



CWaPE
Commission
Wallonne
pour l'Energie

Date du document : 17/12/2020

DÉCISION

CD-2017-CWaPE-0469

DEMANDE DE RACCORDEMENT SUR LE SITE DU CAMPANILE À LIÈGE DE BORNES DE RECHARGE DE VÉHICULES ÉLECTRIQUES EXPLOITÉES PAR PLUGZOO

*rendue en application de l'article 43bis, §2 du décret du 12 avril 2001 relatif à
l'organisation du marché régional de l'électricité*

1. OBJET

La présente décision a pour objet le raccordement de bornes de recharge de véhicules électriques exploitées par Plugzoo SRL (ci-après dénommée « Plugzoo ») sur le parking de l'Hôtel Campanile à Liège, en aval du raccordement de ce dernier.

2. EXPOSE DU DOSSIER

Par suite de divers échanges avec la CWaPE au sujet de la législation wallonne en matière d'énergie et en particulier concernant les bornes de recharge de véhicules électriques, Plugzoo s'est enquis de la possibilité de raccorder une double borne de 2x11kW (et le cas échéant de nouvelles bornes de même puissance) qu'elle entend exploiter sur le parking de l'hôtel Campanile en aval du raccordement au réseau public de RESA de ce dernier. Une demande étayée a été introduite par Plugzoo a en date du 01/07/2020, et a été complétée par courriels des 15/07/2020, 27/07/2020, 29/07/2020, 31/08/2020, 02/09/2020 et 15/09/2020 (annexe 1).

Plugzoo est une nouvelle société belge, qui a pour ambition de participer à la transition énergétique en Belgique en facilitant le déploiement de bornes de recharge publiques sur des emplacements privés.

Le modèle commercial développé par Plugzoo permet à ses partenaires d'éviter d'investir eux-mêmes dans l'achat et l'installation de bornes tout en offrant, par l'intermédiaire d'un tiers, ce service à leurs clients, employés ou visiteurs et de pouvoir en bénéficier financièrement.

L'offre de Plugzoo à ses partenaires ; tels que les hôtels, hôpitaux, parcs est la suivante : (passage confidentiel)

Dans le cas du projet faisant l'objet de la présente demande, la convention de partenariat avec l'hôtel Campanile est conclu pour une durée de cinq ans, avec une possibilité de prolongation. Ce contrat prévoit le placement et l'exploitation d'une double borne de 2x11kW, avec la possibilité de rajouter d'autres bornes si les bornes existantes comptabilisent un nombre de charges déterminé et assurant la rentabilité du modèle.

Plugzoo a sollicité une offre de raccordement de ces bornes auprès de RESA. L'estimation faite par RESA par courriel du 24 août 2020, a chiffré les coûts de raccordement pour une puissance de ■ A à ■ EUROS HTVA. A ces coûts doivent être ajoutés des coûts de génie civil, de matériels et de main d'œuvre s'élevant à ■ EUROS HTVA pour permettre le raccordement des bornes, dont notamment les tranchées pour aller du compteur placé par RESA jusqu'aux emplacements de parkings qui ne se trouvent pas en bord de voirie alimentée par le réseau de distribution. Les coûts d'un raccordement en aval du raccordement de l'hôtel s'élèvent quant à eux à ■ EUROS HTVA.

Les coûts d'un raccordement au réseau de distribution étant fort élevés au regard de l'ampleur du projet et remettant en cause la faisabilité de ce dernier, Plugzoo a demandé à la CWaPE de se prononcer sur la possibilité de raccordement de ces bornes en aval du raccordement de l'hôtel Campanile.

3. EXAMEN PAR LA CWAPE

3.1. Exigences européennes relatives au développement de bornes de recharge de véhicules électriques

Il ressort du cadre législatif européen que la mobilité alternative, en particulier le développement de bornes de recharge ouvertes au public doit être assurée et encouragée par les Etats membres. Dans ce cadre, il est nécessaire de lever les barrières à ce développement et de trouver des solutions appropriées, tant quant aux règles de marché que par rapport aux contraintes techniques.

