

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

I. Amendements gouvernementaux

**II. Version coordonnée du projet de règlement grand-ducal
relatif à l'infrastructure publique liée à la mobilité électrique**

I. Amendements gouvernementaux

Amendement 1

L'article 5 devient le nouvel article 8 et est modifié pour prendre la teneur suivante:

« **Art. 8.** (1) Le ministre ayant les transports dans ses attributions et le ministre ayant l'énergie dans ses attributions publient un plan d'implantation général définissant les parkings relais respectivement parkings de co-voiturage qui sont éligibles pour l'installation des bornes de charge publiques ainsi que le nombre maximal de bornes pouvant être installées sur chacun de ces parkings. En outre, ce plan définit pour chaque commune le nombre maximal de bornes de charge publiques qui sont éligibles pour l'installation sur les parkings publics respectivement emplacements de stationnement publics de la commune respective.

(2) Un plan d'implantation détaillé est élaboré par le gestionnaire de réseau de distribution concerné en concertation avec les propriétaires des parkings relais respectivement parkings de co-voiturage concernés. De même un plan d'implantation détaillé par commune est élaboré par le gestionnaire de réseau de distribution concerné en concertation 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.

(3) Ces plans d'implantation détaillés sont établis sur base du plan d'implantation général visé au paragraphe 1^{er} suivant la méthode visée au paragraphe 4 par chaque gestionnaire de réseau de distribution pour le territoire défini par sa concession. Ces plans reprennent la localisation précise, le type de charge, la date prévisible d'installation pour chaque borne de charge publique ainsi que le nombre total de bornes de charge publiques consenti par les parties prenantes visées au paragraphe 2 qui sera installé.

(4) Les parties prenantes visées au paragraphe 2 proposent dans une première étape, en cohérence avec les critères visés à l'article 10, des localisations potentielles ainsi que le type de charge pour les bornes de charge publiques prévues par le plan d'implantation général visé au paragraphe 1^{er}. Par la suite, le gestionnaire de réseau de distribution élabore une estimation des coûts d'acquisition et d'installation pour chaque localisation potentielle et la compare avec les coûts forfaitaires visés à l'article 9, paragraphe 1^{er}. Les gestionnaires de réseau de distribution concernés 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 10. La date prévisible d'installation des bornes est définie conjointement entre le gestionnaire de réseau de distribution concerné et les parties prenantes tout en tenant compte des contraintes techniques, organisationnelles, et autres auxquelles les acteurs sont soumis. »

Motif:

Cet article est déplacé vers l'arrière dans l'ordre chronologique du projet de règlement grand-ducal pour le faire précéder des anciens articles 8 et 9. En effet, cette nouvelle succession des articles fait ressortir plus clairement que le plan d'implantation général publié par les ministres ayant les transports et l'énergie dans leurs attributions devra être établi dans les conditions et dans le respect du cadre et des critères fixées aux anciens articles 8 et 9 du projet de règlement grand-ducal. Par ailleurs, il est précisé que le plan d'implantation général se limite à indiquer les sites et parkings pouvant potentiellement accueillir l'installation de bornes de charge. La localisation exacte pour l'implantation des bornes de charge sur les sites prédéfinis sera retenue dans les plans d'implantation détaillés.

Par ailleurs, cet amendement vise à tenir plus amplement compte de l'autonomie communale et à pallier à toute obligation à charge des communes. En effet, le projet de règlement grand-ducal prévoyait dans sa version originale que les communes avaient l'obligation de collaborer avec les gestionnaires de réseau de

distribution pour établir les plans d'implantation. L'autonomie communale faisant partie des matières réservées par la Constitution à la loi, il a été renoncé à cette obligation de collaboration.

L'ordre chronologique des anciens paragraphes 2 et 3 a été inversé dans un souci de cohérence du texte. Il est par ailleurs clarifié que chaque gestionnaire de réseau de distribution devra dresser un plan d'implantation détaillé unique pour les parkings relais et les parkings de co-voiturage concernés ainsi qu'un plan d'implantation détaillé par commune concernée.

Quelques adaptations et corrections supplémentaires sans incidence majeure ont été entreprises.

Amendement 2

L'article 6 devient le nouvel article 9 et est modifié comme suit:

- au paragraphe 2, in fine, les termes « définies au paragraphe (1) » sont remplacés par le terme « installées »;
- le paragraphe 3 est supprimé.

Motif:

L'ancien article 6, paragraphe 3, est supprimé pour tenir compte du principe constitutionnel de la matière réservée à la loi. En effet, on ne saurait mettre par voie de règlement grand-ducal des frais à charge des finances communales.

Amendement 3

L'article 7 devient le nouvel article 10.

Motif:

Sans commentaire.

Amendement 4

Le titre « Chapitre V – Nombres maximaux et calendrier d'implantation des bornes de charge publiques » est supprimé.

Motif:

Etant donné qu'il est proposé ci-dessous d'insérer les anciens articles 8 et 9 du projet de règlement grand-ducal sous le Chapitre IV, le chapitre V en devient superfétatoire.

