge avec la même acuité qu'en métropole ou en Nouvelle-Calédonie.

54. Toutefois, l'Autorité note que l'équilibre économique des opérateurs privés apparait incertain à court terme, du fait notamment :

- du faible volume des véhicules électriques immatriculés (2% du total des véhicules immatriculés en 2022) ;
- des coûts liés à la fourniture et à l'installation des bornes de recharge qui varient en fonction de la puissance des infrastructures et de la technologie utilisée ;
- de la rentabilité incertaine de ces investissements ; et
- de la rareté du foncier disponible, notamment sur les îles de Tahiti (en particulier en centre-ville, où la tension au niveau des places de stationnement est très forte et peut constituer un réel obstacle au déploiement des bornes de recharge) et Moorea.

55. Ce phénomène pourrait constituer un frein au développement des bornes de recharge ouvertes au public et aboutir à une carence de l'initiative privée dans le développement des IRVE ouverte au public.

56. Une étude publiée dans la revue LexisNexis en 2022, portant sur la « recharge du véhicule électrique[16] » met l'accent sur la carence de l'initiative privée dans le cadre du développement des IRVE. Cette carence « *est moins relative au nombre de bornes déployées sur les territoires, qu'à un accès insuffisant aux bornes sur certaines parties localisées, comme les zones moins urbanisées dont la rentabilité n'est pas certaine* ». Ainsi, la transition vers une mobilité électrique implique une nouvelle répartition des rôles entre les acteurs : « *alors que le déploiement des thermiques a toujours été l'affaire des industriels, le développement de la mobilité électrique devient l'affaire des collectivités locales* ».

→ La création d'un schéma de développement des infrastructures de recharge (article LP 4 du projet de loi du pays)

57. Dans ce contexte, l'élaboration d'un schéma de développement des bornes de recharge ouvertes au public prévu à l'article LP 4 pourrait permettre de prendre en compte un certain nombre de variables, outre la capacité du réseau, afin de favoriser le développement d'IRVE ouvertes au public.

58. A ce stade, le porteur du texte a seulement identifié le risque de saturation du réseau électrique lié au déploiement des bornes de recharge à forte puissance comme la difficulté majeure qui justifierait un schéma de développement des bornes de recharge ouvertes au public en Polynésie française.

59. Pour remédier à ce risque, l'article LP 4 prévoit que la Polynésie française élaborera un schéma, en concertation avec les principaux acteurs du secteur, dont l'objectif est de recenser les capacités du réseau

[16] Etude intitulée « *la recharge du véhicule électrique* » LexisNexis décembre 2022.

et des unités de production par zone géographique, ceci afin de déterminer la puissance maximale cumulée d'infrastructures de recharge pouvant se raccorder au réseau électrique sans le saturer.

60. Dans la rédaction actuelle du projet de texte, les limites capacitaires du réseau électrique et les restrictions d'accès au réseau électrique qui pourraient en découler, sont décrites de manière très générale. Les capacités techniques devront être définies par arrêté en conseil des ministres. Durant l'examen du projet de loi par l'Autorité, ce schéma était toujours en cours d'élaboration et ne lui a pas été transmis. En son absence, il est difficile de donner un avis sur les objectifs poursuivis et leur impact, s'il y a lieu, sur la concurrence. Il est toutefois possible d'en dessiner les grandes lignes.

61. Cette restriction de l'offre, qui se matérialiserait par un refus d'autorisation d'installation d'un IRVE dans une zone géographique donnée, apparait pleinement justifiée par le motif d'intérêt général visant à préserver la « *stabilité, la sécurité, la capacité et la sûreté du réseau concerné ainsi que celles des installations et des équipements associés*[17]. »

62. Toutefois, cette restriction, si elle est justifiée dans son principe, doit malgré tout demeurer proportionnée à l'objectif poursuivi, c'est-à-dire dans la mesure du possible circonscrite à la fois dans l'espace (par zone géographique par exemple) et dans le temps. Cette restriction doit également, pour n'induire aucune distorsion de concurrence, s'appliquer à tous les acteurs du marché sans discrimination.

