

Luxembourg, le 5 août 2020

**Objet : Projet de règlement grand-ducal<sup>1</sup> modifiant le règlement grand-ducal modifié du 3 décembre 2015 relatif à l'infrastructure publique liée à la mobilité électrique. (5522RMX)**

*Saisine : Ministre de l'Energie  
(5 juin 2020)*

## **Avis de la Chambre de Commerce**

Le projet de règlement grand-ducal sous avis a pour objet de modifier le règlement grand-ducal modifié du 3 décembre 2015 relatif à l'infrastructure publique liée à la mobilité électrique<sup>2</sup> (ci-après « le règlement grand-ducal modifié de 2015 »). Ce dernier a été adopté dans le cadre de la transposition en droit luxembourgeois de la **directive 2014/94/UE** du Parlement européen et du Conseil du 22 octobre 2014 sur le déploiement d'une infrastructure pour carburants alternatifs<sup>3</sup>, directive que le règlement grand-ducal modifié de 2015 transpose pour ce qui concerne l'infrastructure liée à la mobilité électrique<sup>4</sup>.

---

<sup>1</sup> [Lien vers le texte du projet de règlement grand-ducal sur le site de la Chambre de Commerce.](#)

<sup>2</sup> Règlement grand-ducal modifié du 3 décembre 2015 relatif à l'infrastructure publique liée à la mobilité électrique (Mémorial A – N°228 du 8 décembre 2015).

<sup>3</sup> A savoir des carburants ou sources d'énergie qui servent, au moins partiellement, de substituts aux carburants fossiles dans l'approvisionnement énergétique des transports et qui peuvent contribuer à la décarbonisation de ces derniers.

<sup>4</sup> La directive **2014/94/UE** précitée a été transposée en droit luxembourgeois par : le règlement grand-ducal modifié du 3 décembre 2015 relatif à l'infrastructure publique liée à la mobilité électrique (Mémorial A – N°228 du 8 décembre 2015) ; le règlement ministériel du 5 février 2016 fixant un plan d'implantation général pour l'infrastructure publique liée à la mobilité électrique (Mémorial A - N°20 du 26 février 2016) ; le règlement grand-ducal du 13 novembre 2018 relatif aux infrastructures pour carburants alternatifs et modifiant le règlement grand-ducal du 3 décembre 2015 relatif à l'infrastructure publique liée à la mobilité électrique (Mémorial A - N°1047 du 19 novembre 2018) ; Institut Luxembourgeois de Régulation - Règlement ILR/E19/18 du 11 mars 2019 portant acceptation de l'amendement aux conditions techniques de raccordement aux réseaux basse tension - Secteur électricité (Mémorial A - N°176 du 25 mars 2019).

### En bref

- La Chambre de Commerce est favorable à un déploiement accéléré de l'infrastructure publique de ravitaillement pour la mobilité électrique, mais aussi pour d'autres carburants alternatifs qui peuvent (partiellement) servir de substituts aux carburants fossiles, afin de garantir la neutralité technologique au niveau des filières de mobilité alternatives qui se développeront.
- La Chambre de Commerce invite le Gouvernement à soutenir également financièrement les entreprises qui souhaitent s'engager davantage dans la transition environnementale par le biais d'installations de bornes de recharge privées ou semi-publiques.
- La Chambre de Commerce plaide en faveur de la poursuite d'un dialogue constructif entre les autorités publiques et, en particulier, les concessionnaires des aires de service autoroutières dans le contexte de la mise à jour imminente du plan d'implantation général pour l'infrastructure publique liée à la mobilité électrique, notamment en vue de la définition des détails en termes d'organisation spatiale des aires de service et de gestion des capacités au niveau des emplacements de stationnement.