Amendement 5

Les articles 8 et 9 deviennent les nouveaux articles 5 et 6 et sont modifiés pour prendre la teneur suivante:

« **Art. 5.** (1) Le nombre maximal de bornes de charge publiques 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 installent et mettent en service les bornes de charge publiques sur les parkings relais et parkings de co-voiturage prévus par le plan d'implantation général visé à l'article 8

avant le 31 juillet 2017 sur au moins 50% des sites opérationnels sur le territoire défini par leur concession, sur au moins 80% de ces sites avant le 31 juillet 2019 et sur 100% de ces sites avant le 31 décembre 2020.

Art. 6. (1) Le nombre maximal de bornes de charge publiques 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 installent et mettent en service, sur le territoire défini par leur concession, 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 juillet 2017, au moins 60% de ces bornes avant le 31 juillet 2019 et 100% de ces bornes avant le 31 décembre 2020. »

Motif:

Le report vers l'avant des anciens articles 8 et 9 dans l'ordre chronologique du projet de règlement grand-ducal est motivé par la volonté de fixer le cadre réglementaire du déploiement des bornes de charge sur le territoire national avant de confier la tâche aux ministres ayant les transports et l'énergie dans leurs attributions de publier un plan d'implantation général respectant ce cadre réglementaire.

Certaines dates intermédiaires ont été reportées du fait que le présent règlement grand-ducal a pris un certain retard.

Amendement 6

L'article 10 devient le nouvel article 7.

Motif:

Le déplacement de l'ancien article 10 suit la logique du déplacement des anciens articles 8 et 9 tel que repris sous l'amendement 5 ci-dessus.

Amendements gouvernementaux en souligné ou en ~~barré~~

II. Version coordonnée du projet de règlement grand-ducal relatif à l'infrastructure publique liée à la mobilité électrique

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:

a) «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;

b) «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;

c) «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;

d) «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;

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

f) «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;

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

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

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

j) «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;

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

l) «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;

m) «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;

n) «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;

o) «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;

p) «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;

q) «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) Le nombre maximal de bornes de charge publiques 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 installent et mettent en service les bornes de charge publiques sur les parkings relais et parkings de co-voiturage prévus par le plan d'implantation général visé à l'article 8 avant le 31 juillet 2017 sur au moins 50% des sites opérationnels sur le territoire défini par leur concession, sur au moins 80% de ces sites avant le 31 juillet 2019 et sur 100% de ces sites avant le 31 décembre 2020.

Art. 6. (1) Le nombre maximal de bornes de charge publiques 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 installent et mettent en service, sur le territoire défini par leur concession, 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 juillet 2017, au moins 60% de ces bornes avant le 31 juillet 2019 et 100% de ces bornes avant le 31 décembre 2020.

Art. 7. 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.

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 soumis.~~

Art. 8. (1) Le ministre ayant les transports dans ses attributions et le ministre ayant l'énergie dans ses attributions publient un plan d'implantation général définissant les parkings relais respectivement parkings de co-voiturage qui sont éligibles pour l'installation des bornes de charge publiques ainsi que le nombre maximal de bornes pouvant être installées sur chacun de ces parkings. En outre, ce plan définit pour chaque

commune le nombre maximal de bornes de charge publiques qui sont éligibles pour l'installation sur les parkings publics respectivement emplacements de stationnement publics de la commune respective.

(2) Un plan d'implantation détaillé est élaboré par le gestionnaire de réseau de distribution concerné en concertation avec les propriétaires des parkings relais respectivement parkings de co-voiturage concernés. De même un plan d'implantation détaillé par commune est élaboré par le gestionnaire de réseau de distribution concerné en concertation 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.

(3) Ces plans d'implantation détaillés sont établis sur base du plan d'implantation général visé au paragraphe 1^{er} suivant la méthode visée au paragraphe 4 par chaque gestionnaire de réseau de distribution pour le territoire défini par sa concession. Ces plans reprennent la localisation précise, le type de charge, la date prévisible d'installation pour chaque borne de charge publique ainsi que le nombre total de bornes de charge publiques consenti par les parties prenantes visées au paragraphe 2 qui sera installé.

(4) Les parties prenantes visées au paragraphe 2 proposent dans une première étape, en cohérence avec les critères visés à l'article 10, des localisations potentielles ainsi que le type de charge pour les bornes de charge publiques prévues par le plan d'implantation général visé au paragraphe 1^{er}. Par la suite, le gestionnaire de réseau de distribution élabore une estimation des coûts d'acquisition et d'installation pour chaque localisation potentielle et la compare avec les coûts forfaitaires visés à l'article 9, paragraphe 1^{er}. Les gestionnaires de réseau de distribution concernés 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 10. La date prévisible d'installation des bornes est définie conjointement entre le gestionnaire de réseau de distribution concerné et les parties prenantes tout en tenant compte des contraintes techniques, organisationnelles, et autres auxquelles les acteurs sont soumis.

Art. 96. (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)~~ installées.

~~(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. 107. 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.