

Pôle communication
Tél. : 24 66 40

Mardi 6 mars 2018

DOSSIER DE PRESSE

Financer la transition énergétique du pays : priorité à la mise en œuvre de la centrale au gaz

Alors que le Congrès a adopté, le 23 juin 2016, le Schéma pour la transition énergétique de la Nouvelle-Calédonie (STENC), le gouvernement a arrêté en séance, ce mardi 6 mars, le projet de loi du pays relatif au financement de la transition énergétique. L'un des projets phares du STENC est celui du remplacement de la centrale au fioul lourd située à Doniambo.

Pour l'heure, la centrale:

- aggrave la contribution de la Nouvelle-Calédonie aux émissions mondiales de gaz à effet de serre (elle représente à elle seule environ 10 % des émissions globales du pays) ;
- expose les Nouméens à une situation sanitaire inacceptable ;
- nuit à la compétitivité de la SLN, qui doit suivre un mouvement général de baisse de ses prix de revient;
- impacte le prix moyen de l'électricité achetée par le système électrique calédonien.

Comme l'ont montré la COP 21 et l'Accord de Paris, les enjeux économiques, sociaux et environnementaux du secteur de l'énergie sont aujourd'hui particulièrement cruciaux.

La Nouvelle-Calédonie, qui présente un taux de dépendance énergétique exceptionnellement élevé, est directement concernée par ces enjeux et c'est pourquoi elle s'est dotée, par délibération n° 135 du 23 juin 2016, d'un schéma pour la transition énergétique (STENC).

Par ce schéma, la Nouvelle-Calédonie s'est assignée trois grands objectifs quantitatifs, qui lui permettront de contribuer aux efforts attendus, à l'échelle mondiale à l'horizon 2030, pour prévenir les dérèglements climatiques :

1. **la réduction de ses consommations d'énergie** : - 20 % en énergie primaire (incluant mine et métallurgie) et - 25 % en énergie finale (hors mine et métallurgie).
2. **l'accroissement de la part des énergies renouvelables dans son mix électrique** : production, sur la grande terre et sur chaque île, égale à la consommation publique.
3. **la réduction de ses émissions de gaz à effet de serre (GES)** : - 35 % dans les secteurs résidentiel et tertiaire, - 10 % dans le secteur mine et métallurgie et - 15 % dans le secteur du transport.

I. Le remplacement de la centrale au fioul lourd ...

La centrale au fioul lourd de Doniambo est aujourd'hui en fin de vie. Elle s'avère archaïque, polluante, coûteuse et même risquée pour la SLN comme pour le réseau public, du fait de sa potentielle « indisponibilité fortuite ». Elle doit donc rapidement être remplacée par une **centrale propre, économique et fiable**, qui réponde à la fois aux besoins du réseau de la distribution publique, au sein duquel les énergies renouvelables vont considérablement se développer, et à ceux de la SLN.

La technologie la plus appropriée pour atteindre ces objectifs de propreté, de coût, de disponibilité et de complémentarité avec les énergies renouvelables repose sur un **combustible qualifié de « combustible de la transition énergétique » : le gaz naturel liquéfié (GNL)**.

Le projet de future centrale est prévu **pour satisfaire intégralement aux besoins de la SLN (160 MW) et venir par ailleurs compléter la fourniture en énergie de la distribution publique (40 à 60 MW)**.

La mutualisation des besoins de la distribution publique avec ceux des métallurgistes permet également de réduire les coûts d'investissements et d'optimiser la taille des moyens de production : c'est le choix qui a été fait par Enercal et Vale avec la centrale de Prony Energie, et c'est ce qu'il est envisagé avec la SLN, dans le cadre de la future centrale « pays ».

L'électricité produite par la centrale « pays » sera achetée par le réseau public à un prix inférieur au prix actuellement payé à la SLN pour l'énergie de l'actuelle centrale au fioul, ce qui permettra donc des économies par rapport à la situation actuelle et une baisse des tarifs de l'électricité.

... un enjeu de santé publique

Le gaz naturel est un combustible qui émet significativement moins de polluants que le fioul.

