



**Réponse du Ministre de la Mobilité et des Travaux publics et du Ministre de l'Énergie à la question parlementaire n° 5490 du 11 janvier 2022 de Monsieur le Député Gusty Graas et Monsieur le Député Max Hahn.**

L'implantation d'une borne de charge sur un lampadaire peut à première vue être considérée comme une option intéressante, compte tenu du fait que la combinaison de deux types de mobilier urbain, à savoir l'éclairage public et les bornes de charge, permet de réduire des coûts et réduire l'impact sur l'espace public. Les ministères connaissent déjà le principe de ces installations et étaient aussi en contact avec des constructeurs afin de mieux en connaître les spécificités techniques.

D'abord, il faut qu'un certain nombre de préconditions soient remplies pour que des lampadaires puissent être équipés de points de charge. D'une part, il est primordial que le lampadaire soit implanté suffisamment proche du bord du trottoir du côté de l'emplacement de stationnement afin qu'une fois un véhicule branché au point de charge, le câble n'encombre pas la circulation sur le trottoir. D'autre part, il faut que la circonférence des mâts des lampadaires soit compatible avec la greffe d'un chargeur. Finalement, même si une tranchée supplémentaire pour alimenter la borne n'est pas nécessaire et que l'utilisation du câblage existant permet d'épargner ces coûts de travaux de voirie, la puissance délivrée est en général calculée pour les besoins de l'éclairage public et n'est en général pas adaptée aux besoins de l'électromobilité. La puissance de charge maximale serait probablement limitée, tandis que l'infrastructure de recharge publique « Chargy » permet des vitesses de charge allant jusqu'à 22 kW. En conclusion, il s'agit d'un projet intéressant, mais ambitieux et il faudrait dans certains cas remplacer le système d'alimentation électrique et mettre en œuvre des lampadaires spéciaux et adaptés.

Néanmoins, si toutes ces conditions sont remplies, des bornes de charge sur lampadaires peuvent être un ajout intéressant pour l'infrastructure de charge accessible au public. Ceci vaut surtout pour les quartiers résidentiels urbains, où une grande partie des titulaires de véhicules ne dispose pas d'un point de charge privé. De telles installations permettent aux résidents de charger par exemple leurs voitures électriques pendant la nuit. Dans ce cas, la puissance de charge est moins critique. Cette approche peut donc être particulièrement intéressante dans des rues où il est prévu de refaire l'éclairage public, et à condition que les conditions susmentionnées soient considérées, et pourrait être un élément intéressant dans la stratégie de mobilité électrique de certaines communes. A noter que les entreprises installant et opérant ces solutions seront en principe éligibles pour le régime d'aide prévu par le projet de loi N° 7925, et pourront donc profiter d'une aide à l'investissement allant jusqu'à 50% pour l'installation de telles bornes.

Luxembourg, le 2 mars 2022

Le Ministre de la Mobilité et des Travaux publics

(s.) François Bausch