

Projet de règlement grand-ducal modifiant le règlement grand-ducal modifié du 3 décembre 2015 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. 6
IV.	Fiche financière	p. 8
V.	Fiche d'impact	p. 9
VI.	Texte coordonné	p. 12

I. Exposé des motifs

Le règlement grand-ducal modifié du 3 décembre 2015 relatif à l'infrastructure publique liée à la mobilité électrique (ci-après « règlement grand-ducal de 2015 ») transpose partiellement la directive 2014/94/UE du Parlement européen et du Conseil du 22 octobre 2014 sur le déploiement d'une infrastructure pour carburants alternatifs pour ce qui concerne l'infrastructure liée à la mobilité électrique. Le règlement grand-ducal de 2015 a pour objectif de définir les fonctionnalités, les spécifications techniques, le nombre des points de charge à installer, le calendrier et l'organisation générale de déploiement d'une infrastructure nationale de 800 bornes de charge publiques et du système central commun y relatif. Le règlement grand-ducal de 2015 définit encore 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.

La directive 2014/94/UE pré mentionnée prévoit que les « 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 ». La directive définit également le point de recharge électrique « normal » ayant une puissance égale ou inférieure à 22 kW ainsi que le « point de recharge électrique à haute puissance » permettant le transfert d'électricité vers un véhicule électrique à une puissance supérieure à 22 kW. Ces définitions ont également été reprises dans le règlement grand-ducal de 2015 à modifier par le présent projet de règlement grand-ducal. Néanmoins, le règlement grand-ducal de 2015 ne définissait que des parkings (parkings relais, parking de co-voiturage ou parkings publics dans les communes) ou emplacements de stationnements publics sur lesquels les utilisateurs sont en principe sensés de rester au moins quelques heures. Vu cependant l'évolution rapide de la mobilité électrique au Luxembourg et en Europe, le présent projet de règlement grand-ducal introduit deux nouvelles définitions à savoir celle de l'« aire de service autoroutière » et celle de l'« aire de service routière » comme étant des « aire(s) de repos et/ou de ravitaillement ouverte(s) à la circulation publique et aménagée(s) en bordure d'une autoroute », respectivement « en bordure d'une route » au sens du Code de la route. Ce sont surtout les véhicules 100% électriques en transit qui pourraient profiter d'une infrastructure de charge sur ces aires de service situées sur les grands axes de transit. En général, le temps de recharge pour les véhicules en transit ou parcourant de longues distances devrait de préférence être de courte durée et ainsi le type de charge devrait pouvoir permettre une recharge rapide en ligne avec le règlement grand-ducal de 2015 à modifier dont l'article 10, point 5 dispose que le type de charge est à choisir en fonction de la durée de chargement moyenne attendue.

Le plan d'implantation général, introduit par le règlement grand-ducal de 2015, ne définit actuellement que des parkings sur lesquels la durée de chargement moyenne est de plusieurs heures. Dorénavant 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.

Le nombre maximal des bornes de charge à être installées sur les emplacements de stationnement publics respectivement sur les parkings publics dans les communes du Grand-Duché de Luxembourg restera fixé à 400 et les nombres définis pour chaque commune de bornes de charge publiques qui sont éligibles pour l'installation dans la commune respective ne seront pas modifiés dans le plan

d'implantation général. Le nombre total de bornes de charge publiques à installer par les gestionnaires de réseau restera ainsi également inchangé à 800.

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;

Les avis des chambres professionnelles ayant été demandés;

Notre Conseil d'Etat entendu;

Sur le rapport de Notre Ministre de l'Énergie et de Notre Ministre de la Mobilité et des Travaux publics et après délibération du Gouvernement en conseil;

Arrêtons:

Art. 1^{er}

À l'article 1^{er} du règlement grand-ducal modifié du 3 décembre 2015 relatif à l'infrastructure publique liée à la mobilité électrique, deux nouvelles définitions lettres r) et s) sont ajoutées avec la teneur suivante:

- « r) «aire de service autoroutière»: aire de repos et/ou de ravitaillement ouverte à la circulation publique et aménagée en bordure d'une autoroute au sens de l'arrêté grand-ducal modifié du 23 novembre 1955 portant règlement de la circulation sur toutes les voies publiques;
- s) «aire de service routière»: aire de repos et/ou de ravitaillement ouverte à la circulation publique et aménagée en bordure d'une route pour véhicules automoteurs au sens de l'arrêté grand-ducal modifié du 23 novembre 1955 portant règlement de la circulation sur toutes les voies publiques. »

Art. 2.