63. L'Autorité considère que le schéma de développement devrait déterminer avec précision les capacités du réseau électrique par zone géographique afin d'estimer le nombre maximum d'IRVE de forte puissance que le réseau est capable de supporter localement, *a fortiori* dans le contexte d'un accroissement potentiellement important de la demande du fait de l'arrêt programmé des ventes de voitures à moteurs thermiques dans l'Union européenne à partir de 2035 qui incite les constructeurs à se tourner vers de nouvelles technologies dont l'électrique. En l'absence d'un schéma de développement clair, précis et accessible à l'ensemble du secteur, les premiers acteurs amenés à se positionner pourraient *de facto* verrouiller le marché, du fait des capacités limitées du réseau dans une zone géographique donnée.

64. Par ailleurs, en raison du manque de rentabilité des investissements relatifs aux IRVE à l'heure actuelle et des problématiques liées aux capacités du réseau, l'Autorité recommande que le schéma de développement prévoit un déploiement progressif des IRVE par zone géographique.

65. Au-delà du risque de saturation du réseau électrique lié au déploiement des bornes de recharge à forte puissance, le schéma de développement pourrait s'intéresser au choix du lieu d'implantation des bornes de recharge, selon les communes, aux flux de transport et aux besoins de la population. Sans pour autant réaliser un maillage du territoire, le déploiement des bornes de recharge se pense à une échelle communale, et pour cette raison, le schéma de développement pourrait associer les collectivités locales. A ce titre, l'autorité de concurrence allemande, le Bundeskartellamt, dans son enquête sectorielle sur la fourniture et la commercialisation d'infrastructures de recharge ouvertes au public pour les véhicules électriques, considère que l'implantation des bornes de recharge ouvertes au public se pense à une échelle locale.

66. En conséquence, l'Autorité préconise d'associer les collectivités locales au projet de développement des IRVE. L'objectif est ainsi d'évaluer au mieux les besoins de chaque commune pour déployer les technologies de recharge adéquates dans les zones les plus appropriées. La ville de Papeete qui concentre l'essentiel de l'activité de l'île, n'aura pas les mêmes besoins en termes de bornes de recharge publique qu'une commune plus isolée comme Hitia'a.

67. Le schéma de développement pourrait prendre en compte les spécificités géographiques et la répartition de la population de la Polynésie, en collaboration avec les collectivités locales, dans l'objectif d'offrir un réseau d'IRVE de qualité, innovant et à des prix concurrentiels qui inciterait le consommateur à un basculement progressif vers l'utilisation de véhicules électriques.

---

[17] 3ème alinéa de l'article LP. 5 du projet de loi de pays.

68. Toutefois, bien que la DPE estime qu'un basculement rapide des véhicules thermiques vers des véhicules électriques n'aurait pas de gains en termes d'empreinte carbone de la Polynésie française[18], l'Autorité estime qu'il n'est pas produit d'éléments factuels en ce sens. Elle considère qu'aucune étude d'impact n'ayant été produite, des avantages environnementaux et sur la santé publique pourraient tout autant en résulter (réduction des nuisances sonores, réduction des émissions de dioxyde de carbone dans les villes, etc.).

Recommandations :

Concernant le schéma de développement, il est proposé de :

1. définir des objectifs de développement des IRVE clairs et transparents par zone géographique et de les rendre publics, afin de garantir un accès concurrentiel à ces zones, à tous les acteurs sans discrimination. La détermination du taux de couverture d'IRVE devrait se fonder sur les objectifs de développement des véhicules électriques ainsi que sur les lieux d'implantation publics et privés les plus appropriés ;
2. mettre en place un déploiement progressif des IRVE en lien avec les capacités du réseau électrique et des unités de production des différentes zones ; et
3. associer les collectivités locales à l'élaboration du schéma de développement afin de recenser les besoins de chaque commune.

