



LES AVIS DE LA CHAMBRE DES MÉTIERS

Mobilité électrique



CHAMBRE
DES MÉTIERS
Luxembourg

Projet de règlement grand-ducal relatif à l'infrastructure publique liée à la mobilité électrique

Avis de la Chambre des Métiers

Résumé structuré

Le présent projet de règlement grand-ducal a pour objectif de fournir des précisions sur les services d'installation, d'exploitation et de maintenance de l'infrastructure de charge publique pour voitures électriques, qui devront être garantis par les gestionnaires de réseau de distribution aux futurs utilisateurs de cette infrastructure.

La mobilité électrique, système d'infrastructures faisant partie du concept de mobilité écologique, permet de se déplacer en faisant moins de bruit qu'une voiture traditionnelle, de réduire la dépendance du Luxembourg vis-à-vis du pétrole et d'émettre moins de polluants, le tout en contribuant à l'innovation technologique.

La Chambre des Métiers salue le fait qu'une infrastructure nationale commune de bornes de charge publiques pour véhicules électriques soit introduite au Luxembourg. Le système central commun qui sera mis en place permettra en effet au client d'avoir un seul badge d'identification pour charger sa voiture électrique sur toutes les bornes de charge intégrées dans le système national, ce qui favorisera le déploiement de la mobilité électrique.

Néanmoins, alors que le Gouvernement déclare sa volonté de promouvoir le développement de la mobilité électrique, la Chambre des Métiers s'étonne du manque de cohérence de sa démarche. En effet, alors qu'il promeut ce genre de mobilité par la mise en place de 800 bornes d'ici 2020, il abolit l'aide financière devant encourager l'acquisition de tels véhicules, ce alors que l'objectif d'une part de marché des voitures électriques de 10% est très loin d'être atteint.

La Chambre des Métiers préconise donc une incitation substantielle à la mobilité électrique sur le marché automobile luxembourgeois par la réintroduction de l'aide financière à l'acquisition de voitures électriques.

A la lecture du projet de règlement, et en considération de la définition du fournisseur physique telle qu'arrêtée en son article 1^{er} et lue en parallèle du commentaire

des articles, il apparaît qu'il est envisagé d'attribuer la fourniture d'électricité de l'ensemble des bornes publiques à un seul fournisseur, qui serait à désigner communément tous les trois ans par les gestionnaires de réseau.

Dans ce contexte, la Chambre des Métiers est d'avis, en ce qui concerne notamment les bornes existantes destinées à intégrer le futur réseau public, que le système de gestion à mettre en place devrait permettre de gérer l'alimentation du réseau par plusieurs fournisseurs d'électricité, garantissant ainsi la continuité des contrats existants. En ce sens, elle s'interroge quant à savoir pourquoi pareille possibilité ne pourrait pas exister pour les bornes futures, respectivement pour les différents gestionnaires de réseau.

La Chambre des Métiers regrette par ailleurs que l'aspect frontalier fasse défaut dans le présent projet de règlement grand-ducal, l'exiguïté du territoire justifiant à elle seule la nécessité de l'intégration d'une dimension transfrontalière dans la réglementation des bornes de charge publiques.

Dans cette optique, la Chambre des Métiers revendique une standardisation, voire une normalisation, des systèmes d'identification et des modalités de paiement, afin que le badge d'identification d'opérateurs établis dans d'autres pays de l'Union européenne puisse être utilisé au Luxembourg.

Cette mesure pourrait s'accompagner du développement d'une méthode permettant aux frontaliers de recharger leur voiture électrique sur un parking au Luxembourg. Pour ce faire, le Gouvernement pourrait s'inspirer de l'exemple du « roaming », de sorte que les acteurs nationaux pourraient établir des conventions de normalisation, de coopération et de compatibilité en ce domaine avec les acteurs économiques dans les pays limitrophes.

La Chambre des Métiers note également qu'à la lecture du projet se posent des questions plus générales relatives à la formation des prix sur ce marché. En effet, il semble tout à fait envisageable que les différents fournisseurs de service pratiquent différentes politiques tarifaires à l'égard de leur clientèle. Ainsi, en l'absence d'une réglementation spécifique, le seul libre jeu de la concurrence entre fournisseurs de services de charge opérant sur le territoire national devrait permettre la formation des prix.

Finalement, la Chambre des Métiers estime que les fournisseurs d'électricité devraient certifier que celle-ci est issue à 100 % de sources renouvelables. Elle souligne la pertinence de cette remarque dans le contexte de l'insistance du Gouvernement à ce sujet au niveau des critères d'octroi de l'aide financière à l'acquisition de voitures électriques, régime aboli avec effet au 31 décembre 2014.

* * *

Par sa lettre du 11 décembre 2014, Monsieur le Ministre de l'Economie a bien voulu demander l'avis de la Chambre des Métiers au sujet du projet de règlement grand-ducal repris sous rubrique.

1. Considérations générales

1.1. Le contexte

Afin de limiter l'augmentation de la température moyenne mondiale à 2 °C, et face à un réchauffement climatique lourd de conséquences, il conviendra de réduire les émissions de gaz à effet de serre qui ont augmenté ces dernières années à des niveaux sans précédent. Pour cette raison, et suite aux directives de l'Union européenne auxquelles le Luxembourg doit évidemment se conformer, le Gouvernement luxembourgeois mise sur une implémentation de la mobilité durable et soutenable.

La mobilité électrique, système d'infrastructures faisant partie du concept de mobilité écologique, permet de se déplacer en faisant moins de bruit qu'une voiture traditionnelle, de réduire la dépendance du Luxembourg vis-à-vis du pétrole, et d'émettre moins de polluants tout en contribuant à l'innovation technologique.

La promotion de la mobilité électrique constitue un élément stratégique de nos systèmes d'énergies de demain, car elle permet aux voitures électriques de devenir des outils de stockage d'électricité, redistribuée par la suite selon les besoins énergétiques.

Le partage des ressources énergétiques passera par la voiture électrique: lorsqu'elle sera en stationnement, elle pourra stocker de l'électricité aux heures creuses qui sera redistribuée aux heures de pointe.

La vague d'innovation apportée par la mobilité électrique présente en outre un champ d'activité sur lequel de nombreux acteurs pourront jouer un rôle important, notamment au niveau de la mise en œuvre d'une infrastructure et d'un service de charge de qualité. Ces acteurs devront évidemment coopérer de façon optimale pour que la promotion de la voiture électrique soit couronnée de succès.

Dans ce contexte, le Gouvernement prévoit par le présent projet de règlement grand-ducal l'installation de 800 bornes de charges pour environ 40.000 véhicules électriques d'ici 2020¹.

Si la Chambre des Métiers concède que l'implémentation de cette vision nécessite la mise en place d'infrastructures correspondantes, elle soulève en même temps quelques questions sur la faisabilité et la cohérence du projet gouvernemental.

