Gireve powering new mobilities

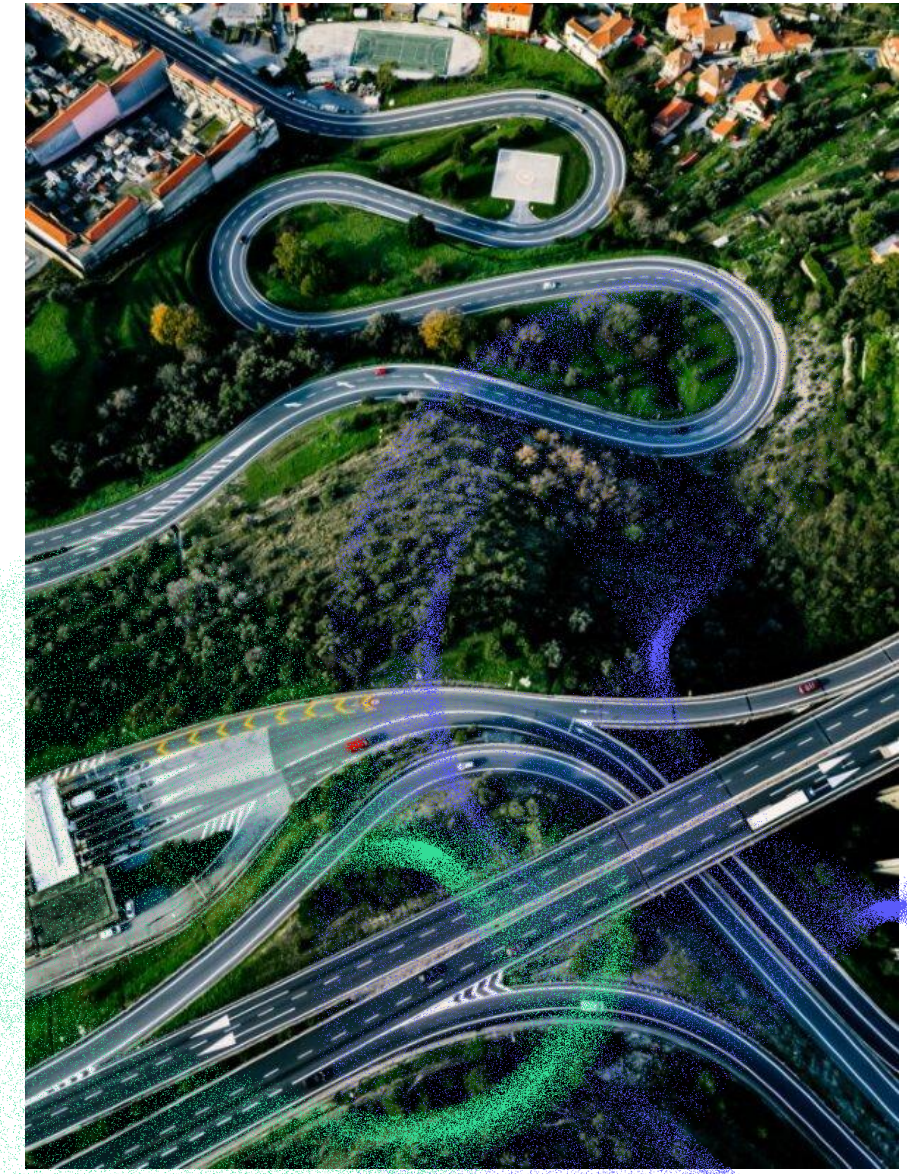
Mise à jour du maillage territorial de la Nouvelle-Calédonie – Livrable complet

agence calédonienne de l'énergie

01

État des lieux des infrastructures et des usages

Gireve

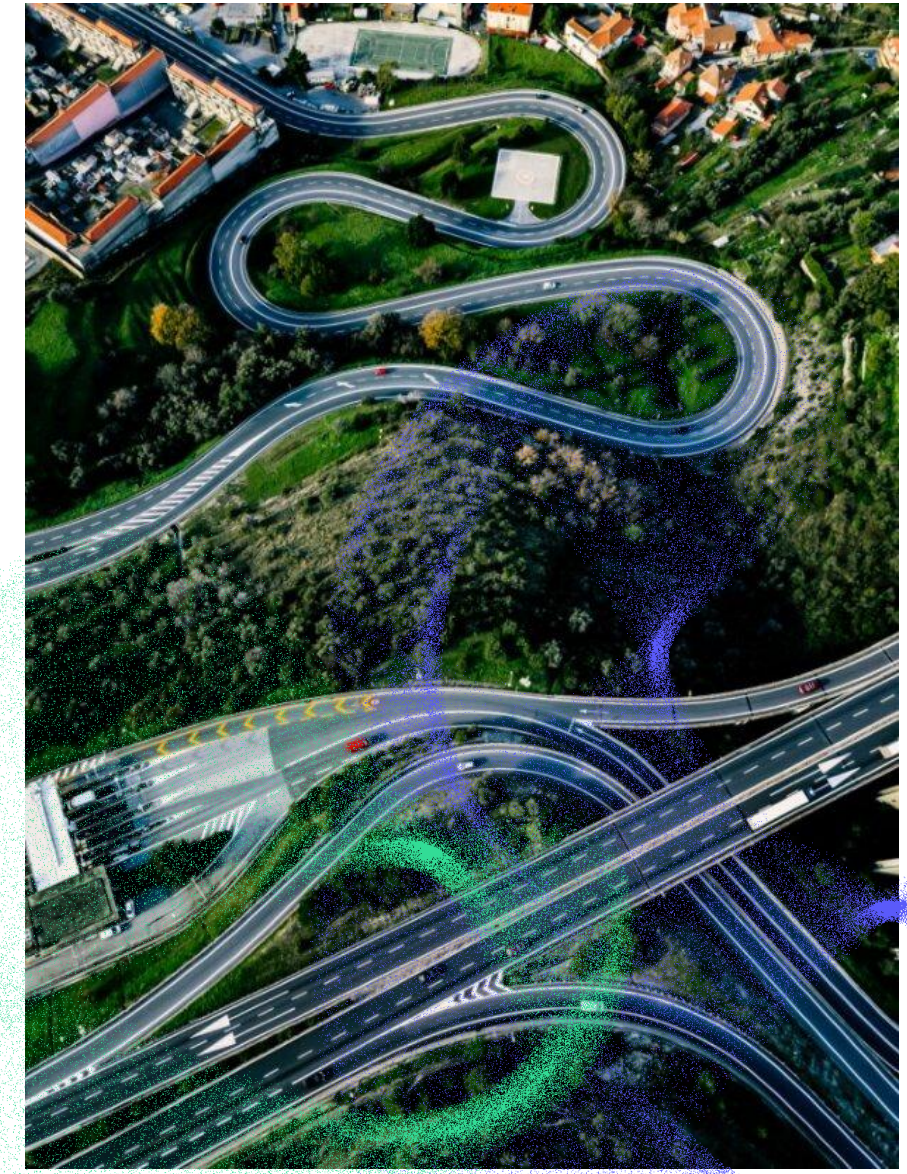


Sommaire

01 Contexte du territoire de la Nouvelle-Calédonie

02 États des lieux des infrastructures de recharge

03 État des lieux des usages de la recharge



Sommaire

01 Contexte du territoire de la Nouvelle-Calédonie

02 États des lieux des infrastructures de recharge

03 État des lieux des usages de la recharge

Contexte | Chiffres clés de la Nouvelle-Calédonie

Synthèse socio-démographique

Ménages et logements

61 % des ménages vivent en maison individuelle, 35 % en appartement. 91 % des ménages ont le « confort élémentaire » mais seulement 82 % au Nord et 69 % aux Loyauté. 4 ménages sur 5 disposent d'un emplacement de stationnement réservé. La part d'habitat collectif est en progression (reste légèrement inférieur à la métropole mais nettement supérieur à la Polynésie française). Le logement social est en forte augmentation et héberge 5 % des ménages en province Nord, 18,5 % en province Sud et 20 % dans le Grand Nouméa.

→ **Implications:** Base importante de maison individuelles (surtout en Brousse) avec place de stationnement privé, approprié pour un équipement en recharge AC résidentiel (surtout en province Nord là où il y a moins d'offre de recharge publique). Développement du logement collectif en phase avec un besoin de recharge ouvert au public sur les pôles les plus denses (essentiellement Grand Nouméa : nord de Nouméa et sud du Dumbéa).

Mobilités et déplacements

Le Grand Nouméa concentre 67 % des habitants et 74 % des emplois (2019). ~4 emplois sur 5 sont dans Grand Nouméa + VKP. Nouméa garde ~52 % des emplois. 1 actif sur 3 travaille hors commune (16 % → 32 % en 30 ans). ~19 500 navetteurs entrent quotidiennement à Nouméa (stabilisé 2014–2019). Part la plus importante des navetteurs: Dumbéa 64 %, Mont-Dore 61 %, Païta 59 %. Le taux de navetteurs est élevé également à Farino, Moindou, Sarraméa et Pouembout, petites communes situées à proximité immédiate de La Foa ou Koné. Dans le Grand Nouméa, 78–80 % des actifs utilisent la voiture (86 % chez les navetteurs). Temps journaliers élevés : > 1 h/jour en moyenne ; 1h30 si VP depuis la périphérie (presque 2h en TC).

→ **Implications:** Dans le Grand Nouméa, le déséquilibre entre la localisation des emplois et celle des domiciles des actifs résulte de la concentration du travail mais aussi des mobilités résidentielles, avec des flux de navetteurs entrants et sortants. Enjeu du déploiement de la recharge au travail, du déploiement de recharge DC aux portes d'entrées / pôles d'échanges et destination emplois sur les communes disposant de flux de navetteurs importants.

Motorisation

71 % des ménages possèdent ≥ 1 voiture (contre 77 % en 2009/2014) ; ~30 % sans voiture. Fortes disparités : îles/côte Est nord ~50 % sans véhicule ; périphérie Nouméa & VKP ≈ 3/4 équipés. ~1/3 des ménages ont ≥ 2 voitures. Parmi les ≥ 14 ans : ~7/10 voiture ou moto, ~2/10 marche/vélo, ~1/10 TC ; dans le Grand Nouméa. Déplacements très VP-dépendants ; en 2014, 78 % des ménages avaient ≥ 1 véhicule (quasi métropole 80 %) ; TC = 13 % des déplacements (plus au Sud). En 2020, déploiement du Néobus (BHNS reliant Nouméa à Dumbéa pour désengorger l'accès au chef-lieu).

→ **Implications:** Taux d'équipement automobile élevé → potentiel de conversion VE fort, mais zones moins motorisées (Loyauté, nord côte Est) = besoin de maillage public (destination & centralités), avec un déploiement de recharge AC robuste.

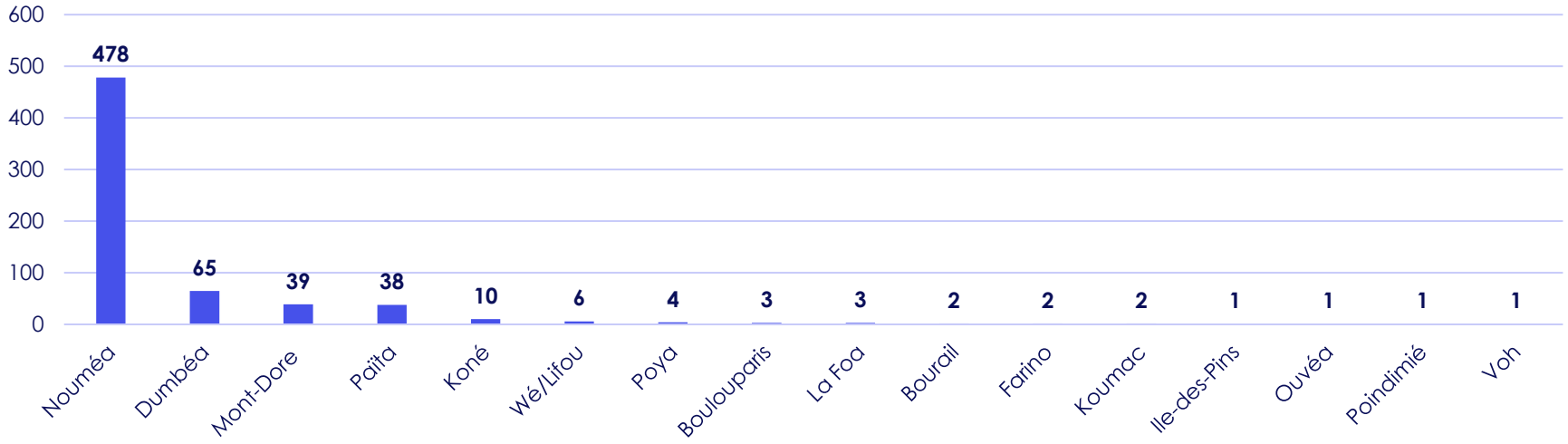
Contexte | Chiffres clés de la Nouvelle-Calédonie

Parc de véhicules rechargeables à date

- **495 VP 100 % électriques**
- **59 VP hybrides rechargeables**
- **96 camionnettes 100 % électriques**
- **6 camionnettes hybrides rechargeables**

554 véhicules particuliers rechargeables (électriques et hybrides rechargeables)	**92 en avril 2021 soit X 6,0**
656 véhicules particuliers et camionnettes rechargeables (électriques et hybrides rechargeables)	**135 en avril 2021 soit X 4,8**

Répartition nombre de VP et camionnettes rechargeables par commune

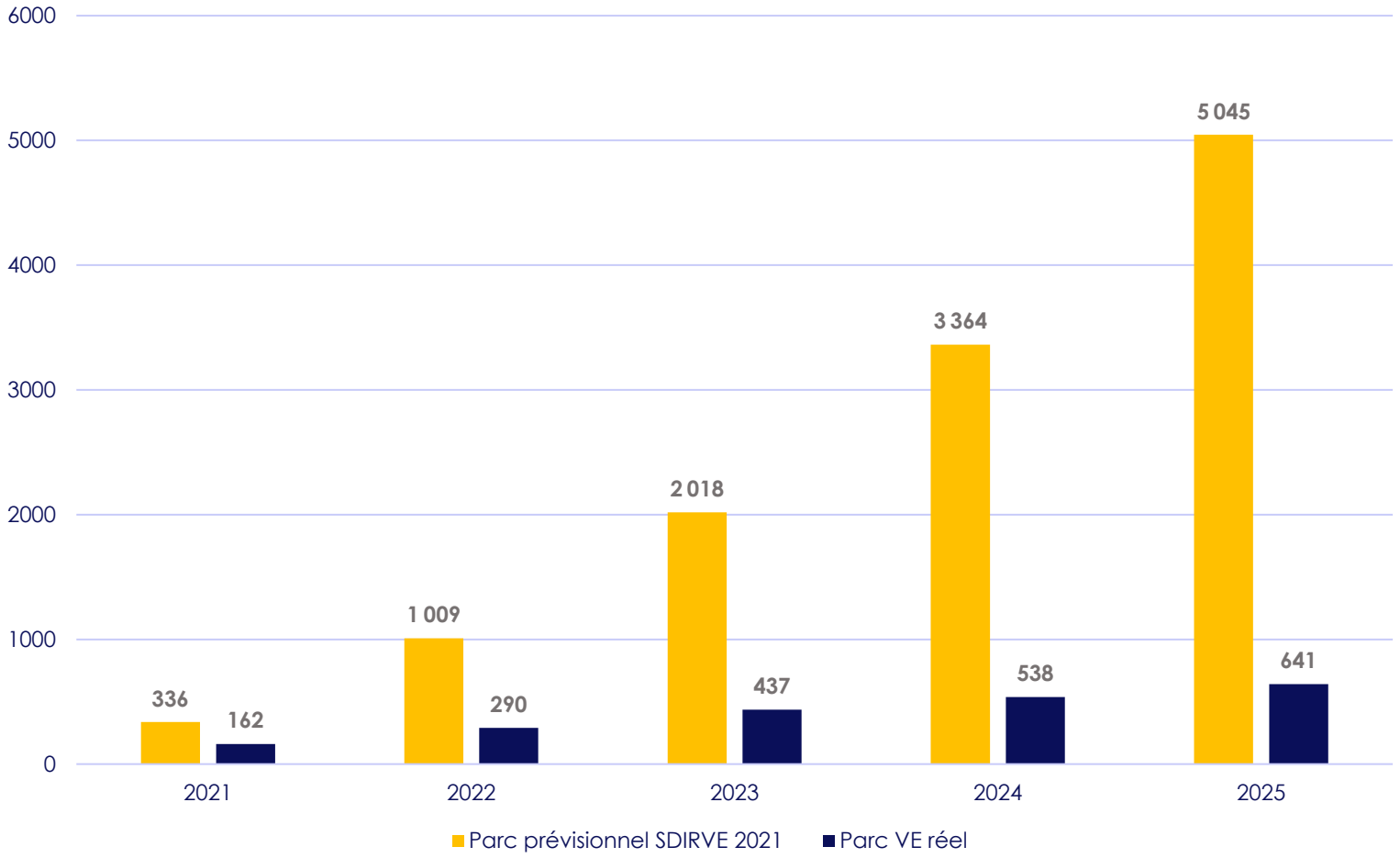


73 % des VP et camionnettes rechargeables concentrés sur Nouméa et 95% sur le Grand Nouméa

Source: DITTT (30/09/2025)

Contexte | Chiffres clés de la Nouvelle-Calédonie

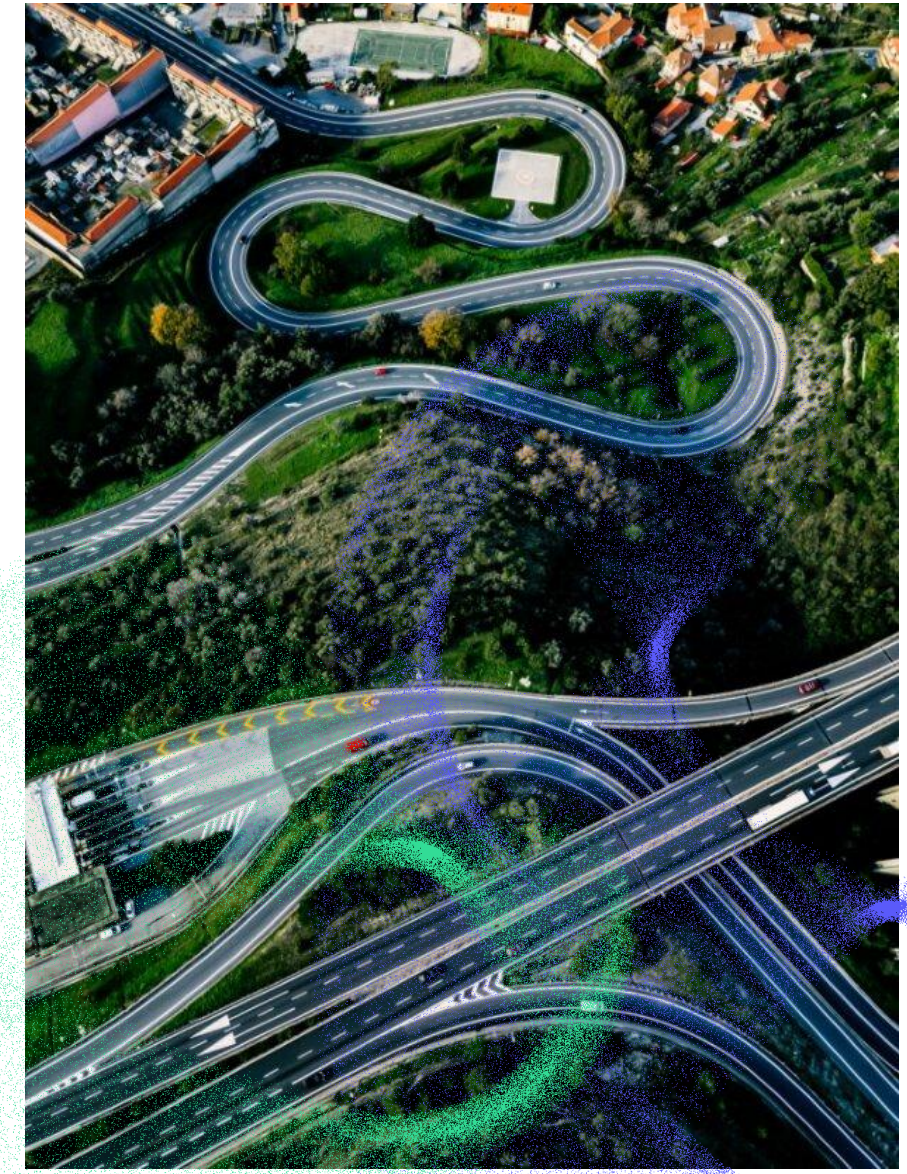
Comparaison entre le parc VE réel et le parc VE prévisionnel en 2021



Commentaire:

- Le parc VE (VP + VUL) réel de 2025 est le parc étendu au 31.12.2025 sur la base des chiffres du 01.11.2025.
- Depuis 2022 la croissance annuelle en % du parc VE diminue légèrement (la diminution à partir de 2024 s'explique notamment par le contexte politique difficile et incertain sur le territoire).

Source: DITTT (30/09/2025)



Sommaire

01 Contexte de la commune de l’Ile-des-Pins

02 États des lieux des infrastructures de recharge

03 État des lieux des usages de la recharge

État des lieux de l'existant | Périmètre d'étude

Les résultats portent sur les données des infrastructures de recharge ouvertes au public se trouvant en Nouvelle-Calédonie

Périmètre de l'étude

- Le périmètre de l'analyse comprend uniquement les **points de charge en service et à usage public sur le territoire de la Nouvelle-Calédonie à la date du 30/09/2025**. Les données sont issues de la cartographie interactive mise à disposition par **l'Agence Calédonienne de l'Énergie (ACE)**.
- Les données d'usage sont issues des données transmises par les acteurs de l'opération des bornes de recharge.

agence calédonienne de l'énergie

Catégorisation par puissance

- **LENTE** ≤ **7,4 kW**
- **ACCÉLERÉE** > **7,4 kW** et ≤ **22 kW**
- **RAPIDE** > **22 kW** et ≤ **50 kW**
- **ULTRA-RAPIDE** > **50 kW**

Catégorisation par type de site

- **COLLECTIVITES ET ADMINISTRATIONS**
- **ENTREPRISES ET COMMERCES**
- **VOIE PUBLIQUE**

État des lieux de l’existant | Index

Définitions

Aménageur : il est le 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.

