

Luxembourg, le 3 août 2020

**Objet : Projet de règlement grand-ducal<sup>1</sup> portant introduction d'une aide financière pour l'installation de bornes de charge privées pour véhicules électriques. (5559MLE)**

*Saisine : Ministre de l'Environnement, du Climat et du Développement durable  
(7 juillet 2020)*

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

Le projet de règlement grand-ducal sous avis (ci-après le « Projet ») a pour objet d'établir une nouvelle aide financière temporaire destinée à l'acquisition et à l'installation, par des personnes physiques, détentrices d'un véhicule électrique, et propriétaires ou locataires d'un emplacement de parking, de bornes de charge fixes privées neuves, raccordées au réseau de distribution basse tension, et destinées à recharger leurs véhicules électriques.

L'aide financière serait allouée pour tout investissement (respectant les conditions techniques de raccordement au réseau<sup>2</sup>) dont la facture est datée entre le 1<sup>er</sup> juillet 2020 et le 30 juin 2023 inclus, et dont la demande de remboursement a été introduite à l'Administration de l'environnement au plus tard 12 mois après la facturation.

Le **montant de l'aide** varie principalement en fonction de deux critères : le nombre d'emplacements dont est doté le bâtiment afférent, et l'intelligence de la borne de charge.<sup>3</sup> En deçà des plafonds indiqués dans le tableau 1, le **montant de l'aide financière** proposée par le Projet sous avis s'élève à **50% du coût hors TVA** de l'acquisition et de l'installation de la borne de charge.

---

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

<sup>2</sup> Telles que présentées à l'article 3 du Projet, seules les « bornes de charge neuves d'une puissance de charge maximale de 11kW en courant triphasé, [...] installées par un électricien agréé » seront partiellement prises en charge.

<sup>3</sup> Le caractère progressif du montant de l'aide a pour objectif d'inciter à l'installation d'un système de gestion intelligente collective.

**Tableau 1 : Plafonds de l'aide financière prévue par le Projet sous avis**

<i>Intelligence de la borne de charge</i>	<i>Nombre d'emplacements afférents au bâtiment</i>	
	1 à 3	4 ou plus
Borne « seule » (puissance de charge maximale de 11 kilowatts <sup>4</sup> ) <sup>5</sup>	750 euros	<i>n.a.</i>
Borne « OCPP » (c.-à-d. équipée d'une interface intégrée ou externe compatible au standard OCPP <sup>6</sup> )	1.200 euros	1.200 euros
Borne « OCPP » connectée à un système collectif de gestion intelligente de charge <sup>7</sup> .	1.650 euros	1.650 euros

Note : les montants indiqués au Tableau 1 sont les plafonds du total des aides par bornes. Ils incluent l'acquisition et l'installation, telles que définies au point 3 de l'article 4 du Projet sous avis, de la borne.

### En bref

- La Chambre de Commerce salue la volonté du Gouvernement de vouloir accélérer le déploiement de l'infrastructure privée et publique de ravitaillement pour la mobilité électrique.
- Elle est favorable au soutien financier des particuliers par le Gouvernement, en vue de l'installation de bornes de recharge privées pour véhicules électriques, et s'engageant ainsi dans la transition environnementale.
- Elle souhaite toutefois qu'une telle aide soit également envisagée pour les entreprises, afin d'inciter davantage d'acteurs économiques à contribuer au déploiement de l'infrastructure nécessaire à la mobilité électrique.
- Elle estime enfin que les chiffres présentés dans le tableau de la fiche financière manquent de détails.