La directive 2014/94/UE du 22 octobre 2014 sur le déploiement d'une infrastructure pour carburants alternatifs a ainsi posé, au niveau européen, les balises pour le déploiement et le renforcement des infrastructures de recharge des véhicules électriques ouvertes au public.

Parmi les considérants de la Directive (23 et suivants), on peut lire :

*« (23) L'électricité peut potentiellement améliorer l'efficacité énergétique des véhicules routiers et contribuer à réduire les émissions de CO₂ dans les transports. Il s'agit d'une source d'énergie qui est indispensable au déploiement de véhicules électriques, y compris des véhicules de catégorie L tels que visés dans la directive 2007/46/CE du Parlement européen et du Conseil (1) et le règlement (UE) no 168/2013 du Parlement européen et du Conseil (2), qui peuvent contribuer à améliorer la qualité de l'air et à réduire le bruit dans les agglomérations urbaines/suburbaines et d'autres zones densément peuplées. **Les États membres devraient veiller à ce que des points de recharge ouverts au public soient mis en place pour assurer une couverture adéquate, 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.** Le nombre de ces points de recharge devrait être fixé en tenant compte du nombre estimé de véhicules électriques qui seront immatriculés avant la fin 2020 dans chaque État membre. À titre indicatif, le nombre moyen approprié de points de recharge devrait correspondre à au moins un point de recharge pour dix voitures, en prenant également en considération le type de voitures, les technologies de recharge et les points de recharge privés disponibles. Un nombre approprié de points de recharge ouverts au public devrait être installé, en particulier dans des stations de transport public, telles que des terminaux portuaires de passagers, des aéroports ou des gares ferroviaires. Les propriétaires privés de véhicules électriques sont largement tributaires de la présence de points de recharge dans les parkings collectifs, notamment dans les immeubles à appartements, les immeubles de bureaux et les entreprises. Les pouvoirs publics devraient prendre des mesures visant à aider les utilisateurs de ces véhicules en veillant à ce que les promoteurs de sites et leurs gestionnaires fournissent les infrastructures appropriées équipées d'un nombre suffisant de points de recharge pour les véhicules électriques.*

*(24) **Les États membres devraient veiller à ce que les infrastructures ouvertes au public pour l'approvisionnement en électricité des véhicules soient renforcées.** Afin de déterminer le nombre approprié de points de recharge ouverts au public dans leurs cadres d'action nationaux, les États membres devraient pouvoir prendre en compte les points de recharge ouverts au public existant sur leur territoire ainsi que les caractéristiques de ces points de recharge et décider de concentrer leurs efforts en matière de déploiement sur les points de recharge normaux ou à haute puissance.*

(25) L'électromobilité est un domaine qui connaît une croissance rapide. Les technologies actuelles en matière d'interfaces de recharge font notamment appel à des câbles de connexions, mais des technologies d'interface plus futuristes telles que la recharge sans fil et l'échange de batteries doivent également être prises en considération. La législation doit veiller à faciliter l'innovation technologique. La présente directive devrait donc pouvoir être actualisée afin de tenir compte des normes à venir concernant des technologies telles que la recharge sans fil et l'échange de batteries.

(...)

(30) Lors du développement de l'infrastructure pour les véhicules électriques, l'interaction de cette infrastructure avec le réseau électrique ainsi qu'avec la politique de l'Union en matière d'électricité devrait être cohérente avec les principes définis au titre de la directive 2009/72/CE. La mise en place et l'exploitation des points de recharge pour les véhicules électriques devraient se faire dans un cadre concurrentiel, la possibilité de déployer ou d'exploiter des infrastructures de recharge étant donnée à toutes les parties intéressées.