(b) REGIME D'AUTORISATION PREALABLE (ARTICLE LP 5)

69. L'article LP 5 instaure un régime d'autorisation préalable des IRVE et précise que : « *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* ».

70. L'article LP 5 indique également que : « *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.* »

71. L'exposé des motifs rappelle que cette autorisation concerne les IRVE raccordées directement ou indirectement au réseau et dont la puissance maximale de soutirage est supérieure à un seuil défini par arrêté en Conseil des ministres. Il précise également que « *l'objectif est de pouvoir contrôler le déploiement des bornes de recharge au regard de leur impact sur la stabilité, la sécurité, la capacité et la sûreté du réseau* ».

72. Par ailleurs, s'agissant des critères d'octrois ou de refus des autorisations, l'article LP 5 prévoit que la demande d'autorisation peut être refusée si le raccordement au réseau public d'électricité de la borne de recharge porte atteinte à « *la stabilité, la sécurité, la capacité et la sûreté du réseau concerné* ». L'autorisation peut également être assortie de réserves telles que le respect des plages horaires durant lesquelles la recharge est limitée à une certaine puissance ou interdite. Enfin, le ministre en charge des Energies peut refuser d'octroyer une autorisation si la demande « *est incompatible avec les objectifs visés* » à l'article LP 4.

[18] La puissance électrique appelée nécessaire dans le cadre des recharges des véhicules électriques consommant davantage d'hydrocarbures pour la production électrique que le plein réalisé en station essence.

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

74. S'agissant de l'examen des demandes d'autorisation, le projet de texte prévoit un traitement des dossiers complets, par ordre de dépôt auprès de l'autorité compétente, selon le principe de la file d'attente : premier arrivé, premier servi. Selon la DPE, ce mode de traitement permettrait d'éviter toute discrimination ou décision arbitraire. Un risque concurrentiel peut être cependant identifié avec ce type d'examen de demande d'autorisation, d'autant plus que les autorisations seront subordonnées à la condition d'une capacité du réseau et des unités de production suffisantes par zone géographique. Ainsi, un opérateur privé qui détient une réserve foncière importante et qui déciderait d'internaliser l'installation et l'exploitation des IRVE, aurait un avantage concurrentiel sur les autres opérateurs et pourrait entrainer une saturation, voire un verrouillage immédiat du marché en déposant des demandes sur tous ses terrains privés de façon simultanée.

75. En outre, s'agissant des demandes relatives à l'occupation du domaine public, l'Autorité relève que l'article LP 5 ne prend pas en considération les modalités d'attribution des surfaces relevant du domaine public. Ainsi, aucune distinction n'est faite entre les demandes d'autorisation relevant du domaine privé et celles relevant du domaine public.

76. Pourtant, dans son « enquête sectorielle sur la fourniture et la commercialisation d'infrastructures de recharge ouvertes au public pour les véhicules électriques », le BKA souligne au point 41, qu'il faut « *distinguer les points de recharge dits "publics" (points de recharge ouvertes au public sur le domaine public) et les points de recharge dits "privés" (points de recharge ouvertes au public sur le domaine privé). Par exemple, l'accès à un terrain privé peut être plus cher pour les opérateurs de bornes de recharge (coût d'opportunité pour les propriétaires fonciers) que l'accès à un terrain public, en particulier dans les grandes agglomérations* ».

77. En l'espèce, trois cas de figure peuvent être distingués :

- les stations de recharge ouvertes au public sur le domaine public (exemple : plages et parcs publics, espaces communaux, musées) ;

- les stations de recharge ouvertes au public sur le domaine privé (exemple : stations-services, centre commerciaux, restaurants, magasins alimentaires) ; et

- les stations de recharge non ouvertes au public sur le domaine privé (exemple : domicile, entreprise, logements collectifs).