### Considérations générales

#### Concernant la base légale du Projet sous avis

La Chambre de Commerce s'interroge quant à la base légale du Projet.<sup>8</sup> Afin de lui garantir cette base légale, il conviendrait de prévoir une adaptation de la loi modifiée du 1<sup>er</sup> août 2007 relative à l'organisation du marché de l'électricité, en lien avec l'installation (et les conditions techniques afférentes) des bornes de charge. De plus, il convient d'adapter la loi modifiée du 23 décembre 2004

<sup>4</sup> La limitation à 11 kilowatts est considérée comme une puissance standard pour recharger la majorité des véhicules électriques, et permet de ne pas surcharger le réseau électrique face au déploiement massif des bornes de charge au Luxembourg. A titre d'exemple, une [note d'information publiée par Creos le 10.01.2020](#) indiquait qu'une batterie d'une capacité de 50 kWh peut être entièrement rechargée en environ 4,5 heures avec une puissance de charge de 11 kW en utilisant un dispositif triphasé adapté, tel que proposé par le Projet.

<sup>5</sup> Borne « seule », c'est-à-dire non raccordée à un réseau de bornes de charge.

<sup>6</sup> Standard OCPP : standard de communication ouverte « Open Charge Point Protocol » (OCPP) (seules les versions 1.6 ou supérieure sont acceptées selon le Projet sous avis). Le protocole OCPP permet la communication entre les bornes de charge pour véhicules électriques et un système de gestion central (i.e. réseau de bornes de recharge). De manière similaire, il existe un protocole de communication entre les téléphones portables et les réseaux de téléphonie mobile.

<sup>7</sup> Un tel système permet, d'une part, de limiter la puissance instantanée collective de plusieurs bornes de charges à une capacité maximale déterminée par le gestionnaire de réseau, et, d'autre part, de pouvoir bénéficier à terme des tarifs d'électricité dynamiques.

<sup>8</sup> Point de vue également défendu par le Conseil d'Etat : [Lien](#) vers l'avis du Conseil d'Etat (n° CE : 60.285) du 24 juillet 2020.

établissant un système d'échange de quotas d'émission de gaz à effet de serre (en cours de modification par le projet de loi 1) relative au climat et 2) modifiant la loi modifiée du 31 mai 1999 portant institution d'un fonds pour la protection de l'environnement)<sup>9</sup>, en lien avec les dépenses du fonds climat et énergie.

### **Concernant les objectifs visé et soutenus par l'aide financière étudiée**

Dans le contexte climatique actuel, la volonté du Gouvernement de promouvoir la mobilité durable, et prenant en compte le fait que deux tiers des émissions de gaz à effet de serre du Luxembourg émanent du secteur du transport, et donc de réduire les émissions imputables à la flotte automobile nationale, sont à saluer. Avec l'objectif affiché de vouloir augmenter le nombre de véhicules hybrides et surtout électriques, le développement en amont d'infrastructures dédiées est indispensable, ce à quoi le Projet sous avis participe. La Chambre de Commerce salue par ailleurs l'attention portée à la sécurité du réseau électrique, en incitant les investissements dans des prises électriques « *spécifiquement dédiées à la recharge sécurisée de véhicules électriques* », et à l'installation compatible à un réseau électrique public de qualité et sécurisé.

### **Concernant les destinataires du Projet**

La Chambre de Commerce préconise d'apporter quelques précisions quant aux destinataires de l'aide financière visée par le Projet sous avis. Elle constate en effet que certains éléments peuvent porter à confusion et rendent l'attribution de l'aide potentiellement confuse. Alors que l'article 2 du Projet sous avis autorise l'accès aux personnes physiques, propriétaires ou locataires d'un emplacement rattaché à un logement ou à un local professionnel, la fiche d'évaluation d'impact du Projet spécifie quant à elle que les entreprises et les professions libérales (ce qui inclut donc les indépendants travaillant de chez eux) ne sont pas éligibles. La Chambre de Commerce s'interroge donc sur la raison pour laquelle l'article 2 fait explicitement mention de l'éligibilité de propriétaires et de locataires de locaux professionnels.