Le **règlement grand-ducal modifié de 2015** précise les tâches<sup>5</sup> que les gestionnaires de réseaux de distribution (GRD) d'électricité sont tenus d'accomplir dans le cadre du déploiement de l'infrastructure publique liée à la mobilité électrique sur le territoire défini par leur concession. D'autre part, il définit également les fonctionnalités ainsi que les spécifications techniques des bornes de charge publiques et du système central commun, tout comme le nombre de bornes de charge publiques à installer et le calendrier relatif à la mise en service de ces dernières. En ce qui concerne la **localisation** des bornes de charge publiques, le règlement grand-ducal modifié de 2015 définit par ailleurs les différentes **catégories de lieux** qui sont susceptibles d'héberger les bornes de charge publiques, tandis que la **répartition territoriale** exacte des bornes à l'échelle du pays a été arrêtée par le plan d'implantation général pour l'infrastructure publique liée à la mobilité électrique, ce dernier ayant été publié sous forme de règlement ministériel<sup>6</sup>.

À travers une modification du règlement grand-ducal modifié de 2015, le projet de règlement grand-ducal sous avis a en particulier comme objectif d'ajouter des **catégories de lieux** où les gestionnaires de réseau de distribution sont autorisés à installer des bornes de charge publiques. Jusqu'à présent, le règlement grand-ducal modifié de 2015 prévoyait en effet seulement des types d'emplacements sur lesquels des véhicules électriques sont en principe censés rester au moins quelques heures, comme des parkings relais et des parkings de co-voiturage d'une part, ou encore des parkings publics et des emplacements de stationnement publics communaux, d'autre part. Afin de favoriser des voyages à plus longue distance avec des véhicules électriques, le projet de règlement grand-ducal sous avis vise l'introduction de 2 nouvelles **catégories de lieux**, à savoir celle de « l'aire de service autoroutière » et celle de « l'aire de service routière », le tout pour

<sup>5</sup> À savoir par exemple les services visant à assurer l'installation, l'exploitation ainsi que la maintenance (préventive et curative) des bornes de charge publiques et du système central commun.

<sup>6</sup> Règlement ministériel du 5 février 2016 fixant un plan d'implantation général pour l'infrastructure publique liée à la mobilité électrique (Mémorial A - N°20 du 26 février 2016)

permettre aux (utilisateurs de) véhicules électriques en transit de bénéficier d'une infrastructure de recharge (rapide) adéquate sur les aires de service situées sur les principaux axes de transit du réseaux (auto)routier dans le futur. Par conséquent, le règlement ministériel relatif au plan d'implantation général pour l'infrastructure publique liée à la mobilité électrique sera également ajusté dans un futur proche.

### Considérations générales

Sur le plan environnemental, d'après l'étude « Troisième Révolution Industrielle (TIR) », 64% des émissions de gaz à effet de serre étaient imputables à la consommation énergétique du transport au Luxembourg en 2016. Ceci fait du secteur des transports un des leviers d'action les plus impactant pour respecter l'objectif de l'Accord de Paris, et la Chambre de Commerce partage la volonté des autorités publiques de promouvoir la décarbonisation du secteur des transports.

Concernant la **mobilité et le transport de personnes**, la Chambre de Commerce estime que l'organisation durable future du système de transport passera en premier lieu par la convergence progressive vers une structure territoriale qui soit caractérisée par un niveau d'adéquation spatiale accru entre la répartition des lieux d'habitation et celle des lieux de travail à l'échelle du territoire national. Dans une perspective de limitation des besoins en mobilité et de diminution de la dépendance à l'automobile des résidents, il s'agirait donc, par le biais de la politique d'aménagement du territoire, de regrouper les fonctions « logement », « travail », mais aussi « commerce » et « loisir », aux endroits les plus appropriés du territoire national pour ainsi réduire les distances à parcourir lors de la majorité des déplacements, tout en procédant à une densification des quartiers à proximité des principaux pôles d'échanges et arrêts de transport en commun (futurs). Bien sûr, ces efforts d'orientation de la mobilité par l'aménagement du territoire devraient naturellement être suivis par la mise en place d'un meilleur cadre infrastructurel pour permettre au **système de transport de personnes et de marchandises** de converger vers une plus grande multimodalité, où il s'agirait en particulier d'accroître les capacités du réseau ferroviaire, mais aussi de prévoir des investissements en faveur des pôles d'échanges multimodaux, des parkings « park & ride », des terminaux intermodaux de transbordement de fret ainsi que des plateformes logistiques nationales<sup>7</sup>.

