

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

Le congrès de la Nouvelle-Calédonie,
Délibérant conformément aux dispositions de la loi organique modifiée n° 99-209 du 19 mars 1999 relative à la Nouvelle-Calédonie ;
Vu la loi modifiée n° 99-210 du 19 mars 1999 relative à la Nouvelle-Calédonie ;
Vu la délibération n° 195 du 5 mars 2012 relative au système électrique de la Nouvelle-Calédonie ;
Vu la délibération n° 135 du 23 juin 2016 portant approbation du schéma pour la transition énergétique de la Nouvelle-Calédonie ;
Vu l'avis du conseil économique, social et environnemental du 12 février 2021 ;
Vu l'avis du comité consultatif de l'environnement du 22 février 2021 ;
Vu l'arrêté n° 2021-53/GNC du 12 janvier 2021 portant projet de délibération ;
Vu le rapport du gouvernement n° 07/GNC du 12 janvier 2021 ;
Entendu le rapport n° 34 du 14 avril 2021 de la commission des infrastructures publiques, de l'aménagement du territoire, du développement durable, de l'énergie, des transports et de la communication,
A adopté les dispositions dont la teneur suit :

Chapitre 1^{er} : Objet, champ d'application et définition

Article 1^{er} : La présente délibération est applicable aux infrastructures de recharge pour véhicules électriques ouvertes au public, à l'exclusion des dispositifs sans fil ou à induction, des dispositifs d'échange de batterie et des infrastructures dévolues exclusivement à la recharge des autobus et des autocars ainsi que des véhicules à moteur à deux ou trois roues et des quadricycles à moteur, dont la puissance maximale de recharge ne dépasse pas 2 kW.

Article 2 : 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.

Chapitre 2 : Autorisation d'exploiter

Article 3 : Après avis consultatif des provinces et des communes concernées, le gouvernement de la Nouvelle-Calédonie fixe les objectifs de développement des infrastructures de recharge ouvertes au public, par zone géographique et en fonction de caractéristiques techniques, dans la programmation pluriannuelle des investissements de production électrique prévue à l'article 4 de la délibération n° 195 du 5 mars 2012 susvisée.

Article 4 : Toute infrastructure de recharge ouverte au public disposant d'une technologie unidirectionnelle et dont la puissance est inférieure à un seuil fixé par arrêté du gouvernement est soumise à une déclaration d'exploitation auprès du service de la Nouvelle-Calédonie compétent en matière d'énergie.

Toute infrastructure de recharge ouverte au public dont la puissance est supérieure à un seuil fixé par arrêté du gouvernement ou disposant d'une technologie bidirectionnelle est soumise avant son installation à une autorisation d'exploiter délivrée par le gouvernement de la Nouvelle-Calédonie au regard :

1° des caractéristiques techniques prévues aux articles 7 à 10 ;

2° du système de supervision prévu à l'article 11 ;

3° de sa compatibilité avec les objectifs de la programmation pluriannuelle des investissements visée à l'article 3 de la présente délibération ;

4° de son raccordement aux réseaux publics d'électricité dans des conditions de nature à assurer leur sécurité et leur sûreté ainsi que celles des installations et des équipements associés. L'autorisation est délivrée, le cas échéant, sous réserve des prescriptions émises par le gestionnaire de réseau en vertu de l'article 5 ;

5° de l'efficacité énergétique de la technologie employée ;

Un arrêté du gouvernement de la Nouvelle-Calédonie fixe le contenu et les modalités de délivrance des déclarations d'exportation et des demandes d'autorisation d'exploiter.

Article 5 : I. - Préalablement à toute demande d'autorisation, l'aménageur d'une infrastructure de recharge ouverte au public transmet une demande de raccordement au gestionnaire de réseau concerné.

Le contenu de la demande de raccordement est fixé par arrêté du gouvernement de la Nouvelle-Calédonie.

II. - Le gestionnaire de réseau concerné émet sous quinze jours un devis pour l'établissement de la note de raccordement. Dans les deux mois suivant l'acceptation de ce devis par l'aménageur, le gestionnaire de réseau établit une note de raccordement indiquant *a minima* :

1° les possibilités d'accueil du réseau électrique ;

2° les éventuels renforcements ou limitations d'utilisation du réseau nécessaires ;

3° une estimation sommaire du coût et des délais de réalisation du raccordement ;

4° le cas échéant, une estimation de délestage annuelle.