CPO : le Charge Point Operator ou opérateur de points de charge, est chargé d’opérer et maintenir les infrastructures de recharge. Le CPO établis des tarifs de recharge avec les eMSP ainsi que avec les utilisateurs pour qu’ils puissent payer à l’acte s’ils ne sont pas connectés avec l’eMSP.

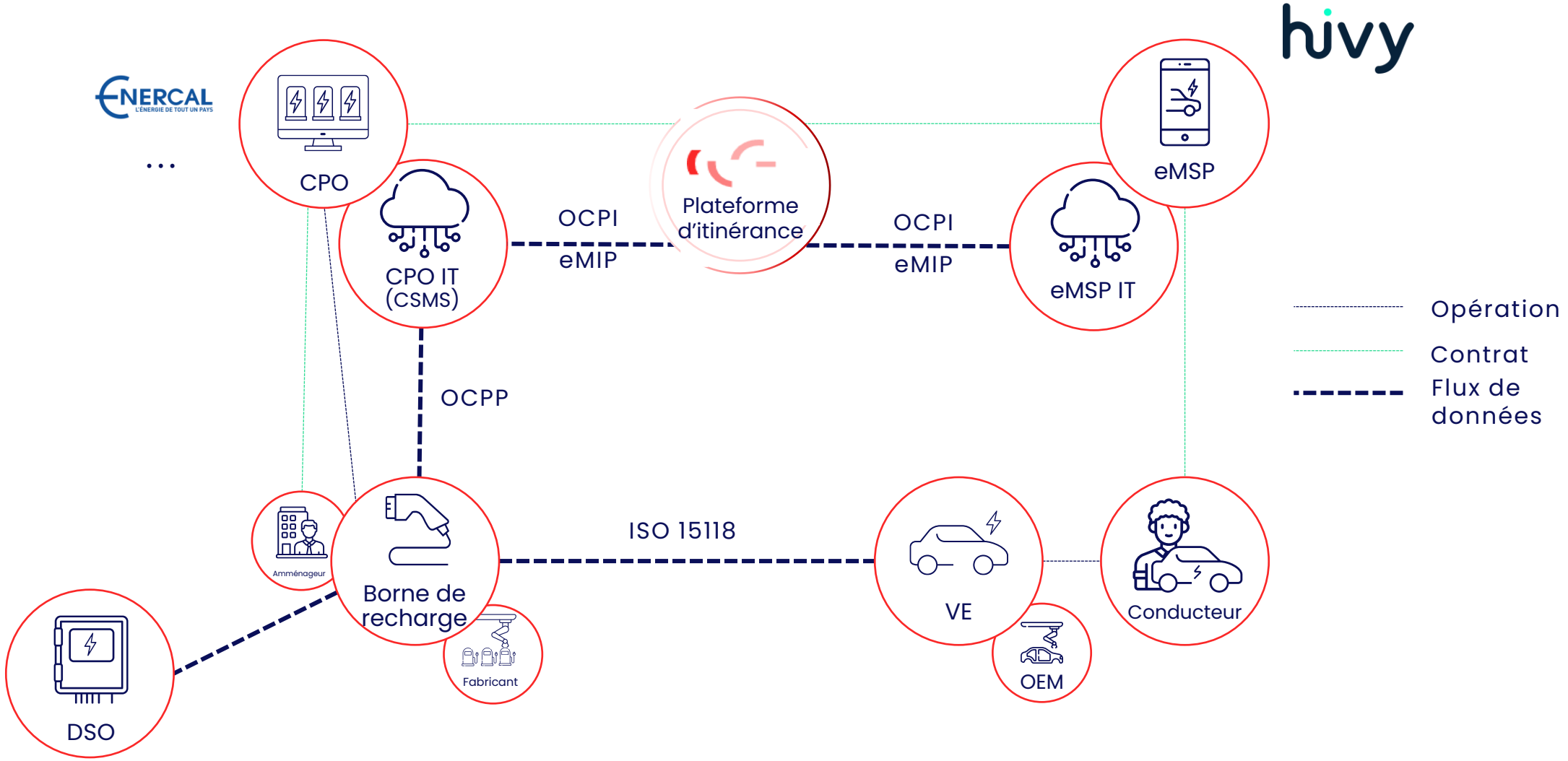
eMSP : le e-Mobility Service Provider ou opérateur de mobilité, fournit des services à l’usager qui incluent généralement l'accès à un réseau de bornes de recharge, la gestion de la facturation, parfois la réservation de bornes de recharge, l'assistance à la clientèle et d'autres services connexes.

Superviseur CPO ou eMSP : il a un rôle technique et se charge de garantir la transmission des données en temps réel au format décrit dans les protocoles d’échanges. Il permet la communication entre les eMSP ou les CPO selon qu’il soit associé à l’un ou à l’autre. L’eMSP a pour objectif de faciliter l'expérience de recharge pour les conducteurs de véhicules électriques en leur offrant un point d'accès unique aux différents réseaux de bornes de recharge.

Plateforme d’interopérabilité (Gireve) : la plateforme d'interopérabilité facilite l'itinérance en connectant les opérateurs de points de charge (CPO) et les fournisseurs de services de mobilité (eMSP), en standardisant les protocoles de communication et en assurant l'échange de données entre les différents acteurs du marché. L'itinérance, dans ce contexte, fait référence à la capacité des conducteurs de véhicules électriques d'accéder et d'utiliser facilement les bornes de recharge de différents opérateurs et fournisseurs de services de mobilité, sans avoir besoin de créer de multiples comptes ou d'utiliser plusieurs applications (dans la mesure des accords d’itinérances signés).

État des lieux de l'existant | Index

Synthèse des acteurs de l'électromobilité



État des lieux de l'existant | Infrastructures en Nouvelle-Calédonie

Les services de recharge actuel sur le territoire de la Nouvelle-Calédonie

Cartographie des points de recharge en services ouverts au public sur le territoire de Nouvelle-Calédonie (sur la base des données de l'ACE)

141 points de recharge ouverts au public*

PROVINCE NORD	PROVINCE SUD	PROVINCE DES ILES LOYAUTÉ
12	109	20

Nombre de points de charge en service sur les différentes provinces de Nouvelle-Calédonie

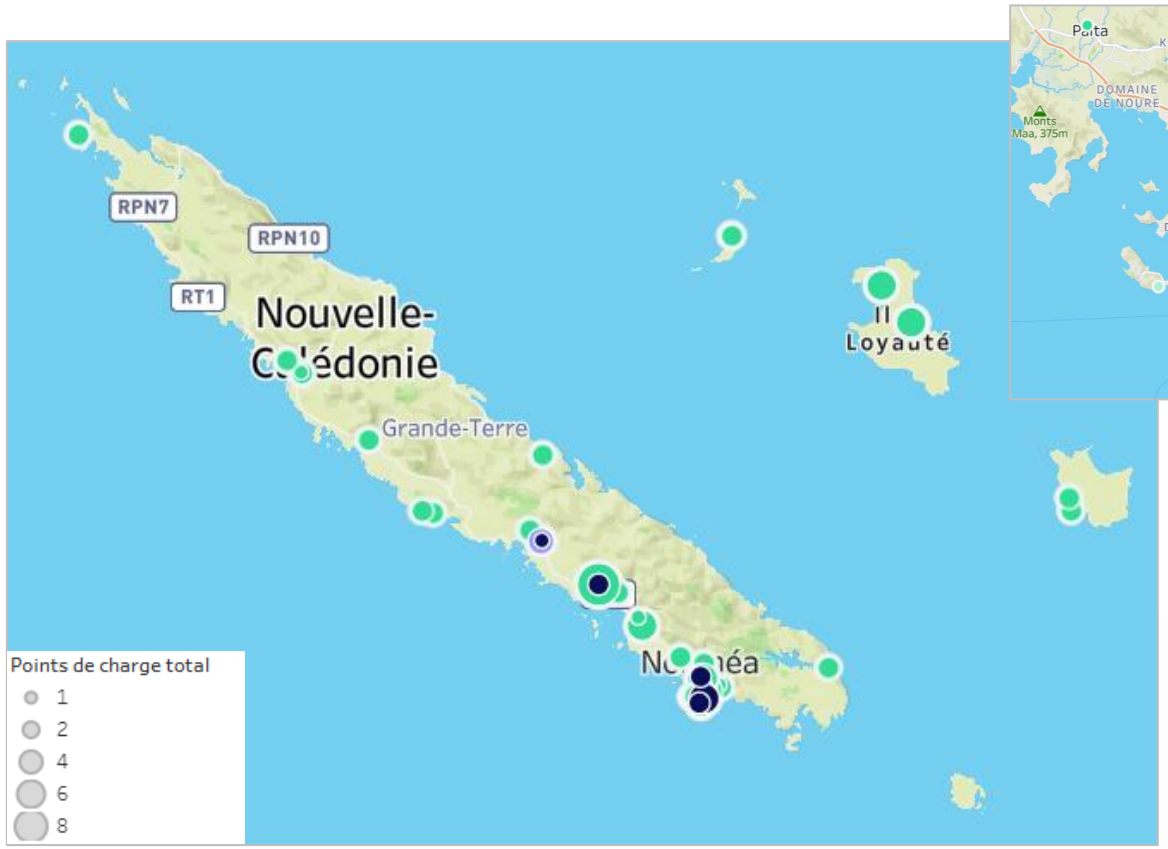
Commentaire:

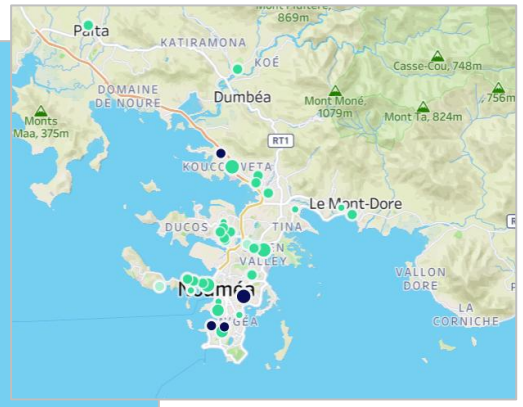
- **Les différentes provinces de la Nouvelle-Calédonie sont toutes équipées en points de charge.** L'Ile-des-Pins et Bélep ne sont pas équipées en points de charge.
- La **côte Ouest**, qui est la plus urbanisée (et moins contrainte en termes de territoire) **concentre la majorité des déploiements**, notamment sur la zone du Grand Nouméa.

(*): En supplément, on retrouve 33 points de recharges non-ouverts au public (souvent destiné aux salariés), principalement sur le Grand Nouméa. Source: ACE (30/09/2025)

État des lieux de l'existant | Infrastructures en Nouvelle-Calédonie

Les services de recharge actuel, par catégorie de puissance



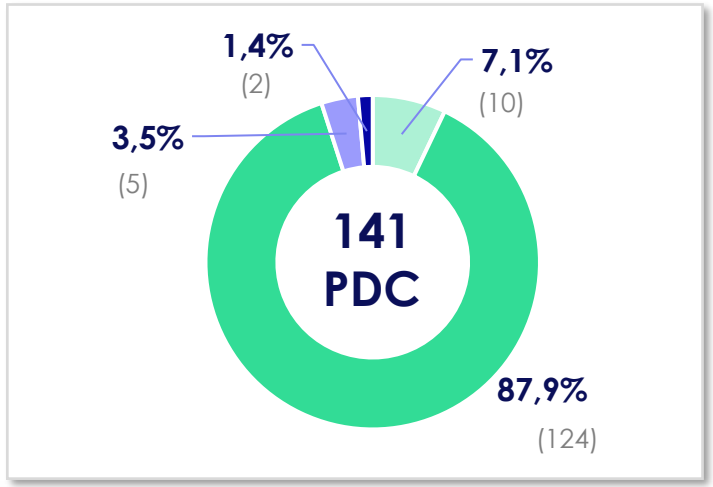


Focus Grand Nouméa

Cartographie des points de recharge en services ouverts au public sur le territoire de Nouvelle-Calédonie, par catégorie de puissance (sur la base des données de l'ACE)

Recharge lente (en-dessous de 7,4 kW) | Recharge accélérée (entre 7,5 et 22 kW) | Recharge rapide (entre 23 et 50 kW) | Recharge ultra rapide (au-dessus de 50 kW)

Répartition des PDC par catégorie de puissance



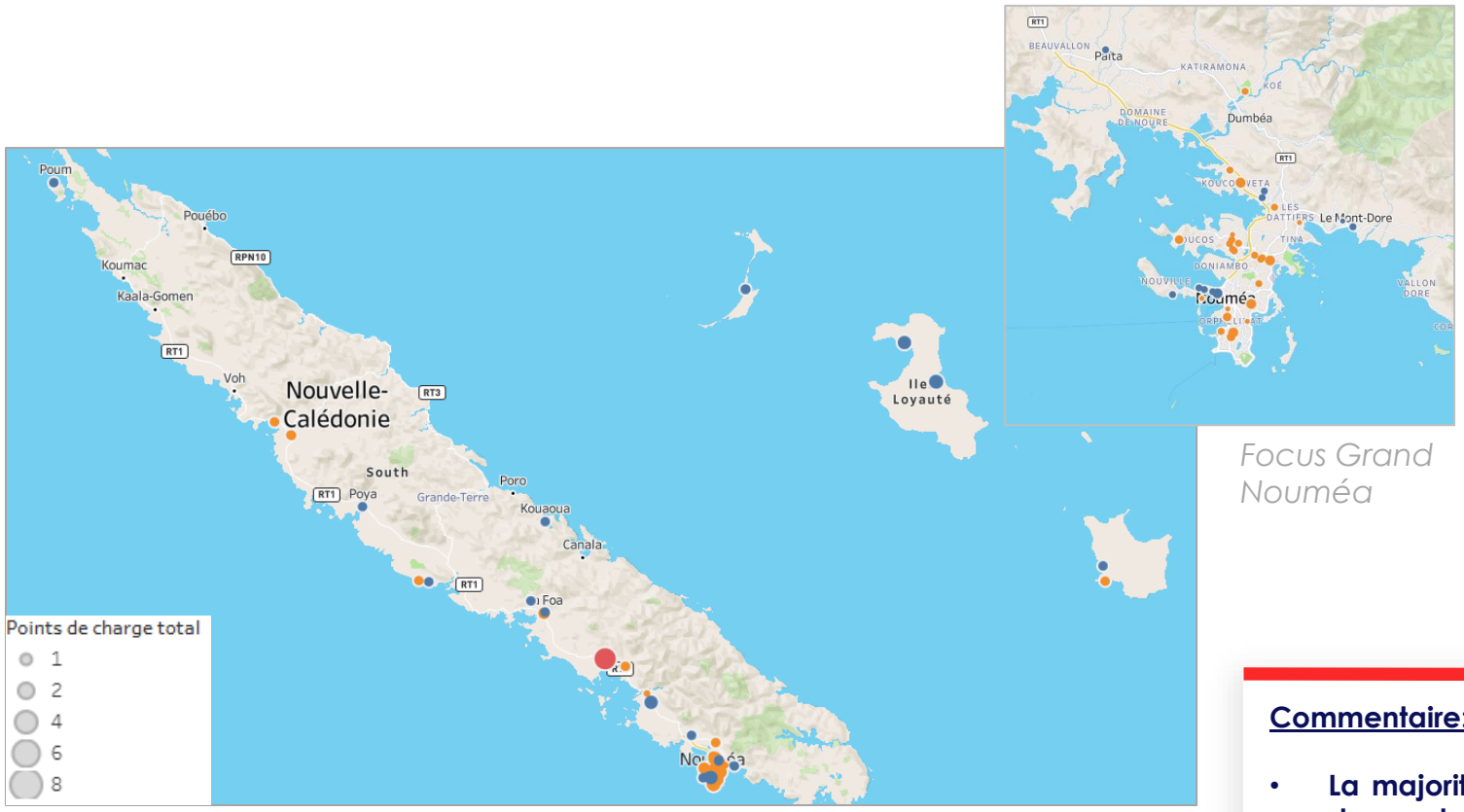
Commentaire:

- **Le territoire Calédonien a été maillé principalement avec des points de recharge accélérée (87,9 %).** La quasi-totalité des points de recharge accélérée correspondent à une puissance de 22 kW. Les zones de recharges sont concentrées sur les différentes communes du territoire, avec une forte concentration sur la région du Grand Nouméa. La province du Sud est la seule équipée en points de recharge rapide et ultra-rapide.
- **La majorité des points de recharge sont gratuits (81,5%) pour les usagers**. L'ensemble des points de recharge DC sont payants.

Source: ACE (30/09/2025)

État des lieux de l'existant | Infrastructures en Nouvelle-Calédonie

Les services de recharge actuel, par typologie de site (1/2)



Focus Grand Nouméa

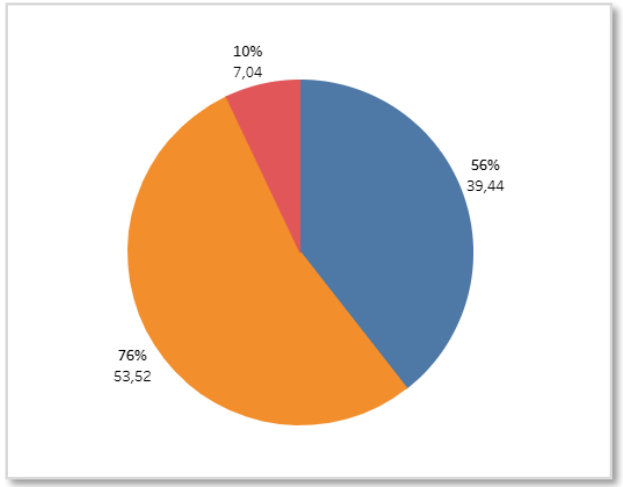
Cartographie des points de recharge en services ouverts au public sur le territoire de Nouvelle-Calédonie, par typologie de site (sur la base des données de l'ACE)

Collectivités et administrations

Entreprises et commerces

Voie publique

Répartition des PDC par typologie de site



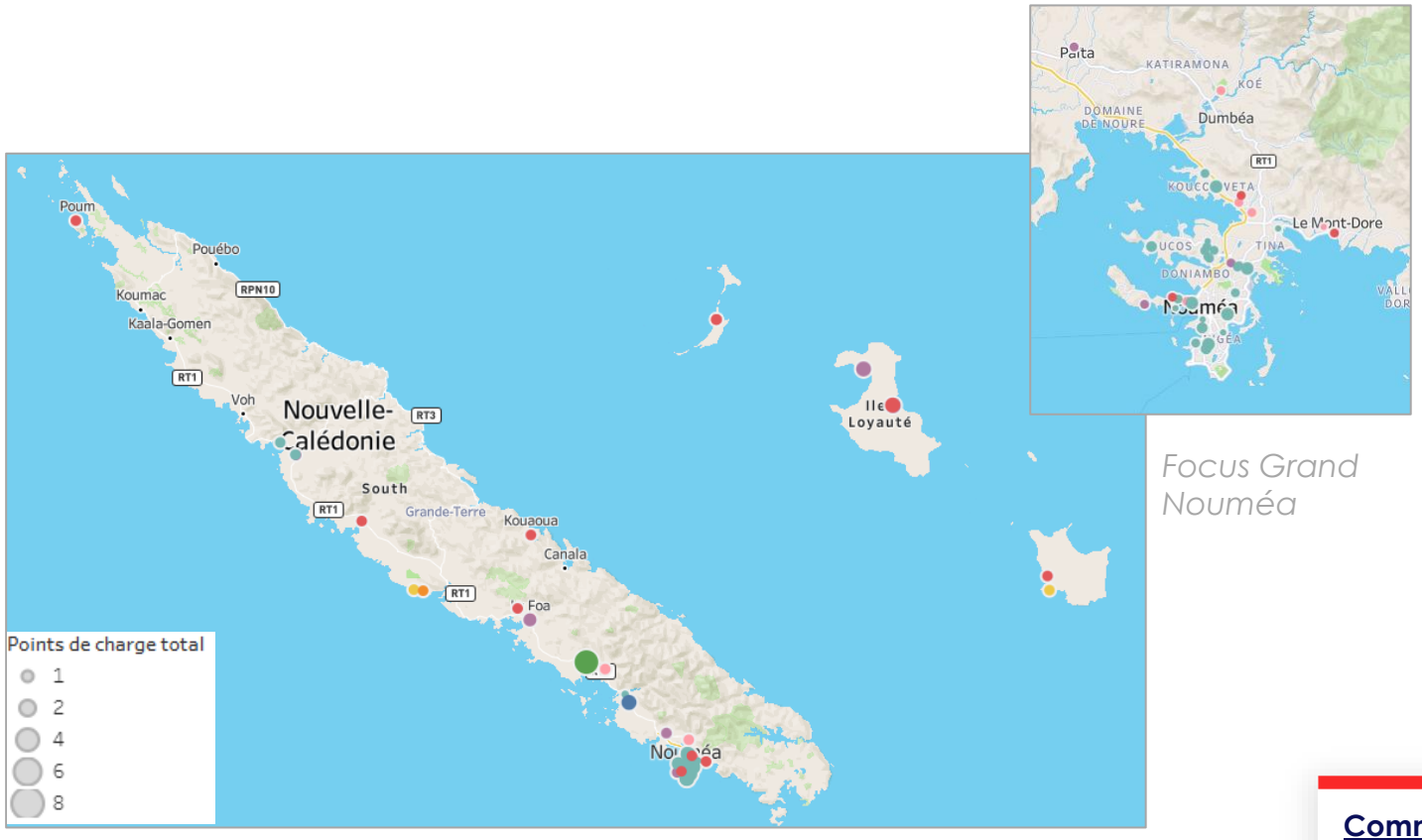
Commentaire:

- **La majorité des points de recharge sont déployés au niveau des entreprises et commerces (76%)** ainsi que sur les **collectivités et administrations (56%)**.
- La majorité des déploiements sont situés dans la Province sud qui concentre l'activité de l'activité économique du territoire.