Outre la promotion de la mobilité active<sup>8</sup> et la nécessaire transition vers une plus grande multimodalité du système de transport pour valoriser davantage certains modes de transport à moindres émissions, la Chambre de Commerce estime que l'organisation durable future du système de transport passera, en second lieu, également par **l'adoption progressive de carburants alternatifs** durables dans le domaine du **transport routier**. Cette adoption présuppose néanmoins la présence adéquate d'infrastructures de ravitaillement ouvertes au public sur l'ensemble du territoire national, et ce pour différents types de carburants alternatifs afin de garantir la neutralité technologique au niveau des filières de mobilité alternatives qui se développeront. Cette importance de l'infrastructure de ravitaillement public a été d'ailleurs également soulignée par la TIR, notamment pour réduire les inquiétudes de certains utilisateurs (potentiels) qui sont liées à l'autonomie de certains véhicules routiers à zéro ou à faibles émissions de CO<sub>2</sub>.

---

<sup>7</sup> En ce qui concerne les perspectives futures de l'organisation durable et complémentaire du système de transport au Grand-Duché, la Chambre de Commerce se permet également de renvoyer à son avis émis par rapport au projet de loi n°7520 relatif à la promotion du transport combiné ([Lien vers l'avis sur le site de la Chambre de Commerce](#)).

<sup>8</sup> Par « mobilité active », on entend toutes les formes de mobilité qui nécessitent une activité physique. Les plus courantes sont le vélo (éventuellement avec assistance électrique) et la marche.

## Concernant l'infrastructure liée à la mobilité électrique au Grand-Duché

La **directive 2014/94/UE** précitée prévoit que « [L]es États membres veillent (...) à ce qu'un nombre approprié de points de recharge ouverts au public soient mis en place au plus tard le 31 décembre 2020, afin que les véhicules électriques puissent circuler au moins dans les agglomérations urbaines/suburbaines et d'autres zones densément peuplées et, le cas échéant, au sein de réseaux déterminés par les États membres ».

En ce qui concerne la mobilité électrique, dans son cadre d'action national pour infrastructures à carburants alternatifs, élaboré dans le contexte de la transposition de la directive 2014/94/UE, le Grand-Duché s'est fixé comme objectif de mettre en service une infrastructure publique de 800 bornes de charge / 1.600 points de charge ( $\leq 22\text{kW}$ ) à charge normale additionnels par rapport aux 155 points de charge accessibles au public existants en 2015<sup>9</sup>. Cet objectif de 800 bornes de charge publiques supplémentaires était, d'une part, la résultante d'une étude réalisée en 2011<sup>10</sup> qui préconisait que 90-95% des charges soient effectuées dans le domaine privé, mais se basait également, d'autre part, sur l'objectif d'environ 40.000 véhicules électriques et hybrides rechargeables au Luxembourg à atteindre pour 2020 que le Grand-Duché s'était initialement fixé. Ainsi, le plan d'implantation général pour l'infrastructure publique liée à la mobilité électrique<sup>11</sup> prévoyait l'installation de 400 bornes de charge sur **des parkings relais et des parkings de covoiturage** (annexe 1 dudit plan d'implantation), ainsi que l'implantation de 400 bornes sur des **parkings publics et des emplacements de stationnement publics** communaux (annexe 2). Conformément au cadre d'action national pour infrastructures à carburants alternatifs, il était d'ailleurs envisagé que 974 des 1.600 points de charge soient localisés dans les agglomérations urbaines/suburbaines et les autres zones densément peuplées du pays, et d'après la documentation relative au Plan National intégré en matière d'Énergie et de Climat (PNEC), environ 280 bornes de recharge avaient déjà fait l'objet d'une installation fin 2018.