78. Si l'occupation du domaine privé relève de la gestion du propriétaire foncier qui détient les droits réels sur le sol, en revanche, l'occupation du domaine public nécessite une autorisation d'occupation du domaine public formalisée par un arrêté en Conseil des ministres. Compte tenu des délais nécessaires pour obtenir cette autorisation et l'objectif d'intérêt général poursuivi par les collectivités locales, l'Autorité recommande de distinguer le traitement des demandes de raccordement au réseau électrique portant sur le domaine privé et celles portant sur le domaine public. Sans cette distinction, les collectivités locales risqueraient de ne pas être en mesure d'obtenir une autorisation face à des opérateurs privés plus réactifs et en raison de la saturation du réseau électrique.

79. Ainsi, une attention particulière devra donc être apportée à la définition de la méthode d'attribution des espaces du domaine public. Afin de ne pas fausser le jeu de la concurrence entre les opérateurs de bornes de recharge publique, l'Autorité recommande que cette méthode ne repose pas sur le principe de la file d'attente, mais fasse l'objet d'une procédure de mise en concurrence pour les espaces appartenant au domaine public. Cette méthode d'attribution garantirait l'application de conditions objectives, transparentes et non discriminatoires, ne portant pas atteinte à la concurrence entre les opérateurs des infrastructures de recharge.

80. S'agissant de l'octroi, du refus ou de l'octroi avec réserves des autorisations, l'Autorité rappelle que les critères des réserves ainsi que les motifs de refus devront être clairement explicités afin de garantir la transparence de la mesure. En outre, le législateur doit veiller à ce que ces critères soient non-discriminatoires et objectifs afin de ne laisser aucune place aux décisions discrétionnaires.

81. En cas de refus, il importera de déterminer avec précision ce que signifie « *être incompatible avec les objectifs visés par l'arrêté en Conseil des ministres* » au sens de l'article LP 5. En particulier, l'Autorité souligne le risque d'induire des distorsions de concurrence non justifiées entre les activités autorisées, les activités assorties de réserves et celles ayant fait l'objet d'une simple déclaration (pour les exploitants d'IRVE mises en service avant la date d'entrée en vigueur du projet de loi du pays). Ainsi, ces décisions doivent être déterminées sur la base de critères parfaitement transparents, objectifs et non-discriminatoires sous-peine d'introduire des distorsions de concurrence entre installateurs et exploitants d'IRVE.

Recommandations :

Concernant les règles d'attribution des autorisations, il est proposé de :

4. distinguer l'instruction et l'attribution des autorisations d'installation d'IRVE sur les domaines privé et public ;

5. prévoir une procédure de mise en concurrence pour l'attribution des espaces appartenant au domaine public ;

6. Assortir les autorisations, leur renouvellement et leur retrait de conditions objectives transparentes et non discriminatoires ; et

7. veiller, en cas de délivrance d'autorisations multiples à une seule et même personne, à ne pas créer de situation de position dominante ou de monopole injustifié qui *in fine* nuirait à la concurrence et pourrait conduire à une moindre qualité de l'offre de recharge à des prix non compétitifs.

(c) L'INTEROPERABILITE ENTRE LES BORNES DE RECHARGE PUBLIQUES (ARTICLE LP 7 AL.2)

82. L'article LP 7 alinéa 2 du projet de loi du pays soumis pour avis prévoit que « *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* ».

83. A cet égard, l'Autorité accueille favorablement l'article LP 7 alinéa 2 du projet de loi du pays qui vise à s'assurer que les exploitants d'IRVE soient tenus de ne pas mettre en place un réseau fermé de recharge par le biais d'une obligation d'abonnement des utilisateurs, à la fois pour ce qui concerne la recharge des véhicules et, le cas échéant, le paiement afférent.

