



LE GOUVERNEMENT  
DU GRAND-DUCHÉ DE LUXEMBOURG  
Ministère de l'Énergie et de  
l'Aménagement du territoire

# **Consultation publique relative à la reprise et à la gestion de l'infrastructure de charge publique pour véhicules électriques du Luxembourg**

## **Rapport de consultation**

**25 janvier 2023**



## SOMMAIRE

<b>1. CONTEXTE ET OBJET DU DOCUMENT .....</b>	<b>3</b>
<b>2. OBJECTIFS DE LA CONSULTATION ET MODALITES DE REALISATION.....</b>	<b>5</b>
<b>3. RESULTATS DE LA CONSULTATION .....</b>	<b>6</b>



## 1. Contexte et objet du document

Conformément à la législation en vigueur au Grand-Duché de Luxembourg<sup>1</sup>, les gestionnaires de réseaux de distribution d'électricité (ci-après les GRD) sont responsables du déploiement, de l'exploitation et de l'entretien de l'infrastructure publique liée à la mobilité électrique sur le territoire défini par leur concession, dans le cadre d'un modèle de marché dans lequel les GRD mettent cette infrastructure de charge à disposition de Fournisseurs de Service de Charge (ci-après les FSC), qui sont responsables de la commercialisation effective des services de charge aux utilisateurs de véhicules électriques dans un cadre concurrentiel (libre choix du FSC).

Cette infrastructure publique, dite Infrastructure de charge publique<sup>2</sup>, comprend des Bornes de charge publiques AC<sup>3</sup> et DC<sup>4</sup>, qui seront au nombre de 798 au terme du déploiement, ainsi qu'un Système Central Commun, qui est un système informatique permettant de gérer ces bornes de charge et les services fournis aux utilisateurs de ces bornes ainsi qu'aux FSC.

Les GRD coopèrent également sur une base non discriminatoire avec tout propriétaire public ou privé de bornes de charge sur des emplacements ouverts au public en vue de les intégrer sans frais dans le Système Central Commun. Ces Bornes de charge intégrées doivent répondre aux caractéristiques fonctionnelles et techniques minimales définies dans le Règlement et par les GRD.

Les Bornes de charge publiques, les Bornes de charge intégrées et le Système Central Commun constituent l'Infrastructure nationale de charge, également dénommée commercialement infrastructure/réseau/système Chargy. L'Infrastructure nationale de charge est entrée en service mi-2017 avec des Bornes publiques AC, tandis que les 2 premières Bornes publiques DC ont été installées fin 2020.

**La directive européenne (UE) 2019/944 du 5 juin 2019 (ci-après la Directive) concernant des règles communes pour le marché intérieur de l'électricité et modifiant la directive 2012/27/UE a rendu le modèle de l'Infrastructure nationale de charge obsolète, en privant les GRD du droit de posséder, de développer et d'exploiter des bornes de charge. En effet cette directive indique dans son article 33 relatif à l'intégration de l'électromobilité dans le réseau électrique, que :**

---

<sup>1</sup> Article 27 de la loi modifiée du 1er août 2007 relative à l'organisation du marché de l'électricité (ci-après dénommée la « Loi Electricité »), règlement grand-ducal modifié du 3 décembre 2015 relatif à l'infrastructure publique liée à la mobilité électrique (ci-après dénommé le « Règlement »), et règlement ministériel du 22 septembre 2020 fixant un plan d'implantation général (ci-après dénommé le « Règlement ministériel »)

<sup>2</sup> Il est à noter qu'en dehors de l'Infrastructure de charge publique, il peut exister au Luxembourg d'autres bornes de charge ouvertes au public, installées sur le domaine public ou privé. Les GRD n'ont donc pas de monopole de l'installation et de l'exploitation des bornes de charge ouvertes au public au Luxembourg, et l'Infrastructure de charge publique est un réseau de bornes de charge ouvertes au public parmi d'autres

<sup>3</sup> Bornes AC : bornes de recharge à courant alternatif ; les bornes AC de l'infrastructure publique permettent la recharge à 22 kW et comportent 2 points de charge

<sup>4</sup> Bornes DC : bornes de recharge à courant continu ; les bornes DC de l'infrastructure publique permettent la recharge entre 160 kW et 350 kW, selon les cas, et comportent 1 point de charge