1.2. L'absence regrettée de certaines données

Dans le souci d'assurer le plus de transparence possible, la Chambre des Métiers aurait apprécié que l'étude mentionnée à plusieurs reprises dans le présent projet de règlement grand-ducal fasse partie intégrante de celui-ci ou que tout au moins le projet fournisse plus de détails sur celle-ci, dans la mesure où elle prévoit les caractéristiques d'une infrastructure de charge des véhicules électriques au Luxembourg ainsi que les principes de son installation, de son exploitation et de son financement. En effet, le projet sous avis semblait se fonder essentiellement sur les con-

¹ Luxembourg 2020, Plan national pour une croissance intelligente, durable et inclusive, page 36; Semestre Européen, avril 2013

clusions de ladite étude, elle n'est pas en mesure d'en fournir une appréciation complète et objective.

1.3. La réintroduction souhaitée de la « PRIME CAR-e »

L'introduction, en 2007, de l'aide financière pour voitures électriques d'un montant de 5000 euros (la « *PRIME CAR-e* »), ainsi que les campagnes de sensibilisation et de promotion en la matière, devaient conjointement contribuer à l'augmentation sensible de la part de marché des voitures électriques.

Actuellement, il y a environ 550 voitures électriques en circulation au Luxembourg. Selon le Plan national pour une croissance intelligente, durable et inclusive datant d'avril 2013, le Gouvernement s'est fixé comme objectif qu'à l'horizon 2020, environ 10% du parc automobile luxembourgeois (ce qui correspondrait approximativement à 40.000 voitures), soit composé de véhicules propulsés par un moteur électrique.

Jusqu'à présent, et au vu des statistiques y relatives, le marché des véhicules électriques doit être qualifié de segment marginal et, selon la Chambre des Métiers, il est très probable que l'objectif précité ait été trop ambitieux. En effet, il ressort d'une publication récente de la Société Nationale de la Circulation Automobile (SNCA) (janvier 2015) que le taux des nouvelles immatriculations de voitures électriques en 2014 ne s'élève qu'à 0,6%.

Même si ce taux a quadruplé en deux ans, la Chambre des Métiers est d'avis que face à ce taux peu élevé et eu égard au fait que les véhicules électriques ne représentent que 0,15% de l'ensemble du parc de véhicules national, l'objectif que le Gouvernement s'est fixé en la matière risque fortement de se révéler utopique.

A cela s'ajoute l'abolition de l'aide financière à l'acquisition de voitures électriques depuis le 1^{er} janvier 2015, qui constitue selon la Chambre des Métiers un mauvais signal pour un marché qui, force est de le constater, peine à se développer. Par conséquent, il se peut que le « succès » tout relatif connu par les véhicules électriques en 2014 fasse place à une chute notable des ventes et immatriculations en 2015, chute induite par une absence d'incitatif.

Alors que le Gouvernement déclare sa volonté de promouvoir le développement de la mobilité électrique, la Chambre des Métiers s'étonne du manque de cohérence de sa démarche. En effet, d'un côté, il abolit l'aide financière devant encourager l'acquisition de tels véhicules (et ce alors que l'objectif de 10% est très loin d'être atteint) et, de l'autre, il vise à promouvoir ce genre de mobilité par la mise en place de 800 bornes d'ici 2020.

En ce sens, la Chambre des Métiers est d'avis qu'afin d'encourager substantiellement la mobilité électrique sur le marché automobile luxembourgeois, la demande devrait être stimulée par la réintroduction de l'aide financière à l'acquisition de voitures électriques.

2. Observations particulières

2.1. Le libre choix du fournisseur laissé au consommateur

Concernant le premier chapitre du présent projet de règlement grand-ducal, la Chambre des Métiers se propose de remplacer, en son article 1^{er} et afin d'éviter toute ambiguïté, la dénomination « fournisseur physique » par celle de « fournisseur physique en électricité ».

Le deuxième chapitre du présent projet de règlement grand-ducal regroupe quant à lui toutes les tâches des gestionnaires de réseau de distribution, et selon son article 2, tiret 4, ces gestionnaires seront en charge de désigner, au moins tous les trois ans, un fournisseur comme fournisseur physique en électricité. En considérant la définition du fournisseur physique telle qu'arrêtée en son article 1^{er}, ainsi que le commentaire des articles, il apparaît qu'il est envisagé d'attribuer la fourniture d'électricité de l'ensemble des bornes publiques à un seul fournisseur, qui serait à (re)désigner communément tous les trois ans par les gestionnaires de réseau.

Puisque la Chambre des Métiers est d'avis, en ce qui concerne notamment les bornes existantes destinées à intégrer le futur réseau public (cf. infra), que le système de gestion à mettre en place devra permettre de gérer l'alimentation du réseau par plusieurs fournisseurs d'électricité, elle s'interroge quant à savoir pourquoi une telle possibilité ne devrait pas pouvoir exister pour les bornes futures, respectivement pour les différents gestionnaires de réseau.

La Chambre est en effet d'avis que chaque gestionnaire de réseau devrait disposer de la faculté de désigner selon ses propres critères (pour une durée de trois ans) un fournisseur physique alimentant les bornes reliées à son réseau.

Le système de remboursement à mettre en place en vertu de l'article 1^{er} (6) devra ainsi permettre d'effectuer le "clearing" entre les fournisseurs physiques en électricité, les fournisseurs de service de charge et les clients finals.

Ainsi, la Chambre des Métiers propose de modifier les définitions reprises aux paragraphes (3) et (6) afin que l'existence de plusieurs fournisseurs physiques en électricité soit prévue.

L'article 3 du projet de règlement sous avis, lui aussi dédié aux tâches des gestionnaires de réseau de distribution, prévoit que « *les gestionnaires de réseau de distribution coopèrent sur une base non discriminatoire avec toute personne publique ou privée qui veut établir ou exploiter des bornes de charge sur des emplacements ouverts au public en vue d'intégrer sans frais ces bornes de charge dans le système central commun* ».

La Chambre des Métiers doute que les bornes puissent être intégrées dans le système central commun sans que cette opération n'entraîne des frais. Elle se prononce cependant en faveur d'une interconnectivité des bornes regroupées en un réseau central commun.

Le présent projet de règlement grand-ducal prévoit par ailleurs que le fournisseur physique en électricité soit en charge de « *la fourniture en électricité de toutes les bornes de charges publiques* ». La Chambre des Métiers comprend donc qu'avec cette disposition, les exploitants de bornes privées qui souhaitent intégrer le sys-

tème central commun seraient contraints d'acquérir l'électricité auprès d'un même fournisseur.

Cette démarche ne trouve pas l'assentiment de la Chambre des Métiers qui est d'avis que d'un point de vue technologique, le système central commun devrait être capable de gérer plus qu'un seul fournisseur physique en électricité.