84. En effet, l'absence de prise en compte, dans le cadre réglementaire, de l'interopérabilité entre réseaux d'IRVE et leurs moyens de paiement, emporte de lourdes conséquences sur les conditions de concurrence entre opérateurs et pourrait fortement impacter *in fine* le développement de la mobilité électrique en complexifiant l'expérience de recharge des utilisateurs sur les IRVE ouverts au public (ex : mise en place d'un abonnement obligatoire pour chaque réseau de borne, incompatibilité des cartes de recharge de chaque réseau, refus de certain moyens de paiement, etc.). A cet égard, l'Autorité fait les remarques suivantes :

85. → La première conséquence est qu'en l'absence d'interopérabilité entre les bornes de recharge publiques, les clients deviennent captifs d'un réseau de recharge. De ce fait, un opérateur qui détiendrait un avantage concurrentiel en termes de foncier pourrait développer son propre réseau de bornes de recharge ouvertes au public qui ne serait pas interopérable avec les autres réseaux d'infrastructure, fragilisant les opérateurs concurrents et freinant l'entrée de nouveaux concurrents sur le marché. Il en résulterait un renforcement de la position de l'opérateur dominant et une limitation à la mobilité entre les opérateurs de recharges ouvertes au public.

86. → La deuxième conséquence qui résulte de la première est le renchérissement des coûts et des tarifs des prestations au détriment des conducteurs de véhicules électriques pouvant entrainer une perte d'intérêt des usagers envers le réseau de bornes ouvertes au public. Dans le cadre de son enquête, le BKA a constaté une variation de prix importante pour des points de recharge de même puissance, selon que l'accès à la borne de recharge se fait via une plateforme d'interopérabilité ou pas. De plus, il a reçu des plaintes de consommateurs concernant un accès limité aux bornes de recharge et des conditions de recharge peu transparentes. Ainsi, le BDK relève qu'un manque de transparence sur les tarifs de recharge applicables peut entraver la concurrence entre les plateformes d'interopérabilité.

87. En France métropolitaine, l'interopérabilité des bornes de recharge pour les véhicules électriques est obligatoire depuis le décret n° 2021-1561 du 3 décembre 2021. Désormais, l'aménageur d'une infrastructure de recharge ouverte au public doit garantir l'accès à la recharge[19].

88. A cet égard, l'Autorité recommande de veiller à ce que l'accès aux IRVE soit garanti, par l'exploitant, à tout utilisateur, dans des conditions non-discriminatoires. Cette condition pourra notamment être présumée satisfaite dès lors que l'opérateur de l'infrastructure est connecté à une plateforme d'interopérabilité[20].

89. Une plateforme d'interopérabilité pourrait notamment assurer l'interconnexion entre tous les opérateurs de recharge, permettant aux usagers d'un réseau de bornes d'accéder aux bornes exploitées par un autre opérateur via la plateforme. A noter que l'accès non-discriminatoire aux IRVE ne s'oppose pas au fait que certaines conditions en termes d'autorisation, d'utilisation et de paiement puissent être imposées.

90. Afin de garantir à tous les utilisateurs un accès non discriminatoire aux bornes de recharge, l'Autorité souligne le caractère essentiel des moyens de paiement supportés par les IRVE ouverts au public. Il importe de s'assurer que les conducteurs de véhicules électriques puissent payer leur recharge à l'acte, par carte, par paiement sans contact et sans avoir besoin de souscrire à un abonnement, sur l'ensemble des réseaux d'IRVE. Les prix pourront être affichés en kWh ou par minute.

Recommandations :

Concernant l'interopérabilité entre les bornes de recharge ouvertes au public, il est proposé de :

8. Garantir un accès aux stations de recharge à tout utilisateur des bornes de recharge par l'intermédiaire d'une plateforme d'interopérabilité ; et

9. permettre le paiement par une transaction à l'acte à tout utilisateur, par carte bleue ou par paiement sans contact

[19] L'article R.353-4-1 prévoit notamment que « *la garantie d'interopérabilité d'une infrastructure de recharge ouverte au public repose sur : 1° les procédures d'accès à la recharge et les modalités de paiement afférent ; 2° les informations relatives à ladite infrastructure accessible sur une base ouverte à tous les utilisateurs.* »

[20] Une plateforme d'intermédiation est un opérateur qui fournit des services pour l'itinérance de la recharge en facilitant, sécurisant et optimisant les transactions et échanges de données entre les opérateurs d'infrastructure de recharge et les opérateurs de mobilité.