- Paragraphe 2 : « Les gestionnaires de réseau de distribution ne peuvent être propriétaires de points de recharge pour les véhicules électriques, ni les développer, les gérer ou les exploiter, sauf lorsqu'ils sont propriétaires de points de recharge privés réservés à leur propre usage. »
- Paragraphe 3 : « Par dérogation au paragraphe 2, les États membres peuvent autoriser les gestionnaires de réseaux de distribution à être propriétaires de points de recharge pour véhicules électriques, ou à les développer, les gérer ou les exploiter, pour autant que toutes les conditions suivantes soient remplies:
  - a) aucune autre partie, à la suite d'une procédure d'appel d'offres ouverte, transparente et non discriminatoire, sous réserve d'examen et d'approbation par l'autorité de régulation, ne s'est vu conférer le droit d'être propriétaire de points de recharge pour véhicules électriques, de les développer, de les gérer ou de les exploiter, ou ne pourrait fournir ces services à un coût raisonnable et en temps utile;
  - b) l'autorité de régulation a procédé à un examen préalable des conditions de la procédure d'appel d'offres prévue au point a) et a donné son approbation;
  - c) le gestionnaire de réseau de distribution exploite les points de recharge sur la base de l'accès des tiers conformément à l'article 6 et s'abstient de toute discrimination entre les utilisateurs du réseau ou des catégories d'utilisateurs du réseau, notamment en faveur de ses entreprises liées.

L'autorité de régulation peut établir des lignes directrices ou des dispositions relatives aux marchés pour aider les gestionnaires de réseau de distribution à garantir l'équité des procédures d'appel d'offres.»

- Paragraphe 4 : « Lorsque les États membres ont mis en œuvre les conditions prévues au paragraphe 3, les États membres ou leurs autorités compétentes désignées organisent, à intervalles réguliers ou au moins tous les cinq ans, une consultation publique pour réévaluer l'intérêt potentiel d'autres parties à être propriétaires des points de recharge pour véhicules électriques, ou à les développer, les exploiter ou les gérer. Si la consultation publique indique que d'autres parties sont en mesure d'être propriétaires de ces points, de les développer, de les exploiter ou de les gérer, les États membres veillent à ce que les gestionnaires de réseau de distribution cessent progressivement leurs activités dans ce domaine, sous réserve de l'aboutissement de la procédure d'appel d'offres visée au paragraphe 3, point a). Parmi les conditions dont cette procédure est assortie, les autorités de régulation peuvent autoriser le gestionnaire de réseau de distribution à récupérer la valeur résiduelle des investissements qu'il a réalisés dans les infrastructures de recharge. »

Dans ce contexte, afin de préparer la mise en conformité du Luxembourg avec la Directive et parallèlement au processus législatif en cours de transposition de la Directive à travers une nouvelle loi (projet de loi en instance), **le Ministère de l'Énergie et de l'Aménagement du territoire du Luxembourg** (ci-après le Ministère) **a lancé le 25 octobre 2021 une consultation publique ayant pour objet d'évaluer l'intérêt réel et sérieux des parties sur le marché pour la reprise**



**de l'Infrastructure de charge publique et sa gestion** en lieu et place des GRD (ci-après la Consultation).

**Le présent document a pour objet de présenter la Consultation réalisée, ses résultats ainsi que les prochaines étapes qui seront mises en œuvre.**

## **2. Objectifs de la Consultation et modalités de réalisation**

La Consultation a été structurée de manière à apporter des réponses permettant au Ministère de juger de manière robuste s'il y a lieu de lancer une procédure d'attribution de la concession une fois la directive transposée, ou au contraire s'il y a lieu de poursuivre la gestion de l'Infrastructure de charge publique par les GRD pendant une durée de cinq ans avant une nouvelle consultation du marché. La Consultation devait donc permettre de détecter l'intérêt explicite des parties du marché et d'obtenir des informations sur le niveau de prix indicatif auxquels ces parties intéressées seraient en mesure de fournir le service de gestion de l'Infrastructure de charge publique requis. Les critères de jugement pour que la Consultation soit considérée comme positive sont donc les suivants :

- au moins un répondant indique explicitement son intérêt pour jouer le rôle de concessionnaire dans le respect de l'ensemble des conditions fixées dans le cadre de la Consultation ;
- au moins un des répondants ayant indiqué son intérêt explicite propose un prix indicatif du service jugé raisonnable par comparaison avec le prix du service que les GRD seraient en mesure de fournir avec les mêmes conditions de financement que le répondant.