Comparé à la situation actuelle, il y aurait :

- une **annulation totale** des émissions de SO₂ (- 100 %) ;
- une **division par 14** des émissions de NO_X – oxyde d'azote (- 93 %) ;
- une **division par 14** des émissions de poussières (- 93 %).

Ces progrès considérables bénéficieront à tous et prioritairement aux populations des quartiers Nord de Nouméa, perpétuellement exposés aux poussières de la SLN.

... un enjeu environnemental fort

Les émissions de CO₂ passeraient, du fait du remplacement de la centrale actuelle par une centrale au gaz naturel, de 950 000 t par an, à 440 000 t par an, **soit une baisse de 54 %**.

Le gaz naturel permet également d'adapter plus facilement la production en temps réel de la centrale pour pallier les aléas des énergies renouvelables, soumises aux variations du vent et de l'ensoleillement. Autre avantage du gaz : le coût d'investissement par mégawatt est plus faible, ce qui induira donc un impact financier moindre lorsque la progression des énergies renouvelables imposera, au fil des années, de diminuer le temps moyen d'utilisation des différents moteurs de la centrale.

Ainsi, tous les scénarios élaborés pour contenir le réchauffement climatique dans la limite des 2°C, tels que ceux émanant des experts de l'Agence Internationale de l'Energie (AIE), de l'Agence de l'environnement et de la maîtrise de l'énergie (ADEME) ou de l'association Négawatt, font largement appel au gaz naturel.

... un enjeu de sécurité énergétique

Comme l'a montré l'étude remise en août 2017 au gouvernement par la commission de régulation de l'énergie (CRE), à défaut de réaliser avant cette échéance un nouveau moyen de production non aléatoire, l'équilibre du réseau public sera **extrêmement tendu** jusqu'à la mise en service de la centrale pays.

À contrario, après cette mise en service, **le risque de « black-out » sera ramené à un niveau très faible**, et considérablement inférieur à ce qui est constaté dans de nombreux systèmes insulaires, notamment ceux de l'ensemble de l'outre-mer français.

... un enjeu pour la SLN

La Centrale B de la SLN, mise en service en 1972, ne répond plus aux standards industriels et environnementaux. Elle fournit depuis plus de 45 ans l'énergie électrique nécessaire au fonctionnement de l'usine métallurgique de la Société Le Nickel (SLN) de Doniambo. Son arrêt est en outre prévu pour 2023.

Depuis plus de 10 ans, les études se sont succédé pour tenter de finaliser un projet fiable techniquement et financièrement pour remplacer cette Centrale B :

- ✓ En 2006, la SLN arrêta son choix sur l'option d'une centrale au charbon ;
- ✓ En 2010, ERAMET et EDF étudiaient conjointement, à la demande du président du gouvernement de la Nouvelle-Calédonie, la possibilité de réaliser une centrale thermique au gaz naturel sur le site de Doniambo ;
- ✓ En 2013, faute de disponibilité d'une fourniture de gaz garantie sur la durée de vie de la centrale, la SLN confirmait le choix d'une centrale fonctionnant au charbon pulvérisé ;
- ✓ En octobre 2015, confrontée à de sérieux problèmes de financement, le conseil d'administration d'ERAMET décidait de « limiter ses investissements industriels à la

sécurité et à la stricte maintenance » et de ce fait, de mettre en suspens son projet de nouvelle centrale, en dépit des contraintes réglementaires qui s'imposaient à elle.

- ✓ En 2016, d'importants changements surviennent dans le secteur de l'énergie, les données sur les combustibles varient, et les décisions prises dans le cadre de la COP 21 influent sur le choix à opérer. Alors que la SLN est confrontée à l'effondrement des cours du nickel et à des coûts de production de plus en plus élevés, la nécessité d'une nouvelle centrale s'impose. Il est alors demandé par les représentants de la Nouvelle-Calédonie au sein du conseil d'administration d'ERAMET que l'option d'une centrale au gaz soit réétudiée, et c'est finalement bien celle-ci qui, *in fine*, est retenue.