À l'article 4, paragraphe 1 du même règlement grand-ducal, la première phrase est remplacée par les deux phrases suivantes:

« 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^{er} août 2007 relative à l'organisation du marché de l'électricité. »

Art. 3.

Aux paragraphes 1 et 2 de l'article 5 du même règlement grand-ducal, les termes « les parkings relais et parkings de co-voiturage » sont remplacés par les termes « les parkings relais, parkings de co-voiturage, aires de service autoroutières ainsi que les aires de service routières ».

Art. 4.

L'article 8 du même règlement grand-ducal est modifié comme suit:

- 1° Au paragraphe 1, première phrase, les termes « 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 » sont remplacés

par les termes « les parkings relais, parkings de co-voiturage, aires de service autoroutières ainsi que les aires de service routières qui sont éligibles pour l'installation des bornes de charge publiques, le nombre maximal de bornes pouvant être installées sur chacun de ces parkings et aires de service, ainsi que le type de charge ou la puissance minimale par point de charge à prévoir ».

2° Au paragraphe 2, première phrase, les termes « les parkings relais respectivement parkings de co-voiturage » sont remplacés par les termes « les parkings relais, parkings de co-voiturage, aires de service autoroutières ainsi que les aires de service routières ».

Art. 5.

A l'article 10, paragraphe 1 du même règlement grand-ducal, le bout de phrase « deux places de stationnement sont assignées à chaque borne de charge publique et réservées aux voitures électriques » est remplacé par les termes « une place de stationnement est assignée à chaque point de charge d'une borne de charge publique et réservée aux voitures électriques ».

Art. 6.

Notre Ministre de l'Énergie et Notre Ministre de la Mobilité et des Travaux publics sont chargés, chacun en ce qui concerne, de l'exécution du présent règlement qui sera publié au Journal officiel du Grand-Duché de Luxembourg.

III. Commentaire des articles

Ad Article 1^{er}

Deux nouvelles définitions de parkings sont introduites par cet article pour compléter les emplacements sur lesquels les gestionnaires de réseau de distribution (GRD) sont autorisés à installer des bornes de charge publique. Le règlement grand-ducal de 2015 ne définissait que des parkings (parkings relais, parking de co-voiturage ou parkings publics dans les communes) ou des emplacements de stationnement public sur lesquels les utilisateurs étaient en principe sensés de rester au moins quelques heures. En vue de l'évolution rapide de la mobilité électrique au Luxembourg et en Europe, il est indiqué de prévoir également des emplacements sur les axes principaux autoroutiers et routiers du pays pour permettre aux utilisateurs en transit ou parcourant de longues distances de profiter d'une infrastructure de charge qui permet une recharge des voitures à courte durée. Le type de charge respectivement la puissance de recharge des bornes à installer sur ces axes est à choisir, conformément à l'article 10, point 5 du règlement afin de permettre une recharge des voitures rapide en fonction de la durée de chargement moyenne attendue.

Ad Article 2

La modification de l'article 4 du règlement grand-ducal de 2015 tient compte du fait que les bornes de charge rapide ou ultra-rapides à courant continu (CC) ne sont pas nécessairement équipées de deux points de charge, mais elles n'ont souvent qu'un seul point de charge. Pour éviter d'exclure directement des producteurs de bornes de charge à courant continu de l'appel d'offres que les GRD vont devoir lancer, il y a lieu de ne pas limiter les bornes de charge à courant continu à cette spécificité.

Ad Article 3

Les modifications apportées à l'article 5 du règlement grand-ducal de 2015 sont destinées à compléter les emplacements (parkings), en dehors des emplacements de stationnement publics dans les communes, sur lesquels des bornes de charge publiques sont à installer. Le nombre maximal de bornes de charge à être installées sur ces parkings (parkings relais, parkings de co-voiturage, aires de service) reste limité à 400.

Ad Article 4

Le plan d'implantation général visé par l'article 8 du règlement grand-ducal de 2015 à modifier par le présent article, ne définit actuellement que des parkings sur lesquels la durée de chargement moyenne est au moins quelques heures. Ce plan d'implantation, qui a la forme de règlement ministériel, va pouvoir être adapté pour inclure également des aires de service sur les axes autoroutiers et routiers. Le nombre de bornes de charge à installer sur les parkings relais et les parkings de co-voiturage va devoir par conséquent être réduit pour que le nombre total de 400 bornes ne soit pas dépassé.

Le présent article prévoit en plus que le plan d'implantation définit dorénavant à côté du nombre maximal des bornes à installer et des emplacements sur lesquels des bornes de charge publiques peuvent être installées, également le type de charge respectivement la puissance minimale par point de charge à prévoir.