(d) OBSERVATIONS SUR L'ARTICLE 14 DU PROJET D'ARRETE TRANSMIS

91. Lors de la saisine de l'Autorité, le gouvernement de la Polynésie française a joint aux pièces du dossier des annexes dont un projet d'arrêté portant application du projet de loi du pays soumis à l'examen.

92. Bien que l'Autorité n'ait pas été saisie directement sur cet arrêté, elle met en garde sur la rédaction de l'article 14 dudit projet qui dispose que "*Lorsque l'infrastructure de recharge est raccordée au réseau public d'électricité et qu'elle est ouverte au public, le prix unitaire en francs pacifique par kilowatt heure d'électricité revendue aux clients de l'infrastructure de recharge ne peut être inférieur au prix qui lui est appliqué par le gestionnaire de réseau*". Cette obligation tarifaire est restrictive de concurrence et de nature à maintenir des prix élevés. L'Autorité souligne qu'aucun élément du dossier ne figure en justification d'une telle restriction au regard d'un objectif d'intérêt général.

CONCLUSION

93. Le projet de loi du pays soumis pour avis poursuit l'objectif de réguler le déploiement des infrastructures de recharge pour véhicules électriques (IRVE) dont la capacité de recharge dépasse un seuil défini par un arrêté du Conseil des ministres. Ce projet établit un processus d'autorisation préalable pour les IRVE dépassant ce seuil de puissance et exigeant une déclaration pour les IRVE connectées au réseau et en service avant l'entrée en vigueur de la loi du pays.

94. Aux termes de son examen, l'Autorité aboutit aux conclusions suivantes :

- quelques dispositions, bien que justifiées par des objectifs d'intérêt général, pourraient être amendées pour ce qui concerne les articles LP 2, LP 4 et LP 7 du projet de loi ;
- une attention particulière devrait être accordée à l'article 14 du projet d'arrêté d'application du projet de texte soumis à l'examen de l'Autorité.

SYNTHESE DES RECOMMANDATIONS
1. Définir des objectifs de développement des IRVE clairs et transparents par zone géographique et de les rendre publics, afin de garantir un accès concurrentiel à ces zones, à tous les acteurs sans discrimination. La détermination du taux de couverture d'IRVE devrait se fonder sur les objectifs de développement des véhicules électriques ainsi que sur les lieux d'implantation publics et privés les plus appropriés ;
2. Mettre en place un déploiement progressif des IRVE en lien avec les capacités du réseau électrique et des unités de production des différentes zones ; et
3. Associer les collectivités locales à l'élaboration du schéma de développement afin de recenser les besoins de chaque commune ;
4. Distinguer l'instruction et l'attribution des autorisations d'installation d'IRVE sur les domaines privé et public ;
5. Prévoir une procédure de mises en concurrence pour l'attribution des espaces appartenant au domaine public ;
6. Assortir les attributions des autorisations, leur renouvellement et leur retrait de conditions objectives transparentes et non discriminatoires ; et
7. Veiller, en cas de délivrance d'autorisations multiples à une seule et même personne à :

- ne pas créer de situation de position dominante ou de monopole injustifiée qui *in fine* nuirait à la concurrence et pourrait conduire à une moindre qualité de l'offre de recharge à des prix non compétitifs
- limiter dans le temps ces autorisations

8. Garantir un accès aux stations de recharge à tout utilisateur des bornes de recharge par l'intermédiaire d'une plateforme d'interopérabilité ; et

9. Permettre le paiement par une transaction à l'acte à tout utilisateur, par carte bleue ou par paiement sans contact.

Délibéré sur le rapport oral de Mme Mariko Ishibashi, rapporteur, avec l'intervention de Mme Sophie Bresny, rapporteur général, par Mme Johanne Peyre, présidente, messieurs Enzo Silvestro, Philippe Guesdon et Léopold Biardeau, membres du collège.

La présidente

Johanne Peyre