En ce qui concerne les modalités de réalisation, la Consultation a été structurée autour :

- d'un document de consultation présentant en détail le modèle de concession et de marché à travers lequel l'État prévoit de faire gérer l'Infrastructure de charge publique, et comprenant des données et hypothèses chiffrées détaillées relatives à l'Infrastructure de charge publique (coûts, utilisation des bornes de charge, objectifs de déploiement des bornes etc.) ;
- d'un questionnaire à remplir par les répondants, permettant de collecter des informations sur plusieurs thématiques, ces informations ayant également pour but de pouvoir venir alimenter les réflexions du Ministère pour la réalisation ultérieure de la procédure d'attribution de concession si celle-ci s'avérait nécessaire.

La Consultation comprenait ainsi des questions relatives à :

- l'intérêt explicite des répondants pour la reprise et la gestion de l'Infrastructure de charge publique dans le cadre d'une concession ;
- les tarifs moyens estimés par les répondants intéressés en €/kWh sur une période de concession de 5 ans et 10 ans pour la fourniture du service de recharge sur les bornes AC et DC aux FSC, et les volumes de charge estimés correspondants, dans une situation où les répondants ne se verraient attribuer aucune subvention ;



- l'appréciation du niveau adéquat des tarifs afin de dynamiser le développement de l'électromobilité au Luxembourg, et les volumes de charge sur la période de concession que ces tarifs permettraient d'atteindre ;
- le besoin éventuel de subventions et leurs montants, ou d'autres formes de soutien, afin que le concessionnaire soit en mesure de proposer ces tarifs adéquats ;
- la mise en place d'une redevance de concession. ;
- toute autre remarque complémentaire que les répondants souhaiteraient formuler.

**Remarque importante relative à la confidentialité des données** : toutes les données et informations qui ont été communiquées dans le cadre de la Consultation sont confidentielles. Le présent document se limite donc à une restitution qualitative des résultats de la Consultation.

### 3. Résultats de la Consultation

La Consultation s'est terminée le 18 janvier 2022 avec la réception des réponses de 3 acteurs du marché (ci-après les Répondants).

11 autres acteurs du marché ont demandé et reçu le dossier de consultation mais n'ont finalement pas répondu, tandis que 4 acteurs ont demandé l'accès au dossier après l'expiration du délai figurant dans le dossier de consultation et ne l'ont en conséquence pas reçu.

Les trois Répondants ont manifesté leur intérêt explicite pour la reprise et la gestion de l'Infrastructure de charge dans le cadre d'une concession de service publique selon les conditions fixées dans le dossier de Consultation. Ils disposent par ailleurs de compétences crédibles pour exercer le rôle de concessionnaire puisque tous les trois sont des opérateurs d'infrastructures de recharge bien connus sur le marché européen.

En ce qui concerne l'appréciation du caractère raisonnable des tarifs proposés, une analyse quantitative approfondie a été menée afin d'évaluer les tarifs proposés par les Répondants en les comparant à des tarifs qui pourraient être proposés par les GRD dans une situation de marché équivalente, dits tarifs « équivalents GRD ». Ces tarifs équivalents GRD ont été estimés à partir des coûts des GRD relatifs au déploiement et à la gestion de l'Infrastructure de charge publique, dont les données ont été collectées durant le processus d'élaboration de la Consultation, et des volumes de vente prévisionnels envisagés par les Répondants, permettant ainsi une comparaison objective de la compétitivité des Répondants. Il ressort de cette analyse qu'au moins un Répondant a proposé des tarifs qui peuvent être qualifiés sans équivoque de raisonnables.

**Compte tenu de l'intérêt explicite réel et sérieux des Répondants, ainsi que des tarifs jugés raisonnables proposés par au moins un Répondant, le résultat de cette Consultation est positif.**

Il y aurait donc lieu de lancer une procédure d'attribution de concession pour la mission d'opérateur de l'Infrastructure de charge ainsi qu'un appel d'offres pour la cession de cette Infrastructure, selon



les dispositions prévues par le cadre réglementaire en vigueur et par la future loi de transposition de la Directive, actuellement à l'état de projet de loi en instance (N° 7876).