En ce qui concerne les bornes actuellement en place, elle se doit d'insister sur la nécessité de l'intégration de ces bornes dans un système central commun, tout en permettant aux exploitants de maintenir leur fournisseur initial d'électricité, garantissant ainsi la continuité de leurs contrats.

2.2. L'absence de dimension transfrontalière

D'après la Chambre des Métiers, il serait, au regard de l'ouverture de l'économie luxembourgeoise sur l'extérieur, important que le projet sous avis ne réponde pas seulement aux besoins des résidents du Grand-Duché, mais également à ceux des clients potentiels qui franchissent chaque jour les frontières, notamment les travailleurs frontaliers dont le nombre ne cesse d'augmenter. En effet, il est fortement probable que les résidents rechargent leur véhicule avant tout à leur domicile et que les bornes ne soient utilisées que par des clients « de passage ».

La Chambre des Métiers regrette que l'aspect frontalier soit ignoré dans le présent projet de règlement grand-ducal. En effet, il lui semble primordial que les bornes de charge publiques englobent la fonction de l'interconnectivité tant au niveau national qu'international.

L'intégration de la dimension frontalière est indispensable à deux égards. Premièrement, vu l'exiguïté du territoire, il convient de rechercher une coopération avec les pays limitrophes; deuxièmement, le projet sous avis prévoit une installation prioritaire de bornes de charge sur des parkings Park & Ride alors que ceux-ci sont largement (si ce n'est exclusivement) fréquentés par les travailleurs frontaliers qui utiliseront probablement des cartes d'identification d'opérateurs non-résidents pour recharger leurs véhicules aux bornes y installées.

Dans ce contexte, la Chambre des Métiers revendique une standardisation (voire une normalisation) des systèmes d'identification et des modalités de paiement, ce afin que le badge d'identification d'opérateurs établis dans d'autres pays de l'Union européenne puisse être utilisé au Luxembourg.

Dans cette optique, elle préconise le développement d'une méthode permettant aux frontaliers de recharger leur voiture électrique sur un parking au Luxembourg. Pour ce faire, le Gouvernement pourrait s'inspirer de l'exemple du « roaming », de sorte que les acteurs nationaux pourraient établir des conventions de normalisation, de coopération et de compatibilité avec les pays limitrophes, au lieu de se limiter comme le prévoit l'article 9 de la loi du 7 août 2012 modifiant la loi modifiée du 1^{er} août 2007 relative à l'organisation du marché de l'électricité de se doter « *d'un moyen de paiement uniforme sur tout le territoire national* ».

2.3. Les modalités d'identification et de paiement

Dans un souci de protection des données de l'utilisateur final, la Chambre des Métiers recommande que les modalités techniques du contrôle d'accès RFID, acro-

nyme pour « radio frequency identification », soient davantage détaillées dans le présent projet de règlement grand-ducal. Selon elle, la description actuelle est trop générique et nécessite plus de précisions, le RFID ne représentant en fin de compte qu'une méthode d'enregistrement et de récupération des données à distance en utilisant des marqueurs. Elle attire également l'attention des auteurs sur la nécessité que les données personnelles des utilisateurs soient traitées avec la plus grande confidentialité et dans le souci de leur absolue protection.

Se posent par ailleurs des questions plus générales par rapport à la formation des prix sur ce marché. En effet, il semble tout à fait imaginable que les différents fournisseurs de service pratiquent différentes politiques tarifaires à l'égard de leur clientèle. Ainsi, en l'absence d'une réglementation spécifique, ce sera le libre jeu de la concurrence entre fournisseurs de services de charge opérant sur le territoire national qui permettra la formation des prix.

Afin d'arriver ainsi à une situation tarifaire attrayante pour le consommateur final (ce qui constituera un attrait supplémentaire pour opter pour un véhicule électrique), la Chambre des Métiers estime opportun de privilégier un marché avec un nombre important de fournisseurs de services de charge.

2.4. La séparation de la fourniture des bornes de la gestion informatique

La Chambre des Métiers saluerait une stricte séparation entre la fourniture des bornes et la gestion du système informatique, ce afin de garantir une certaine indépendance entre ces deux marchés; ceci permettrait également au système d'évoluer dans le temps, la technologie y liée n'étant actuellement qu'à un stade émergent. Il est selon elle impératif que le système retenu soit compatible avec les réseaux étrangers et qu'il reste flexible et ouvert aux évolutions futures.

2.5. Les questions d'emplacements et de réservation

La Chambre des Métiers constate qu'un nombre important de questions se posent au niveau des emplacements réservés aux voitures électriques en vue de la recharge, de même que sur le plan du système de réservation.

Ainsi, une voiture traditionnelle peut-elle être stationnée sur un emplacement de parking réservé aux véhicules électriques ? Si la réponse est non, quel est le pouvoir d'action de la force publique en l'espèce ?

La Chambre des Métiers se doit de souligner qu'il est dans cette optique indispensable de procéder à une modification du Code de la route avec l'objectif précis d'une instauration légale d'un signal uniforme illustrant les emplacements réservés aux voitures électriques. Elle tient en outre à préciser que la terminologie utilisée devrait alors être claire sans équivoque, et propose d'adopter la formulation suivante: « emplacement réservé aux voitures électriques en charge ».

La Chambre des Métiers attire l'attention des auteurs sur le risque d'échec du système de réservation, notamment pour des raisons pratiques. En effet, comment est-ce que la force publique sera-t-elle en mesure de vérifier si la voiture électrique en place est bien celle pour laquelle la réservation a été effectuée ? Que se passe-t-il si la période de réservation a expiré ou est dépassée, mais que la personne qui a fait la réservation ne s'est pas présentée à l'emplacement réservé, respectivement si elle ne s'est pas servie de la borne dans les délais ?

La Chambre des Métiers tient à noter que jusqu'à l'heure actuelle, aucun autre pays n'offre le service de réservation à ses citoyens. Il convient dès lors de se demander si le fait que d'autres pays s'abstiennent d'imposer aux opérateurs la fourniture d'un tel service n'est pas lié aux questions de mise en pratique soulevées ci-avant.

En tenant compte de toutes les questions qui peuvent être soulevées dans ce contexte, la Chambre des Métiers propose de supprimer l'obligation de la mise en place d'un système de réservation formulée à l'égard des gestionnaires de réseau de distribution.

2.6. L'importance accordée à l'électricité verte

La Chambre des Métiers note que si les différentes charges des véhicules, à savoir la charge lente, la charge accélérée et la charge rapide sont bien définies dans le présent projet de règlement grand-ducal, il conviendrait néanmoins que les définitions de puissance soient complétées par la précision de savoir s'il s'agit de courant alternatif ou de courant continu.