Dans ce contexte, la Chambre de Commerce se demande si une aide financière pour bornes de charge privées ne pourrait pas être également envisagée pour les entreprises. Cela permettrait d'inciter davantage d'acteurs économiques à contribuer au déploiement de l'infrastructure nécessaire à la mobilité électrique, et à promouvoir ainsi une mobilité durable à long terme. Afin de déterminer la faisabilité et les modalités d'une telle aide, elle suggère d'effectuer une analyse de coût détaillée.

### **Concernant la détermination des montants de l'aide financière**

L'exposé des motifs du Projet sous avis explique que l'aide financière couvre à la fois la borne de charge, l'équipement technique et la main-d'œuvre de l'électricien agréé intervenant dans le cadre de l'installation de la borne. Pour déterminer les montants des aides, les auteurs du Projet précisent qu'une analyse détaillée du marché a été menée, ce qui est à saluer. La Chambre de Commerce regrette cependant le manque de détail du Projet en ce qui concerne ladite analyse, rendant difficile l'évaluation des montants proposés.

### **Concernant les délais de remboursement des investissements réalisés en 2020**

Les demandes de remboursements feront l'objet d'une démarche digitale sur MyGuichet, ce que la Chambre de Commerce tient à saluer dans un contexte de digitalisation des services publics et des démarches administratives.

---

<sup>9</sup> [Lien](#) vers le dossier parlementaire n°7508

Le point 13 de la fiche d'évaluation d'impact du Projet indique toutefois que « *pour l'Administration de l'environnement, le délai de la mise en place du système informatique est de 3-4 mois à partir de la validation du cahier de charge.* » Ainsi, les démarches seront mises en place par MyGuichet au 1<sup>er</sup> trimestre 2021 pour les particuliers, et au 2<sup>nd</sup> trimestre 2021 pour les syndicats. Si la Chambre de Commerce comprend qu'une telle démarche digitale ne puisse pas être mise en place instantanément, elle s'interroge toutefois sur les délais de remboursement particulièrement longs qu'engendre ce phasage tardif, sachant que les investissements à partir du 1<sup>er</sup> juillet 2020 seront éligibles aux aides.

## Commentaire des articles

### Concernant l'article 1<sup>er</sup>

Le Projet sous avis faisant à plusieurs reprises référence au terme « bâtiment », la Chambre de Commerce suggère de compléter les définitions des points 4 et 5 de l'article 1<sup>er</sup> avec la partie marquée en gras, pour plus de clarté, tel qu'indiqué ci-dessous :

**« (4) « logement » : un local d'habitation distinct et indépendant *situé à l'intérieur d'un bâtiment ou étant le bâtiment lui-même.* »**

A la définition de logement, il conviendrait par ailleurs de préciser si les résidences principales tout comme les résidences secondaires sont éligibles à l'aide financière. De plus, d'autres types de logements tels que les mobil-homes ou les caravanes résidentielles, notamment situés dans des campings, devraient être prises en compte.

**« (5) « local professionnel » : un local professionnel distinct et indépendant *situé à l'intérieur d'un bâtiment ou étant le bâtiment lui-même.* »**

De plus, le Projet ne précise pas explicitement si les propriétaires ou locataires d'emplacements de stationnement, qui ne sont toutefois pas propriétaires ou locataires d'un logement ou d'un local professionnel situé dans le bâtiment auquel l'emplacement est rattaché, peuvent également être éligibles à l'aide financière. Afin de remédier à cette imprécision, la Chambre de Commerce propose de compléter la définition d'« emplacement » au point 6 de l'article 1<sup>er</sup>. Une telle précision semble importante afin d'éviter toute ambiguïté au point 2, paragraphe 2 de l'article 2.

### Concernant l'article 3

Le commentaire de l'article 3 fournit des précisions quant à l'utilité et aux avantages des bornes « OCPP » et des bornes « OCPP » raccordées à un système collectif de gestion intelligente de charge. La Chambre de Commerce salue les efforts du Gouvernement en termes de réflexion menées en amont, permettant de faciliter l'installation des futurs raccordements, et la possibilité que les bornes de charge provenant de différents fabricants puissent communiquer, laissant la liberté aux demandeurs de choisir les fabricants de leur choix.