Source: ACE (30/09/2025)

État des lieux de l'existant | Infrastructures en Nouvelle-Calédonie

Les services de recharge actuel, par typologie de site (2/2)



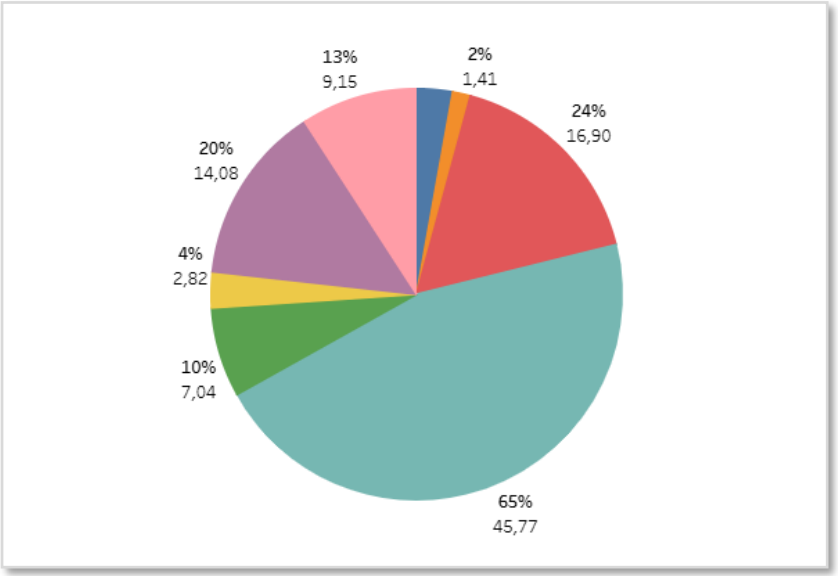
Focus Grand Nouméa

Cartographie des points de recharge en services ouverts au public sur le territoire de Nouvelle-Calédonie, par typologie de site (sur la base des données de l'ACE)

Aéroport | Centre d'information public | Collectivité | Commerce

Grands axes | Hôtel | Service public | Site de loisir

Répartition des PDC par typologie de site



Commentaire:

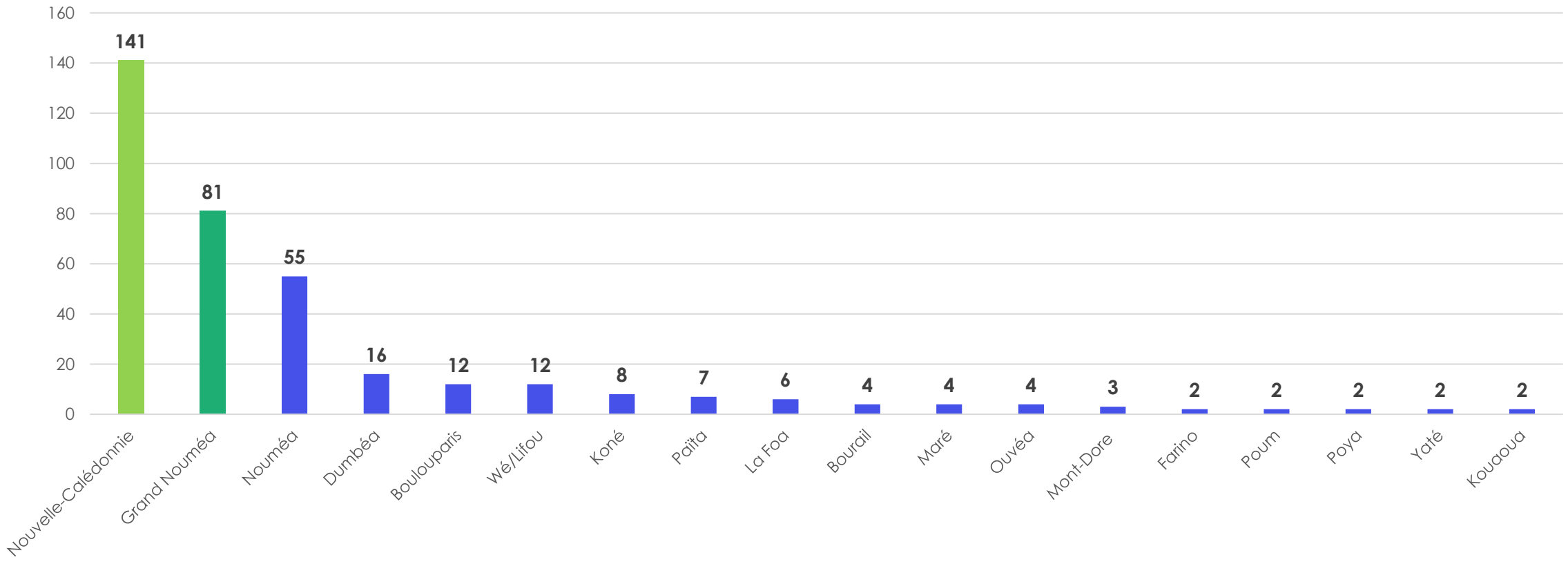
- Cette seconde analyse sur les typologies de sites permet de caractériser plus en détail les sites de déploiement. Une majorité des déploiements est effectuée sur les commerces et les collectivités.

Source: ACE (30/09/2025)

État des lieux de l'existant | Infrastructures en Nouvelle-Calédonie

Les services de recharge actuel, par commune

Nombre de points de recharge par commune (équipées en point de recharge)

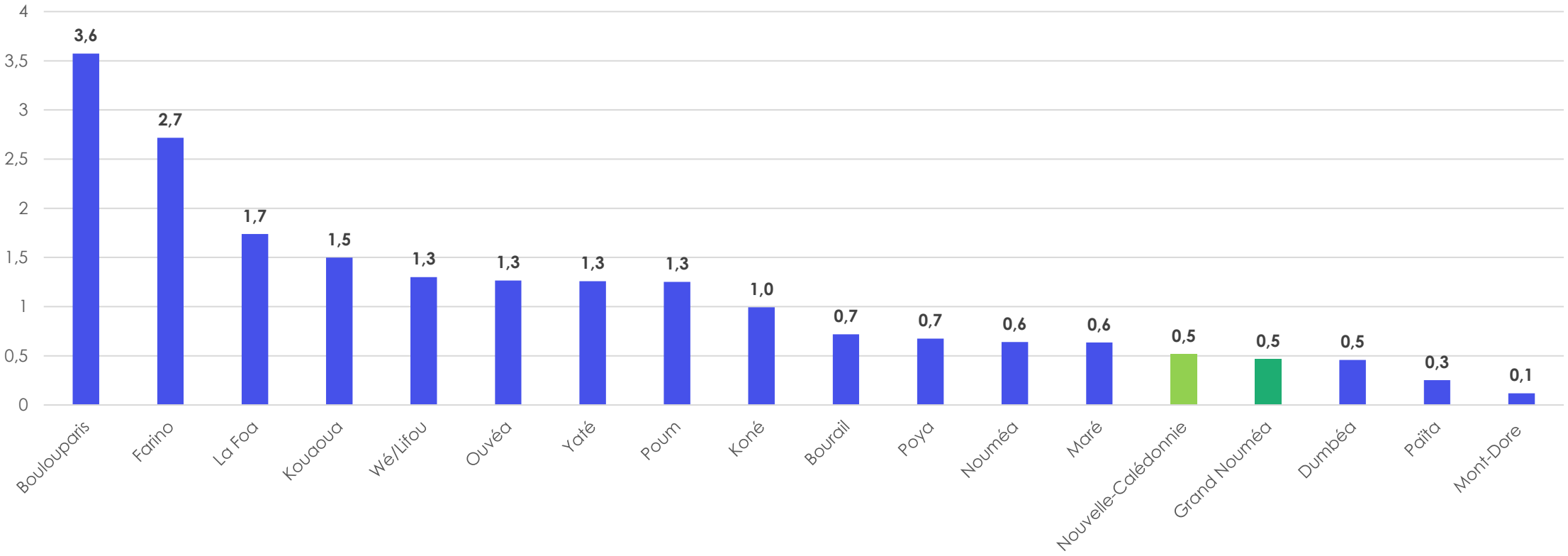


Source: ACE (30/09/2025)

État des lieux de l'existant | Infrastructures en Nouvelle-Calédonie

Le taux d'équipement par rapport à la population

Taux d'équipement (nombre de PDC pour 1000 habitants) par commune (équipées en points de recharge)

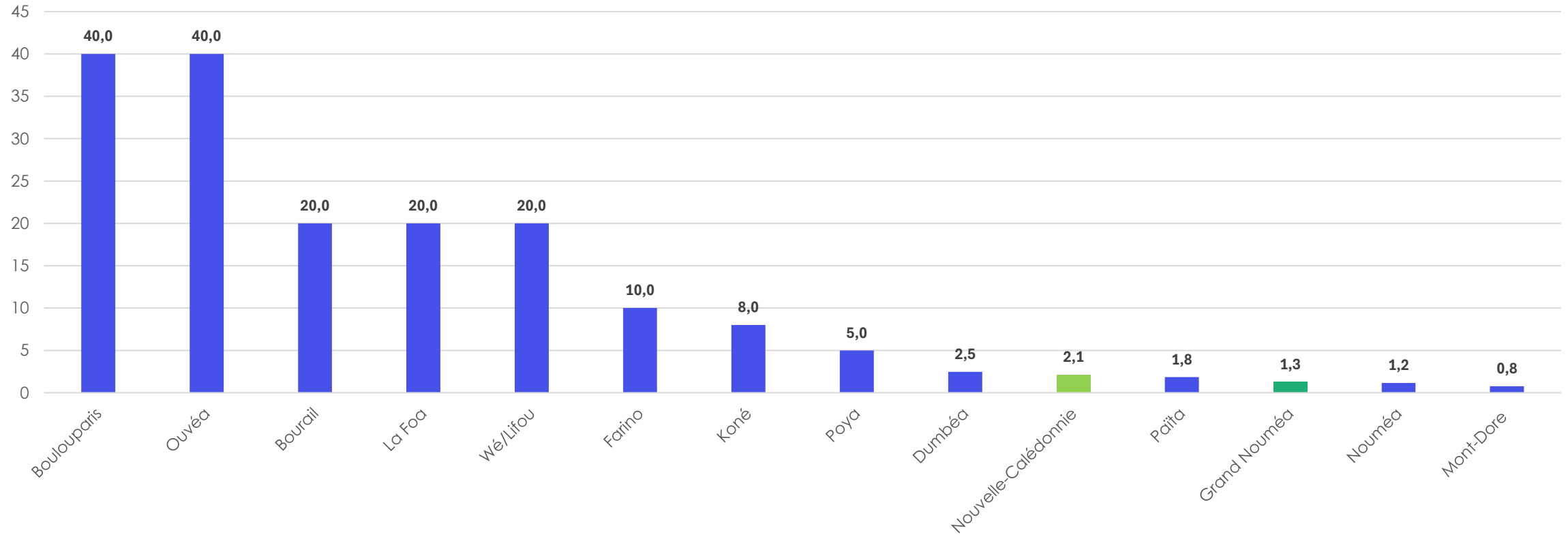


Source: ACE (30/09/2025), ISEE (2025)

État des lieux de l'existant | Infrastructures en Nouvelle-Calédonie

Le taux d'équipement par rapport au parc de véhicules rechargeables

Taux d'équipement (nombre de PDC pour 10 véhicules rechargeable) par commune (équipées en points de recharge et en véhicules rechargeables)



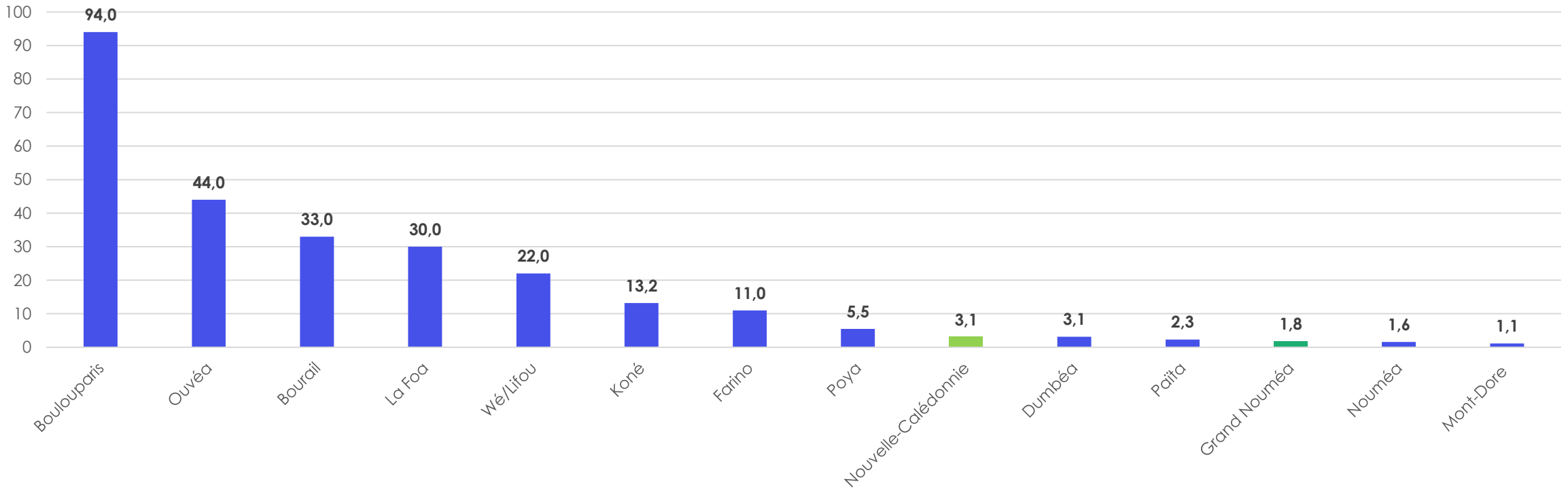
NB: Les communes de Maré, Poum, Yaté, Kouaoua, équipées en points de charge mais d'aucun véhicule électrique n'ont pas été représentées. De même que les communes de l'Ile-des-Pins, Koumac, Poindimé et Voh, équipées en véhicules rechargeables mais pas en points de charge.

Source: ACE (30/09/2025), DITTT (30/09/2025)

État des lieux de l'existant | Infrastructures en Nouvelle-Calédonie

Le taux d'équipement par rapport au parc de véhicules rechargeables

Nombre de kW par véhicule rechargeable par commune (équipées en points de recharge et en véhicules rechargeables)



NB: Les communes de Maré, Poum, Yaté, Kouaoua, équipées en points de charge mais d'aucun véhicule électrique n'ont pas été représentées. De même que les communes de l'Ile-des-Pins, Koumac, Poindimé et Voh, équipées en véhicules rechargeables mais pas en points de charge.

Source: ACE (30/09/2025), DITTT (30/09/2025)

État des lieux de l'existant | Synthèse

Synthèse des métriques de taux d'équipement

	Nouvelle-Calédonie	Martinique	Guadeloupe	Réunion	Guyane	Recommandations
Nombre de PDC pour 1000 habitants (*)	**0,5**	**0,40**	**0,5**	**0,6**	**0,1**	• ADEME (2014) : 0,33
Nombre de PDC pour 10 VP* rechargeables	**2,5**	**0,4**	**0,3**	**0,3**	**0,2**	• Union Européenne : 1,0 par 10 VE
Nombre de kW par VP* rechargeables	**3,6**	**0,8**	**0,7**	**0,6**	**0,6**	• Commission Européenne : 1 kW /BEV** • ACEA : 3 kW / BEV** et 2 kW / PHEV***

VP: Véhicule Particulier, BEV**: Véhicule électrique à batterie, PHEV***: Véhicule hybride rechargeable

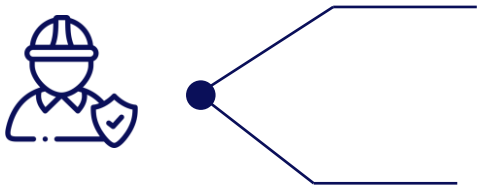
Commentaire:

- Le dernier indicateur est le plus complet, il est utilisé par les institutions est la puissance installée par BEV**. Il prend en compte la puissance installée sur le territoire des différentes typologies de puissance déployées. Cela permet ainsi de mieux mesurer la capacité de recharge disponible (et donc la puissance associée à chaque point de recharge) pour le parc de véhicules électrifiés, et ainsi indiquer la cohérence de l'offre de recharge déployée en phase avec le besoin actuel de recharge. Cet indicateur est largement au-dessus des indicateurs de référence, et du territoire calédonien.

Source: ACE (30/09/2025)

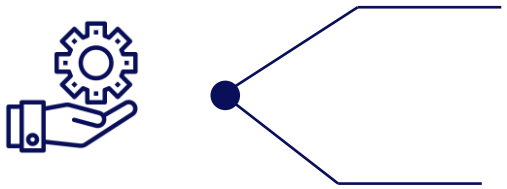
État des lieux de l’existant | Synthèse

Projets de déploiement et dispositifs d’accompagnement



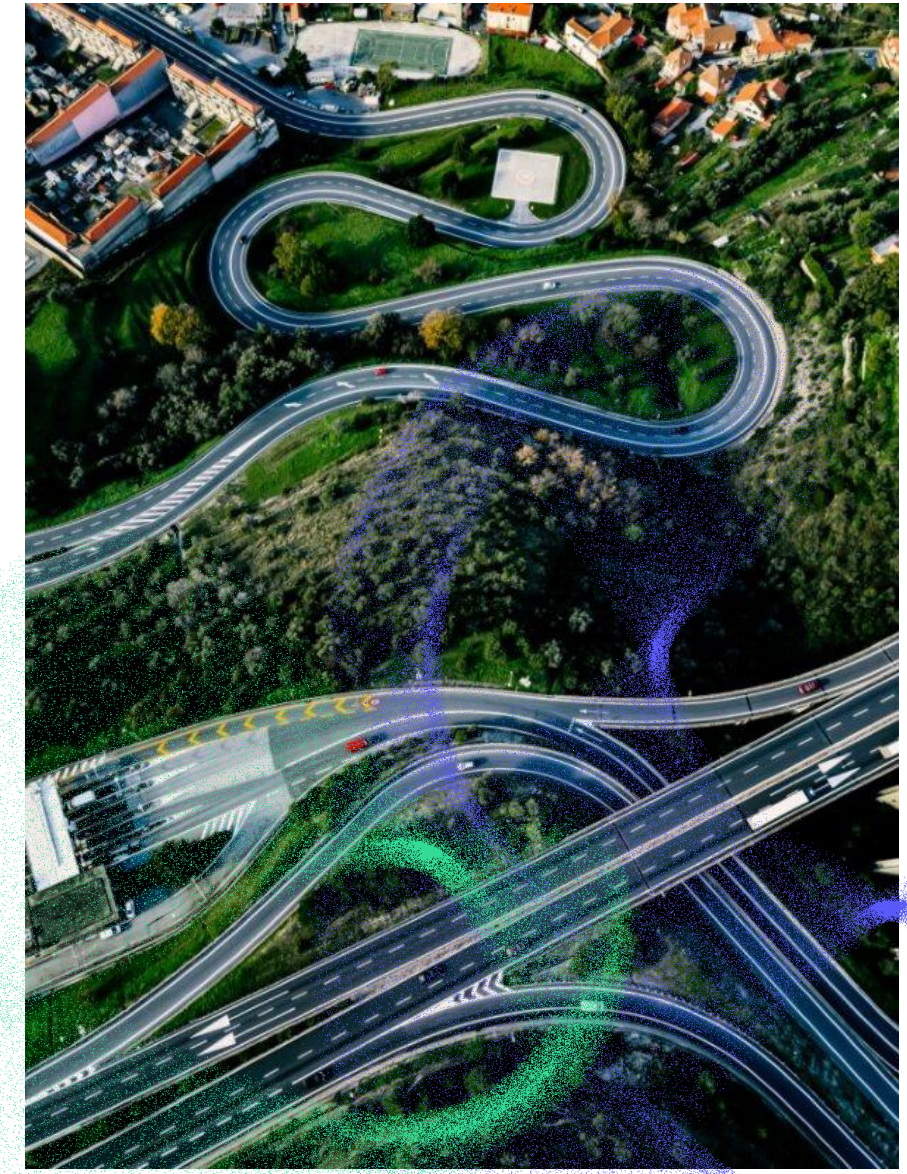
11 points de charge en cours de réalisation ou en projet (sur les communes de Koné, La Foa, Mont-Dore, Nouméa) selon les données de l’ACE, à ce jour.

Le SDIRVE local réalisé par le SIVM-Sud sur son territoire (les communes de Boulouparis, Bourail, Farino, La Foa, Moindou, Paita, Sarraméa et Thio) commande l’installation de 200 points de charge d’ici 2030, dont 121 à Paita, commune où se situe l’aéroport.



AAP pour l’installation d’infrastructures de recharge auprès des entreprises et collectivités (jusqu’au 31 mars 2026): établissements publics de la Nouvelle-Calédonie et ses institutions, autres collectivités, entreprises du secteur touristiques et autres entreprises. Les cibles incluses sont: le grand public, la clientèle ou usagers, et usage privé de l’entité. Par ailleurs, projet de déploiement à venir en copropriétés et habitats collectifs (usage privé).