Par ailleurs, elle estime que les fournisseurs d'électricité devraient certifier que la fourniture d'électricité est issue à 100 % de sources renouvelables. Cette remarque est pertinente du fait que le Gouvernement a attaché une grande importance à ce sujet au niveau des critères d'octroi de l'aide financière à l'acquisition de voitures électriques, régime qui a été aboli avec effet au 31 décembre 2014. Ainsi le règlement grand-ducal du 18 février 2013 précisait dans ce contexte en son article 1^{er} paragraphe 1 que « *Lorsqu'il s'agit d'un véhicule électrique pur, l'aide financière prévue [...] ne peut être allouée que si le propriétaire du véhicule ou, dans le cas d'un contrat de leasing, le détenteur du véhicule inscrit sur le certificat d'immatriculation ou identifié sur le contrat de leasing, a souscrit au plus tard 6 mois avant la date d'introduction de la demande en vue de l'obtention de l'aide financière, à un contrat de fourniture d'électricité verte issue à 100 % de sources renouvelables* ».

Du point de vue de la protection de l'environnement, il serait en effet peu cohérent de stimuler la mobilité électrique pour des raisons écologiques, si l'électricité propulsant ces moteurs était issue de sources d'énergie se caractérisant par des incidences particulièrement défavorables sur l'environnement.

La Chambre des Métiers constate en outre que l'article 4 paragraphe 2 du présent projet de règlement grand-ducal fournit des précisions sur la charge lente et la charge accélérée alors que les points de charge rapide ne sont pas mentionnés dans cet article.

2.7. Le financement de la mobilité électrique par le contribuable

L'article 19 paragraphe 9 de la loi du 7 août 2012 modifiant la loi modifiée du 1^{er} août 2007 relative à l'organisation du marché de l'électricité annonce que les frais liés à la mobilité électrique seraient financés par le contribuable, ou plutôt répartis de façon équitable sur tous les consommateurs d'électricité finaux raccordés aux réseaux de distribution basse tension.

La Chambre des Métiers peut accepter ce principe de financement, puisque si le véritable coût du réseau devait être supporté par les seuls propriétaires d'une voiture électrique, le marché aurait encore plus de difficultés à se développer.

* * *

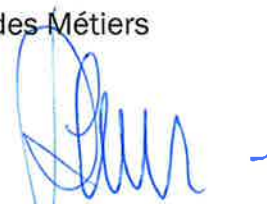
La Chambre des Métiers ne peut approuver le projet de règlement grand-ducal lui soumis pour avis que sous la réserve expresse de la prise en considération de ses observations ci-avant formulées.

Luxembourg, le 24 février 2015

Pour la Chambre des Métiers



Tom WIRION
Directeur Général



Roland KUHN
Président



Projet de règlement grand-ducal relatif à l'infrastructure publique liée à la mobilité électrique

I.	Exposé des motifs	p. 2
II.	Texte du projet de règlement grand-ducal	p. 4
III.	Commentaire des articles	p. 11



I. Exposé des motifs

En 2011, le Ministère de l'Économie et le Ministère du Développement durable et des Infrastructures, en collaboration étroite avec l'Institut Luxembourgeois de Régulation, avaient réalisé une étude permettant de définir avec toutes les parties prenantes au Luxembourg un concept national partagé de mise en œuvre de l'électro-mobilité au Luxembourg. Ce concept comporte entre autres les caractéristiques d'une infrastructure de charge des véhicules électriques au Luxembourg ainsi que les principes de son installation, de son exploitation et de son financement.

La loi du 7 août 2012 modifiant la loi modifiée du 1^{er} août 2007 relative à l'organisation du marché de l'électricité a créé la base légale pour le déploiement d'une infrastructure nationale commune de bornes de charge publiques pour véhicules électriques par les gestionnaires de réseau de distribution électrique. La loi précise notamment les responsabilités générales des gestionnaires de réseaux de distribution ainsi que les principes d'installation, d'exploitation et d'organisation d'une infrastructure nationale de bornes de charge publiques basée sur un système central commun permettant la communication des données entre les bornes de charge et les fournisseurs. Selon la même loi, le financement de base de la mise en place, de l'exploitation et de l'entretien des équipements publics liés à la mobilité électrique sera réalisé par le biais des tarifs d'utilisation des réseaux électriques basse tension ou directement par des contributions de l'Etat. En outre, la loi prévoit qu'un règlement grand-ducal définit les fonctionnalités et spécifications techniques de l'infrastructure de charge publique, le nombre des points de charge, le calendrier et l'organisation générale de déploiement par les gestionnaires de réseau.

La localisation des bornes de charge publiques est définie conformément à des critères basés sur les résultats de l'étude technico-économique précitée en tenant compte des flux de mobilité et des points d'intérêts majeurs tout en donnant une certaine priorité aux parkings relais (Park & Ride ou parkings de gare). Le nombre de bornes à installer par commune d'ici 2020, les emplacements exacts et le calendrier d'implantation seront définis par un plan d'implantation détaillé qui sera élaboré en étroite concertation avec les gestionnaires de réseaux de distribution, les communes ainsi que les propriétaires des emplacements publics, c'est-à-dire en principe les CFL, les Ponts et Chaussées ou encore les communes.

Le présent projet de règlement grand-ducal définit les fonctionnalités, les spécifications techniques, le nombre des points de charge à installer, le calendrier et l'organisation générale de déploiement par les gestionnaires de réseau de distribution. Il a pour objectif de préciser les services d'installation, d'exploitation et de maintenance de l'infrastructure de charge publique, qui devront être assurés par les gestionnaires de réseau de distribution aux futurs utilisateurs de cette infrastructure.

Les gestionnaires de réseau de distribution doivent coopérer avec des personnes qui veulent établir ou exploiter des bornes de charge sur des emplacements ouverts au public en vue d'intégrer ces bornes de charge dans le système central commun. Les bornes de charge à



intégrer dans le système central doivent néanmoins répondre aux caractéristiques fonctionnelles et techniques minimales définies par le présent projet de règlement grand-ducal.

Le présent projet de règlement grand-ducal est un règlement d'exécution pris en exécution du paragraphe (13) de l'article 27 de la loi modifiée du 1^{er} août 2007 relative à l'organisation du marché de l'électricité.