(31) L'accès des fournisseurs d'électricité de l'Union aux points de recharge devrait être sans préjudice des dérogations visées à l'article 44 de la directive 2009/72/CE. »

L'article 4 de cette directive énonce que :

« 1. Les États membres veillent, au moyen de leurs cadres d'action nationaux, 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.

(...)

8. Les États membres veillent à ce que les exploitants de points de recharge ouverts au public puissent acquérir librement de l'électricité auprès de tout fournisseur d'électricité de l'Union, sous réserve de son accord. Les exploitants de points de recharge sont autorisés à fournir aux clients des services de recharge de véhicules électriques sur une base contractuelle, y compris au nom et pour le compte d'autres fournisseurs de services. »

Ces objectifs sont réitérés dans la communication de la Commission au Parlement européen, au conseil, au Comité économique et social européen et au Comité des régions « *Une stratégie européenne pour une mobilité à faible taux d'émissions* » du 20 juillet 2016¹.

La directive 2010/31/UE du 19 mai 2010 sur la performance énergétique des bâtiments, telle que modifiée par la directive 2018/844 du 30 mai 2018, prévoit quant à elle des objectifs en termes de déploiement de points de recharge et d'infrastructures de raccordement électrique pour les points de recharge sur les emplacements de stationnement d'immeubles résidentiels et non résidentiels.

3.2. Cadre législatif wallon

Actuellement, la législation wallonne relative à la mobilité alternative et en particulier au développement des bornes de recharge de véhicules électriques est encore lacunaire.

La directive 2014/94/UE du 22 octobre 2014 sur le déploiement d'une infrastructure pour carburants alternatifs a été transposée partiellement dans le Décret électricité, lequel prévoit notamment en ses articles 30, §6 et 31, §1^{er}, alinéa 2, 3^o que « *La livraison d'électricité à une personne utilisant un point de recharge ouvert au public constitue une activité qui ne nécessite pas l'obtention d'une licence de fourniture d'électricité pour autant que l'alimentation de ce point de recharge soit couverte par une licence de fourniture d'électricité. Chaque point de recharge ouvert au public prévoit la possibilité d'une recharge ad hoc pour les utilisateurs de véhicules électriques sans souscription d'un contrat avec le fournisseur d'électricité ou l'exploitant concerné.* » et que tout client final qui utilise un point de recharge ouvert au public pour recharger son véhicule électrique n'est pas tenu de recourir à un fournisseur disposant d'une licence de fourniture d'électricité.

Le Décret électricité n'évoque toutefois pas expressément la question du raccordement de ces points de recharge ouverts au public.

Dans le cadre du projet « FAST-E », cofinancé par la Commission européenne, ayant pour but d'installer des bornes de recharge rapide de voitures électriques dans les zones européennes où l'infrastructure reste insuffisamment déployée compte tenu des besoins, une décision de la CWaPE (CD-17h11-CWaPE-0108) est intervenue le 11 août 2017, considérant que les bornes de recharge électrique à établir par le demandeur ne pouvaient raisonnablement l'être qu'au départ du raccordement d'une entité tierce, et que cette situation ne requérait pas d'autorisation au titre de réseau fermé professionnel.

Depuis cette décision, la CWaPE a rappelé à plusieurs reprises la nécessité de modifier la législation et d'établir un régime clair et précis, simplifiant et favorisant le développement de bornes de recharge de véhicules électriques.

Ainsi, dans son rapport annuel de 2019, la CWaPE précise ce qui suit dans la partie relative à l'évaluation des décrets gaz et électricité, relativement au raccordement des bornes de recharge électrique-stations d'approvisionnement de gaz :

¹ « *Par ses initiatives, l'UE créera des conditions favorables et de puissantes incitations en faveur d'une mobilité à faible taux d'émissions. Les actions annoncées dans la présente communication s'inscrivent dans le cadre d'une approche globale nécessitant un engagement à long terme de toutes les parties prenantes, y compris les États membres, qui devront participer à l'effort en fonction de leurs compétences. Il faut que les chercheurs, l'industrie et le secteur des services européens continuent à innover et à opérer des choix stratégiques en se fixant pour horizon le milieu du siècle. Ils auront besoin en temps opportun d'incitations appropriées et d'investissements avisés pour pouvoir lancer leurs innovations sur le marché en Europe et dans le reste du monde* ».