Au 1<sup>er</sup> janvier 2020, d'après les données du STATEC, seulement environ 8.200 des 510.000 véhicules automoteurs immatriculés au Grand-Duché étaient des véhicules automoteurs électriques ou électriques hybrides. Alors que le véritable envol du marché de l'électromobilité se fait donc encore attendre au Luxembourg<sup>12</sup>, la Chambre de Commerce salue néanmoins que le Grand-Duché dispose déjà d'une infrastructure de recharge publique adéquate au présent stade. Étant donné que le pays s'est fixé comme objectif dans le cadre du PNEC d'atteindre une part relative de 49% de véhicules électriques et de type plug-in hybride dans le parc automobile d'ici 2030, elle reconnaît par ailleurs que des efforts additionnels sont indispensables. Elle soutient ainsi, quant au fond, l'initiative sous objet qui a comme but d'équiper également certaines **aires de service (auto)routières** d'une infrastructure de recharge (rapide) pour la mobilité électrique, et elle ne peut qu'inviter le Gouvernement à soutenir également financièrement les entreprises qui souhaitent s'engager davantage dans la transition environnementale par le biais d'installations de bornes de recharge privées ou semi-publiques<sup>13</sup>.

<sup>9</sup> D'après la documentation relative au cadre d'action national pour infrastructures à carburants alternatifs, en 2015, le Luxembourg comptait 154 points de charge à charge normale ( $\leq 22\text{kW}$ ) et 1 point de charge à haute puissance ( $> 22\text{kW}$ ) qui étaient accessibles au public.

<sup>10</sup> Étude technico-économique pour la mise en œuvre nationale de l'électromobilité au Luxembourg, décembre 2011

<sup>11</sup> Règlement ministériel du 5 février 2016 fixant un plan d'implantation général pour l'infrastructure publique liée à la mobilité électrique (Mémorial A - N°20 du 26 février 2016)

<sup>12</sup> Sachant que les parts de marché des voitures électriques et plug-in hybrides étaient seulement de 2,9% et de 3,7% au niveau des nouvelles immatriculations entre janvier et avril 2020.

<sup>13</sup> À cet égard, la Chambre de Commerce se permet également de renvoyer à son avis émis relatif au projet de règlement grand-ducal portant introduction d'une aide financière pour l'installation de bornes de charge privées pour véhicules électriques (5559MLE).

## **Concernant le manque de clarté relatif à l'intégration des aires de service (auto)routières au plan d'implantation général pour l'infrastructure publique liée à la mobilité électrique**

La Chambre de Commerce reconnaît que le développement de l'électromobilité, tout comme la promotion de voyages de plus longue distance avec des véhicules électriques, impliquent en partie la nécessité d'offrir une infrastructure de recharge (rapide) adéquate aux utilisateurs de véhicules électriques (en transit), et que des aires de service (auto)routières se prêtent en partie à l'accueil d'une telle infrastructure. En revanche, la Chambre de Commerce s'interroge néanmoins sur la façon dont le projet de règlement grand-ducal sous avis envisage d'intégrer les « aires de service autoroutières » ainsi que les « aires de service routières » au plan d'implantation général pour l'infrastructure publique liée à la mobilité électrique<sup>14</sup>. D'après l'exposé des motifs, le règlement ministériel relatif à ce dernier va en effet également être ajusté dans un futur proche, dans la ligne des adaptations qui sont prévues par le projet de règlement grand-ducal sous avis.

Ainsi, dans le texte coordonné du **règlement grand-ducal modifié de 2015** qui a été joint au projet sous avis et qui contient les modifications envisagées par le projet de règlement grand-ducal sous avis, l'article 5, paragraphe (1) prévoit que « *[L]e nombre maximal de bornes de charge publiques à être installées et mises en service sur les parkings relais, et parkings de co-voiturage, aires de service autoroutières ainsi que les aires de service routières est fixé à 400* ». En complément, l'exposé des motifs du présent projet de règlement grand-ducal précise d'ailleurs que « *[D]orénavant ce plan d'implantation, qui a la forme de règlement ministériel, va pouvoir être adapté pour inclure également des aires de service mais aussi le type de charge respectivement la puissance minimale par point de charge à prévoir. Par conséquent, le nombre de bornes de charge à installer sur les **parkings relais et les parkings de co-voiturage va devoir être réduit** pour que le nombre total de 400 bornes ne soit pas dépassé* ».

