

Objet: Projet de règlement grand-ducal relatif à l'infrastructure publique liée à la mobilité électrique. (4355DAA)

*Saisine : Ministre de l'Economie
(15 décembre 2014)*

AVIS DE LA CHAMBRE DE COMMERCE

Le présent projet de règlement grand-ducal a pour objet de définir les fonctionnalités, les spécifications techniques, le nombre de points de charge à installer, le calendrier et l'organisation générale du déploiement d'une infrastructure nationale de bornes de charge publiques pour véhicules électriques par les gestionnaires de réseau de distribution électrique. Il précise notamment les services d'installation, d'exploitation et de maintenance de l'infrastructure de charge publique, qui seront assurés par les gestionnaires de réseau de distribution d'électricité.

Considérations générales

La base légale pour le déploiement d'une infrastructure nationale de bornes de charge publiques pour véhicules électriques telle que visée a été créée par la loi du 7 août 2012 modifiant la loi modifiée du 1^{er} août 2007 relative à l'organisation du marché de l'électricité. Pour rappel, la loi modifiée du 1^{er} août 2007 trouve son origine dans la directive 2003/54/CE concernant les règles communes pour le marché intérieur de l'électricité, qui fut abrogée entretemps par la directive 2009/72/CE¹. Cette dernière avait été transposée en droit national par la loi du 7 août 2012² modifiant la loi modifiée du 1^{er} août 2007 relative à l'organisation du marché de l'électricité.

L'installation des bornes de charge publiques sera réalisée conformément à un plan d'implantation général arrêté et publié par les ministres sous forme de règlement ministériel. 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 entre les gestionnaires de réseaux de distribution, pour leurs territoires attribués, et les communes ainsi qu'avec les propriétaires des emplacements publics pour l'installation des bornes de charge publiques sur des emplacements de stationnement publics, notamment des parkings publics.

1. Concernant le concept de mobilité électrique

Dans le cadre des objectifs Europe 2020, le Luxembourg s'est engagé à réduire ses émissions de gaz à effet de serre non couverts par le système d'échange de quotas d'émission (SEQUE) de 20%³ par rapport aux niveaux de 2005. Ces dernières années, de nombreuses mesures ont vu le jour afin d'encourager une meilleure performance

¹ Directive 2009/72/CE du Parlement européen et du Conseil du 13 juillet 2009 concernant des règles communes pour le marché intérieur de l'électricité et abrogeant la directive 2003/54/CE.

² Avis n° 3870 de la Chambre de Commerce sous www.cc.lu.

³ Afin de faire face aux défis liés au changement climatique, les Etats membres de l'Union européenne se sont engagés à réduire les émissions de gaz à effet de serre non couverts par le SEQUE de 20% par rapport à l'année 2005. Voir aussi: « Recommandation du Conseil du 8 juillet 2014 concernant le programme national de réforme du Luxembourg pour 2014 et portant avis du Conseil sur le programme de stabilité du Luxembourg pour 2014 » : http://ec.europa.eu/europe2020/pdf/csr2014/csr2014_council_luxembourg_fr.pdf.

énergétique des immeubles et de promouvoir les énergies renouvelables. Pourtant, malgré ces efforts, il semble opportun de rappeler que le contributeur principal en termes d'émissions de dioxyde de carbone (CO₂) demeure le secteur du transport engendrant plus de 60%⁴ des émissions de CO₂ non couverts par le SEQE et ce largement sous l'influence de la vente transfrontalière de produits pétroliers, les émissions afférentes étant prises en compte dans le bilan d'émission luxembourgeois. Par ailleurs, il importe de relever que 40% des trajets quotidiens sont inférieurs à 3 km.⁵ De ce fait, à côté des transports publics, la mobilité électrique semble un moyen valable pour parcourir des petites distances, par exemple entre le lieu de travail et le domicile, et ce notamment en milieu urbain.