AAP pour l’acquisition de véhicules électriques auprès des entreprises et collectivités (jusqu’au 31 mars 2026): VL, VUL, quadricycles, cyclomoteurs 100 % électriques.



Sommaire

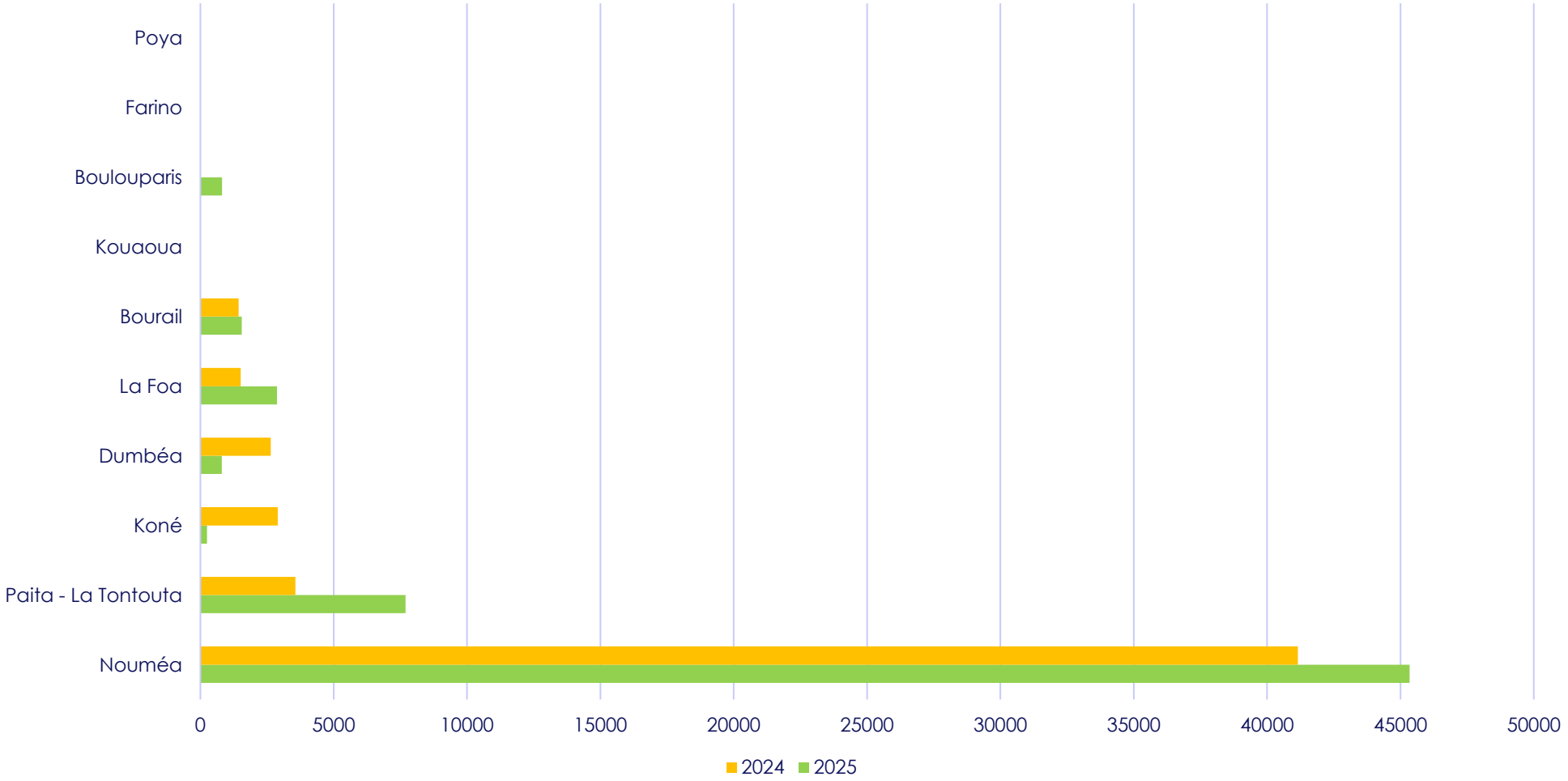
01 Contexte de la commune de l’Ile-des-Pins

02 États des lieux des infrastructures de recharge

03 État des lieux des usages de la recharge

État des lieux des usages

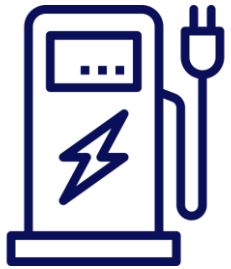
La synthèse des consommations total par commune (en kWh) sur 2024 et 2025



État des lieux des usages

Focus borne Boulouparis – 150 kW (2 PDC)

Nombre de sessions (période août – 23.10.2025): 78 sessions – 39 sessions par PDC – environ 15,6 sessions / mois / PDC



Durée moyenne de session : 12 minutes

Énergie moyenne délivrée par session: 10 kWh

Commentaire:

- **La borne 150 kW affiche une fréquentation importante,** similaire aux fréquentations des infrastructures de ces catégories de puissance.
- **La durée de recharge est en dessous des moyennes pour ces catégories de puissances**, généralement à 20 – 25 minutes.
- **L'énergie moyenne délivrée est également inférieure aux moyennes de ces catégories de puissance**, généralement 30 – 35 kWh.

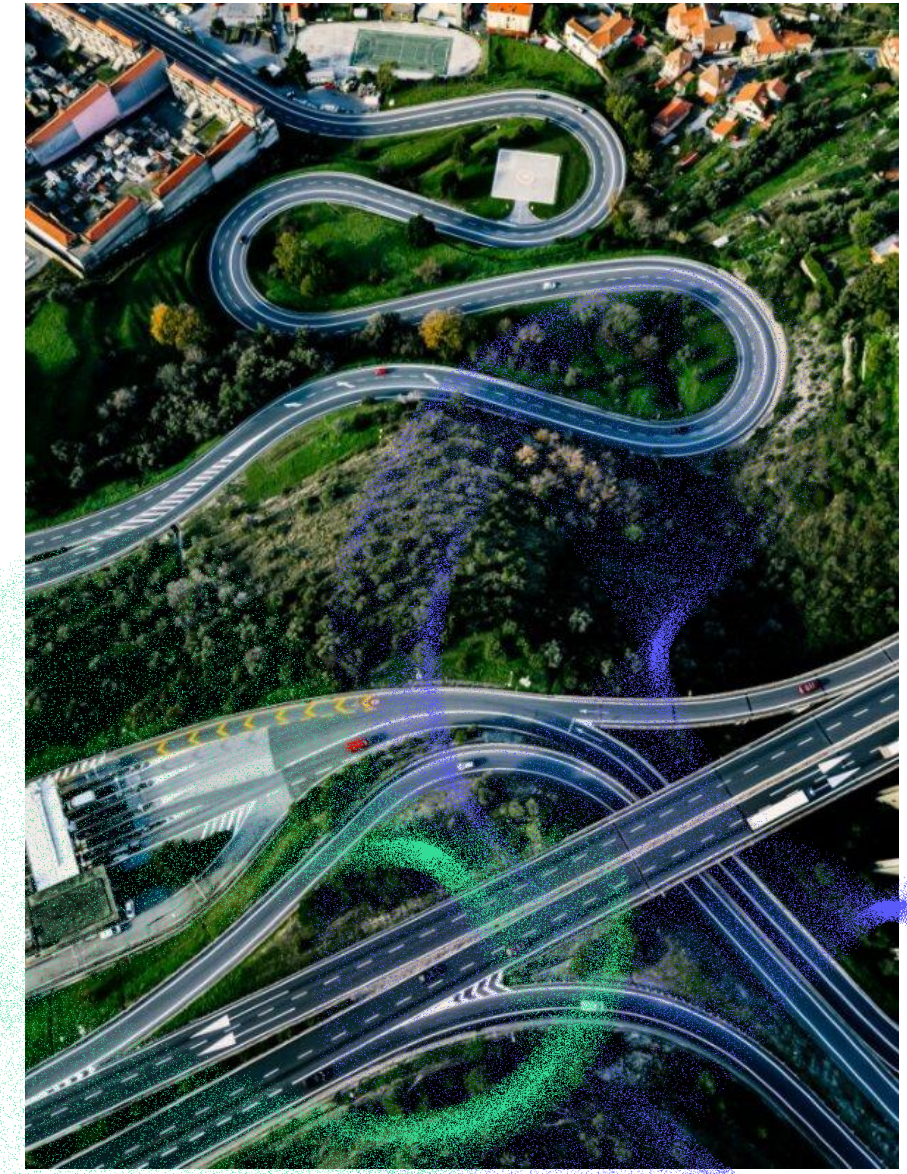
Par ailleurs, le **tarif de recharge pratiqué** sur cette infrastructure est de **69 XPF/kWh le jour et 89 XPF/kWh la nuit**.

Il serait important de comparer les données d'usages de cette borne avec d'autres infrastructures afin d'identifier les différents usages de la recharge par typologie de site, catégories de puissances et ainsi identifier les services les mieux adaptés et les configurations optimales.

02

Évaluation des besoins et scénarios de déploiements

Gireve

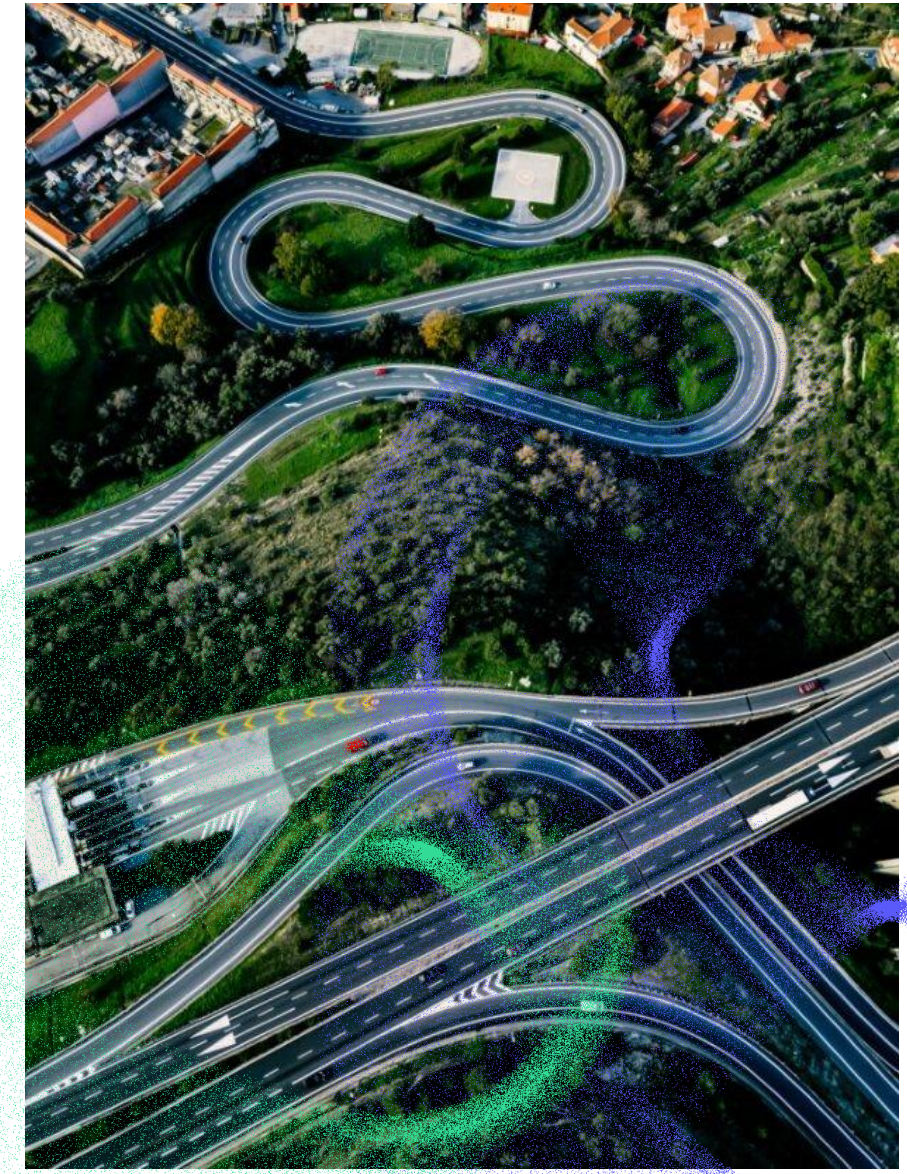


Sommaire

01 Introduction et méthodologie

02 Projection du parc de véhicules électriques

03 Projection des besoins en infrastructures de recharge



Sommaire

01 Introduction et méthodologie

02 Projection du parc de véhicules électriques

03 Projection des besoins en infrastructures de recharge

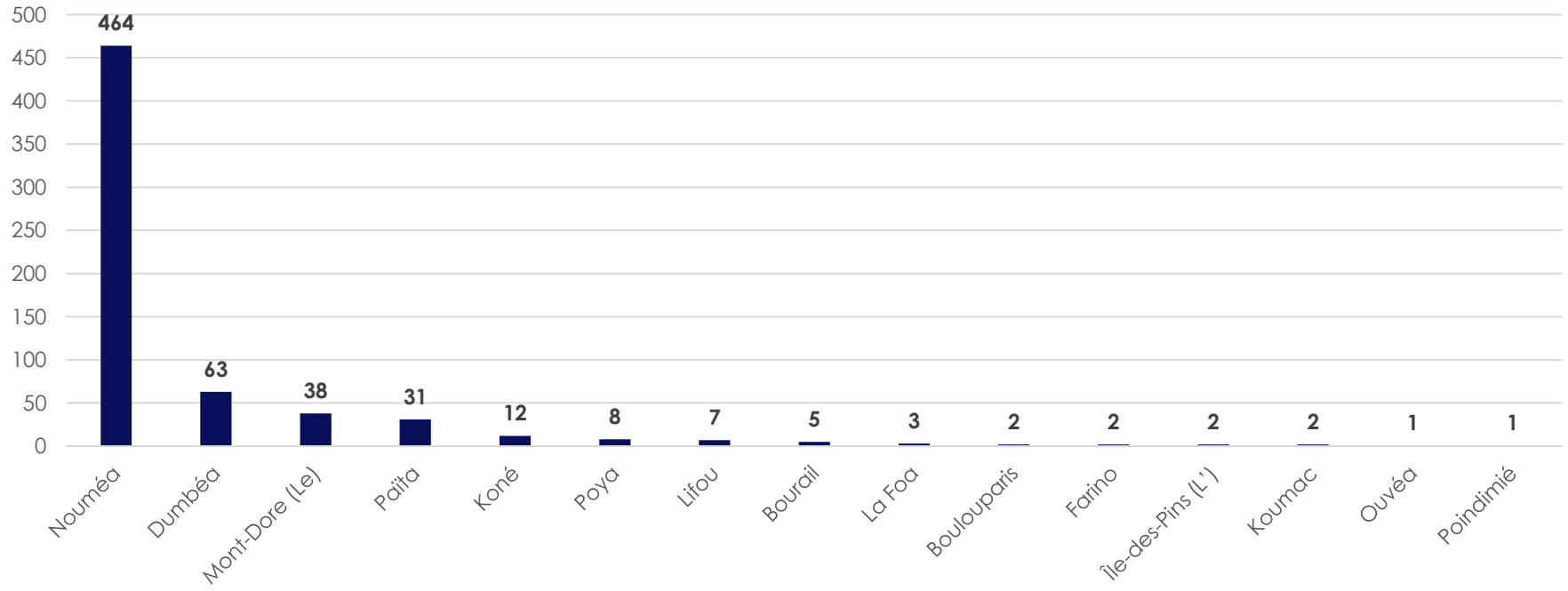
Introduction | Parc de VE sur le territoire de la Nouvelle-Calédonie

Parc de véhicules électriques à date

525 VP 100 % électriques au 01.11.2025, **chiffre projeté par extension à 545 au 31.12.2025**.

96 camionnettes (VUL) 100 % électriques au 01.11.2025.

Répartition du nombre de VP et VUL 100 % électriques par commune*



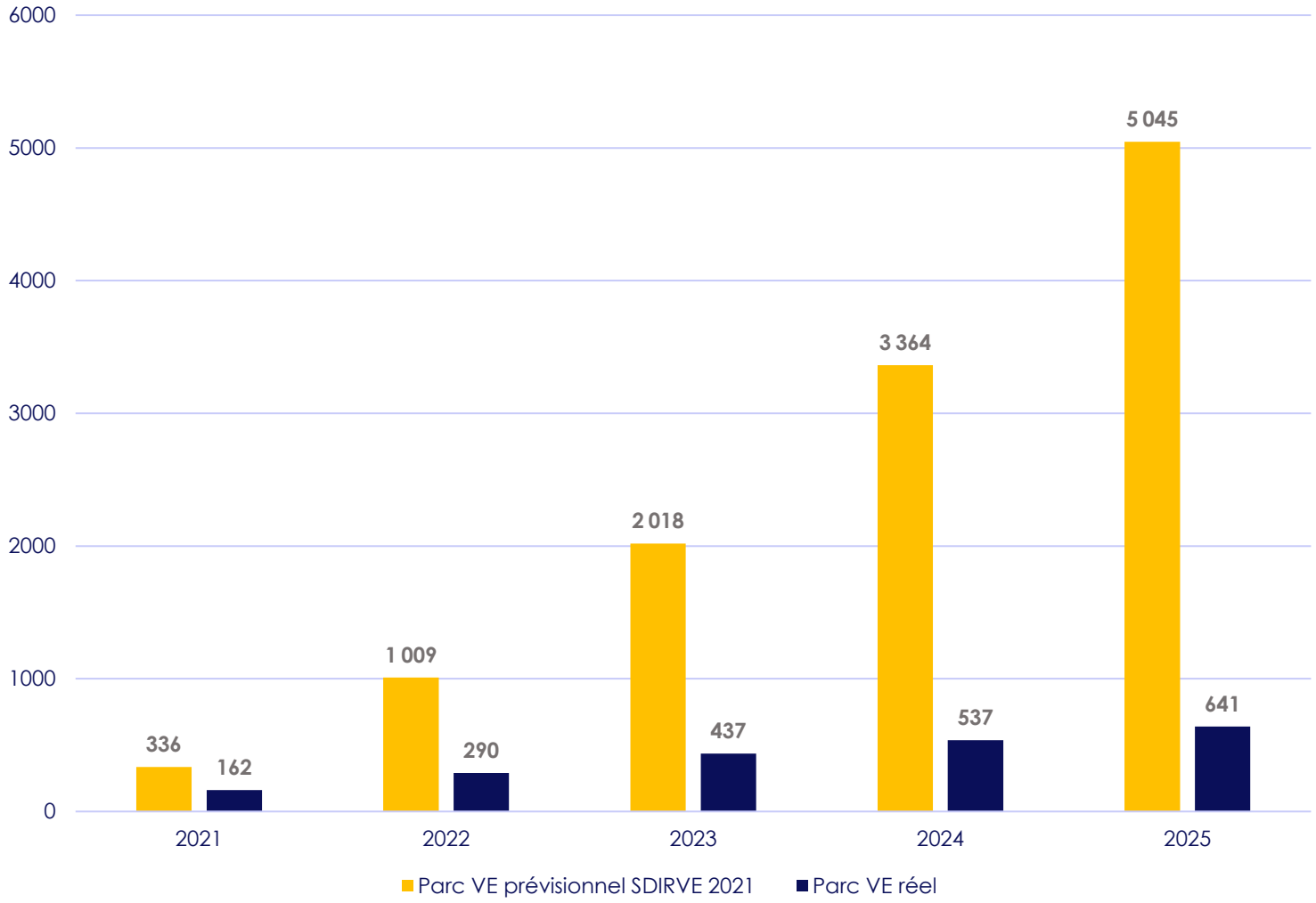
72 % des VP et VUL 100 % électriques concentrés sur Nouméa et 93% sur le Grand Nouméa

(*): Données du DITT au 01.11.2025 + extension au projetée au 31.12.2025

Source: DITTT (01/11/2025)

Introduction | Parc de VE sur le territoire de la Nouvelle-Calédonie

Comparaison entre le parc VE réel à date et le parc VE prévisionnel en 2021



Commentaire:

- **Le parc VE (VP + VUL) réel de 2025 est le parc étendu au 31.12.2025 sur la base des chiffres du 01.11.2025 du DITT.**
- Le SDIRVE de 2021 réalisé sur le territoire Calédonien proposait 3 scénarios: un scénario « bas » atteignant près de 13 000 VE en 2030, un scénario « moyen » atteignant 15 000 VE ainsi que un scénario « haut » atteignant 18 500 VE en 2030. Cependant l'évolution réelle du parc de VE s'est avérée largement en déca des prévisions élaborées, en raison d'une multitude de facteurs et notamment d'un contexte difficile et incertain sur le territoire depuis 2024.
- L'écart entre le parc VE prévisionnel établi en 2021 et le parc VE réel à date nécessite une **mise à jour du modèle de prévision du parc VE et une actualisation avec l'historique du marché du VE et du marché VP + VUL**. Cela permettra de définir un **nouveau scénario VE (VP + VUL) jusqu'à 2035** et ainsi **mettre à jour projections de déploiements de bornes de recharge ouverts au public en fonction des besoins identifiés sur le territoire.** Ce plan de déploiement s'effectuera par la suite tant au niveau territorial que communal.

Source: DITTT (01/11/2025)

Méthodologie | Projection des besoins en recharge jusqu'en 2035

Afin de passer du scénario de développement de véhicules électriques distribué jusqu'à la maille commune au nombre de points de charge nécessaires par catégorie de puissance, nous utilisons une **méthodologie issue d'un organisme de recherche et d'analyse international (ICCT)**, réutilisée de nombreuses fois dans des études au niveau international, et notamment pour le rapport Hit the Road de l'Avere-France (2023).

Combien de VE ?