« Dans certaines configurations, il est envisagé que les bornes de recharge de véhicules électriques ou stations d'approvisionnement de gaz soient exploitées par une entité juridique distincte de celle qui dispose du raccordement au réseau de gaz ou d'électricité au lieu d'implantation de la borne ou de la station. Dans un cadre juridique qui n'était pas encore totalement abouti au niveau des réseaux fermés professionnels et qui n'envisageait pas encore la mobilité alternative, la CWaPE a considéré, dans le cadre d'un projet particulier, que certaines bornes de recharges de véhicules électriques, à établir par l'exploitant dans le cadre du projet «FAST-E», ne pouvaient raisonnablement l'être qu'au départ du raccordement d'une entité tierce, et que cette situation ne requérait pas d'autorisation au titre de réseau fermé professionnel (voir décision de la CWaPE du 11 août 2017 (CD-17h11-CWaPE-0108). La CWaPE s'interroge sur l'opportunité de modifier la législation afin de généraliser cette possibilité afin de simplifier la procédure d'établissement de telles bornes/stations »

3.3. Notion de client final

L'article 26, §1^{er}, alinéa 2 du Décret électricité dispose que : « Tous les clients finals sont éligibles. Ils sont exclusivement alimentés par un réseau exploité par un gestionnaire de réseau, sauf exception relevée dans le décret pour un réseau privé, un réseau fermé professionnel ou une ligne directe ainsi qu'un projet pilote, autorisé par la CWaPE conformément à l'article 27, constituant un réseau alternatif au réseau public exploité par un gestionnaire de réseau ou visant à tester la généralisation d'un nouveau principe de tarification des réseaux de distribution ».

Le client final est quant à lui défini à l'article 2, 38° du Décret électricité comme étant toute personne physique ou morale achetant de l'électricité pour son propre usage.

Eu égard à la définition de client final, il n'est pas établi que Plugzoo puisse être considéré comme un client final au sens du Décret électricité, cette entité juridique n'achetant pas de l'électricité pour sa propre consommation mais intervenant comme intermédiaire dans le cadre d'une opération de rechargement de véhicules électriques.

Il n'est pas non plus établi que cette situation puisse être qualifiée de réseau fermé professionnel au sens de l'article 15^{ter} du Décret électricité dans la mesure où cette notion est intimement liée à la notion de client aval, lequel étant défini à l'article 2, 41 du Décret électricité comme « le client final et/ou producteur raccordé au réseau de distribution, de transport ou de transport local par le biais d'un réseau privé (ou d'un réseau fermé professionnel) » ;

Dans le cas spécifique des bornes de recharge électrique, le Décret électricité identifie par ailleurs, en son article 31, §2, alinéa 2, 3° l'utilisateur d'un point de recharge ouvert au public comme étant le client final.

3.4. Coûts d'un raccordement au réseau public déraisonnables au regard de l'ampleur du projet

Il s'avère, sur base d'une analyse appuyée par des offres de prestataires, que les coûts d'un raccordement au réseau public apparaissent déraisonnables au regard de l'ampleur du projet en comparaison des coûts d'un raccordement aux installations électriques de l'hôtel.

En effet, comme cela est démontré ci-dessous, ce projet d'installation et d'exploitation de bornes de recharge de véhicules électriques ouvertes au public n'est, à l'heure actuelle, pas rentable économiquement s'il est nécessaire de prévoir un point de raccordement au réseau public spécifique dédié l'exploitation des bornes.