III.- Pour garantir la sécurité d'approvisionnement et la sûreté d'alimentation du système électrique, des dispositions d'exploitation pourront être établies par le gestionnaire du réseau de transport d'électricité, et le cas échéant par le gestionnaire du réseau de distribution, afin de limiter l'appel de puissance de l'installation concernée.

Article 6 : Une fois le dossier d'autorisation complet, le service de la Nouvelle-Calédonie compétent en matière d'énergie délivre un récépissé au demandeur ainsi qu'un identifiant tel que défini à l'article 18.

Le gouvernement de la Nouvelle-Calédonie peut dans un délai de deux mois à compter de la date du récépissé, s'opposer à la mise en exploitation d'une infrastructure de recharge. Passé ce délai et en l'absence de décision expresse du gouvernement de la Nouvelle-Calédonie, l'autorisation d'exploiter est réputée accordée.

Chapitre 3 : Caractéristiques techniques des infrastructures

Article 7 : Les bornes de recharge ouvertes au public délivrant une recharge normale intègrent au minimum un socle de prise de courant de type E. Ce socle est conforme aux exigences de sécurité décrites par une norme définie par arrêté du gouvernement de la Nouvelle-Calédonie et déclaré adapté, par son fabricant, à la recharge répétée de véhicules électriques. Les dispositifs utilisés pour connecter un véhicule électrique sur un socle de prise de courant de type E limitent la puissance appelée lors de la charge conformément à cette norme.

Article 8 : Les bornes de recharge ouvertes au public délivrant une recharge rapide en courant alternatif dispose au minimum d'un connecteur de type 2 tel que décrit dans la norme définie par arrêté du gouvernement de la Nouvelle-Calédonie.

Les bornes de recharge ouvertes au public délivrant une recharge rapide en courant continu dispose au minimum d'un connecteur Combo2 et d'un connecteur CHAdeMO tel que décrit dans la norme définie par arrêté du gouvernement de la Nouvelle-Calédonie.

Article 9 : Les bornes de recharge pour véhicules électriques ouvertes au public sont équipées d'un dispositif permettant une modulation temporaire de la puissance électrique appellable, sur réception et interprétation de signaux, dont notamment les signaux transmis d'une part, par le gestionnaire du réseau de transport et d'autre part, par le gestionnaire du réseau de distribution concerné. La modulation temporaire de puissance est déclinable par point de recharge.

Article 10 : Si l'infrastructure de recharge est équipée d'un lecteur de badge permettant l'accès à la recharge, celui-ci est compatible *a minima* avec la spécification technique définie par arrêté du gouvernement de la Nouvelle-Calédonie.

Chapitre 4 : Exploitation des infrastructures et paiement de la recharge

Article 11 : Tout opérateur d'infrastructure de recharge utilise un système de supervision permettant l'échange de données avec chaque point de recharge ainsi qu'un suivi en temps réel de l'état des points de recharge, qui enregistre les paramètres essentiels de l'usage du service, dont ceux concernant l'énergie délivrée.

Article 12 : Ce système de supervision est équipé d'un protocole de communication défini par arrêté du gouvernement permettant *a minima* l'identification des stations de recharge, la gestion de la charge intelligente, le diagnostic de l'état des bornes, et l'amélioration de la maintenance des bornes.

Article 13 : L'accès au point de recharge est garanti à tout utilisateur, dans des conditions non-discriminatoires, par l'aménageur.

Cette condition est présumée satisfaite dans le cas où l'opérateur de l'infrastructure est connecté à une plate-forme d'interopérabilité mentionnée à l'article 20.

L'accès non discriminatoire n'interdit pas d'imposer certaines conditions en termes d'autorisation, d'authentification, d'utilisation et de paiement.

Article 14 : Outre l'identifiant du point de recharge défini à l'article 17, 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, ainsi qu'un numéro de téléphone ou un bouton d'appel connecté ou tout autre moyen équivalent pour joindre l'opérateur en cas de dysfonctionnement.

Article 15 : Sur chaque station de recharge, les caractéristiques et le prix du service de recharge sont indiqués et visibles.

Article 16 : Tout point de recharge ouvert au public permet l'accès à la recharge et, le cas échéant, le paiement par une transaction à l'acte à tout utilisateur, sans que ce dernier ne soit tenu de souscrire un abonnement avec un opérateur de mobilité ou l'opérateur de l'infrastructure considérée.