La Chambre de Commerce partage entièrement la volonté des autorités publiques d'atteindre des objectifs ambitieux en matière de développement durable, de réduction des émissions de gaz à effet de serre, d'efficacité énergétique et de promotion des énergies renouvelables. Elle salue la détermination affichée des gouvernements successifs de favoriser l'utilisation des transports en commun, respectivement de la mobilité douce et de définir les priorités infrastructurelles pour garantir que l'offre en mobilité durable évolue au même rythme que, et en symbiose avec, le développement économique, démographique et urbain du territoire. Le Luxembourg important plus de deux fois plus d'énergie de ses voisins qu'il n'en produit (6852 GWh contre 2860 GWh)⁶, la Chambre de Commerce tient à rappeler qu'un approvisionnement en électricité sûr, fiable et à des prix raisonnables constitue une condition *sine qua non* de la compétitivité de l'économie luxembourgeoise, notamment en maximisant le recours aux sources d'énergie renouvelables économiquement viables. Il serait en effet peu cohérent de vouloir favoriser la mobilité électrique dans un but écologique sans assurer dans un même temps que l'électricité utilisée à cette fin provienne de sources écologiques durables.

Aux yeux de la Chambre de Commerce, la mobilité électrique constitue l'un des moyens de réduire l'empreinte carbone du Luxembourg, tout en réduisant les nuisances sonores engendrées par le trafic traditionnel, en réduisant la dépendance du pays vis-à-vis du pétrole et en contribuant à l'innovation technologique. Ainsi, la contribution climatique globale d'un véhicule électrique est estimée à 9 tonnes de CO₂ sur l'ensemble du cycle de vie par rapport à 22 tonnes de CO₂ pour un véhicule thermique⁷. En améliorant les modalités de fabrication et de recyclage des batteries des véhicules électriques, l'impact carbone pourrait encore être réduit davantage. Autant d'opportunités pour le secteur de la R&D en pleine éclosion au Grand-Duché.

2. Concernant les modalités d'implantation

Selon l'exposé des motifs du présent projet de règlement grand-ducal, la localisation des bornes de charge publiques est définie conformément à des critères basés sur les résultats d'une étude réalisée en 2011 par le ministère de l'Economie et le ministère du Développement durable et des Infrastructures, en collaboration étroite avec l'Institut luxembourgeois de régulation (ILR). Dans un souci de transparence, la Chambre de Commerce regrette que cette étude ne fasse pas partie intégrante du projet de règlement

⁴ Idem.

⁵ Avis n° 4174 de la Chambre de Commerce sous www.cc.lu.

⁶ <https://www.gouvernement.lu/4302110/electricite>

⁷ Selon une analyse des impacts sur l'environnement tout au long du cycle de vie du véhicule électrique de l'Agence de l'environnement et de la maîtrise de l'énergie : http://www.avere-france.org/Site/Article/?article_id=5856

grand-ducal sous avis, dans la mesure où le projet sous avis se réfère aux conclusions de ladite étude à de nombreuses reprises.⁸

Sur base de cette étude, le Gouvernement luxembourgeois a opté pour des points de charge placés dans les P+R, parkings de gare et autres types de parkings publics, et pour un système national de gestion des bornes publiques permettant un système de « *roaming* » (système national de gestion pour l'identification, le paiement et le choix du fournisseur d'électricité⁹) et la mise en place d'un système de paiement uniforme sur tout le territoire (badge d'identification par radiofréquence).

Les bornes publiques seront financées par les gestionnaires de réseau de distribution et leur coût sera pris en compte dans le calcul des tarifs d'utilisation des réseaux, sans pour autant pouvoir dépasser « les coûts forfaitaires définis », dont les critères sont spécifiés à l'article 6 (1) du présent projet de règlement grand-ducal. Les propositions de coûts forfaitaires seront à proposer au régulateur par l'ensemble des gestionnaires de réseau après l'entrée en vigueur du présent règlement grand-ducal. Les coûts pour les utilisateurs finals n'étant donc pas estimables à ce stade, la Chambre de Commerce souhaite une démarche la plus transparente possible, une fois le règlement grand-ducal en vigueur.

Les bornes faisant partie d'installations privées, par exemple celles étant la propriété de commerces et de grandes surfaces, ainsi que les bornes publiques existantes installées par les administrations communales ou gestionnaires de parkings publics pourront être raccordées à ce nouveau réseau public qui sera géré sous la responsabilité des gestionnaires de réseaux par un fournisseur d'électricité physique commun unique pour tout le pays. A ce sujet, la Chambre de Commerce aurait souhaité savoir pour quelles raisons les gestionnaires de réseau ne pourraient pas désigner un fournisseur physique de leur choix alimentant les bornes reliées à leurs réseaux respectifs.