Afin de procéder à une comparaison de la faisabilité technique et des coûts entre l'option du raccordement direct des bornes de rechargement aux installations électriques de l'hôtel et l'option du raccordement des bornes au réseau public, Plugzoo a produit :

Pour l'évaluation de l'option raccordement des bornes de rechargement au départ des installations électriques de l'hôtel :

- Les devis d'un sous-traitant [REDACTED], ainsi que d'un grossiste de matériel électrique, [REDACTED] pour les travaux et équipements à réaliser/placer afin de raccorder les bornes de recharge aux installations électriques de l'hôtel².

Pour l'évaluation de l'option raccordement des bornes de rechargement au réseau de RESA :

- L'estimation des coûts pour un nouveau raccordement au réseau de RESA, réalisée par RESA par courriel du 24 août 2020 ;
- Les devis d'un sous-traitant, [REDACTED] ainsi que d'un grossiste de matériel électrique, [REDACTED] pour les travaux et équipements à réaliser/placer afin de raccorder les bornes de recharge au départ du raccordement au réseau de RESA.

Les coûts des deux options de raccordement peuvent être synthétisés comme suit :

	RACCORDEMENT DES BORNES AU RESEAU de RESA	RACCORDEMENT DES BORNES A L'HOTEL
Estimation RESA	[REDACTED]	Néant. Aucune modification du raccordement de l'hôtel n'est à prévoir.
Devis sous-traitant & grossiste	[REDACTED]	[REDACTED]
TOTAL	[REDACTED]	[REDACTED]
Comparaison des coûts d'une option par rapport à l'autre	474%	21%

Sur base de cette comparaison des coûts des deux options de raccordement et des documents confidentiels communiqués à la CWaPE, les coûts d'un raccordement au réseau ne seraient pas « en soi » déraisonnables mais, au regard de l'ampleur du projet et des marges très limitées, ceux-ci compromettraient la rentabilité et donc la faisabilité du projet.

(Passage confidentiel)

3.5. Avis du gestionnaire de réseau

Bien que l'avis du gestionnaire de réseau ne soit pas légalement requis dans le cadre du présent examen, la CWaPE a souhaité permettre à RESA de faire valoir ses éventuels commentaires quant à la demande de Plugzoo. Il a émis les réserves suivantes dans l'hypothèse où les bornes seraient

² Aucun coût d'adaptation du raccordement existant au réseau public de RESA n'est à prévoir dans la mesure où l'hôtel dispose déjà de la puissance nécessaire pour alimenter, en aval de son raccordement, ses propres installations ainsi que les bornes de rechargement de Plugzoo.

raccordées en aval du raccordement de l'hôtel Campanile, synthétisées dans un courriel du 30 octobre 2020 (annexe 2) :

1. Il serait pénalisant pour le gestionnaire de réseau de ne pas avoir de visibilité sur les flux électriques des bornes de recharge ; cette absence de visibilité compromettrait le respect de ses obligations en matière de flexibilité et de son rôle de Flexibility Data Manager.
2. Un tel modèle impliquerait la nécessité pour l'hôtel Campanile, de disposer d'une licence de fourniture limitée d'électricité pour couvrir les flux d'électricité refacturés à Plugzoo.
3. Ce modèle serait problématique au regard de l'obligation qui incombe au gestionnaire de réseau, conformément à l'article 34 §1er, 2° j) du Décret électricité, d'adopter et assurer la mise en œuvre des mesures nécessaires pour que l'approvisionnement électrique d'un point de recharge puisse faire l'objet d'un contrat avec un fournisseur autre que le fournisseur d'électricité relatif à l'emplacement où ce point de recharge est situé.
4. Nécessité de gérer de manière similaire toutes les demandes de raccordement en aval d'un raccordement tiers existant.
5. Volonté de promouvoir le développement de bornes de recharge ouvertes au public via l'adoption d'un tarif préférentiel pour le raccordement de ces bornes au réseau de distribution.