D'après l'interprétation de la Chambre de Commerce, référence est donc faite à **l'annexe 1** du plan d'implantation général pour l'infrastructure publique liée à la mobilité électrique, qui, dans sa forme actuelle, arrête la répartition de l'installation des 400 bornes de charge publiques sur **les parkings relais et parkings de covoiturage** du pays. À noter par ailleurs que l'intégralité des 400 bornes aurait dû avoir fait l'objet d'une mise en service avant le 31 décembre 2020, une date butoir qui, *a priori*, ne fera pas l'objet d'une modification selon le projet de règlement grand-ducal sous avis.

En lien avec cette refonte envisagée de l'annexe 1, la Chambre de Commerce s'interroge par conséquent sur les motivations derrière cette façon de procéder quant à l'intégration des **aires de service (auto)routières** au plan d'implantation, et elle ne peut que s'étonner du manque d'explications de l'exposé des motifs à cet égard. N'aurait-il pas été plus facile de procéder à la création d'une nouvelle annexe 3, propre aux aires de service (auto)routières ? Pourquoi est-ce que les auteurs du projet optent pour l'intégration des aires de service à l'annexe 1 en diminuant le nombre de bornes destinées à être installées sur les parkings relais et parkings de covoiturage, créant par ce biais un « *effet de substitution*<sup>15</sup> » en faveur des aires de service ? De combien est-ce que le nombre de bornes de charge publiques sera diminué sur les parkings ? Par analogie, combien d'aires de service seront équipées ? Et lesquelles ? De nombreuses questions auxquelles l'exposé des motifs, tout comme le commentaire des articles, ne fournissent malheureusement pas d'éléments de réponses suffisants.

Après un examen minutieux de la forme actuelle du plan d'implantation général et des différents parkings qui ont été énoncés à l'annexe 1 précitée, la Chambre de Commerce constate ensuite que la version actuelle de l'annexe prévoit, entre autres, également l'installation de **55**

<sup>14</sup> Règlement ministériel du 5 février 2016 fixant un plan d'implantation général pour l'infrastructure publique liée à la mobilité électrique (Mémorial A - N°20 du 26 février 2016)

<sup>15</sup> Sachant que le nombre de 400 bornes de charge publiques est maintenu.

**bornes de charge publiques sur le parking dit « Höhenhof ».** Pour rappel : la construction de ce parking P&R à plusieurs étages d'environ 4.000 places, prévue aux abords des installations de l'aéroport, a été confirmée dans le contexte du vaste projet « Airport-City », mais elle s'inscrit également dans le cadre de 2 projets d'infrastructure d'utilité publique contenus dans le projet de plan directeur sectoriel « transports »<sup>16</sup>, à savoir le projet n°2.2, relatif à la construction d'une ligne de tram entre le pôle d'échanges Kirchberg/Luxexpo et Höhenhof/Aérogare, et le projet n°7.1, relatif à la construction du pôle d'échanges « Héienhaff ». En revanche, étant donné que la procédure relative à la troisième modification du plan d'occupation du sol (POS) « Aéroport et environs<sup>17</sup> » est encore en cours à l'heure actuelle, il semble peu probable que la construction de ce parking pourra être achevée en 2020. Ceci implique par conséquent que les gestionnaires de réseau de distribution (GRD) seront dans l'incapacité de procéder à l'installation des 55 bornes de recharge publiques avant le 31 décembre 2020, tel que prévu par le **règlement grand-ducal modifié de 2015**.

La Chambre de Commerce s'interroge par conséquent quant à savoir si l'intégration envisagée des aires de service à l'annexe 1 du plan d'implantation, tout comme la diminution du nombre de bornes à installer sur les parkings relais et parkings de covoiturage, s'explique par le fait que la construction de certains parkings donnés ne pourra pas être achevée avant le 31 décembre 2020.