Tout point de recharge ouvert au public permet l'accès à la recharge et, le cas échéant, au paiement afférent à tout utilisateur abonné à un opérateur de mobilité ayant établi une relation d'interopérabilité avec l'opérateur du point de recharge considéré.

Les modalités d'accès à la recharge répondent aux mêmes exigences si l'accès à la recharge n'est pas assorti d'un paiement.

Chapitre 5 : Collecte et communication des données

Article 17 : Un identifiant unique est attribué à chaque unité d'exploitation selon les modalités fixées par arrêté du gouvernement de la Nouvelle-Calédonie.

L'identifiant attribué est ensuite intégré par l'aménageur ou l'opérateur concerné comme préfixe de l'identifiant de chaque station de recharge et de l'identifiant de chaque point de recharge pour véhicules électriques ou de l'identifiant du contrat de mobilité de chaque client, selon la nature de l'unité d'exploitation.

Article 18 : I- Les données relatives à la localisation géographique et aux caractéristiques techniques des stations et des points de recharge ouverts au public, dont la liste est fixée par arrêté du gouvernement de la Nouvelle-Calédonie, sont accessibles sur une base ouverte à tous les utilisateurs dans des conditions non discriminatoires.

II- L'aménageur prend les mesures appropriées pour que ces données soient en permanence tenues à jour, rendues publiques sur le site de la plate-forme ouverte des données publiques de la Nouvelle-Calédonie permettant la réutilisation libre de ces données.

Article 19 : I- Dès lors que des données dynamiques sont disponibles pour l'exploitation d'une infrastructure de recharge ouverte au public, l'aménageur prend les mesures appropriées pour qu'*a minima* les données relatives à la disponibilité des points de recharge soient mises à la disposition de tous les utilisateurs en temps réel, sur une base de données ouverte à tous les utilisateurs.

II- Ces obligations sont présumées satisfaites si elles sont mises en œuvre par un opérateur d'infrastructure de recharge qui transmet ces données à une plateforme d'interopérabilité répondant aux conditions fixées à l'article 20.

Article 20 : Une plateforme d'interopérabilité liée à la recharge des véhicules électriques respecte les conditions suivantes :

1° ses services d'intermédiation sont accessibles à l'ensemble des opérateurs nécessitant une interaction avec les opérateurs d'infrastructure de recharge ou les opérateurs de mobilité ;

2° ses services sont délivrés dans des conditions non discriminatoires ;

3° elle établit des relations avec les autres plateformes d'interopérabilité afin de permettre à un abonné d'un opérateur de mobilité, connecté à une de ces plateformes, d'accéder aux infrastructures de recharge d'opérateurs connectés aux autres plateformes ;

4° elle établit un référentiel des données relatives aux points de recharge qui lui sont communiquées à l'initiative des aménageurs.

Article 21 : Il est interdit à une plateforme d'interopérabilité liée à la recharge des véhicules électriques de :

1° commercialiser ses services à destination des consommateurs finals, sauf si la commercialisation se fait pour le compte et au nom d'un opérateur de mobilité avec lequel elle a conclu un contrat à cet effet ;

2° conférer ou contribuer à conférer, du fait de son organisation ou de son activité, un avantage particulier à un aménageur, à un opérateur d'infrastructure de recharge ou à un opérateur de mobilité.

Chapitre 6 : Sanctions

Article 22 : En cas de manquement aux dispositions de la présente délibération, le gouvernement de la Nouvelle-Calédonie met, par arrêté, l'aménageur, l'opérateur d'infrastructure de recharge ou la plateforme d'interopérabilité en demeure de régulariser sa situation dans un délai qu'il détermine.

Si à l'expiration du délai ainsi fixé, l'intéressé n'a pas obtempéré à cette mise en demeure, le gouvernement de la Nouvelle-Calédonie 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.

Chapitre 7 : Dispositions transitoires et finales

Article 23 : Toute infrastructure de recharge installée avant la publication de la présente délibération fait l'objet d'une déclaration par son aménageur auprès du service de la Nouvelle-Calédonie compétent en matière d'énergie dans un délai de six mois à compter de cette publication.

L'aménageur dispose d'un délai d'un an à compter de la déclaration précitée pour solliciter l'autorisation d'exploiter prévue à l'article 4. L'autorisation d'exploiter peut être délivrée sous réserve de la mise en conformité de l'infrastructure concernée.