... un enjeu de développement économique

La création d'une unité de stockage et de regazéification de gaz naturel en Nouvelle-Calédonie va permettre à une nouvelle filière énergétique de s'installer sur le territoire, ouvrant ainsi de nouvelles perspectives de développement économique et de nouveaux métiers :

- Les véhicules de transport en commun (SMTU, SMTI) pourraient privilégier des motorisations au GNL, en lieu et place de moteurs alimentés au gazole nettement plus polluants. Il sera également possible d'avitailer certains navires en GNL (éventuel nouveau bateau pour la desserte des îles, bateaux de croisières de nouvelle génération),
- Des unités de méthanisation (déchets, boues de STEP, méthanisation agricole, etc.) ou de valorisation de micro-algues pourront être créées pour vendre du gaz naturel,
- Le froid généré par l'unité de regazéification pourra être vendu à des entreprises installées près de la centrale permettant d'envisager la construction d'un réseau de froid (data center, entrepôts frigorifiques, etc.),
- certaines entreprises industrielles envisagent, à l'occasion du remplacement de leurs chaudières au fioul, l'option du gaz naturel ;
- Ces diverses réalisations pourraient éventuellement faire l'objet d'incitations financières dès lors qu'elles permettraient, pour le pays, et comme attendu par le STENC, de nouvelles diminutions d'émissions de gaz à effet de serre.

II. Le montage juridique et financier du projet

Afin de mener à bien ce projet, une société par actions simplifiée dénommée **Nouvelle-Calédonie Energie (NCE)** a été créée en octobre 2016. Cette société sera le maître d'ouvrage du projet dans la phase de développement et de construction de la centrale et opérera les installations nécessaires.

Par délibération n° 222 du 12 janvier 2017, la Nouvelle-Calédonie s'est par ailleurs dotée d'un établissement public administratif, l'agence calédonienne de l'énergie (ACE), spécifiquement

chargée d'assurer la mise en œuvre de son schéma pour la transition énergétique (STENC), en contribuant, notamment, au financement d'installations électriques compatibles avec ce dernier, dont le projet de centrale au gaz fait naturellement partie.

Il est ainsi envisagé que l'ACE entre au capital de la société NCE et devienne actionnaire majoritaire à hauteur de 51 %.

... Le financement du projet

Le financement de ce projet par NCE reposera sur :

- le recours à l'emprunt pour environ 47 milliards de francs, facilité par la garantie de l'État,
- des apports en fonds propres de ses actionnaires, pour 11 milliards de francs, dont 6 milliards à la charge de l'ACE ;
- un apport de l'État sous forme de défiscalisation, pour environ 13 milliards de francs ;
- des aides de l'État et de la Nouvelle-Calédonie pour la phase études, tel que prévu au contrat de développement État-NC 2017/2021, pour 646 millions de francs.

... L'apport de l'ACE

L'adaptation de la fiscalité des produits pétroliers pour financer la construction de la centrale pays est indispensable. Aussi, l'apport en fonds propres de l'ACE, soit 6 milliards de francs, sera financé grâce aux recettes fiscales nouvelles qui lui seront affectées.

Pour rappel, la fiscalité des produits pétroliers se compose de 3 taxes :

1. la Taxe sur les Produits Pétroliers (TPP) ;
2. la Taxe Additionnelle sur les Produits Pétroliers (TAPP),
3. la Taxe sur les Energies Renouvelables (TER).

Ces taxes s'appliquent sur les tarifs de l'essence et du gazole comme suit :

Produits	TPP	TAPP	TER	Total
Essence avion	15,00 F/litre	27,28 F/litre		42,28 F/litre
Essence auto	49,30 F/litre		0,60 F/litre	49,90 F/litre
Gazole	14,20 F/litre	13,70 F/litre		27,90 F/litre

Certains secteurs bénéficient toutefois d'exonérations sur certains tarifs (mines et métallurgie, gendarmerie, aéronefs, établissements hôteliers, boulangeries et agriculture).