La Chambre de Commerce ne peut donc que répéter son regret quant au manque d'indications dans l'exposé des motifs, d'autant plus que de nombreuses questions persistent : si les 55 bornes de charge précitées ne pourront faire l'objet d'une implantation sur le parking dit « Höhenhof » dans les délais prévus, est-ce donc à dire qu'elles vont toutes être installées sur des aires de service ? Est-ce qu'il existe d'autres parkings, contenus dans l'annexe 1, dont les constructions ne pourront pas non plus être finalisées ? Et est-il possible que des nouveaux parkings relais et de covoiturage additionnels seront ajoutés à l'annexe 1 ?

À défaut de données et d'indications, la Chambre de Commerce se trouve donc confrontée à l'impossibilité de pouvoir déterminer avec précision combien de bornes de charge publiques seront installées sur les aires service (auto)routières. Elle part ainsi de l'hypothèse qu'au moins 55 bornes y feront l'objet d'une installation, à savoir un nombre beaucoup plus important qu'initialement prévu dans le cadre d'action national pour infrastructures à carburants alternatifs pour l'horizon 2020. Alors que la Chambre de Commerce est favorable à un déploiement accéléré de l'infrastructure publique de ravitaillement pour la mobilité électrique, tout comme pour d'autres carburants alternatifs, elle exprime cependant des regrets par rapport à l'absence de renseignements quant au nombre d'aires de service qui seront équipées. Ainsi, alors qu'il peut *a priori* être permis de considérer de manière intuitive que l'ensemble des 8 **aires de service autoroutières** du Grand-Duché seront équipées de bornes de charge publiques, la question est beaucoup moins claire pour les aires de service restantes du pays. La Chambre de Commerce aurait ainsi souhaité en particulier avoir des indications quant aux réflexions territoriales stratégiques menées en vue du choix futur des aires de service restantes à équiper.

### **Concernant certains points importants restant à clarifier**

Bien que la fiche d'évaluation d'impact jointe au projet sous avis indique que les parties prenantes (en particulier des gestionnaires de réseau de distribution) ont été consultées, ce que la Chambre de Commerce ne peut que saluer, il apparaît que certains concessionnaires d'aires de service autoroutières observent que l'intégration des aires de service (auto)routières au plan d'implantation général pour l'infrastructure publique liée à la mobilité électrique soulèverait encore à ce stade de nombreuses interrogations, des questionnements ayant trait à des aspects juridiques

<sup>16</sup> [Lien vers le texte du projet de règlement grand-ducal rendant obligatoire le plan directeur sectoriel \(PDS\) « transports » sur le site de la Chambre de Commerce.](#)

<sup>17</sup> [Lien vers le projet de règlement grand-ducal amendé sur le site de la Chambre de Commerce.](#)

liés aux contrats de concessions existants dont disposent les sociétés pétrolières qui exploitent une aire de service autoroutière au Grand-Duché, mais aussi à des aspects techniques et de sécurité.

La Chambre de Commerce ne peut qu'inviter à la clarification de l'ensemble des aspects juridiques, techniques et de sécurité qui resteraient encore ouverts notamment avec les opérateurs actuels des aires de service autoroutières afin d'éviter autant que possible des situations futures éventuellement problématiques qui compliqueraient, voire retarderaient inéluctablement la réalisation des projets. A cet égard, il est par exemple relevé que le projet de règlement grand-ducal sous avis n'offre ni de **détails sur les emplacements envisagés** pour les bornes de charge publiques sur les aires de service autoroutières, ni **d'indications quant au nombre de bornes** à installer. La Chambre de Commerce partage dès lors en partie les inquiétudes des opérateurs relatives aux problèmes de sécurité qui pourraient se matérialiser<sup>18</sup>, notamment dans **l'hypothèse où les bornes de charge feraient l'objet d'une installation sur les emplacements de parking** des aires de services, sachant que de nombreuses aires de service autoroutières font déjà face aujourd'hui à un manque évident de parkings.

La Chambre de Commerce plaide dès lors en faveur de la poursuite d'échanges constructifs entre les autorités publiques et les concessionnaires en particulier dans le contexte de la **mise à jour du règlement ministériel relatif au plan d'implantation général** pour l'infrastructure publique liée à la mobilité électrique qui aura lieu dans un futur proche, notamment en vue de la définition des détails en termes d'organisation spatiale des aires de service (auto)routières et de la gestion des capacités au niveau des emplacements de stationnement.