Ad Article 5

La modification apportée à l'article 10 du règlement grand-ducal de 2015 est en ligne avec la modification de l'article 4 du règlement grand-ducal de 2015 formulée par l'article 2 du présent projet de règlement grand-ducal et tient compte du fait que les bornes de charge rapide ou ultra-rapide à courant continu (CC) ne sont pas nécessairement équipées de deux points de charge, mais elles peuvent également n'en avoir qu'un seul.

Ad Article 6

Cet article n'appelle pas de commentaires.

IV. Fiche financière

(art. 79 de la loi du 8 juin 1999 sur le Budget, la Comptabilité et la Trésorerie de l'Etat)

Le projet de règlement grand-ducal modifiant le règlement grand-ducal modifié du 3 décembre 2015 relatif à l'infrastructure publique liée à la mobilité électrique ne contient pas de dispositions dont l'application est susceptible de grever le budget de l'Etat.

V. Fiche d'évaluation d'impact

Mesures législatives et réglementaires

Intitulé du projet: Projet de règlement grand-ducal modifiant le règlement grand-ducal modifié du 3 décembre 2015 relatif à l'infrastructure publique liée à la mobilité électrique

Ministère initiateur: Ministère de l'Énergie et de l'Aménagement du territoire

Auteur: Marco Hoffmann

Tél.: 247-84324

Courriel: marco.hoffmann@energie.etat.lu

Objectif(s) du projet: Introduction de nouveaux emplacements sur les grands axes autoroutiers et routiers du Luxembourg sur lesquels les utilisateurs de voitures électriques en transit peuvent recharger rapidement leur voiture sans faire un détour.

Date: 11 mai 2020

Mieux légiférer

1. Partie(s) prenante(s) (organismes divers, citoyens,...) consultée(s): Oui: Non: ¹
Si oui, laquelle/lesquelles: Gestionnaires de réseau de distribution
Remarques/Observations:
2. Destinataires du projet:
 - Entreprises/Professions libérales: Oui: Non:
 - Citoyens: Oui: Non:
 - Administrations: Oui: Non:
3. Le principe « Think small first » est-il respecté?
(c.à.d. des exemptions ou dérogations sont-elles prévues suivant la taille de l'entreprise et/ou son secteur d'activité?)
Oui: Non: N.a.:²
4. Le projet est-il lisible et compréhensible pour le destinataire?
Existe-il un texte coordonné ou un guide pratique, mis à jour et publié d'une façon régulière?
Oui: Non:
Oui: Non:
Remarques/Observations:
5. Le projet a-t-il saisi l'opportunité pour supprimer ou simplifier des régimes d'autorisation et de déclaration existants, ou pour améliorer la qualité des procédures?
Oui: Non:
Remarques/Observations:

¹ Double-click sur la case pour ouvrir la fenêtre permettant de l'activer

² N.a.: non applicable

6. Le projet contient-il une charge administrative³ pour le(s) destinataire(s)? (un coût imposé pour satisfaire à une obligation d'information émanant du projet?) Oui: Non:
- Si oui, quel est le coût administratif approximatif total? (nombre de destinataires x coût administratif⁴ par destinataire)
7. a) Le projet prend-il recours à un échange de données inter-administratif (national ou international) plutôt que de demander l'information au destinataire? Oui: Non: N.a.:
- Si oui, de quelle(s) donnée(s) et/ou administration(s) s'agit-il?
- b) Le projet en question contient-il des dispositions spécifiques concernant la protection des personnes à l'égard du traitement des données à caractère personnel? Oui: Non: N.a.:
- Si oui, de quelle(s) donnée(s) et/ou administration(s) s'agit-il?
Enregistrements de conversations téléphoniques par les gestionnaires de réseau.
8. Le projet prévoit-il:
- une autorisation tacite en cas de non réponse de l'administration? Oui: Non: N.a.:
 - des délais de réponse à respecter par l'administration? Oui: Non: N.a.:
 - le principe que l'administration ne pourra demander des informations supplémentaires qu'une seule fois? Oui: Non: N.a.:
9. Y a-t-il une possibilité de regroupement de formalités et/ou de procédures (p. ex. prévues le cas échéant par un autre texte)? Oui: Non: N.a.:
- Si oui, laquelle:
10. En cas de transposition de directives communautaires, le principe « la directive, rien que la directive » est-il respecté? Oui: Non: N.a.:
- Si non, pourquoi?
11. Le projet contribue-t-il en général à une:
- a. simplification administrative, et/ou à une Oui: Non:
 - b. amélioration de qualité règlementaire? Oui: Non:
- Remarques/Observations:
12. Des heures d'ouverture de guichet, favorables et adaptées aux besoins du/des destinataire(s), seront-elles introduites? Oui: Non: N.a.:
13. Y a-t-il une nécessité d'adapter un système informatique auprès de l'Etat (e-Government ou application back-office)? Oui: Non:
- Si oui, quel est le délai pour disposer du nouveau système:

³ Il s'agit d'obligations et de formalités administratives imposées aux entreprises et aux citoyens, liées à l'exécution, l'application ou la mise en œuvre d'une loi, d'un règlement grand-ducal, d'une application administrative, d'un règlement ministériel, d'une circulaire, d'une directive, d'un règlement UE ou d'un accord international prévoyant un droit, une interdiction ou une obligation.

⁴ Coût auquel un destinataire est confronté lorsqu'il répond à une obligation d'information inscrite dans une loi ou un texte d'application de celle-ci (exemple: taxe, coût de salaire, perte de temps ou de congé, coût de déplacement physique, achat de matériel, etc...).

14. Y a-t-il un besoin en formation du personnel de l'administration concernée? Oui: Non: N.a.:
Si oui, lequel?
Remarques/Observations:

Egalité des chances

15. Le projet est-il:
- principalement centré sur l'égalité des femmes et des hommes? Oui: Non:
Si oui, expliquez de quelle manière:
 - positif en matière d'égalité des femmes et des hommes? Oui: Non:
Si oui, expliquez de quelle manière:
 - neutre en matière d'égalité des femmes et des hommes? Oui: Non:
Si oui, expliquez pourquoi:
 - négatif en matière d'égalité des femmes et des hommes? Oui: Non:
Si oui, expliquez de quelle manière:
16. Y a-t-il un impact financier différent sur les femmes et les hommes ? Oui: Non: N.a.:
Si oui, expliquez de quelle manière:

Directive « services »

17. Le projet introduit-il une exigence relative à la liberté d'établissement soumise à évaluation⁵ ? Oui: Non: N.a.:
18. Le projet introduit-il une exigence relative à la libre prestation de services transfrontaliers⁶ ? Oui: Non: N.a.:

⁵ Article 15, paragraphe 2, de la directive « services » (cf. Note explicative p. 10-11)

⁶ Article 16, paragraphe 1, troisième alinéa et paragraphe 3, première phrase de la directive « services » (cf. Note explicative, p.10-11)

VI. Texte coordonné

Texte coordonné inofficiel
(uniquement les textes publiés au Mémorial font foi)

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

modifié par:

Règlement grand-ducal du 13 novembre 2018
(Mémorial A – N° 1047 du 19 novembre 2018)

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 (*Règlement grand-ducal du 13 novembre 2018*) « , et à laquelle les utilisateurs ont accès de façon non discriminatoire. L'accès non discriminatoire à cette borne n'empêche pas d'imposer certaines conditions en termes d'authentification, d'utilisation et de paiement »;

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 parcage 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.

r) «aire de service autoroutière»: aire de repos et/ou de ravitaillement ouverte à la circulation publique et aménagée en bordure d'une autoroute au sens de l'arrêté grand-ducal modifié du 23 novembre 1955 portant règlement de la circulation sur toutes les voies publiques;

s) «aire de service routière»: aire de repos et/ou de ravitaillement ouverte à la circulation publique et aménagée en bordure d'une route pour véhicules automoteurs au sens de l'arrêté grand-ducal modifié du 23 novembre 1955 portant règlement de la circulation sur toutes les voies publiques.

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:

1. assurer l'installation, l'exploitation et l'évolution des bornes de charge publiques et du système central commun;
2. assurer la maintenance préventive et curative des bornes de charge publiques et du système central commun;
3. entretenir en conditions opérationnelles et en état propre l'infrastructure publique liée à la mobilité électrique;
4. désigner, suivant des critères transparents, au moins tous les trois ans un fournisseur comme fournisseur physique;
5. gérer les moyens d'identification des utilisateurs finals;
6. 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;
7. gérer le système de remboursement et les relations avec les fournisseurs physiques et les fournisseurs de service de charge qui en résultent;
8. 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. (*Règlement grand-ducal du 13 novembre 2018*) « Lorsqu'elles existent, les données relatives aux points de charge peuvent comprendre des informations sur leur accessibilité en temps réel ainsi que des informations historiques et en temps réel en matière de recharge »;
9. mettre à la disposition de la Police grand-ducale, des services de secours et des agents des administrations communales des services techniques nécessaires dans le cadre de la sécurité et de la surveillance des emplacements;
10. 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.