3. Concernant le ratio coût/bénéfice et l'impact sur les finances publiques du projet sous avis

Le succès de la voiture électrique est conditionné par l'implémentation d'un réseau de recharge électrique efficace. Ainsi, le Gouvernement luxembourgeois s'est notamment engagé à déployer un réseau public de 800 points de recharge pour voitures électriques jusqu'en 2020. D'ici là, l'Etat espère compter 40.000 voitures électriques immatriculées, soit 10% du parc roulant total¹⁰ (contre 0,3% aujourd'hui¹¹). L'impact potentiel sur le développement durable et, particulièrement, sur les objectifs de promotion de l'électromobilité du Gouvernement est *a priori* favorable, ce que la Chambre de Commerce salue. L'augmentation des parts de marché des voitures économes en carburant se traduit entre autres par une tendance à la baisse des émissions de CO₂ moyennes des voitures neuves immatriculées chaque année, dont une partie est certainement due au progrès technologique.

⁸ Etude disponible en ligne sous : http://www.developpement-durable-infrastructures.public.lu/fr/actualites/articles/2012/03/01_cp_electromobilite/etude-electromobilite.pdf

⁹ Système permettant au fournisseur d'électricité physique unique, alimentant toutes les bornes de charge publiques sur le territoire, de refacturer aux fournisseurs de service de charge les frais engendrés par la consommation d'électricité des utilisateurs finals.

¹⁰ Présentation le 1 mars 2012 des nouvelles initiatives du Gouvernement dans les domaines de la mobilité électrique et de la mobilité basée sur le gaz naturel : http://www.developpement-durable-infrastructures.public.lu/fr/actualites/articles/2012/03/01_cp_electromobilite/

¹¹ 1562 véhicules « propres » pour 492737 véhicules en circulation : <http://paperjam.lu/news/492737-vehicules-desormais-immatriculés-en-jaune>

La loi du 7 août 2012 modifiant la loi modifiée du 1^{er} août 2007 relative à l'organisation du marché de l'électricité prévoit que les frais liés à l'électromobilité soient financés par les contribuables. Ainsi, l'Etat compte investir quelque dix millions d'euros pour le développement de l'infrastructure de charge publique et l'exploitation des bornes de charges publiques¹². Au vu du fait qu'en 2014 seulement 814 voitures hybrides et électriques ont été vendues et que 1562 véhicules « propres », dont 1162 hybrides par rapport à près de 500.000 véhicules légers sont en circulation au Luxembourg¹³, la Chambre de Commerce s'interroge cependant quant aux mesures prévues par le Gouvernement afin d'augmenter le nombre de véhicules électriques et d'atteindre l'objectif de 40.000 voitures électriques d'ici 2020. La mise en place d'un réseau de bornes de charge publiques est certes un bon début mais le coût élevé des véhicules électriques et la faible autonomie des batteries sont actuellement encore des freins pour une adoption plus généralisée de ces voitures, notamment dans les régions rurales.

Aussi, des études ont montré que 90% des rechargements s'effectuent à la maison ou au travail.¹⁴ Au vu de ces chiffres, la Chambre de Commerce s'interroge quant à la pertinence de déployer un réseau de 800 points de recharge publiques pour voitures électriques jusqu'en 2020. Cet objectif devrait s'accompagner par l'adaptation des installations privées dans les entreprises et les ménages concernés en les équipant d'une ligne spécifique et d'une prise dédiée.

Par ailleurs, l'article 3 du projet sous avis dispose 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 de Commerce estime qu'il est difficilement concevable que l'intégration de ces bornes se fasse sans frais et reste dans l'attente de précisions sur ce point.

La Chambre de Commerce s'interroge par ailleurs sur le manque de visibilité des investissements à réaliser, notamment les coûts d'exploitations annuels, au vu du fait que le plan d'implantation général est encore à venir et qu'aucune fiche financière est annexée au présent projet.

Commentaire des articles

Concernant l'article 7

La Chambre de Commerce souhaiterait voir préciser les « points d'intérêt communaux » à l'article 7, tiret 2, et plus particulièrement les critères sur lesquels ils seront déterminés.

* * *

Après consultation de ses ressortissants, la Chambre de Commerce est en mesure d'approuver le projet de règlement grand-ducal sous avis sous réserve de la prise en compte de ses remarques.

DAA/PPA

¹² <http://paperjam.lu/news/un-vrai-courant-sous-le-capot?language=en-gb>

¹³ <http://www.automotion.lu/article/l-electrique-au-luxembourg-passer-de-800-voitures-800-bornes>

¹⁴ <http://www.science.lu/fr/content/40000-voitures-%C3%A9lectriques-pour-le-luxembourg-1>