Projection annuelle de VE jusqu'en 2035

- Scénarios d'évolution du parc de VE (VP + VUL) en Nouvelle-Calédonie: scénarios actualisés avec un modèle associé au contexte Calédonien et la prise en compte des derniers chiffres du marché du véhicule à l'échelle territoriale et communale.
- Distribution complète à la maille commune.

Qui ?

Répartition par groupe de comportement

- Part de recharge à domicile et privé (en fonction de diverses hypothèses).
- Part de navetteurs entrants et sortants par commune.
- Distance moyenne parcourue (**ISEE, sources de données diverses**).

Quel besoin ?

Énergie requise par type de recharge (recharge publique uniquement)

- Puissance moyenne de recharge (**Gireve**) par type de recharge et cas d'usage de la recharge (évolue de façon croissante d'année en année).

Quelle durée ?

Taux d'utilisation maximum

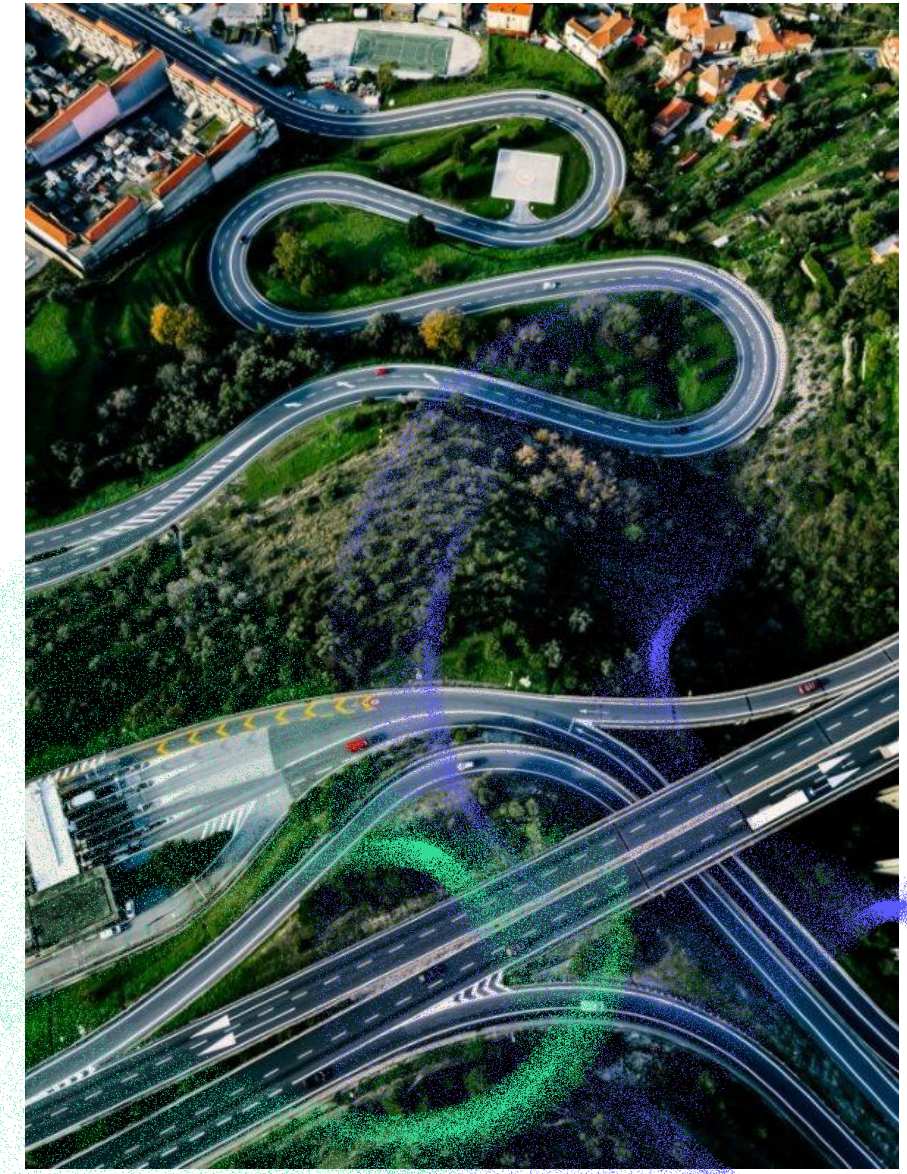
- **3 scénarios d'utilisation des infrastructures** à définir en accord avec l'ACE.

Combien de PDC* ?

Nombre de points de charge par catégorie

- **Zones stratégiques de déploiements et spécificités.**

*PDC: Point de charge



Sommaire

01 Introduction et méthodologie

02 Projection du parc de véhicules électriques

03 Projection des besoins en infrastructures de recharge

Projection du parc VE | Méthodologie

Étape 1: projection du parc VE à l'échelle territoriale

Collecte de données niveau territorial

- Historique des immatriculations de VP et VUL **(DITTT).**
- Historique des immatriculations des VE VP et VE VUL **(DITTT).**

Historique d'évolution du parc VE (VP + VUL) et des nouvelles immatriculations VP + VUL

Prospective des nouvelles immatriculations VP et VUL

- Nouvelles immatriculations VP et VUL entre 3000 et 9000 depuis 2019.
- Hypothèses de croissance immatriculations VP et VUL 2026-2035 en fonction de deux scénarios contextuels.

Prospective des nouvelles immatriculations VP + VUL 2026-2035.

Prospective de la part de marché VE dans les nouvelles immatriculations

- Modélisation de la projection de la part de marché VE 2026-2035: adoption ralentie 2026-2027, accélération de la croissance, puis stabilisation du marché.
- Deux scénarios prévisionnels par objectif de taux de pénétration du VE en 2035.

Prospective des parts de marché du VE sur les immatriculations VP + VUL 2026-2035.

Prospective complète du parc de VE (VP + VUL) jusqu'à 2035

- Prospective des ventes de VE jusqu'en 2035.
- Prospective d'évolution du parc VE jusqu'en 2035.

Prospective du parc de VE (VP + VUL) jusqu'à 2035.

Projection du parc VE | Méthodologie

Étape 2: projection du parc VE à l'échelle communale

Prospective complète du parc de VE (VP + VUL) jusqu'à 2035

- Prospective des ventes de VE VP jusqu'en 2035.
- Prospective d'évolution du parc VE VP jusqu'en 2035.

Prospective du parc de VE (VP + VUL) jusqu'à 2035.

Prospective de la part de marché VE communale jusqu'à 2035

- Collecte de l'historique des immatriculations de VP et VUL, puis VE (VP + VUL) sur la base des données du **DITTT**.
- Modélisation de la part de marché VE communale dans les nouvelles immatriculations jusqu'à 2035, sur la base d'un indice d'attractivité en fonction: du volume du parc VE communal à date et historique, de la part de marché communale du parc VE à date et historique, ainsi que du volume du parc VP + VUL à date et historique et sa part de marché communale à date et historique.

Prospective de la part de marché communale des nouvelles immatriculations VE (VP+VUL) jusqu'à 2035.

Prospective complète du parc de VE communal (VP + VUL) jusqu'à 2035

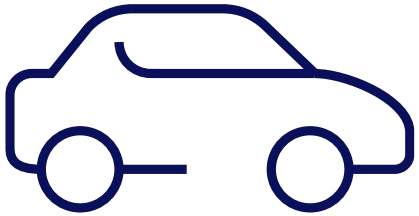
- Répartition des nouvelles immatriculations VE (VP + VUL) sur les différentes communes.
- Prospective des ventes communales de VE jusqu'en 2035.
- Prospective d'évolution du parc VE communal jusqu'en 2035.

Prospective du parc de VE communal (VP + VUL) jusqu'à 2035.

Projection des ventes de VP et VUL jusqu'en 2035

Deux scénarios distincts: un scénario prudent et un scénario dynamique de reprise économique

La **trajectoire future du marché automobile calédonien** est en partie conditionnée par un **contexte politique, économique et règlementaire encore instable**. Les dynamiques observées entre 2020 et 2025 témoignent d'une forte variabilité : après une légère reprise post-COVID, les ventes de VP et VUL ont connu un recul marqué en 2024 et 2025, conséquence directe du contexte politique, des incertitudes institutionnelles, et du ralentissement économique induit avec une contraction du pouvoir d'achat. Dans ce contexte, deux **scénarios d'évolution du marché ont été modélisés** afin d'anticiper la future demande en véhicules — et donc les besoins en infrastructures de recharge électrique — à horizon 2035.



Hypothèses structurantes de départ

- Stabilité institutionnelle : accord politique clarifiant le statut de la Nouvelle-Calédonie, climat socio-économique apaisé permettant aux ménages et entreprises de se projeter.
- Politique publique structurante.

Scénario prudent: reprise lente et graduelle

Dans ce scénario, la **stabilisation économique** serait **partielle** avec un contexte global qui continerait à peser sur la confiance des ménages. Reprise très modérée avec un taux de croissance annuel des ventes de VP et VUL compris entre 5 % et 15 % jusqu'en 2029, puis un ralentissement progressif à 2–5 %. Le marché retrouve en 2035 un niveau légèrement supérieur à celui de 2020, sans véritable accélération structurelle. L'adoption du VE progresse, mais principalement portée par les flottes professionnelles. Ce scénario reflète une trajectoire réaliste en cas de reprise économique fragile.

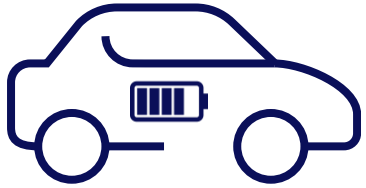
Scénario reprise: reprise économique dynamique

Ce scénario repose sur une **amélioration significative et durable des conditions économiques en Nouvelle-Calédonie**. Forte reprise des ventes dès 2026, avec des croissances pouvant atteindre 30 % pour certaines années (VP : +30 % en 2027 ; VUL : +30 % également). Stabilisation progressive vers 2 % à 5 % de croissance annuelle après 2030, une fois le marché revenu à un rythme « normal ». Effet accélérateur de la réglementation (incitations locales, etc.). Renouvellement rapide des flottes professionnelles et regain de confiance des ménages. Ce scénario reflète une reprise de la trajectoire historique du parc automobile calédonien. Dans le cadre de cette mise à jour du SDIRVE territorial, nous retiendrons ce scénario dynamique en vue du dimensionnement des infrastructures de recharge.

Projection de la part de marché VE sur les ventes jusqu'en 2035 (1/2)

Deux scénarios d'électrification distincts : 50% et 15% des ventes VE en 2035

Scénario 1



Scénario 2

Scénario 1 : 50% des ventes VE en 2035

- **Objectif aligné avec les ambitions du STENC….mais très difficile à atteindre.** Croissance accélérée nécessaire pour passer de 3,3 % en 2025 à 50 % en 2035. Le parc VE atteindrait près de 19 300 véhicules en 2035.

Conditions indispensables pour rendre ce scénario atteignable:

- Maintien des aides financières jusqu'en 2035 (co-financements et européens au-delà de 2027, aides territoriales, bonus à l'achat pour particuliers et entreprises).
- Conservation d'une fiscalité en faveur du VE: ajustement ciblé de la TGC (stabilité/élargissement du taux réduit pour VE) et taxation des carburants (fonds d'équilibre tarifaire) pour abonder un fonds dédié électromobilité/IRVE (mécanisme à cadrer).
- Évolution du cadre règlementaire : introduction de contraintes sur les motorisations thermiques, obligation progressive du VE au sein de certaines activités professionnelles, etc.
- Vision long terme clairement affirmée par les puissances publiques.

Sans incitation financière forte et une règlementation plus ferme, ce scénario n'est pas réaliste dans les conditions actuelles. Il doit s'appliquer sur une dynamique fiscale et budgétaire explicite en faveur du VE, en plus des leviers règlementaires.

Scénario 2 : 15% des ventes VE en 2035

- **Scénario réaliste dans le prolongement du contexte actuel.** Croissance plus lente pour passer de 3,3 % en 2025 à 7,2 % en 2030 et 15% en 2035. Le parc VE atteindrait près de 7 544 véhicules en 2035.

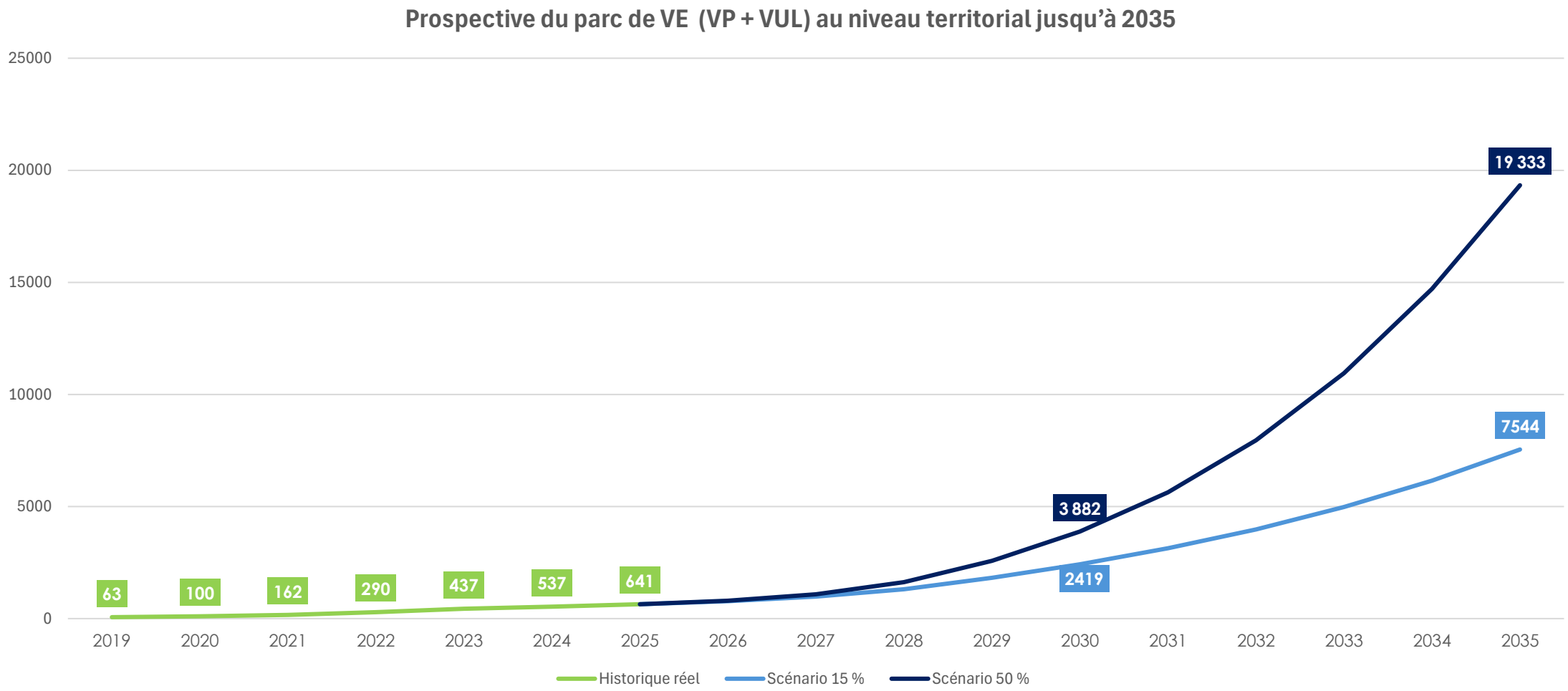
Hypothèses retenues pour l'élaboration de ce scénario:

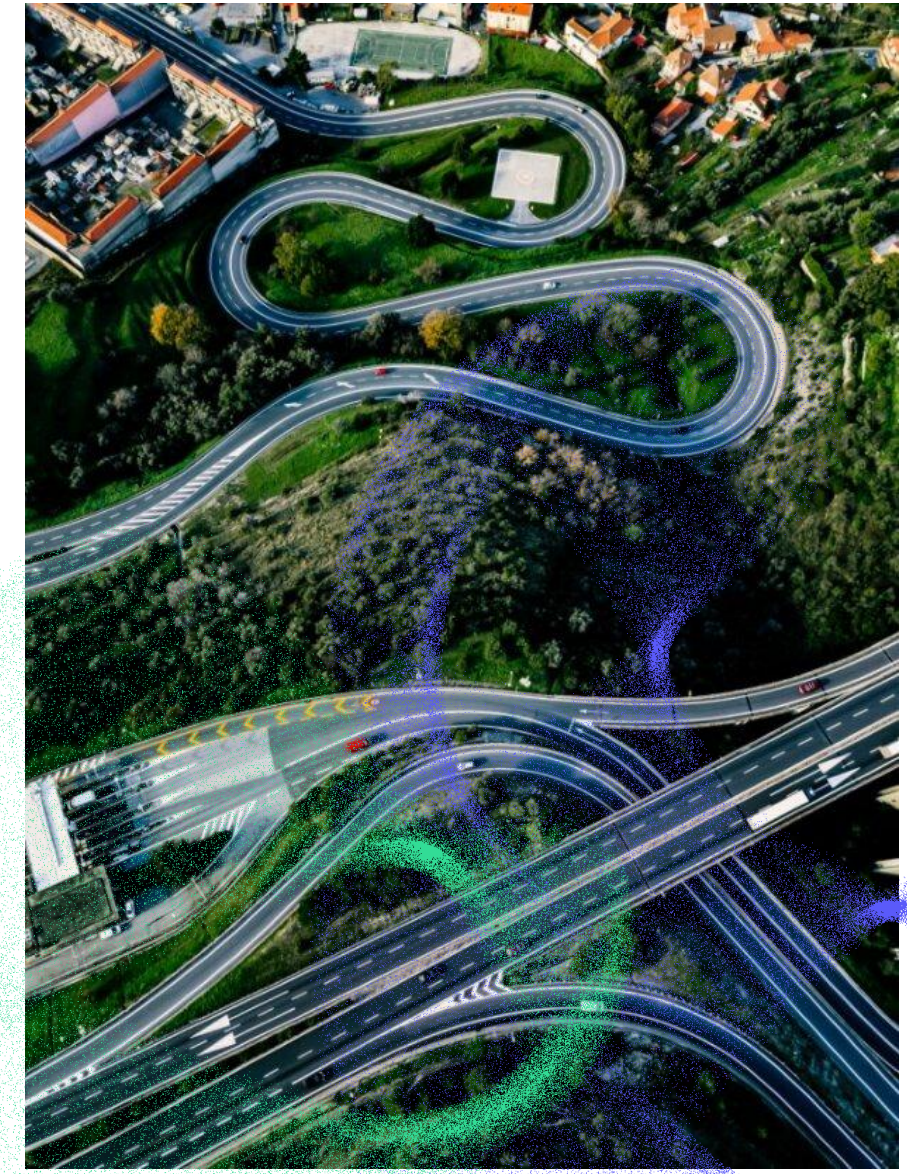
- Maintien des seules incitations actuelles (bonus VE actuels).
- Fin programmée des financements européens en 2027 (fin de la convention actuelle).
- TE (taxe électricité) réaffectée et plus attribuée à l'ACE. Après 2028 plus de fonds Europe. Recentrage du financement de la mobilité électrique vers d'autres sources: bonus / malus dédié au déploiement du VE. Dispositif proche de la TIRUERT en place en Métropole: évolution de la locale taxation des carburants (fonds d'équilibre tarifaire) pour abonder un fonds dédié électromobilité/IRVE (mécanisme à cadrer).

Ce scénario est cohérent avec le niveau d'incitations actuellement sécurisé. Il correspond à une trajectoire raisonnée, plausible et compatible avec les ressources prévues.

Projection de la part de marché VE sur les ventes jusqu'en 2035 (2/2)

Deux scénarios distincts : 50% et 15% des ventes VE en 2035





Sommaire

01 Introduction et méthodologie

02 Projection du parc de véhicules électriques

03 Projection des besoins en infrastructures de recharge

Projection des besoins IRVE | Les principaux cas d'usage

Ces 5 cas d'usages principaux permettent de structurer notre proposition de trajectoire d'équipement du territoire

Recharge privée

Domicile (maisons individuelles & logements collectifs)

Objectif : recharge de routine, lente et à faible coût, la nuit ou en soirée.
Qui : propriétaires particuliers ; également salariés disposant d'un véhicule d'entreprise (avec remboursement).
Puissance / techno : AC 3,7–7,4 kW (maison individuelle).Durée typique : 6–12 h.
Lieux : garages privés, parkings résidentiels partagés.

Note : socle de l'écosystème (coût/kWh faible, confort maximal), mais inégal (accès conditionné à un logement avec stationnement).

Entreprise (salariés uniquement)

Objectif : « top-up » en journée pour lisser la demande du soir ; soutien à l'électrification des flottes.
Qui : flottes d'entreprise et navetteurs.
Puissance / techno : AC 3,7–11 kW (souvent 7,4–11 kW sur parkings tertiaires).
Durée typique : 2–8 h.
Lieux : parkings employeur, quartiers d'affaires, administrations publiques.

Note : forte incitation à l'adoption (fiscalité, règlementation).

Recharge publique

« Domicile public » / résidentiel sur voirie

Objectif : substitut au domicile pour les résidents sans stationnement privatif ; recharge lente et locale, principalement la nuit.
Qui : résidents locaux ; visiteurs occasionnels de courte durée.
Puissance / techno : AC 3,7–7,4-11 kW sur voirie ou parkings de quartier.
Durée typique : 2–10 h (souvent la nuit).
Lieux : bord de voirie, parkings publics résidentiels, hubs intermodaux locaux.

Opportunité : AC (destination) et DC (puissance intermédiaire, rotation plus rapide)

Objectif : AC (capter de l'énergie pendant que les conducteurs font autre chose), DC (même logique « destination », mais plus rapide pour des arrêts courts).
Qui : grand public ; complément du domicile / de l'entreprise, et conducteurs plus sensibles au temps pour la recharge DC.
Puissance / techno : 11–22 kW AC (11 kW généralement suffisant), 24–90 kW DC.
Durée typique : 45–120 min (AC), 20–45 min (DC).
Lieux : AC (commerce, centres commerciaux, loisirs, hôtels), DC (stations-service urbaines, commerce à forte rotation, pôles d'activité).