III. La taxe sur la transition énergétique

Le projet de loi arrêté aujourd'hui propose :

- **d'élargir au gazole**, alors qu'aujourd'hui cette taxe ne porte que sur l'essence automobile, la taxe sur les énergies renouvelables (TER),
- **de maintenir les exonérations de la TER** prévues par la loi du pays n° 2006-5 du 29 mars 2006 portant réforme de la fiscalité des produits pétroliers, à l'exception de la SLN pour qui le projet est déjà profitable ;
- **de renommer la TER en « taxe pour la transition énergétique » (TTE).**

La délibération d'application précise les taux applicables de la taxe pour la transition énergétique (TTE), qui sont fixés :

- pour l'essence auto à 0.6 F/litre (inchangé),
- pour le gazole à 3.5 F/litre.

Le tarif de cette taxe a été défini de façon à assurer à l'ACE un complément de recettes annuelles de l'ordre de 600 millions de francs, qui lui permettra de rembourser l'emprunt levé pour doter NCE en capital.

Enjeu sanitaire lié à la taxation du gazole

La part des émissions de gaz à effet dues à la consommation de gazole dans le secteur des transports constitue une part prépondérante de la pollution atmosphérique. Face aux constats alarmants de l'impact de celle-ci sur la santé publique et l'environnement, la diminution du différentiel existant de taxation entre l'essence et le gazole et donc la seule taxation du gazole poursuit un objectif sanitaire et environnemental.

En effet, l'utilisation du gazole génère notamment certaines émissions d'oxydes d'azote (NOx). Parmi ces émissions, le dioxyde d'azote (NO₂) est le polluant dont la nocivité est la plus avérée. Il est particulièrement irritant et agressif sur les voies respiratoires. En 2012, l'Organisation Mondiale de la Santé qualifiait les émissions de diesel en tant que « *cancérogènes certains* ». En juin 2016, l'Agence de Santé Publique France publiait dans un rapport un nombre de décès annuels de 48 283 dus aux seules particules fines de carbone de suie. La pollution représenterait ainsi la troisième cause de mortalité en France derrière le tabac et l'alcool.

Cette volonté de **diminuer le différentiel entre l'essence et le gazole est d'ailleurs poursuivie aussi bien au niveau national qu'au niveau local depuis 2012.**

Au niveau local, en 2012, la Nouvelle-Calédonie a augmenté la taxation des produits pétroliers - - TPP (marquant ainsi le début du rapprochement des niveaux de taxation). Le produit de cette augmentation du taux de TPP a été affecté pour partie au Syndicat mixte des transports urbains

(SMTU) et pour autre partie au Syndicat Mixte des Transports Interurbains (SMTI) **afin de financer l'écomobilité au travers du projet Néobus.**

En 2015, la Nouvelle-Calédonie a ensuite modifié cette taxe. Seule la taxation sur le gazole a alors été augmentée faisant passer celle-ci de 9,7 F/L à 14,2 F/L.

Dans la continuité de cette politique, la Nouvelle-Calédonie propose aujourd'hui de poursuivre le rapprochement de la taxation entre l'essence et le gazole en fixant un taux de TTE sur le gazole à 3.5 F/L.

Limiter l'impact de ces mesures pour les particuliers et les entreprises

Parallèlement, des recherches d'économies sur le prix des carburants seront engagées.

L'autorité nationale de la concurrence propose d'agir sur la valeur CAF (coût du produit hors taxe + assurance + fret), car celle-ci représente environ la moitié du prix final, en utilisant la même méthode que celle utilisée dans les DOM. Cette méthode consiste à utiliser l'index de cotation de référence augmenté des coûts d'assurance et de fret. Aujourd'hui, le calcul est effectué sur la base des factures transmises par les importateurs qui inclut la "marge amont" de la compagnie pétrolière.

Des discussions ont d'ailleurs été engagées entre le gouvernement de la Nouvelle-Calédonie, les groupes pétroliers et les administrations réunionnaises afin d'adapter le dispositif en vigueur à La Réunion à la Nouvelle-Calédonie. Cette réforme du prix du carburant devrait voir le jour avant la fin de l'année 2018.

Par ailleurs, l'augmentation de la production photovoltaïque et donc la baisse attendue de la consommation des centrales diesel des îles Loyauté, de Bélep et de l'île des Pins permettra à terme de réduire les coûts d'acheminement des carburants vers ces lieux de distribution.