### **Concernant les réflexions de long terme à ne pas négliger**

D'après l'exposé des motifs, le Gouvernement procédera prochainement à une adaptation du plan d'implantation général pour l'infrastructure publique liée à la mobilité électrique qui s'inscrira dans la ligne du présent projet de règlement grand-ducal. Ainsi, et étant donné que le pays s'est fixé comme objectif dans le cadre du PNEC d'atteindre une part relative de 49% de véhicules électriques et de type plug-in hybride dans le parc automobile d'ici 2030, la Chambre de Commerce demande qu'un débat quant à **l'internalisation des externalités négatives** causées par l'ensemble des véhicules à carburants alternatifs (notamment l'usure de l'infrastructure publique qu'est le réseau (auto)routier, et qui ne dépend guère du mode de propulsion du véhicule) soit mené à un moment donné dans le futur.

À présent, à travers les droits d'accises<sup>19</sup> qui sont perçus en cas d'approvisionnement en carburants fossiles conventionnels, les propriétaires de véhicules à carburants conventionnels concourent directement aux coûts opérationnels et d'entretien liés au réseau (auto)routier, alors que ceci est seulement vrai dans une faible mesure pour les propriétaires de véhicules électriques. Sachant que le Grand-Duché se situe aujourd'hui toujours pleinement dans une période de transition au niveau de la décarbonisation de son secteur des transports, la Chambre de Commerce reconnaît que la question précitée de la contribution équitable au financement des infrastructures ne constitue pas une priorité à très court terme, mais elle souhaite tout de même souligner que cette problématique devra faire l'objet d'un débat à un stade ultérieur, compte tenu du fait que des sources de financement alternatives devront être trouvées à terme.

En même temps, dans une logique d'économie circulaire, la Chambre de Commerce rappelle que la problématique des modalités de recyclage des batteries des véhicules électriques ne devra pas non plus être négligée dans les réflexions relatives à la mobilité électrique du Luxembourg sur

<sup>18</sup> Comme par exemple des longues files d'attente aux entrées des aires de service autoroutières.

<sup>19</sup> Sachant que les accises alimentent non seulement le budget de l'Etat, mais également le fonds pour l'emploi et le fonds climat et énergie, contribuant ainsi directement au financement de mesures sociales ainsi que de projets d'infrastructures publiques d'intérêt général dans la transition écologique.

le long terme, un domaine où la Chambre de Commerce considère par ailleurs qu'il relève de nombreuses opportunités pour les secteurs de la R&D et des écotecnologies du Grand-Duché.

### Commentaire des articles

#### Concernant l'article 2

L'article 2 du projet de règlement grand-ducal sous avis a pour objectif de modifier l'article 4, paragraphe (1) du **règlement grand-ducal modifié de 2015**, et ce afin de lui donner la teneur suivante :

*« Toute borne de charge publique à courant alternatif (CA) est équipée de deux points de charge. Toute borne de charge publique est connectée à un compteur intelligent conformément aux modalités définies à l'article 29 de la loi modifiée du 1<sup>er</sup> 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 ».*

D'après l'exposé des motifs, cette modification vise à éviter d'exclure les producteurs de **bornes de charge à courant continu** de l'appel d'offre que les gestionnaires de réseau de distribution lanceront. En effet, le commentaire des articles précise que les bornes de charge rapide à courant continu n'ont en règle qu'un seul point de charge, et non pas deux comme c'est le cas en règle générale pour les **bornes de charge à courant alternatif**.

La Chambre de Commerce n'a pas d'objections à formuler à l'encontre de cette modification quant au fond, mais elle s'exprime tout de même en faveur d'une formulation plus claire et qui soit de nature à préciser plus explicitement que les **bornes de charge publiques à courant continu** peuvent être équipées de deux ou bien d'un seul point de charge.

\* \* \*

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 considération de ses commentaires.

RMX/DJI