Mobilité / Transit (corridors & hubs, HPC)

Objectif : recharger rapidement pour poursuivre le trajet (autoroutes, rocades) et soutenir la mobilité professionnelle.
Qui : voyageurs longue distance, professionnels, touristes, taxis/VTC ; solution de secours pour les résidents sans recharge à domicile.
Puissance / techno : HPC >90 kW, typiquement 150–350 kW.
Durée typique : 10–30 min.
Lieux : aires de service autoroutières, grands échangeurs, stations multi-énergies, grands hubs intermodaux.

NB: La recharge privée nous permet de déterminer les ratios d'utilisations entre recharge ouverte au public et recharge privée mais il n'y a pas de quantification faite pour le nombre de points de charge associés à ces cas d'usages.

Projection des besoins IRVE | Scénarios de besoins en PDC

Le besoin en PDC peut s'établir sous le spectre de trois scénarios d'usages distincts: scénario « confort utilisateur », scénario « médian » ainsi que scénario « rentabilité opérateur »

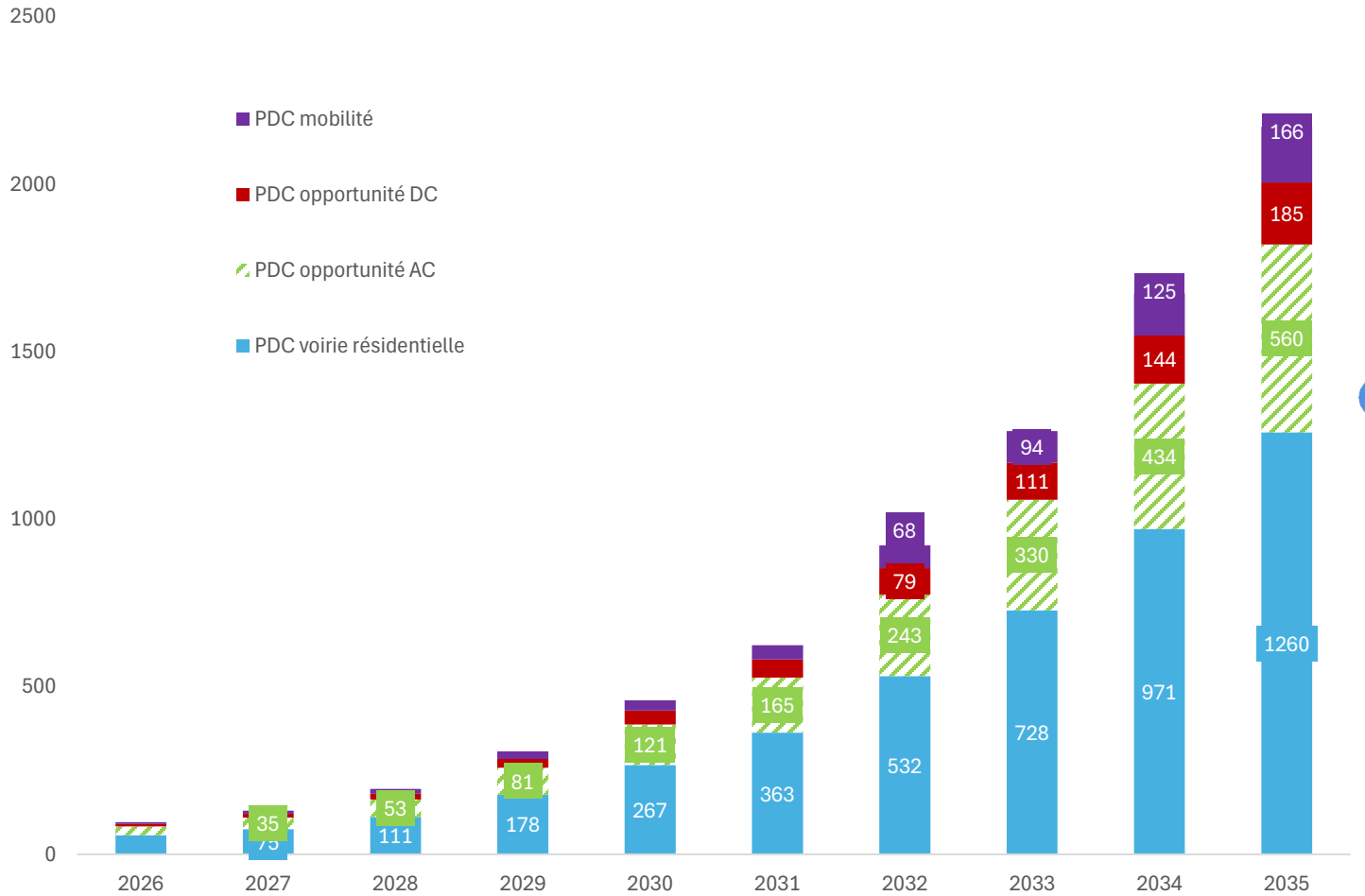
Scénario « confort utilisateur »	**Plus faible taux d'occupation, autour de 8%**, permettant aux utilisateurs d'**accéder aux infrastructures de recharge sans contrainte d'occupation par d'autres utilisateurs.** Scénario plus attractif d'un point de vue utilisateur et à l'électrification du parc ainsi que des usages des infrastructures ouvertes au public. Pour les infrastructures DC, ce taux a été abaissé à 7% avec une durée de session moyenne plus faible.
Scénario « médian »	**Taux d'occupation médian, autour de 10%**, permettant de bénéficier des deux cas : avoir un confort d'utilisation d'un point de vue utilisateur usager tout en ayant une infrastructure rentable d'un point de vue opérateur. Pour les infrastructures DC, ce taux a été abaissé à 8% avec une durée de session moyenne plus faible.
Scénario « rentabilité opérateur »	**Plus fort taux d'occupation, autour de 12%**, favorisant la rentabilité des infrastructures de recharge**.** Scénario plus attractif d'un point de vue opérateur, ainsi que des enjeux économiques engagés et des investissements réalisés. Pour les infrastructures DC, ce taux a été abaissé à 10% avec une durée de session moyenne plus faible.

A partir du besoin énergétique lié à la recharge pour les divers cas d'usage, ces divers scénarios permettent d'aboutir à un besoin distinct en nombre de PDC à l'échelle communale ou intercommunale. A noter que le taux d'occupation de chaque scénario est prévu pour augmenter légèrement année après année.

Projection des besoins IRVE jusqu'en 2035 | Scénario « confort »

Le besoin en PDC sur le territoire de la Nouvelle-Calédonie se situe autour de 450 PDC en 2030 et 2 170 en 2035 pour le scénario d'usage « confort utilisateur »

Répartition du besoin annuel en PDC par cas d'usage de la recharge pour le scénario d'usage « confort utilisateur » *(en nombre de PDC)*



Afin de permettre une distribution cohérente de la demande d'énergie de recharge publique sur le territoire et des puissances moyennes par cas d'usage de la recharge, l'estimation du besoin en PDC ouverts au public sur le territoire de la Nouvelle-Calédonie est de:

- **96 PDC en 2026**
- **460 PDC en 2030**
- **2 171 PDC en 2035**

Cette estimation du nombre de PDC nécessaire s'effectue dans le cadre d'un **scénario « confort utilisateur »** de l'utilisation des PDC, avec un **taux d'occupation autour de 8 % à date** (évoluant jusqu'à 9 % en 2035). Ce scénario garantit un confort optimal d'utilisation (accès facilité à la recharge pour les usagers sans contrainte d'occupation par les autres utilisateurs).

Les PDC associés aux cas d'usage de la recharge à domicile public (principalement en voirie) et de la recharge d'opportunité AC correspondent respectivement à plus de 60% et 30% des besoins en PDC.

NB: Le scénario prévisionnel du parc VE associé est celui du scénario reprise économique avec un **objectif de 50 % de part de marché en 2035**.

Projection des besoins IRVE jusqu'en 2035 | Scénario « médian »

Le besoin en PDC sur le territoire de la Nouvelle-Calédonie se situe autour de 350 PDC en 2030 et 1 750 en 2035 pour le scénario d'usage « médian »

Répartition du besoin annuel en PDC par cas d'usage de la recharge pour le scénario d'usage « médian » *(en nombre de PDC)*

Afin de permettre une distribution cohérente de la demande d'énergie de recharge publique sur le territoire et des puissances moyennes par cas d'usage de la recharge, l'estimation du besoin en PDC ouverts au public sur le territoire de la Nouvelle-Calédonie est de:

- **78 PDC en 2026**
- **371 PDC en 2030**
- **1 757 PDC en 2035**

Cette estimation du nombre de PDC nécessaire s'effectue dans le cadre d'un **scénario « médian »** de l'utilisation des PDC, avec un **taux d'occupation autour de 10 % à date** (évoluant jusqu'à 11,5 % en 2035). Ce scénario garantit un équilibre entre une infrastructure rentable tout en assurant le confort d'utilisation (accès facilité à la recharge pour les usagers sans contrainte d'occupation par les autres utilisateurs).

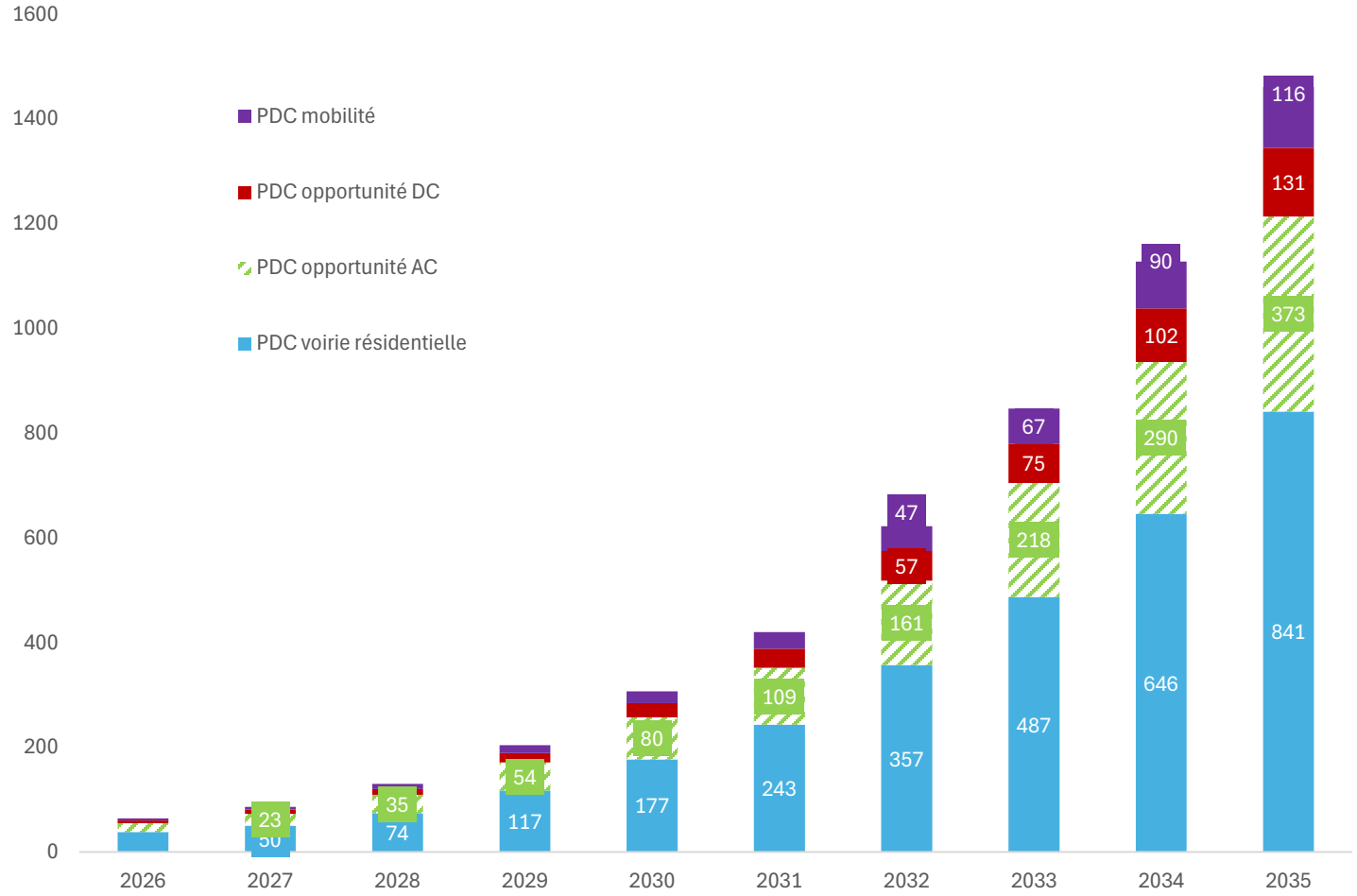
Les PDC associés aux cas d'usage de la recharge à domicile public (principalement en voirie) et de la recharge d'opportunité AC correspondent respectivement à plus de 60% et 30% des besoins en PDC.

NB: Le scénario prévisionnel du parc VE associé est celui du scénario reprise économique avec un **objectif de 50 % de part de marché en 2035**.

Projection des besoins IRVE jusqu'en 2035 | Scénario « rentabilité »

Le besoin en PDC sur le territoire de la Nouvelle-Calédonie se situe autour de 300 PDC en 2030 et 1 450 en 2035 pour le scénario d'usage « rentabilité opérateur »

Répartition du besoin annuel en PDC par cas d'usage de la recharge pour le scénario d'usage « rentabilité opérateur » *(en nombre de PDC)*



Afin de permettre une distribution cohérente de la demande d'énergie de recharge publique sur le territoire et des puissances moyennes par cas d'usage de la recharge, l'estimation du besoin en PDC ouverts au public sur le territoire de la Nouvelle-Calédonie est de:

- **64 PDC en 2026**
- **307 PDC en 2030**
- **1 461 PDC en 2035**

Cette estimation du nombre de PDC nécessaire s'effectue dans le cadre d'un **scénario « rentabilité opérateur »** de l'utilisation des PDC, avec un **taux d'occupation autour de 12 % à date** (évoluant jusqu'à 13,5 % en 2035). Ce scénario garantit une infrastructure avec une rentabilité optimisée du point de vue de l'opérateur.

Les PDC associés aux cas d'usage de la recharge à domicile public (principalement en voirie) et de la recharge d'opportunité AC correspondent respectivement à plus de 60% et 30% des besoins en PDC.

NB: Le scénario prévisionnel du parc VE associé est celui du scénario reprise économique avec un **objectif de 50 % de part de marché en 2035**.

Projection des besoins IRVE jusqu'en 2035 | Synthèse

	2026		2030		2035	
	Objectif 15 %	Objectif 50 %	Objectif 15 %	Objectif 50 %	Objectif 15 %	Objectif 50 %
Scénario « confort utilisateur »	**92**	**96**	**285**	**460**	**844**	**2 171**
Scénario « médian »	**75**	**78**	**229**	**371**	**681**	**1 757**
Scénario « rentabilité opérateur »	**63**	**64**	**191**	**307**	**563**	**1 461**

Il s'agit ici des chiffres du besoin en points de charge calculé à partir du parc VE prévisionnel (scénarios en slide 36 dans le prolongement des chiffres du parc VE de 2025). Il ne s'agit pas du nombre de point de charge à déployer. Le besoin réel en points de charge est inférieur au nombre de points de charge déployés du fait du parc VE réel en deçà du prévisionnel des années précédentes. Une couche d'analyse est donc à ajouter pour affiner le nombre de points de charge à déployer par échéance en corrélation avec le besoin prévisionnel.

Schéma de déploiement des IRVE jusqu'en 2035 (scénario 50% des parts de marché)

Le scénario de déploiement réel décliné du scénario « confort utilisateur » doit prendre en compte le parc d'IRVE existant.

Répartition des PDC existants par cas d'usage

	Nombre de PDC existants en 2025
Voirie résidentielle	10
Opportunité AC	124
Opportunité DC	5
Mobilité	2
Puissance totale installée	**2 081 kW**
Nbre de PDC équivalent 11 kW	189

Schéma de déploiement des IRVE jusqu'en 2035 (scénario 50% des parts de marché)

Le nombre de PDC, tous usages confondus, à déployer en 2030 est autour de 150 et de 500 en 2035.

Répartition des PDC à déployer au regard par cas d'usage et par an pour le scénario d'usage « confort utilisateur » *(en nombre de PDC et en puissance)*

	Puissance unitaire (kW)	2026	2027	2028	2030	2035
Voirie résidentielle	3,9	16	17	34	85	288
Opportunité AC	9	7	8	16	38	128
Opportunité DC	47	2	2	5	13	42
Mobilité	100	1	2	4	10	38
TOTAL PDC / an		26	29	59	146	496
Puissance installée (kW)		2 442	2 894	3 850	7 747	34 875

Certaines communes ont déjà atteint ou dépassé le quota de PDC à déployer en 2026. Le schéma réel de déploiement est donc basé sur les communes qui se trouvent en déficit au regard du schéma de maillage actualisé dans la présente étude. Les PDC suivants sont à déployer jusqu'en 2035 :

- **26 PDC en 2026**
- **29 PDC en 2027**
- **59 PDC en 2028**
- **149 en 2030**
- **496 en 2035**

Schéma de déploiement des IRVE jusqu'en 2035 (scénario 50% des parts de marché)

Le nombre de PDC, tous usages confondus, à déployer en 2030 est autour de 150 et de 500 en 2035.

Nombre de PDC cumulé nécessaire au regard du nombre de VE en circulation, par cas d'usage et par an pour le scénario d'usage « confort utilisateur » *(en nombre de PDC cumulé et en puissance)*

	Puissance unitaire (kW)	2026	2027	2028	2030	2035
Voirie résidentielle	3,9	26	43	77	222	1199
Opportunité AC	9	131	139	155	220	660
Opportunité DC	47	7	9	14	36	182
Mobilité	100	3	5	9	26	151
TOTAL PDC cumulé / an		167	196	255	504	2 192
Puissance installée (kW)		2 442	2 894	3 850	7 747	34 875

**différent de la projection des besoins en raison des PDC déployés « en surplus » sur certaines communes.*

Schéma de déploiement des IRVE jusqu'en 2035 (scénario 50% des parts de marché)

Equivalent point de charge 11 kW

Répartition des PDC équivalents 11 kW à déployer par an pour le scénario d'usage « confort utilisateur »

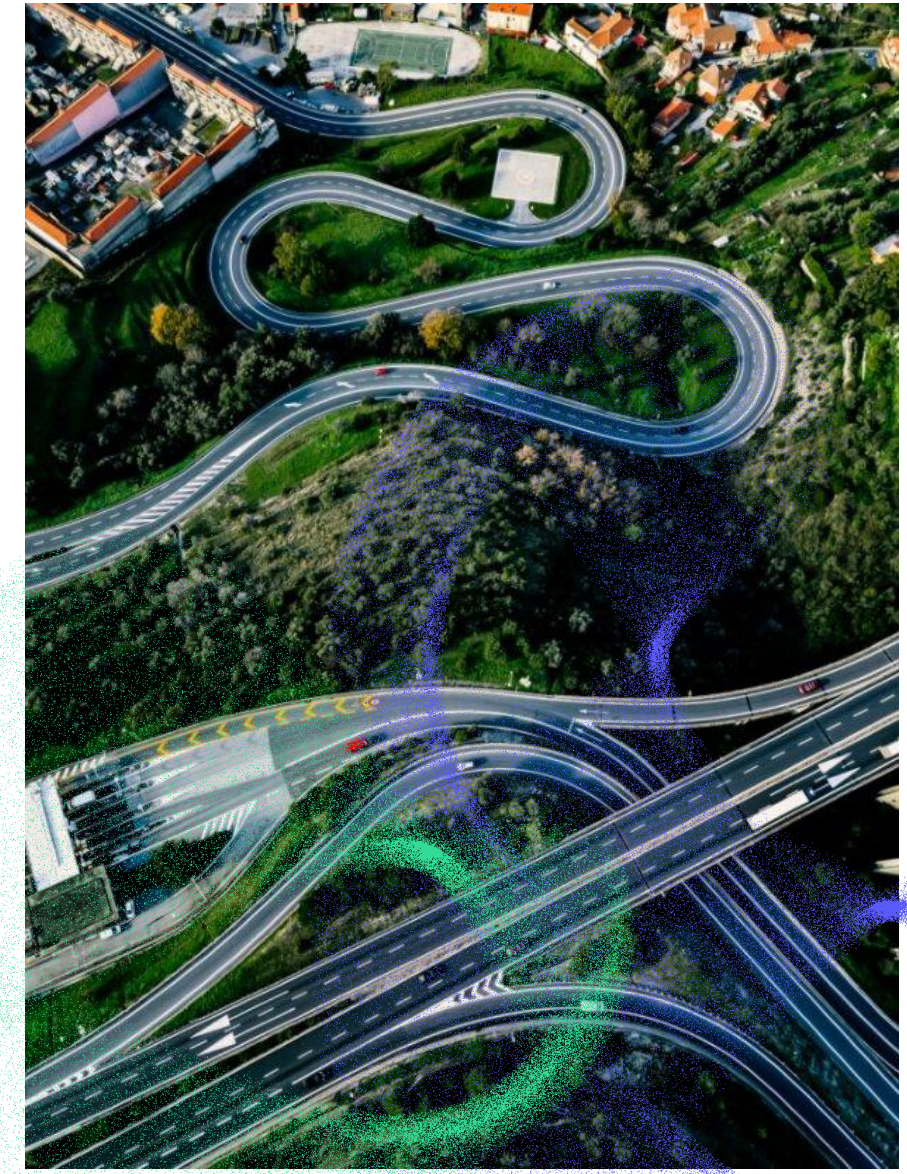
	Puissance unitaire (kW)	2026	2027	2028	2030	2035
Puissance installée (kW)	-	2 442	2 894	3 850	7 747	34 875
Nbre de PDC équivalent (11 kW)	11	222	263	350	704	3 170

Afin de disposer d'un indicateur représentatif de l'effort global de déploiement, le nombre théorique de points de charge a été exprimé en équivalent « point de charge 11 kW ». Ce choix permet de comparer les scénarios sur la base de la puissance installée, plutôt que sur le seul nombre de points de charge, qui ne traduit pas les différences importantes de capacité de service entre des infrastructures de puissances très variables (par exemple 7 kW et 100 kW). L'équivalent 11 kW constitue ainsi une unité commune permettant d'agréger des infrastructures de recharge de puissances différentes.