La CWaPE relève à ce sujet que :

1. L'absence de visibilité en ce qui concerne les flux d'électricité qui transitent via les bornes de recharge peut pareillement se rencontrer dans tous les cas où le titulaire d'un point de raccordement exploiterait lui-même des bornes de recharge au départ de son point de raccordement, qui alimenterait également d'autres installations (bâtiments propres etc.). En ce sens, la situation actuelle n'est dès lors pas différente du cas où par exemple, l'hôtel Campanile aurait décidé d'exploiter lui-même les bornes de recharge. Il revient donc également à RESA d'assurer la gestion des flux d'électricité des charges de véhicules électriques sur son réseau autrement que par l'imposition d'un raccordement spécifiquement dédié à ces charges.
2. Selon une interprétation constante de la CWaPE, il n'est question d'activité soumise à licence au sens de l'article 2, 33° du Décret électricité que lorsqu'il y a revente d'électricité avec marge bénéficiaire (quelle que soit la qualification contractuelle de cette revente). Dès lors qu'il s'agit une simple redistribution d'électricité au prix coûtant (répercussion de la facture du fournisseur du site), par exemple au sein d'un réseau fermé professionnel ou réseau privé autorisés, la CWaPE considère qu'il n'y a pas d'activité lucrative liée à la revente d'électricité et que dès lors une licence de fourniture n'est pas requise.

Dans l'hypothèse du raccordement des bornes de recharge de Plugzoo en aval du raccordement de l'hôtel Campanile, où il y aurait une situation de redistribution d'électricité, l'électricité consommée aux bornes de recharge serait refacturée à Plugzoo au prix coûtant (ainsi qu'il ressort de la convention de partenariat conclue entre Plugzoo et l'hôtel Campanile). Il n'y aura dès lors pas de revente d'électricité qui devrait être soumise à licence de fourniture d'électricité.

3. L'obligation prévue à l'article 34, §1^{er}, 2° j) impose au gestionnaire de réseau de mettre en place les dispositifs techniques nécessaires pour permettre à un utilisateur de réseau (qui dispose dès lors d'un raccordement unique au réseau de distribution), de choisir, pour sa borne de recharge, un fournisseur autre que celui qui alimente les autres installations desservies en aval du raccordement. Afin de répondre à cette obligation, le gestionnaire de réseau de distribution ne peut dès lors exiger un raccordement indépendant au réseau pour toute borne de recharge de véhicules électriques.

Dans le cas d'espèce, il ressort par ailleurs du modèle commercial développé par Plugzoo et de la convention de partenariat conclue entre l'hôtel Campanile et ce dernier, que Plugzoo a expressément renoncé à choisir, pour l'alimentation des bornes, un fournisseur différent que celui qui alimente les installations de l'Hôtel Campanile. La convention précise ainsi que Plugzoo achètera l'électricité consommée aux bornes au prix payé par l'hôtel Campanile au fournisseur que ce dernier aura choisi.

4. Le cas spécifique des bornes de recharge de faible puissance doit être distingué des cas de figure dans lesquels des porteurs de projet souhaitent, dans un objectif de réduction des coûts, ou d'optimisation de la production/consommation sur un site, disposer d'un seul raccordement pour un site sur lesquels sont implantés plusieurs clients finals. Conformément à l'article 26, §1er, alinéa 2 du Décret électricité, ces demandes ne sont en effet pas autorisées, sauf exception, dûment encadrée par la législation assez restrictive en la matière, de réseau privé ou de réseau fermé professionnel autorisé.

5. Les tarifs des gestionnaires de réseaux de distribution d'électricité ont été approuvés par la CWaPE pour la période régulatoire relative aux années 2019 à 2023. Aucun tarif préférentiel n'est actuellement prévu pour le raccordement de certains types de bornes de recharge au réseau de distribution. Toute révision des tarifs en cours de période régulatoire doit répondre à certaines conditions et doit être précédée d'une approbation de la CWaPE, conformément à la procédure et aux dispositions contenues à l'article 15 du décret du 19 janvier 2017 relatif à la méthodologie tarifaire applicable aux gestionnaires de réseau de distribution de gaz et d'électricité ainsi qu'à l'article 54 de la méthodologie tarifaire 2019-2023. Il n'est dès lors pas possible, endéans un délai raisonnable, d'appliquer un tarif spécifique pour le raccordement des bornes de Plugzoo au réseau de RESA.