II. Texte du projet de règlement grand-ducal

Nous Henri, Grand-Duc de Luxembourg, Duc de Nassau;

Vu la loi modifiée du 1^{er} août 2007 relative à l'organisation du marché de l'électricité et notamment son article 27;

Vu les avis de la Chambre de commerce et de la Chambre des métiers;

Notre Conseil d'Etat entendu;

Sur le rapport de Notre Ministre de l'Économie et de Notre Ministre du Développement durable et des Infrastructures et après délibération du Gouvernement en conseil;

Arrêtons:

Chapitre I – Définitions

Art. 1^{er}. Aux fins du présent règlement grand-ducal, on entend par:

(1) «borne de charge»: un dispositif électrique, connecté directement ou indirectement au réseau de distribution basse ou moyenne tension, permettant à un utilisateur final de procéder à la recharge de son véhicule électrique en le connectant sur l'un de ses points de charge;

(2) «borne de charge publique»: une borne de charge installée par les gestionnaires de réseau de distribution et faisant partie de l'infrastructure publique liée à la mobilité électrique conformément à la loi modifiée du 1^{er} août 2007 relative à l'organisation du marché de l'électricité;

(3) «fournisseur physique»: un fournisseur choisi et mandaté par les gestionnaires de réseau de distribution pour la fourniture en électricité de toutes les bornes de charge publiques;

(4) «fournisseur de service de charge»: une personne physique ou morale proposant à l'utilisateur un service de charge. Il peut s'agir d'un fournisseur ou d'un opérateur de toute autre nature lié contractuellement à un fournisseur pour couvrir la fourniture d'électricité nécessaire à l'offre d'un service de charge;

(5) «infrastructure publique liée à la mobilité électrique»: l'ensemble composé par toutes les bornes de charge publiques, y inclus le système central commun;

(6) «système de remboursement»: un mécanisme qui permet de réaffecter les coûts relatifs aux consommations d'électricité des utilisateurs finals fournie par le fournisseur physique aux fournisseurs de service de charge que les utilisateurs finals ont choisi. La réaffectation des coûts



consiste en un paiement au fournisseur physique par chacun des fournisseurs de service de charge concernés des montants correspondants à l'électricité consommée par leurs utilisateurs finals sur les bornes de charge alimentées par le fournisseur physique;

(7) «ministres»: le ministre ayant l'énergie dans ses attributions et le ministre ayant les transports dans ses attributions;

(8) «point de charge»: une interface sur la borne de charge qui permet d'effectuer la charge lente, accélérée ou rapide d'un véhicule électrique;

(9) «charge lente»: l'alimentation directe en électricité d'un véhicule électrique à une puissance inférieure ou égale à 3,7 kW;

(10) «charge accélérée»: l'alimentation directe en électricité d'un véhicule électrique à une puissance supérieure à 3,7 kW et inférieure ou égale à 22 kW;

(11) «charge rapide»: l'alimentation directe en électricité d'un véhicule électrique à une puissance supérieure à 22 kW;

(12) «système central commun»: solution informatique commune, comprenant matériel et logiciel, utilisée ensemble par les gestionnaires de réseau de distribution pour gérer électroniquement les bornes de charge publiques et pour fournir les fonctionnalités informatiques requises aux utilisateurs de l'infrastructure publique liée à la mobilité électrique;

(13) «point d'intérêt communal»: pôle d'attraction d'une commune tel que les quartiers centraux d'une localité, zones d'activité, infrastructures scolaires, sites touristiques, culturels ou sportifs, hôpitaux, commerces, mairies et administrations;

(14) «emplacement de stationnement public»: espace sur la voie publique destiné au stationnement d'automobiles au sens de l'arrêté grand-ducal modifié du 23 novembre 1955 portant règlement de la circulation sur toutes les voies publiques;

(15) «parking public»: espace ouvert à la circulation publique et spécifiquement aménagé pour le parage d'automobiles au sens de l'arrêté grand-ducal modifié du 23 novembre 1955 portant règlement de la circulation sur toutes les voies publiques;

(16) «parking relais»: parking public duquel les usagers peuvent emprunter un service de transports publics par rail ou un service régulier de transports publics par route au sens de la loi modifiée du 29 juin 2004 sur les transports publics;

(17) «parking de co-voiturage»: parking public destiné à la pratique du co-voiturage.

Chapitre II – Tâches des gestionnaires de réseau de distribution

Art. 2. Dans le cadre du déploiement d'une infrastructure publique liée à la mobilité électrique sur le territoire défini par leur concession, les gestionnaires de réseau de distribution sont investis des tâches suivantes:

- assurer l'installation, l'exploitation et l'évolution des bornes de charge publiques et du système central commun;



- assurer la maintenance préventive et curative des bornes de charge publiques et du système central commun;
- entretenir en conditions opérationnelles et en état propre l'infrastructure publique liée à la mobilité électrique;
- désigner, suivant des critères transparents, au moins tous les trois ans un fournisseur comme fournisseur physique;
- gérer les moyens d'identification des utilisateurs finals;
- gérer et mettre à disposition des fournisseurs de service de charge un service de réservation des points de charge faisant partie de l'infrastructure publique liée à la mobilité électrique;
- gérer le système de remboursement et les relations avec les fournisseurs physiques et les fournisseurs de service de charge qui en résultent;
- offrir aux utilisateurs finals des services d'informations techniques et organisationnelles ainsi que des informations sur la localisation et la disponibilité des points de charge des bornes de charge publiques sur leur site internet;
- mettre à la disposition de la Police grand-ducale, des services de secours et des agents municipaux des services techniques nécessaires dans le cadre de la sécurité et de la surveillance des emplacements;
- mettre à disposition l'espace publicitaire sur les bornes de charge publiques et/ou le cas échéant sur les panneaux attenants. Les recettes nettes éventuelles issues de cette activité publicitaire sont à considérer entièrement comme éléments réducteurs de coûts et sont à prendre en considération lors du calcul des tarifs d'utilisation des réseaux.

Ces tâches sont exécutées aux conditions économiquement les plus avantageuses et, le cas échéant, en coopération avec les propriétaires ou exploitants des emplacements sur lesquels les bornes de charge publiques sont installées.

Art. 3. Dans la mesure où la bonne réalisation des prestations énumérées à l'article 2 n'est pas remise en cause, les gestionnaires de réseau de distribution coopèrent sur une base non discriminatoire avec toute personne publique ou privée qui veut établir ou exploiter des bornes de charge sur des emplacements ouverts au public en vue d'intégrer sans frais ces bornes de charge dans le système central commun. Ces bornes de charge doivent répondre aux caractéristiques fonctionnelles et techniques minimales définies dans le présent règlement grand-ducal et doivent être gérées par le même système central commun mis en place pour les bornes de charge publiques.



Chapitre III – Spécifications techniques des bornes de charge publiques et du système central commun

Art. 4. (1) Toute borne de charge publique est équipée de deux points de charge qui sont connectés à un compteur intelligent conformément aux modalités définies à l'article 29 de la loi modifiée du 1^{er} août 2007 relative à l'organisation du marché de l'électricité. Plusieurs de ces points de charge peuvent être connectés à un même compteur intelligent.

(2) Les points de charge lente et accélérée d'une borne de charge publique sont équipés d'un connecteur de «type 2», suivant la norme EN62196-2 et d'une prise de «type F» suivant la norme CEE 7/4.

(3) Les bornes de charge publiques doivent être équipées d'un moyen de contrôle d'accès qui doit permettre de lire l'identifiant de l'utilisateur final au moins par le moyen d'un badge d'identification par radiofréquence (RFID).