Par ailleurs, les auteurs du Projet précisent qu'un tel équipement « *permet [...] de limiter la puissance instantanée collective de plusieurs bornes de recharge à une valeur spécifique [...] [correspondant à] la capacité maximale pour bornes de recharge déterminée par le gestionnaire de réseau pour la résidence lors de la demande [...].* » La Chambre de Commerce s'interroge si l'information soulignée ne devrait pas également figurer explicitement à l'article 3, et la raison pour laquelle la capacité maximale ne pourrait pas être indiquée, de la même manière qu'il a été décidé, pour des raisons de sécurité notamment, que la puissance de charge maximale des bornes de charges était de 11 kilowatts.

De plus, la Chambre de Commerce aurait souhaité que les auteurs fournissent davantage d'explications quant à la raison pour laquelle les bornes « OCPP » et les bornes « OCPP » raccordées à un système collectif de gestion intelligente de charge « *permettr[ont] de profiter des tarifs d'électricité dynamique dans le futur* », comme cela a été précisé dans le commentaire de l'article 3.

### **Concernant l'article 5**

Le point 3 de l'article 5 indique que parmi les trois pièces justificatives de la demande à introduire en vue de l'obtention de l'aide financière, « *une copie du bail portant sur l'emplacement où la borne de charge pour laquelle l'aide financière est demandée est installée, si le demandeur n'est pas propriétaire dudit emplacement* ». La Chambre de Commerce reste dubitative quant au fait qu'un locataire puisse installer une borne de charge sans en faire la demande explicite au propriétaire de l'emplacement en question. La question de savoir si un propriétaire peut refuser que son locataire installe une borne de charge sous son chef (au locataire), reste entière.

Par ailleurs, certaines questions restent en suspens selon la Chambre de Commerce. Est-ce que le locataire reste propriétaire de la borne s'il déménage et ne la fait pas désinstaller ? Le propriétaire peut-il continuer à faire usage de la borne dans ce cas, et la mettre à disposition d'un éventuel prochain locataire de l'emplacement ? La présence d'une borne de charge sur un emplacement peut-il faire l'objet d'une mise en location à un coût plus élevé ? Le cas échéant, que se passe-t-il si le propriétaire de l'emplacement n'est pas le propriétaire de la borne, comme dans le cas décrit précédemment ? Ces questions devraient être abordées dans le Projet sous avis et pourraient notamment être à prévoir dans les contrats de bail.

De plus, le Projet n'aborde pas explicitement la question du bail d'emphytéose. Selon la Chambre de Commerce, les propriétaires et les locataires jouissant d'un tel bail devraient pouvoir avoir accès aux dispositions visées par le Projet sous avis.

### **Concernant la fiche financière**

Le tableau présenté dans la fiche financière du Projet indique les prévisions, de 2020 à 2023, du nombre de nouveaux véhicules utilisateurs des bornes de charge, le nombre de bornes de charge (selon leur intelligence), ainsi que l'estimation du coût de la mesure visée par le Projet.

Tout d'abord, une note explicative précise que « *l'année 2020 est considérée[e] avec 1/3 des chiffres du PNEC pour cette année* ». Ensuite, les auteurs du Projet estiment que le nombre d'investissements dans les bornes de charge se fera à parts égales entre chaque type de borne (« seule », « OCPP », et « OCPP » connectée à un système collectif), soit 1/3 du total des investissements pour chaque type d'intelligence de la borne. Comment, dans les deux cas respectivement, ce facteur de « 1/3 » a-t-il été calculé ? Une analyse détaillée a-t-elle permis de le déterminer ? La Chambre de Commerce aurait souhaité que la fiche financière soit plus explicite sur un certain nombre de points afin de permettre une meilleure compréhension des chiffres indiqués.

\* \* \*

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