Dans le cas où l'autorisation d'exploiter est refusée, l'aménageur dispose d'un délai d'un an à compter de ce refus pour désinstaller l'infrastructure concernée.

Article 24 : Les dispositions de la présente délibération entrent en vigueur le premier jour du quatrième mois suivant sa publication au *Journal officiel* de la Nouvelle-Calédonie.

Article 25 : La présente délibération sera transmise au haut-commissaire de la République ainsi qu'au gouvernement et publiée au *Journal officiel* de la Nouvelle-Calédonie.

Délibéré en séance publique, le 23 avril 2021.

**La Première Vice-Présidente
du Congrès de la Nouvelle-Calédonie**



Caroline MACHORO-REIGNIER

Annexe à la délibération n° 143 du 23 avril 2021 relative aux infrastructures de recharge pour véhicules électriques

Aux fins de la présente délibération, les termes sont ainsi définis :

1° Accès à la recharge : procédure qui permet le raccordement d'un véhicule à un point de recharge et le transfert de l'énergie nécessaire à la recharge.

2° Aménageur : maître d'ouvrage d'une infrastructure de recharge, jusqu'à sa mise en service, puis propriétaire de l'infrastructure dès lors qu'elle a été mise en service.

3° Borne de recharge : 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.

4° Charge intelligente : charge de véhicule électrique contrôlée par une communication afin de répondre aux besoins des utilisateurs en optimisant les contraintes et les coûts des réseaux et de la production d'énergie au regard des limitations du système et de la fiabilité de l'alimentation électrique ;

5° 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, la supervision, le contrôle et le paiement, qui sont nécessaires à la recharge.

6° Itinérance de recharge : faculté pour l'utilisateur, titulaire ou non d'un abonnement avec un opérateur de mobilité, d'utiliser les réseaux de recharge de différents opérateurs d'infrastructure de recharge sans inscription préalable auprès de l'opérateur exploitant le réseau dont il utilise ponctuellement le service de recharge, soit en ayant accès à la recharge et au paiement du service par l'intermédiaire d'un opérateur de mobilité avec lequel il a un contrat ou un abonnement, soit en ayant accès à la recharge et au paiement du service directement auprès de l'opérateur de l'infrastructure à laquelle il recharge son véhicule.

7° Opérateur d'infrastructure de recharge : personne qui exploite une infrastructure de recharge pour le compte d'un aménageur ou pour son propre compte.

8° Opérateur de mobilité : prestataire de services de mobilité pour les utilisateurs de véhicules électriques incluant des services d'accès à la recharge.

9° Plate-forme d'interopérabilité » : outil informatique proposant un service universel d'intermédiation entre les fonctions d'opérateur d'infrastructure de recharge et d'opérateur de mobilité, en assurant les échanges de données requis pour l'itinérance de recharge et les services associés, tels que la recherche et la réservation des points de recharge, dès lors qu'ils sont proposés par les opérateurs concernés.

10 ° Point de recharge : interface associée à un emplacement de stationnement qui permet de recharger un seul véhicule électrique à la fois.

11° Point de recharge normale : point de recharge permettant le transfert d'électricité vers un véhicule électrique à une puissance inférieure ou égale à 22 kW.

12° Point de recharge rapide : point de recharge permettant le transfert d'électricité vers un véhicule électrique à une puissance supérieure à 22 kW.

13° Point de recharge ouvert au public : point de recharge, exploité par un opérateur public ou privé, auquel les utilisateurs ont accès de façon non discriminatoire.

14 Station de recharge : borne associée à des emplacements de stationnement ou ensemble de bornes associées à des emplacements de stationnement, alimentée par un même point de livraison du réseau public de distribution d'électricité ou par une même installation locale de production ou de stockage d'énergie et exploitée par un seul opérateur ou groupement d'opérateurs.

15° Unité d'exploitation : réseau homogène d'infrastructures de recharge exploité par un opérateur unique d'infrastructure de recharge ou comme une gamme de services proposée par un opérateur de mobilité.

16 Véhicule électrique : véhicule à moteur équipé d'un système de propulsion comprenant au moins un convertisseur d'énergie sous la forme d'un moteur électrique non périphérique équipé d'un système de stockage de l'énergie électrique rechargeable à partir d'une source extérieure.