(4) Dans leur communication avec le système central commun, les bornes de charge publiques doivent être capables de:

- transmettre des demandes d'identification;
- recevoir l'autorisation de charge émise par le système central commun après demande d'identification;
- transmettre les données de consommation à la fin de chaque opération de charge;
- transmettre leur statut dès qu'une opération de charge est lancée (borne occupée) puis à la fin de la charge (borne libre);
- recevoir un ordre de réservation.

(5) Les bornes de charge publiques doivent être suffisamment adaptables pour permettre à terme des ajouts de fonctionnalités ou de services ainsi qu'un changement du type de prise.

(6) Le système central commun doit être capable de:

- recevoir une demande d'identification;
- transmettre une autorisation de charge suite à une demande d'identification;
- recevoir les données de consommation;
- recevoir les données concernant le statut des points de charge (libre/utilisé);
- le cas échéant, émettre un ordre de réservation d'un point de charge par un utilisateur final;
- émettre un ordre de blocage/déblocage d'un point de charge.



Chapitre IV – Installation de bornes de charge publiques

Art. 5. (1) L'installation des bornes de charge publiques est réalisée conformément à un plan d'implantation général arrêté et publié par les ministres sous forme de règlement ministériel. Le plan d'implantation général définit les parkings relais respectivement parkings de co-voiturage sur lesquels sont installées des bornes de charge publiques ainsi que le nombre de bornes à installer sur chacun de ces parkings. En outre, il définit pour chaque commune le nombre de bornes de charge publiques à installer sur les parkings publics respectivement emplacements de stationnement publics de la commune respective.

(2) Un plan d'implantation détaillé est établi sur base du plan d'implantation général suivant la méthode visée au paragraphe (4) par chaque gestionnaire de réseau de distribution pour le territoire défini par sa concession. Ce plan reprend la localisation précise, le type de charge ainsi que la date prévisible d'installation pour chaque borne de charge publique qui doit être installée.

(3) Le plan d'implantation détaillé est élaboré en concertation avec les propriétaires des parkings relais respectivement parkings de co-voiturage concernés, et avec l'administration communale respective en ce qui concerne l'installation des bornes de charge publiques sur des emplacements de stationnement publics, respectivement parkings publics dans cette commune.

(4) Le gestionnaire de réseau de distribution concerné sollicite les parties prenantes visées au paragraphe (3) qui sont tenues de collaborer dans la matière. Celles-ci proposent dans une première étape, en cohérence avec les critères visés à l'article 7, des localisations potentielles ainsi que le type de charge pour les bornes de charge publiques prévues par le plan d'implantation général. Par la suite, le gestionnaire de réseau de distribution élabore une estimation des coûts d'acquisition respectivement d'installation pour chaque localisation potentielle et la compare avec les coûts forfaitaires visés à l'article 6, paragraphe (1). Finalement, les parties prenantes définissent sur base de ces estimations la localisation finale des bornes de charge publiques prévues par le plan d'implantation général tout en tenant compte des modalités visées par l'article 7. La date prévisible d'installation des bornes est définie conjointement entre le gestionnaire de réseau de distribution et les parties prenantes tout en tenant compte des contraintes techniques, organisationnelles, et autres auxquelles les acteurs sont soumises.

Art. 6. (1) Dans les six mois suivant l'entrée en vigueur du présent règlement grand-ducal, les gestionnaires de réseau de distribution doivent proposer conjointement au régulateur des coûts forfaitaires d'acquisition d'une borne de charge publique en fonction du type de charge ainsi que des coûts forfaitaires d'installation d'une telle borne de charge publique en fonction de leur emplacement et de leur type de charge. Ces propositions de coûts forfaitaires sont approuvées par le régulateur dans le cadre de l'acceptation des tarifs d'utilisation du réseau conformément à l'article 20 de la loi modifiée du 1^{er} août 2007 relative à l'organisation du marché de l'électricité.



(2) Les frais réels encourus par chaque gestionnaire de réseau pour le déploiement des bornes de charge publiques définies dans le plan d'implantation général sont pris en compte dans le calcul de ses tarifs d'utilisation de réseau ou de services accessoires sur base de la méthode de détermination des tarifs d'utilisation des réseaux telle que visée à l'article 20 de la loi modifiée du 1^{er} août 2007 relative à l'organisation du marché de l'électricité jusqu'à concurrence de la somme des coûts forfaitaires d'installation et d'acquisition des bornes de charge publiques définies au paragraphe (1).

(3) Au cas où les frais réels pour le déploiement d'une borne de charge publique dépasseraient le coût forfaitaire d'acquisition et d'installation de cette borne, ce dépassement est remboursé au gestionnaire de réseau de distribution concerné par les parties prenantes visées à l'article 5, paragraphe (3).

Art. 7. Les critères suivants doivent être respectés pour l'installation des bornes de charge publiques:

- deux places de stationnement sont assignées à chaque borne de charge publique et réservées aux voitures électriques pour se raccorder aux points de charge au sens de l'arrêté grand-ducal modifié du 23 novembre 1955 portant règlement de la circulation sur toutes les voies publiques;
- les bornes de charge publiques doivent être aménagées sur les emplacements de stationnement public et parkings publics à proximité (<300 m) des points d'intérêts communaux;
- les bornes de charge publiques doivent être accessibles aux utilisateurs pendant les heures d'ouverture des parkings respectifs;
- les bornes de charge publiques doivent être aménagées sur les parkings à un endroit proche de l'accès carrossable et facilement visible pour les utilisateurs potentiels;
- le type de charge à prévoir est en fonction de la localisation des bornes, sous réserve de la faisabilité technique et de coûts raisonnables. Sur les parkings relais respectivement parkings de co-voiturage, la charge lente est à privilégier. Sur les autres emplacements, le type de charge est à choisir en fonction de la durée de chargement moyenne attendu respectivement de la limitation de durée de stationnement sur cet emplacement.

Chapitre V – Nombres maximaux et calendrier d'implantation des bornes de charge publiques

Art. 8. (1) Le nombre maximal de bornes de charge publiques prévu par le plan d'implantation général à être installées et mises en service sur les parkings relais et parkings de co-voiturage est fixé à 400.

(2) Les gestionnaires de réseau de distribution s'efforcent d'installer et de mettre en service les bornes de charge publiques sur les parkings relais et parkings de co-voiturage prévues par le plan d'implantation général avant le 31 décembre 2016 sur au moins 50% des sites



opérationnels sur le territoire défini par leur concession, sur au moins 80 % de ces sites avant le 31 décembre 2018 et sur 100 % de ces sites avant le 31 décembre 2020.

Art. 9. (1) Le nombre maximal de bornes de charge publiques prévu par le plan d'implantation général à être installées et mises en service sur les emplacements de stationnement public respectivement les parkings publics dans les communes du Grand-Duché de Luxembourg est fixé à 400.