4. DÉCISION DE LA CWAPE

Vu les articles 26, §1^{er} et 43bis, §2, du Décret du 12 avril 2001 relatif à l'organisation du marché régional de l'électricité ;

Considérant l'absence de cadre législatif wallon abouti relatif au raccordement de points de recharge de véhicules électriques ouverts au public ;

Considérant que compte tenu de ses spécificités et des dispositions qui lui sont propres, la mobilité électrique semble devoir être considérée distinctement des régimes applicables aux réseaux privés/réseaux fermés professionnels qui constituent quant à eux de strictes exceptions au principe du raccordement de tout client final au réseau de distribution/de transport local ;

Considérant que Plugzoo n'est pas à strictement parler un client final au sens du Décret électricité, dès lors que cette entité n'achète pas d'électricité pour sa propre consommation, mais intervient comme intermédiaire dans le cadre d'une opération de recharge d'un véhicule électrique ;

Considérant que l'électricité livrée pour la recharge de véhicules électriques n'échappe pas aux charges qui doivent être supportées en amont du point de raccordement (obligations de retour quotas de certificats verts, paiement du gridfee et des surcharges...) ;

Considérant que les bornes de recharge de faible puissance seront implantées sur le parking de l'hôtel Campanile, dans le cadre d'un partenariat entre ce dernier et Plugzoo ;

Considérant qu'en raison notamment de la courte durée du partenariat et de l'exploitation des bornes, un raccordement de celles-ci au réseau de distribution ne serait pas rentable et compromettrait la faisabilité du projet et par conséquent le développement de bornes de recharge de véhicules électriques ouvertes au public ;

Considérant l'enjeu majeur que constitue la mobilité électrique dans la politique européenne et la forte incitation au déploiement de celle-ci au travers de la législation existante et à venir ;

Eu égard à ce qui précède,

La CWaPE considère que les bornes de recharge de véhicules électriques exploitées par Plugzoo et à établir sur le parking de l'hôtel Campanile de Liège ne peuvent raisonnablement l'être qu'au départ du raccordement de l'hôtel Campanile et que cette situation ne requiert pas d'autorisation au titre de réseau fermé professionnel dans le cadre de l'article 15ter du Décret électricité.

5. ANNEXES (CONFIDENTIELLES)

* * *

La présente décision peut, en vertu de l'article 50ter du décret du 12 avril 2001 relatif à l'organisation du marché régional de l'électricité, dans les trente jours qui suivent la date de sa notification, faire l'objet d'un recours en annulation devant la Cour des marchés visée à l'article 101, § 1^{er}, alinéa 4, du Code judiciaire, statuant comme en référé.

En vertu de l'article 50bis du décret du 12 avril 2001 relatif à l'organisation du marché régional de l'électricité, la présente décision peut également, sans préjudice des voies de recours ordinaires, faire l'objet d'une plainte en réexamen devant la CWaPE, dans les deux mois suivant la publication de la décision. Cette plainte n'a pas d'effet suspensif. « La CWaPE statue dans un délai de deux mois à dater de la réception de la plainte ou des compléments d'informations qu'elle a sollicités. La CWaPE motive sa décision. À défaut, la décision initiale est confirmée ».

En cas de plainte en réexamen, le délai de trente jours mentionné ci-dessus pour l'exercice d'un recours en annulation devant la Cour des marchés « est suspendu à la décision de la CWaPE, ou, en l'absence de décision, pendant deux mois à dater de la réception de la plainte ou des compléments d'information sollicités par la CWaPE » (article 50ter, alinéa 2, du décret du 12 avril 2001 relatif à l'organisation du marché régional de l'électricité).