(*Règlement grand-ducal du 13 novembre 2018*)

« **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 sont tenus d'intégrer sans frais dans le système central commun et sur une base non discriminatoire des bornes de charge qui sont établies par des personnes publiques ou privées sur des emplacements ouverts au public. Ces bornes de charge doivent répondre aux caractéristiques fonctionnelles et techniques minimales définies dans le présent règlement grand-ducal et sous réserve du respect des contraintes techniques, fonctionnelles et organisationnelles définies par les gestionnaires de réseau. Ces bornes de charge doivent être gérées

par le même système central commun mis en place pour les bornes de charge publiques. Dans le même sens, des bornes de charge qui sont installées sur des emplacements qui ne sont pas accessibles au public peuvent être intégrées, contre paiement d'une redevance d'entrée et sous réserve du respect des contraintes techniques, fonctionnelles et organisationnelles définies par les gestionnaires de réseau, dans le système central commun. »

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

Art. 4. (1) Toute borne de charge publique à courant alternatif (CA) est équipée de deux points de charge, ~~qui sont~~

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^{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.

(Règlement grand-ducal du 13 novembre 2018)

« (2) Les points de charge lente et accélérée d'une borne de charge publique ou d'une borne de charge ouverte au public sont équipés d'un connecteur de « type 2 », suivant la norme EN62196-2. »

(Règlement grand-ducal du 13 novembre 2018)

« (2bis) Les points de charge rapide alimentés en courant alternatif (CA) sont équipés, à des fins d'interopérabilité, au minimum de connecteurs de « type 2 », tels que décrits dans la norme EN62196-2.

Les points de charge rapide alimentés en courant continu (CC) sont équipés, à des fins d'interopérabilité, au minimum de connecteurs du système de chargement combiné de type « Combo 2 », tels que décrits dans la norme EN62196-3. »

(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).

(Règlement grand-ducal du 13 novembre 2018)

« (3bis) Les bornes de charge publiques prévoient, en outre, la possibilité d'une recharge ad hoc pour les utilisateurs de véhicules électriques sans souscription d'un contrat avec un fournisseur de service de charge. »

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

1. transmettre des demandes d'identification;
2. recevoir l'autorisation de charge émise par le système central commun après demande d'identification;
3. transmettre les données de consommation à la fin de chaque opération de charge;
4. transmettre leur statut dès qu'une opération de charge est lancée (borne occupée) puis à la fin de la charge (borne libre);
5. 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:

1. recevoir une demande d'identification;
2. transmettre une autorisation de charge suite à une demande d'identification;
3. recevoir les données de consommation;
4. recevoir les données concernant le statut des points de charge (libre/utilisé);
5. le cas échéant, émettre un ordre de réservation d'un point de charge par un utilisateur final;
6. 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, aires de service autoroutières ainsi que les aires de service routières 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, aires de service autoroutières ainsi que les aires de service routières prévus par le plan d'implantation général visé à l'article 8 avant le 31 juillet 2017 sur au moins 50 pour cent des sites opérationnels sur le territoire défini par leur concession, sur au moins 80 pour cent de ces sites avant le 31 juillet 2019 et sur 100 pour cent 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 publics 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 pour cent des bornes de charge publiques sur les emplacements de stationnement publics 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 pour cent de ces bornes avant le 31 juillet 2019 et 100 pour cent 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. 8. (1) Le ministre ayant l'Énergie dans ses attributions et le ministre ayant les Transports dans ses attributions publient un plan d'implantation général définissant les parkings relais, ~~respectivement~~ parkings de co-voiturage, aires de service autoroutières ainsi que les aires de service routières 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 et aires de service ainsi que le type de charge ou la puissance minimale par point de charge à prévoir. 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, aires de service autoroutières ainsi que des aires de service routières 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. 9. (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 installées.

Art. 10. Les critères suivants doivent être respectés pour l'installation des bornes de charge publiques:

1. ~~deux~~ une places de stationnement ~~sont~~ est assignées à chaque point de charge d'une 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;
2. les bornes de charge publiques doivent être aménagées sur les emplacements de stationnement publics et parkings publics à proximité (<300 m) des points d'intérêts communaux;
3. les bornes de charge publiques doivent être accessibles aux utilisateurs pendant les heures d'ouverture des parkings respectifs;
4. 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;
5. 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 – 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.