(2) Les gestionnaires de réseau de distribution s'efforcent d'installer et de mettre en service au moins 25 % des bornes de charge publiques sur les emplacements de stationnement public et les parkings publics prévues par le plan d'implantation général sur le territoire défini par leur concession avant le 31 décembre 2016, au moins 60 % de ces bornes avant le 31 décembre 2018 et 100 % de ces bornes avant le 31 décembre 2020.

Art. 10. Tout au long de la période de déploiement, les gestionnaires de réseau de distribution s'efforcent de déployer les bornes de charge publiques prévues dans le plan d'implantation général d'une manière à assurer une répartition homogène dans le temps dans les régions du territoire défini par leur concession.

Chapitre VI – Disposition finale

Art. 11. Notre Ministre de l'Économie et Notre Ministre du Développement durable et des Infrastructures sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent règlement qui sera publié au Mémorial.



III. Commentaire des articles

Ad article 1^{er}

La borne de charge est définie comme un dispositif technique en tant qu'interface entre un véhicule électrique et le réseau électrique permettant la recharge de la batterie du véhicule. Une telle borne de charge peut être établie sur un lieu public ou un lieu privé, qui peut être accessible ou non au public.

Une borne de charge publique est une borne de charge qui est installée sur un lieu public et qui appartient à l'infrastructure de charge publique reprise au plan d'implantation général. Ces bornes publiques sont installées, exploitées et entretenues par les gestionnaires de réseau de distribution concernés. Les frais liés à l'installation et l'exploitation de ces bornes publiques sont pris en compte dans le calcul des tarifs d'utilisation des réseaux de distribution basse tension conformément à l'article 27, paragraphe (13) de la loi modifiée du 1^{er} août 2007 relative à l'organisation du marché de l'électricité (ci-après la « Loi électricité »).

Afin d'assurer l'acheminement d'électricité sur les bornes de charge, il y a lieu de recourir à un seul fournisseur physique d'électricité sur tout le territoire national. Ce fournisseur physique assumera le rôle de responsable d'équilibre et doit, conformément à l'article 33 de la Loi électricité établir les nominations des prélèvements prévus sur toutes les bornes de charge publiques au niveau national. Il est donc responsable de l'équilibre de ses nominations à ce que celles-ci s'approchent au mieux des flux réels. Le fournisseur physique est un fournisseur dans le sens de la Loi électricité disposant d'une autorisation de fourniture délivrée conformément à l'article 46 de cette même loi et qui est désigné par les gestionnaires de réseau de distribution. Chaque fournisseur qui offre un service de charge paie au fournisseur physique les montants correspondants à l'électricité consommée par leurs utilisateurs finals sur les bornes de charge publiques alimentées par le fournisseur physique.

Un fournisseur de service de charge, s'il n'est pas fournisseur lui-même, mais un opérateur d'une autre nature (comme par exemple une banque, un opérateur actif dans la mobilité, une commune, un centre commercial, etc.), doit se lier contractuellement à un fournisseur pour couvrir la fourniture d'électricité nécessaire à l'offre d'un service de charge. Le fournisseur de service de charge offre un service à l'utilisateur final qui lui donne la possibilité de recharger son véhicule sur l'infrastructure de charge publique en lui proposant notamment un badge d'identification par radiofréquence (RFID), lui permettant d'utiliser l'infrastructure de charge publique en s'identifiant au niveau d'une borne. L'utilisateur est lié contractuellement au fournisseur de service de charge et lui paie la prestation de charge.

L'infrastructure publique liée à la mobilité électrique, telle qu'elle est prévue à l'article 27, paragraphe (13) de la Loi électricité et dont les frais sont couverts par les tarifs d'utilisation des réseaux de distribution basse tension, consiste en un « système central commun » et les bornes de charge publiques.



Le système de remboursement permet au fournisseur physique, qui est responsable d'alimenter en électricité toutes les bornes de charge publiques au Luxembourg, de refacturer ses coûts relatifs aux consommations d'électricité des utilisateurs finals aux fournisseurs de service de charge concernés. Ce système de remboursement est géré par les gestionnaires de réseau de distribution qui sont responsables du comptage de l'énergie électrique consommée sur les bornes de charge publiques.

Un point de charge est l'interface directe entre un véhicule électrique et le réseau électrique permettant la recharge de la batterie du véhicule. Le point de charge est équipé d'un connecteur auquel est lié le véhicule électrique par moyen d'un câble de charge. Une borne de charge est équipée de deux points de charge.

Le système central commun fait partie de l'infrastructure publique liée à la mobilité électrique, telle que prévue à l'article 27, paragraphe (13) de la Loi électricité et dont les frais sont couverts par les tarifs d'utilisation des réseaux de distribution basse tension.

Ad article 2

Cet article définit les tâches des gestionnaires de réseau de distribution dans le cadre de l'installation, l'exploitation, l'entretien et le fonctionnement de l'infrastructure publique liée à la mobilité électrique. Il s'agit notamment de mettre en place et maintenir en état de fonctionnement cette infrastructure de charge publique.

Les gestionnaires sont également responsables de gérer le système de remboursement et les relations avec les fournisseurs physiques et les fournisseurs de service de charge qui en résultent. Ils doivent offrir aux utilisateurs finals des services qui leurs facilitent l'utilisation et la réservation des bornes de charge.

Afin de permettre au corps de la Police grand-ducale et, le cas échéant, aux agents municipaux d'assurer la surveillance des parkings et emplacements réservés aux véhicules électriques, ceux-ci ont besoin de dispositifs qui leur permettront si nécessaire de déconnecter sur place un véhicule électrique pour procéder à son enlèvement. Les gestionnaires de réseau de distribution coopèrent avec les services de secours en cas d'urgence ou pour d'autres interventions.

Les bornes de charge publiques ou le cas échéant les panneaux attenants disposent d'un espace publicitaire qui est à mettre à disposition aux acteurs intéressés. Les recettes nettes éventuelles issues de cette activité publicitaire sont à considérer entièrement comme éléments réducteurs de coûts et sont à prendre en considération lors du calcul des tarifs d'utilisation des réseaux.



Ad article 3

Cet article prévoit que les gestionnaires de réseau de distribution sont tenus de coopérer avec les personnes qui veulent établir ou exploiter des bornes de charge sur des emplacements ouverts au public à la condition que ces personnes veulent intégrer ces bornes de charge dans le système central commun et sous réserve que ces bornes de charge répondent aux caractéristiques fonctionnelles et techniques minimales requises. De telles bornes de charge peuvent notamment être installées par des entreprises, des centres commerciaux, des centres d'activité ou culturels ou encore par des propriétaires de parking ou des communes qui veulent installer des bornes de charge en plus de celles prévues par le plan d'implantation général tel que décrit à l'article 5. L'intégration électronique de ces bornes de charge ouvertes au public dans le système central commun sont assurés par les gestionnaires de réseau de distribution sans frais pour les propriétaires des bornes.