03

Identification des sites stratégiques et directives de déploiement

Gireve

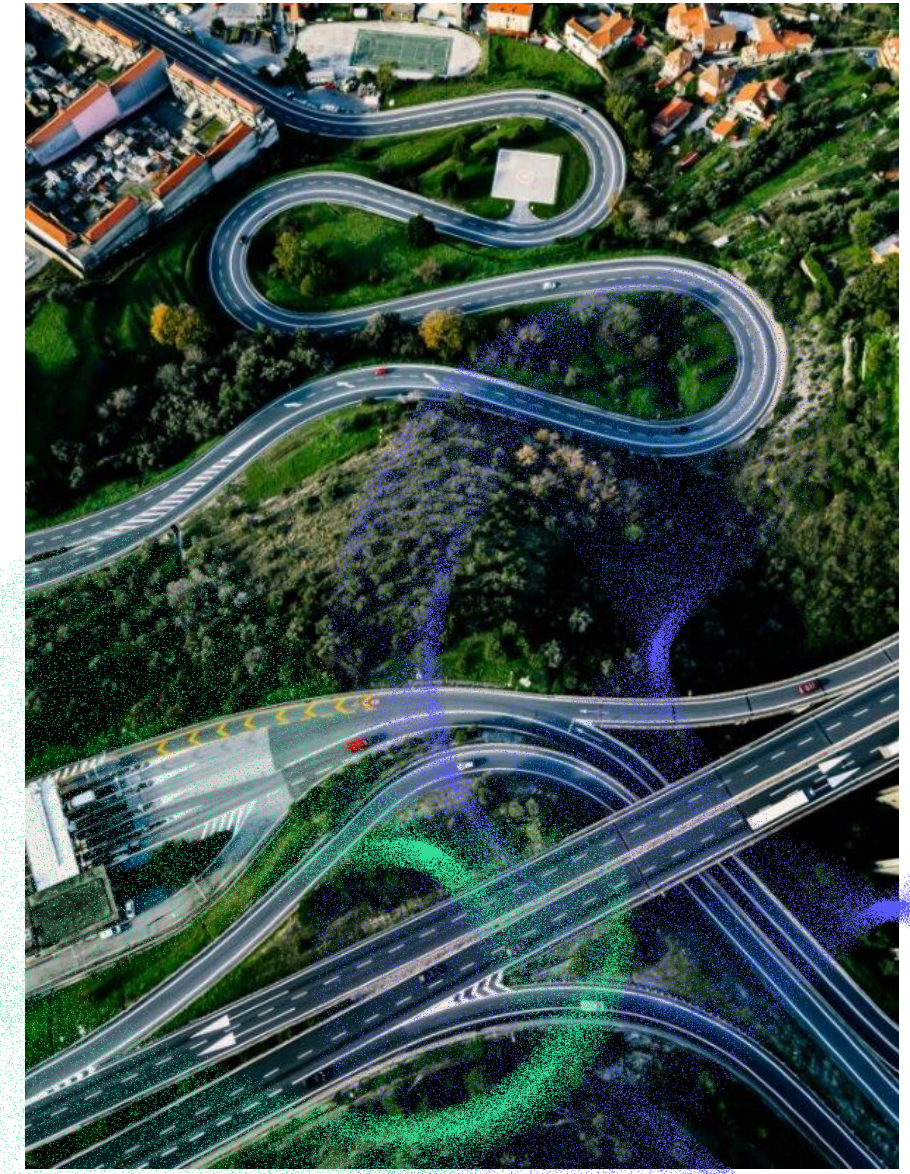


Sommaire

01 Introduction et vision stratégique globale

02 Priorisation des communes

03 Stratégie de déploiement



Sommaire

01 Introduction et vision stratégique globale

02 Priorisation des communes

03 Stratégie de déploiement

Introduction et vision stratégique globale

Que faire après l'évaluation des besoins en IRVE à l'échelle territorial et communale ?

La **phase 2** de cette étude de mise à jour du SDIRVE territorial a présenté **deux scénarios prospectifs du parc de VE** sur le territoire puis une déclinaison à la maille commune. A partir de ces deux scénarios, **une projection de l'estimation des besoins en IRVE et scénario pour chaque scénario prospectif VE** a été réalisé aussi bien à l'échelle territoriale qu'à la maille communale, sur la base de 3 hypothèses de taux d'usage des infrastructures.

A partir de cette projection d'estimation des besoins IRVE (réalisée à partir du scénario prospectif VE par commune, des données communales sur la part de navetteurs entrants et sortants, du nombre de ménages sans parkings, etc.) **reste à dresser des axes structurants destinés à alimenter un plan stratégique de déploiement à horizon 2035.**

Au delà du besoin calculé pour chaque commune, il est alors important d'intégrer des **zones stratégiques réellement pertinentes pour le déploiement IRV**E, d'intégrer les **contraintes locales** (foncier, vandalisme, sécurité, inondabilité), les **priorités politiques et opérationnelles en jeu sur le territoire**, ainsi qu'une **vision globale cohérente** pour le développement de la mobilité électrique sur le territoire (couvrir suffisamment le Nord et la côte Est et déployer du DC sur des axes majeurs pour encourager les déplacements longs en VE).

Introduction et vision stratégique globale

L'identification des sites stratégiques

Typologies de cites à cibler en priorité:

- Stations-service (HPC ou 24–50 kW)
- Centres commerciaux / supermarchés (AC 11–22 kW ou DC 24–50 kW)
- Centres sport & loisirs (AC 11 ou 22 kW)

A cibler secondairement / sur opportunité / au cas par cas :

- Bâtiments publics sécurisés uniquement : mairies, OPT (si parking compatible, uniquement OPT Koumac), agence BCI, agence Enercal.
- Hôtels et lieux touristiques.
- Hôpitaux.

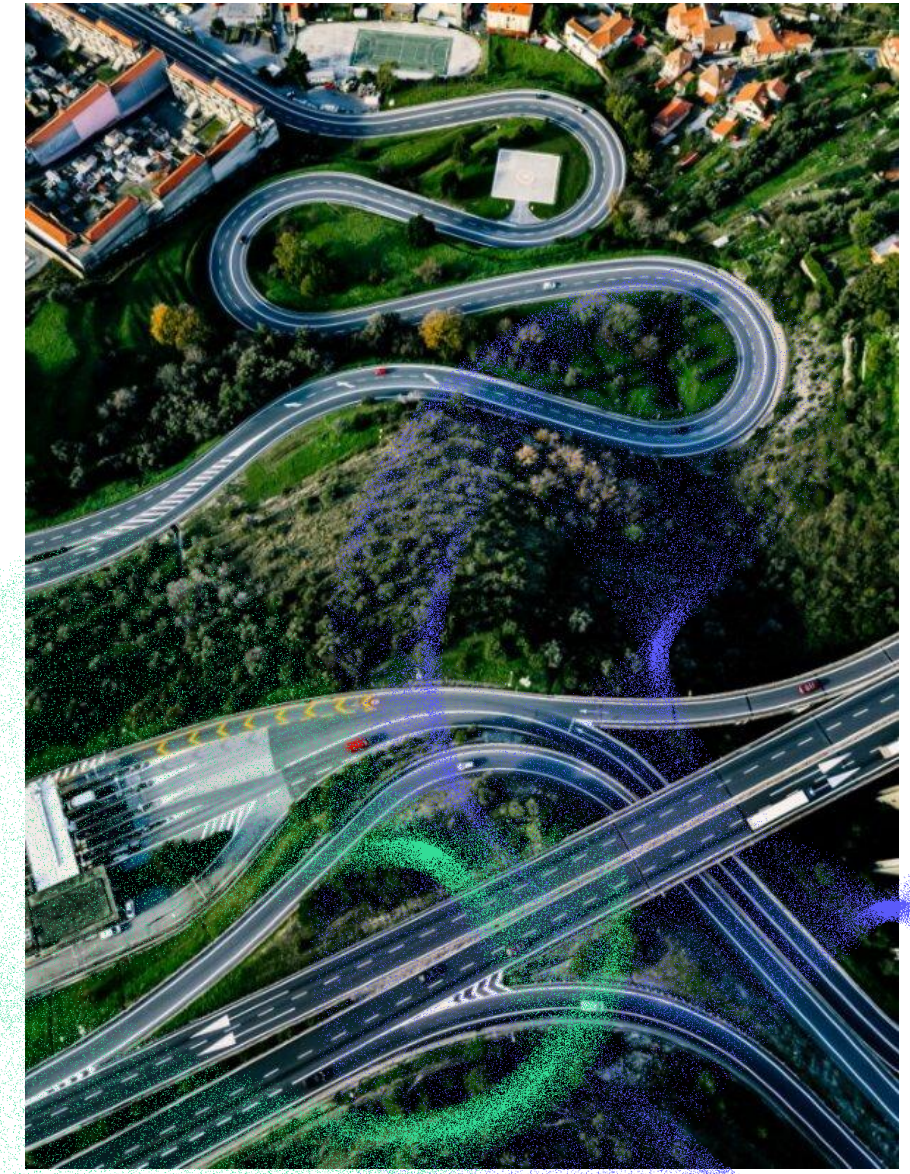
Non retenus / non priorisés:

- Écoles, petits commerces, pharmacies.
- Dispensaires / Centre médico-sociaux (pas pertinents pour l'usage, stationnements saturés).

Les objectifs stratégiques

Installer un socle minimal opérationnel sur chaque zone prioritaire afin d'assurer:

- **La continuité de la recharge sur l'axe Grand Nouméa → Nord** via notamment les stations-services et commerces structurants.
- **Le développement et renforcer de certains hubs de recharge stratégiques** notamment sur Koné, Paita, Bourail, Dumbéa, Nouméa.
- **La sécurisation des zones à risque (vandalisme: Mont-Dore, Dumbéa)** via l'installation sur des sites surveillés en priorité, et la faisabilité technique (zone protégée, risque d'inondations, complexité travaux VRD et raccordement).
- **Le désenclavement de la côte Est** en priorisant notamment Poindimié et Hienghène (aucune offre de recharge à date).



Sommaire

01 Introduction et vision stratégique globale

02 Priorisation des communes

03 Stratégie de déploiement

Priorisation des communes

Cette **priorisation des communes** pour le déploiement en points de charge à venir combine: **l'estimation du besoin futur en PDC** (scénario médian), la **présence de zones stratégiques / absence total d'offres sur le périmètre**, les **projets de déploiements en cours** ainsi que la **couverture des principaux flux de circulation.**

Sécuriser les hubs, le corridor Nord-Sud et zones encore dépourvues de recharges

Priorité 1

2026 - 2030

- **Nouméa** (forte population, besoin en recharge, flux majeurs urbains, diversité de foncier disponibles)
- **Dumbéa & Mont-Dore** (population importante et besoin en recharge, flux de circulation important au sein du Grand Nouméa)
- **Paita & Tontouta** (forte population, besoin en recharge, hub stratégique aéroport)
- **Koné** (Hub VKP, axe majeur Nord-Sud)
- **Bourail** (axe central, besoin en recharge)
- **Koumac** (Point critique couverture zone Nord)

Désenclaver la côte Est et les îles + renforcer les axes secondaires (déploiement plus modéré à la vue d'un besoin plus faible)

Priorité 2

2028 - 2032

- **Hienghène & Poindimié** (désenclavement de la côte Est, équipement de zones touristiques, remplacement borne Hienghène)
- **La Foa** (besoin en recharge, continuité Koné-Bourail-Boulouparis)
- **Ile des Pins** (zone insulaire dépourvue d'offres de recharge)
- **Lifou** (besoin en recharge)

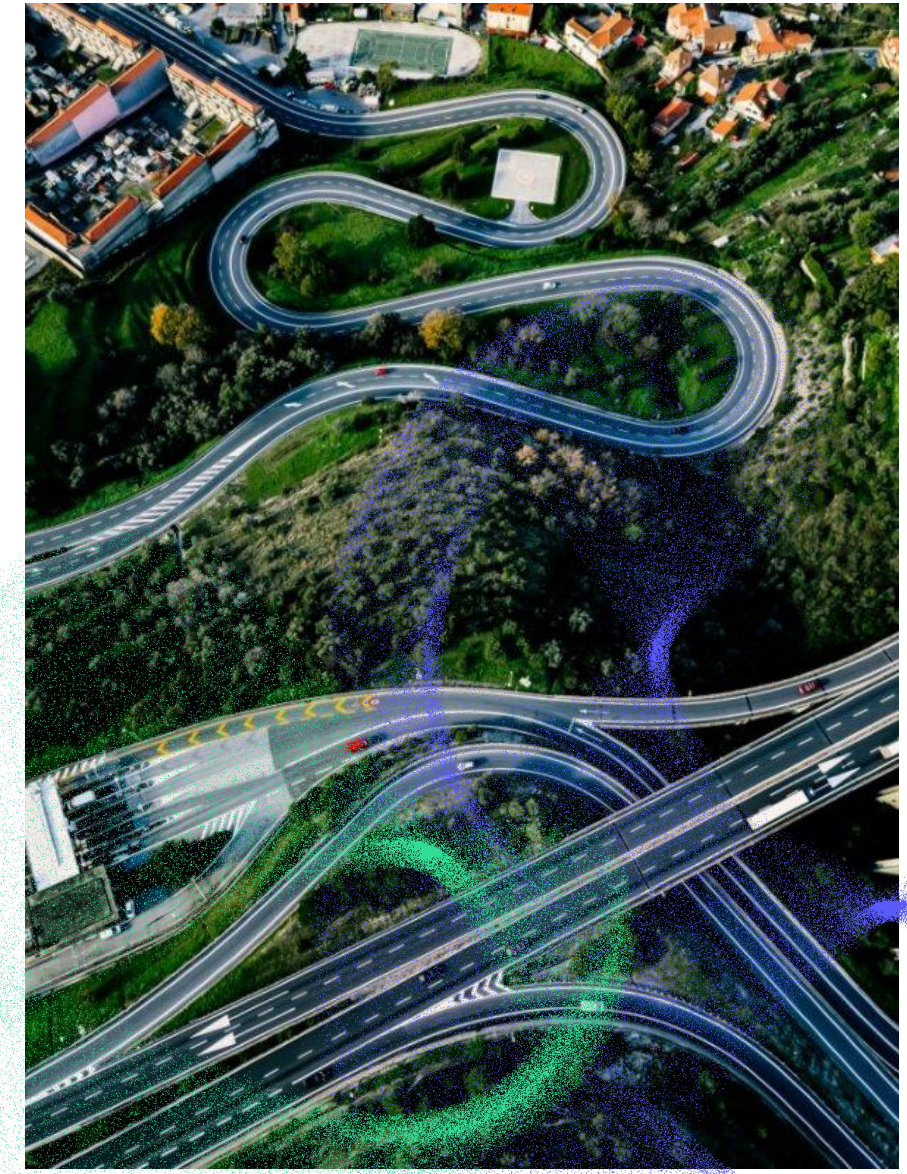
Compléments territoriaux et prolongement du maillage (déploiement plus modéré à la vue d'un besoin plus faible)

Priorité 3

2030 - 2035

- **Poya** (complément axe Nord-Sud sur la côte Ouest)
- **Ouvéa** (complément de l'offre déjà déployée)

NB: La priorisation des communes prend en compte par ailleurs divers projets de déploiements (avec un état d'avancement faible ou avancé) partagé par l'ACE. A l'issu de 2035, l'ensemble des autres communes non encore couvertes pourront être intégrées.



Sommaire

01 Introduction et vision stratégique globale

02 Priorisation des communes

03 Stratégie de déploiement

Stratégie de déploiement

Les **axes de cette stratégie de déploiement** dans le cadre de la **mise à jour de ce SDIRVE territorial** permettront ensuite **d'alimenter un plan stratégique de déploiement précis à horizon 2035**.

Étape 1: Identification de sites stratégiques par commune

Sur chaque commune priorisée pour les futurs déploiements à horizon 2035, une identification de sites stratégiques de déploiement a été réalisée sur la base des typologies de sites définies en introduction et des pistes potentielles de déploiement.

Cette liste pourra continuer d'être ajustée par l'ACE pour écarter certains sites identifiés ou bien en ajouter d'autres. Cette liste devra être également consolidée avec des données contextuelles précises (trafic routier environnement, alignement avec demande de la population / projet communal, faisabilité technique, viabilité économique, etc.)

Étape 2: Choix des gammes de puissance

AC 3, 7 - 7,4 - 11 – 22 kW

Cas d'usage voirie résidentielle et destination (3,7 – 7,4 – 11 kW) : proche habitation / entreprise.
Cas d'usage opportunité AC (11 – 12 kW): centre sportif loisirs, commerces, bâtiments administratifs.
Généralement 11 kW AC par PDC est le choix privilégié.

DC 24 kW – 50 kW

Cas d'usage opportunité DC (24 – 50 kW): foncier surveillé / protégé, stations-services en zone urbaine/village, zones de transit modérée, centres commerciaux et de loisirs très fréquentés.

DC +100-150 kW

Cas d'usage mobilité et tout projet économiquement viable porté par des opérateurs (+100/150 kW): le long d'axes majeurs et échangeurs fréquentés (aire de repos, ou de service avec commerce et station essence), zones commerciales majeures, Tontouta si modèle économique viable, Grand Nouméa.

Stratégie de déploiement

Projection affinée sur les communes ciblées pour 2026 – 2030 (1/4)

**Les priorités pourront être revues en fonction des possibilités des projets d'installation de PDC*

Nouméa

Sites identifiés priorité 1:

Parking de la gare maritime
Mairie de Nouméa
Station Victoire Shell
Parking de la Moselle
Parking de la Place du Monument américain
Carrefour Market Orphelinat
Parking baie des Citrons complexe commercial
Parking Anse Vata
Station Total Faubourg
Station Total rond Point Général Patch (vallée du tir)
Station Mobil Vallée des Colons
Leader Price Magenta
Station Total Riviera (4ème km)
Station Shell Capy (4ème km)
Station Mobil Cap Vert Belle vie
Station Total du Marais 6eme km
Station Mobil Delco Ducos
Station Mobil Magenta
Station Mobil Faubourt Blanchot
Station Shell Portes de fer
Station Shell Vata
Station Total Anse Vata
Station Total Ducos
Station Total Rocade
Station Total Sainte Marie

Sites identifiés priorité 2:

Auchan Quai Ferry
Ciné City
Station Total des lycées
Parking de l'Ancre de Marine
Parking de l'aquarium
Piscine municipale Jacques Mourene
Michel-Ange supermarché (motor pool)
Tribunal Nouméa
Parking de Bir Hakeim
Station Total Magenta Stade
Parking Bir Hakeim
Magenta Discount et cheval distribution
Centre commercial de la Belle Vie
McDonald
Carrefour market Magenta
Carrefour Market N'GEA

Stratégie de déploiement

Projection affinée sur les communes ciblées pour 2026 – 2030 (2/4)

Dumbéa

Sites identifiés priorité 1:

- Station-service Apogoti
- Station-service Total Panda
- Station-service Total du Parc

Sites identifiés priorité 2:

- MacDonald
- Origin Cinema
- Décathlon
- Plaza Apogoti

Mont-Dore

Sites identifiés priorité 1:

- Station-service Mobil Pont-des-Français
- Station-service Mobil Conception
- Station-service Total Robinson
- Station Casino du Mon-Dore
- Station Shell de la Coulée

Sites identifiés priorité 2:

- Intermarché Mont-Dore
- Leaderprice Express Conception
- Carrefour Market Robinson
- Centre culturel Mont-Dore
- Marina Boulari (zone fermée)
- Casino du Mont-Dore
- KGOU Boulari

Stratégie de déploiement

Projection affinée sur les communes ciblées pour 2026 – 2030 (2/4)

Paita & Tontouta

Sites identifiés priorité 1:

- Station-service Mobil Paita
- Station-service Shell Paita
- Station-service Shell Tontouta
- Station-service Total Tontouta
- Station Mobil Tontouta
- Aéroport Tontouta

Sites identifiés priorité 2:

- Korail Paita
- Centre commercial de la gare
- Parking de l'arène Sud
- Nova Hyper U GITEL
- Auchan Tontouta
- Marché Tontouta

Koné

Sites identifiés priorité 1:

- Station-service Total Teari
- Station-service Shell
- Station-service Mobil
- Agence Enercal

Sites identifiés priorité 2:

- Marché de Koné
- Centre commercial Auchan
- Leader Price Koné

Stratégie de déploiement

Projection affinée sur les communes ciblées pour 2026 – 2030 (2/4)

Bourail

Sites identifiés priorité 1:

- Station-service Pacifique
- Station-service Mobil
- Station-service Total

Sites identifiés priorité 2:

- Marché de Bourail
- Leader Price
- Bourail Discount

Koumac

Sites identifiés priorité 1:

- Station-service Mobil

Sites identifiés priorité 2:

- Super U
- Korail

Hienghène

Site identifié:

- Hôtel Koulnoué

Poindimié

Site identifié:

- Hôtel Tiéti

04

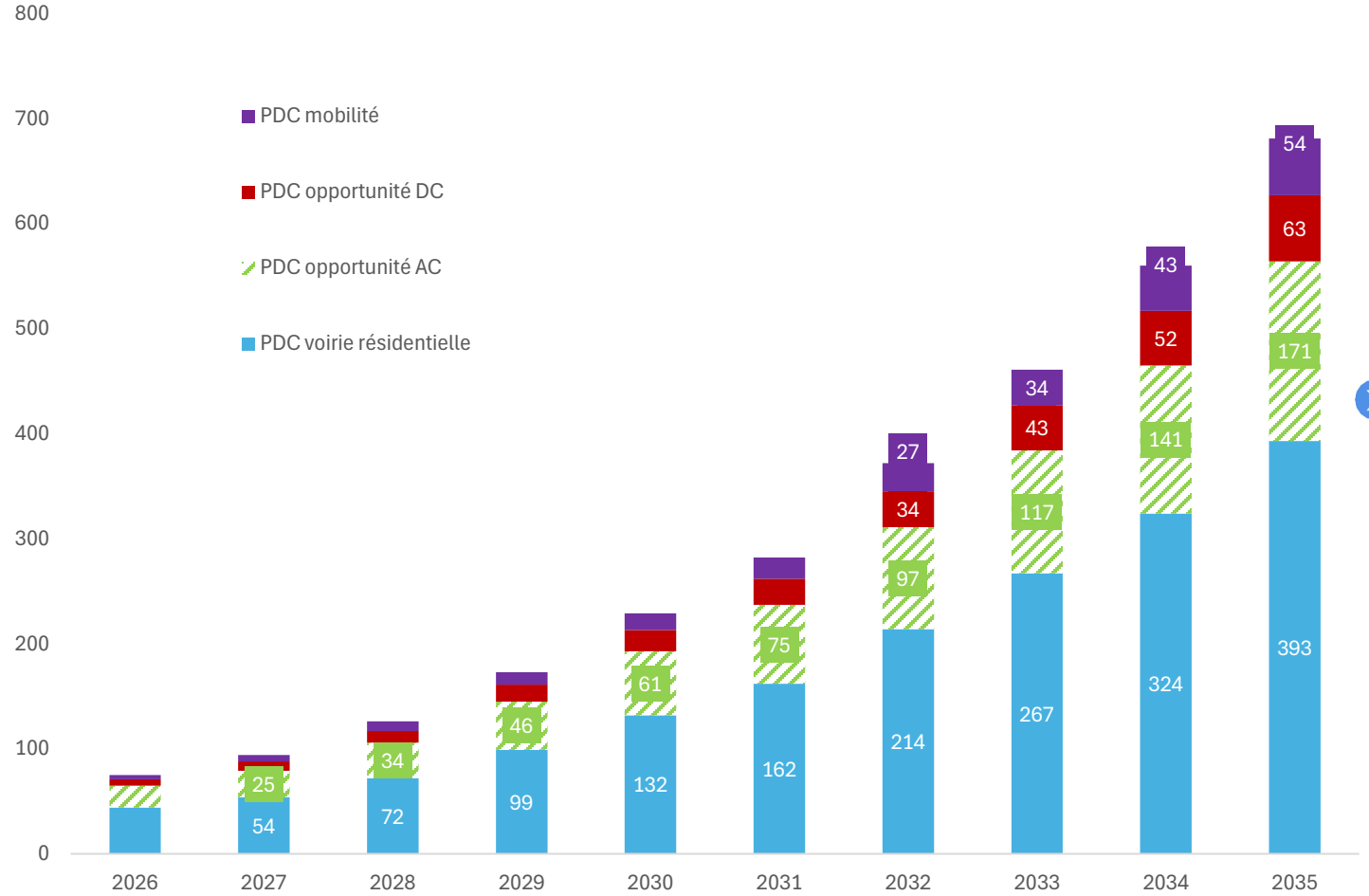
Annexes

Annexes – Projection des besoins IRVE (autres scénarios d’usage)

Projection des besoins IRVE jusqu'en 2035 | Scénario « médian »

Le besoin en PDC sur le territoire de la Nouvelle-Calédonie se situe autour de 230 PDC en 2030 et 700 en 2035 pour le scénario d'usage « médian »

Répartition du besoin annuel en PDC par cas d'usage de la recharge pour le scénario d'usage « médian » *(en nombre de PDC)*



Afin de permettre une distribution cohérente de la demande d'énergie de recharge publique sur le territoire et des puissances moyennes par cas d'usage de la recharge, l'estimation du besoin en PDC ouverts au public sur le territoire de la Nouvelle-Calédonie est de:

- **75 PDC en 2026**
- **229 PDC en 2030**
- **681 PDC en 2035**

Cette estimation du nombre de PDC nécessaire s'effectue dans le cadre d'un **scénario « médian »** de l'utilisation des PDC, avec un **taux d'occupation autour de 10 % à date** (évoluant jusqu'à 11,5 % en 2035). Ce scénario garantit un équilibre entre une infrastructure rentable tout en assurant le confort d'utilisation (accès facilité à la recharge pour les usagers sans contrainte d'occupation par les autres utilisateurs).

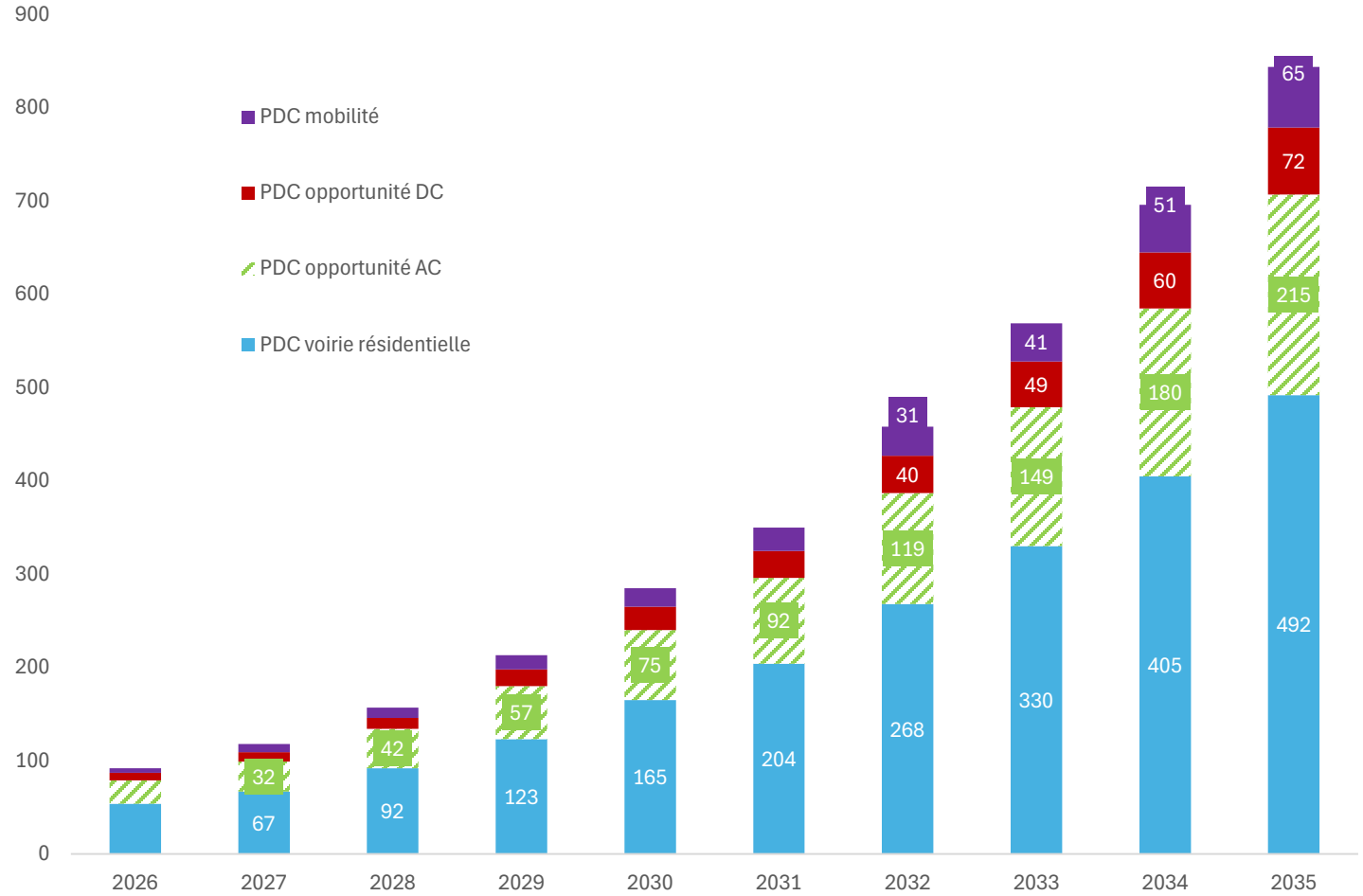
Les PDC associés aux cas d'usage de la recharge à domicile public (principalement en voirie) et de la recharge d'opportunité AC correspondent respectivement à plus de 60% et 30% des besoins en PDC.

NB: Le scénario prévisionnel du parc VE associé est celui du scénario reprise économique avec un **objectif de 15 % de part de marché en 2035**. Les scénarios avec objectif de 50 % sont disponibles en annexe.

Projection des besoins IRVE jusqu'en 2035 | Scénario « confort »

Le besoin en PDC sur le territoire de la Nouvelle-Calédonie se situe autour de 300 PDC en 2030 et 850 en 2035 pour le scénario d'usage « confort utilisateur »

Répartition du besoin annuel en PDC par cas d'usage de la recharge pour le scénario d'usage « confort utilisateur » *(en nombre de PDC)*



Afin de permettre une distribution cohérente de la demande d'énergie de recharge publique sur le territoire et des puissances moyennes par cas d'usage de la recharge, l'estimation du besoin en PDC ouverts au public sur le territoire de la Nouvelle-Calédonie est de:

- **92 PDC en 2026**
- **285 PDC en 2030**
- **844 PDC en 2035**

Cette estimation du nombre de PDC nécessaire s'effectue dans le cadre d'un **scénario « confort utilisateur »** de l'utilisation des PDC, avec un **taux d'occupation autour de 8 % à date** (évoluant jusqu'à 9 % en 2035). Ce scénario garantit un confort optimal d'utilisation (accès facilité à la recharge pour les usagers sans contrainte d'occupation par les autres utilisateurs).

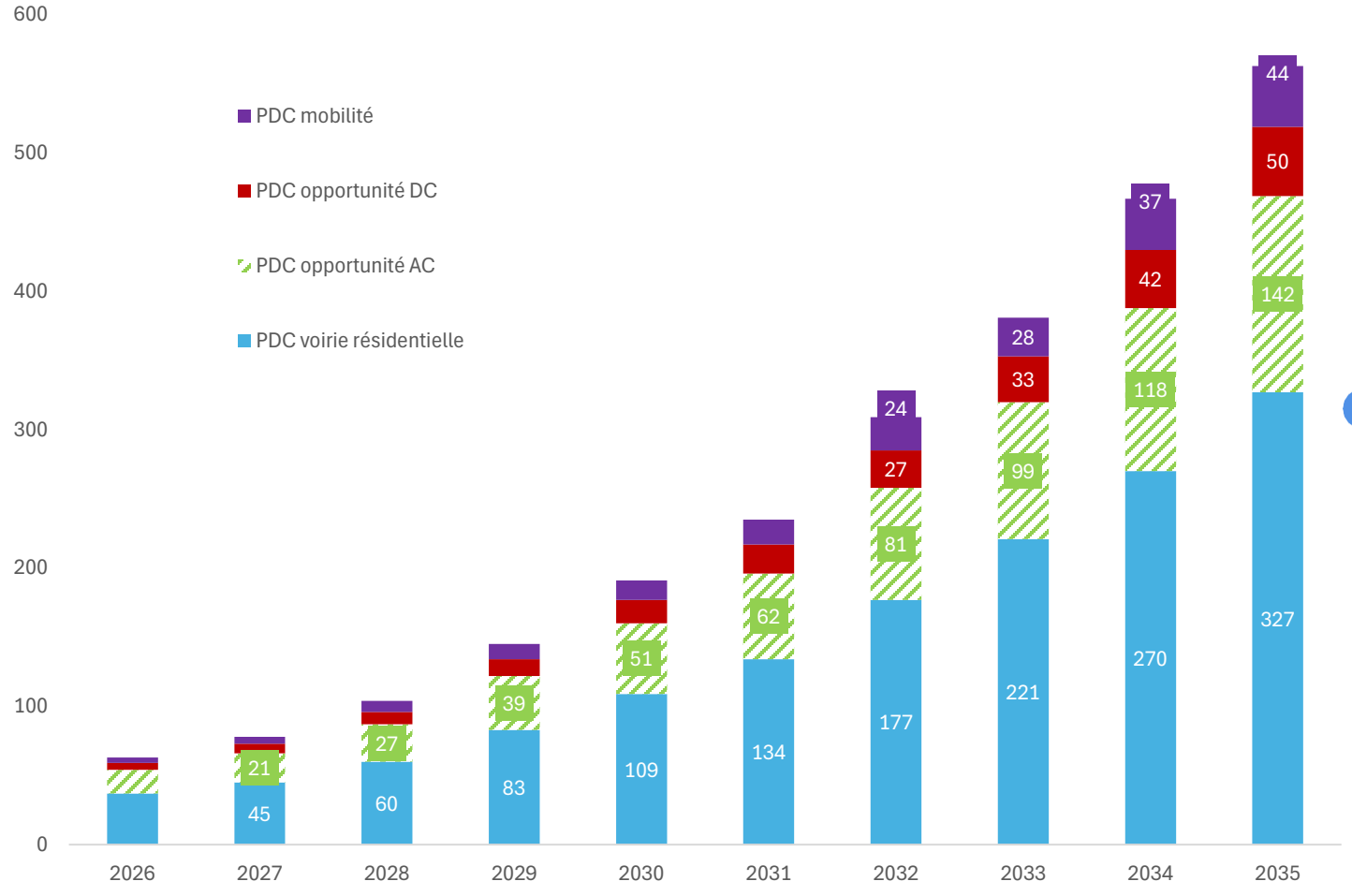
Les PDC associés aux cas d'usage de la recharge à domicile public (principalement en voirie) et de la recharge d'opportunité AC correspondent respectivement à plus de 60% et 30% des besoins en PDC.

NB: Le scénario prévisionnel du parc VE associé est celui du scénario reprise économique avec un **objectif de 15 % de part de marché en 2035**. Les scénarios avec objectif de 50 % sont disponibles en annexe.

Projection des besoins IRVE jusqu'en 2035 | Scénario « rentabilité »

Le besoin en PDC sur le territoire de la Nouvelle-Calédonie se situe autour de 200 PDC en 2030 et 560 en 2035 pour le scénario d'usage « rentabilité opérateur »

Répartition du besoin annuel en PDC par cas d'usage de la recharge pour le scénario d'usage « rentabilité opérateur » *(en nombre de PDC)*



Afin de permettre une distribution cohérente de la demande d'énergie de recharge publique sur le territoire et des puissances moyennes par cas d'usage de la recharge, l'estimation du besoin en PDC ouverts au public sur le territoire de la Nouvelle-Calédonie est de:

- **63 PDC en 2026**
- **191 PDC en 2030**
- **563 PDC en 2035**

Cette estimation du nombre de PDC nécessaire s'effectue dans le cadre d'un **scénario « rentabilité opérateur »** de l'utilisation des PDC, avec un **taux d'occupation autour de 12 % à date** (évoluant jusqu'à 13,5 % en 2035). Ce scénario garantit une infrastructure avec une rentabilité optimisée du point de vue de l'opérateur.

Les PDC associés aux cas d'usage de la recharge à domicile public (principalement en voirie) et de la recharge d'opportunité AC correspondent respectivement à plus de 60% et 30% des besoins en PDC.

NB: Le scénario prévisionnel du parc VE associé est celui du scénario reprise économique avec un **objectif de 15 % de part de marché en 2035**. Les scénarios avec objectif de 50 % sont disponibles en annexe.

Annexes – Recommendations opérationnelles et priorisation des installations

Recommandations opérationnelles

La **priorisation des communes** avec **identification des sites stratégiques** donne les axes stratégiques du plan de déploiement. **Il ne constitue pas un plan d'action détaillé définitif.** Plusieurs actions supplémentaires doivent être intégrées: étude du modèle économique, une coordination avec les communes et les acteurs privés (propriétaires fonciers / opérateurs) ainsi qu'un ajustement des volumes déployés en fonction des conditions économiques du territoire.

Ajustement des objectifs de déploiements en fonction de l'évolution du contexte territorial: la projection des besoins de l'offre de recharge à horizon 2035 fournie en phase 2 inclut deux scénarios d'électrification du parc avec pour chaque scénario trois degrés de sensibilité des usages cibles des infrastructures. Les objectifs pourront ainsi être ajustés en fonction de la trajectoire, du maintient des incitations et programmes de financements.

Intégration des contraintes sécuritaires à garantir pour les déploiements (pour faire face au risque de vandalimse) et la **notion de zones à risques** (inondabilité, etc.) dans la caractérisation des sites de déploiements. Pour les déploiements DC garantir par ailleurs une supervision qualitative pour optimiser la disponibilité des infrastructures.

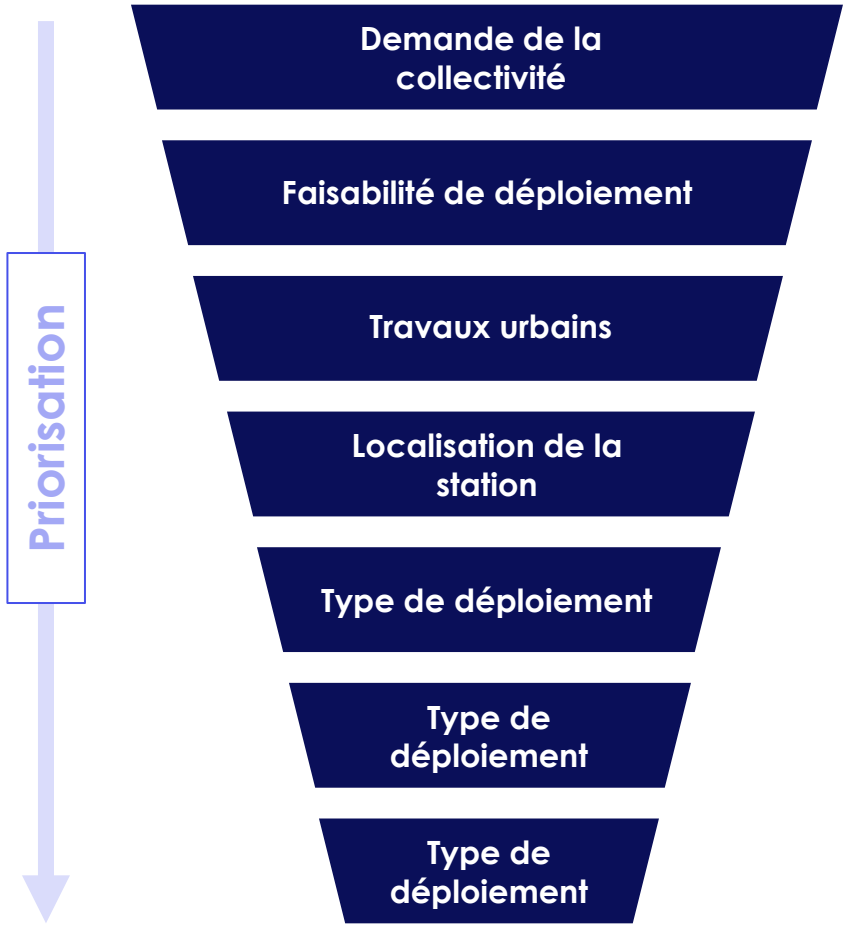
Prise en compte enseignements sur les zones qui performent: caractéristiques des zones performantes via l'accès aux données d'usages des diverses infrastructures déployées, et l'intégration de la demande de la population locale via le modèle de « borne à la demande ».

Co-construction avec Enercal/EEC pour confirmation des capacités et optimisation des coûts de raccordement (y compris mutualisation des certains travaux). C'est un point clé à intégré dans le choix de la gamme de puissance à déployer (ne pas trop surdimensionner certaines installations afin de limiter des coûts de renforcement du réseau sur certains déploiements). Prendre en compte les enjeux de pilotage des bornes.

Enjeu tarifaire: adapter une stratégie tarifaire qui permettre de pérenniser le modèle économique des divers acteurs tout en restant attractif pour les usagers (tarif unique, tarif basé sur l'énergie uniquement, tarif basé sur la durée de la recharge, etc.).

Choix de la localisation de déploiement

Choix de la localisation de déploiement



FAISABILITÉ DE DÉPLOIEMENT

En fonction de la localisation proposée, le site peut être confronté à des problèmes urbains freinant le déploiement d'une borne (sites historiques, choix de politique locale d'urbanisation, etc.). Une infaisabilité doit reporter le déploiement, soit ultérieurement, soit sur une autre localisation.

TRAVAUX URBAINS

Les sites d'installations d'infrastructures proposés peuvent faire l'objet de travaux urbains en cours ou à venir. Afin de mutualiser les coûts de travaux, les sites en question sont prioritaires.

LOCALISATION DE LA STATION

En raison d'une demande généralement plus importante en « centre-ville », proche des zones commerciales, touristiques, parkings fréquentés, ou hubs de transports, axes majeurs, les sites qui y sont localisés sont plus prioritaires que les sites localisés en périphérie.

TYPE DE DÉPLOIEMENT

L'analyse a montré que le niveau de saturation des infrastructures n'est pas encore très élevé sur le territoire calédonien. De fait, il est prioritaire de déployer les IRVE sur de nouveaux sites, afin d'augmenter la visibilité des services de recharge, et améliorer l'adhésion à la mobilité électrique.

TAUX D'OCCUPATION

Il est anticipé une augmentation des usages sur certains sites. Dans ce cas, c'est le niveau du taux d'occupation qui priorise les renforcements d'installations.