



**Monsieur Mars Di Bartolomeo**  
**Président de la Chambre des Députés**  
**Luxembourg**

**Luxembourg, le 10 novembre 2017**

Monsieur le Président,

Par la présente, nous avons l'honneur de vous informer que, conformément à l'article 80 du Règlement de la Chambre des Députés, nous souhaiterions poser une question parlementaire à Monsieur le Ministre de l'Economie au sujet de l'électromobilité.

Jusqu'en 2020, il est prévu de mettre en place 800 bornes de charge publique (bornes « Chargy ») pour les voitures électriques et les voitures plug-in hybrides.

Le déploiement, l'exploitation et l'entretien de ces bornes sont assurés par les différents gestionnaires de réseau de distribution (Electris, la Ville d'Ettelbruck, Sudstrom, la Ville de Diekirch et Creos). Le financement est également assuré par les gestionnaires de réseau de distribution et leur coût sera pris en compte dans le calcul des tarifs d'utilisation des réseaux.

L'accès aux bornes Chargy se fera via une carte (à débit ou prépayée) qui sera combinée avec la « mKaart », offrant ainsi tous les services du Verkéiersverbond. Selon nos informations, les premières bornes de charge sont dès à présent opérationnelles mais le système de facturation fait jusqu'à présent défaut. Il nous revient que l'électricité pour le client final serait pour l'instant gratuite et par conséquent les gestionnaires de réseau de distribution n'arriveraient pas à couvrir les frais encourus pour le déploiement des bornes de charge publiques.

Dans ce contexte, nous aimerions poser les questions suivantes à Monsieur le Ministre de l'Economie :

- Monsieur le Ministre peut-il nous confirmer ces informations ?
- Quand le système de paiement « mKaart » sera-t-il opérationnel sur les bornes Chargy ?
- Comment les touristes respectivement les personnes qui n'ont pas souscrit un contrat avec un fournisseur de service de charge au Luxembourg et qui veulent temporairement profiter de cette offre, peuvent-ils utiliser les bornes de charge publiques ?
- Les bornes de charge privées (personnes privées, entreprises) peuvent-elles s'intégrer dans le réseau national public Chargy et le cas échéant sous quelles conditions ?

Nous vous prions d'agréer, Monsieur le Président, l'expression de notre très haute considération.



**Marco Schank**



**Marcel Oberweis**

**Députés**



LE GOUVERNEMENT  
DU GRAND-DUCHÉ DE LUXEMBOURG  
Ministère de l'Économie

Le Ministre

Luxembourg, le 19 décembre 2017



Le Ministre de l'Économie  
à  
Monsieur le Ministre aux  
Relations avec le Parlement

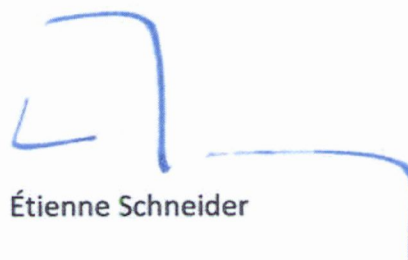
**L-2450 LUXEMBOURG**

Réf. : Co/QP3445-02/JM-dm

**Objet:** Question parlementaire N° 3445 du 10 novembre 2017 de Messieurs le députés  
Marco Schank et Marcel Oberweis

---

J'ai l'honneur de vous transmettre ci-joint la réponse à la question parlementaire reprise sous  
rubrique.



Étienne Schneider

Dossier suivi par : Judith Meyers, tél : 247-84349 ; email : [judith.meyers@eco.etat.lu](mailto:judith.meyers@eco.etat.lu)

**Réponse de Monsieur le Vice-Premier ministre, ministre de l'Économie, Étienne Schneider, à  
la question parlementaire nr3445 du 10 novembre 2017 de  
Messieurs les députés Marco Schank et Marcel Oberweis**

---

En réponse à la question parlementaire des honorables députés concernant la mobilité électrique, je peux vous communiquer les informations reprises ci-après:

Conformément à la loi modifiée du 1<sup>er</sup> août 2007 relative à l'organisation du marché de l'électricité et au règlement grand-ducal du 3 décembre 2015 relatif à l'infrastructure publique liée à la mobilité électrique, les gestionnaires de réseau de distribution ont commencé, depuis fin 2016, à installer les premières des 800 bornes de charge faisant partie de l'infrastructure publique liée à la mobilité électrique afin de pouvoir recharger les voitures 100% électriques et les voitures plug-in hybrides dans les lieux publics. Cette infrastructure dont les bornes de charge publiques s'appelle « Chargy ». En avril de cette année, les premières bornes « Chargy » ont été mises en service alors que le déploiement général des 800 bornes se poursuivra progressivement jusqu'en 2020. A la fin de l'année, le réseau comptera une centaine de bornes opérationnelles réparties sur tout le territoire du pays. Le système central commun du réseau de bornes de charge publiques, qui permet la communication des données entre les bornes de charges, les gestionnaires de réseau de distribution et les fournisseurs de service de charge, est également opérationnel depuis le premier semestre de cette année. Les gestionnaires de réseau de distribution facturent dès lors les frais d'utilisation de l'infrastructure publique liée à la mobilité électrique aux fournisseurs de service de charge. En effet quelques-uns de ces fournisseurs de service de charge ont offert, dans un premier temps et suivant des réflexions commerciales, l'électricité gratuitement à leurs clients.

Les bornes de charge « Chargy » sont dotées d'un moyen d'identification uniforme moyennant la carte à puce multifonctionnelle « mKaart » du Verkéiersverbond qui porte également le logo « Chargy ». Ce moyen d'identification uniforme est opérationnel.

Ainsi aussi bien les résidents que les non-résidents peuvent, par le biais d'une carte à puce « mKaart », charger leur voiture électrique sur les bornes « Chargy » en souscrivant un contrat auprès d'un fournisseur de service de charge de leur choix qui offre un produit afférent. Les responsables du système « Chargy » sont actuellement en cours de négocier des accords avec des plateformes d'itinérance d'autres pays afin de permettre dans le futur aux touristes respectivement aux voitures de passage de pouvoir charger leur véhicule électrique également sur les bornes « Chargy ». Des premiers accords sont attendus dans le premiers mois de l'année 2018. En outre, les responsables du système « Chargy » sont actuellement en train de développer un moyen de paiement « à l'acte » via un « web-shop » qui vise les utilisateurs qui n'ont pas encore conclu de contrat ou acheté un abonnement auprès d'un fournisseur de service de charge inscrit dans le système « Chargy ».

Conçue pour intégrer toutes les autres bornes compatibles existantes au Luxembourg, l'infrastructure de charge publique est basée sur un système informatique central commun permettant la communication des données entre les bornes de charges, les gestionnaires de réseau de distribution et les fournisseurs de service de charge. Le règlement grand-ducal du 3 décembre 2015 relatif à l'infrastructure publique liée à la mobilité électrique prévoit en effet que les gestionnaires de réseau de distribution doivent coopérer de manière 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 ces bornes de charge dans le système central commun « Chargy ». Ces bornes de charge doivent répondre à des caractéristiques fonctionnelles et techniques minimales qui sont également définies dans le même règlement grand-ducal et doivent être gérées par le même système central commun mis en place pour les bornes de charge publiques. Ces spécifications techniques et fonctionnelles ont notamment trait au type du connecteur de charge, le protocole de communication et le moyen d'identification de l'utilisateur. Ces bornes sont marquées par un logo « Chargy OK » et sont à disposition de tous les utilisateurs de la plateforme « Chargy » munis d'une « mKaart » compatible « Chargy ».