Ad article 4

La consommation d'électricité de chaque point de charge est mesurée séparément par des compteurs dédiés et elle est enregistrée dans le système central commun pour être mise à disposition du fournisseur physique et des fournisseurs de service de charge concernés dans le cadre du système de remboursement. Chaque point de charge est d'une manière ou d'une autre également connecté à un compteur intelligent, alors que plusieurs de ces points de charge peuvent être connectés à un même compteur intelligent de manière à ce que chaque site ou parking soit relié à au moins un compteur intelligent afin de permettre au gestionnaire de réseau concerné de pouvoir prester les services d'ajustement respectivement d'équilibrage et les services auxiliaires ou encore de piloter efficacement son réseau d'électricité.

Les connecteurs qui ont été sélectionnés pour équiper les points de charge lente et accélérée d'une borne de charge publique sont ceux prévus dans la directive 2014/94/UE du Parlement européen et du Conseil du 22 octobre 2014 sur le déploiement d'une infrastructure pour carburants alternatifs. Il s'agit d'un standard européen selon la norme EN62196-2 encore appelé «type 2» qui assure la meilleure interopérabilité pour les utilisateurs en Europe. Une prise de «type F» suivant la norme CEE 7/4, correspondant à une prise standard 230 V utilisée au Luxembourg, est également prévue sur chaque point de charge. Ces prises standard sont utilisées notamment pour charger des vélos électriques.

Les bornes de charge publiques doivent être équipées au moins d'un système de lecture d'un badge d'identification par radiofréquence (RFID). Cette disposition ne fait pas obstacle à une évolution des technologies futures comme l'identification par téléphones mobiles ou autres.

Le paragraphe (4) énumère les fonctionnalités des bornes de charge publiques qui sont nécessaires lors de leur communication avec le système central commun.



Afin de permettre une adaptation à des éventuelles nouvelles technologies ou connectiques, le paragraphe (5) dispose que les bornes de charge publiques doivent être conçues de manière à permettre à les modifier ultérieurement sans devoir les remplacer en entier.

Le paragraphe (6) énumère les fonctionnalités du système central commun qui sont nécessaires pour la bonne opération des bornes de charge publiques.

Ad article 5

Le plan d'implantation général, qui est arrêté sous forme d'un règlement ministériel, définit les endroits sur lesquels seront installées un certain nombre de bornes de charge publiques. Il reprend une liste énumérant les parkings ou communes d'un côté et le nombre de bornes à installer de l'autre côté.

Les paragraphes (2) et (3) prévoient que la localisation exacte des bornes publiques prévues par le plan d'implantation général, le type de charge et le calendrier d'implantation sont définis par un plan d'implantation détaillé qui doit être élaboré par les gestionnaires de réseau en étroite concertation avec les communes et les propriétaires des emplacements publics, c'est-à-dire en principe la Société Nationale des Chemins de Fer luxembourgeois, les Ponts et Chaussées ou encore les communes.

Le paragraphe (4) dispose que les gestionnaires de réseau de distribution concernés sont tenus de se concerter avec les propriétaires des parkings ou emplacements en vue de définir la localisation précise et le type de charge pour les bornes de charge publiques prévues par le plan d'implantation général en tenant compte des coûts d'acquisition et d'installation des bornes ainsi que des modalités décrites à l'article 7. Ils définissent aussi conjointement la date prévisible d'installation des bornes en tenant compte des éventuelles contraintes techniques ou organisationnelles.

Ad article 6

Les gestionnaires de réseau de distribution sont tenus de proposer conjointement des coûts forfaitaires d'acquisition d'une borne de charge publique en fonction du type de charge ainsi que des coûts forfaitaires d'installation d'une telle borne de charge publique en fonction de leur emplacement et de leur type de charge. Si les coûts réels d'acquisition ou d'installation d'une borne de charge publique devaient dépasser les coûts forfaitaires définis, seulement les frais réels avec un plafond correspondant aux coûts forfaitaires ne peuvent être couverts par les tarifs d'utilisation du réseau conformément à l'article 20 de la Loi électricité. La différence de ces coûts est à porter par le propriétaire de l'emplacement où est installée cette borne. Cette mesure évitera que des coûts excessifs, dus par exemple à des travaux de génie civil extraordinaires, ne soient répercutés sur les tarifs d'utilisation de réseau du gestionnaire de réseau concerné.



Ad article 7

Cet article détermine les critères qui sont à respecter pour définir les localisations précises des bornes de charge publiques et le type de charge à prévoir tels qu'ils seront retenus dans le plan d'implantation détaillé élaboré par chaque gestionnaire de réseau concerné en concertation avec les propriétaires des parkings ou emplacements publics.

Ad article 8

Le paragraphe (1) détermine le nombre maximal de bornes de charge publiques qui peuvent être installées et mises en service par les gestionnaires de réseau de distribution sur les parkings relais ou sur les parkings de co-voiturage qui entrent dans la stratégie du gouvernement afin de promouvoir des solutions de mobilité durable. Il s'agit surtout des parkings relais sur lesquels les utilisateurs des bornes de charge stationnent en général leur voiture pendant toute la journée de travail. Ce n'est que ce nombre de bornes de charge qui peut être pris en compte dans le calcul des tarifs d'utilisation des réseaux de distribution basse tension conformément à l'article 27, paragraphe (13) de la Loi électricité.

Afin d'assurer un déploiement rapide et structuré de l'infrastructure de charge, une partie de bornes à installer avant la fin 2016 et avant la fin 2018 est définie au paragraphe (2), tout en tenant compte que certains sites prévus par le plan d'implantation général ne sont pas encore en service mais sont prévus d'être réalisés jusqu'à l'horizon 2020.

Ad article 9

Le paragraphe (1) détermine le nombre maximal de bornes de charge publiques qui peuvent être installées et mises en service par les gestionnaires de réseau de distribution sur les parkings publics et la voirie publique dans les communes du Grand-Duché de Luxembourg. Il s'agit là surtout de plus petits parkings et emplacements situés à l'intérieur des localités. Ce n'est que ce nombre de bornes de charge qui peut être pris en compte dans le calcul des tarifs d'utilisation des réseaux de distribution basse tension conformément à l'article 27, paragraphe (13) de la Loi électricité.

Afin d'assurer un déploiement rapide et structuré de l'infrastructure de charge, une partie de bornes à installer avant la fin 2016 et avant la fin 2018 est définie au paragraphe (2).



Ad article 10

Les gestionnaires de réseau de distribution sont tenus de faire des efforts afin d'assurer une répartition plus ou moins égale dans le temps entre les régions du Luxembourg lors du déploiement des bornes de charge publiques. Il s'agit par cette disposition d'éviter que les gestionnaires se concentrent sur une région particulière pour installer déjà la totalité des bornes qui y seraient prévues par le plan d'implantation général et de décaler le déploiement dans d'autres régions vers la fin du calendrier prévu.

Ad article 11

Pas de commentaire.