



**CWaPE**  
Commission  
Wallonne  
pour l'Energie

*Date du document : 10/08/2017*

## **DECISION**

CD-17h11-CWaPE-0108

**DEMANDE DE RACCORDEMENT SUR 4 SITES DE TOTAL SA DE BORNES DE RECHARGE ELECTRIQUE EXPLOITEES PAR ALLEGO BVBA (PROJET FAST-E)**

## 1. OBJET

Par courrier du 13 juillet 2017, réceptionné par la CWaPE le 24 juillet 2017, ALLEGO BVBA a introduit une demande d'autorisation d'établissement de réseau fermé professionnel sur quatre sites de TOTAL SA (**annexe 1**). Le même dossier a été parallèlement adressé par le demandeur à ORES pour information complète.

Cette demande s'inscrit dans le cadre du projet 'FAST-E' cofinancé par la Commission européenne (**annexe 2**). FAST-E est un projet 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. 307 bornes de recharge rapide sont ainsi en cours d'installation en Belgique, en Allemagne, en Tchéquie et en Slovaquie, tout au long des corridors multimodaux de transport TEN-T.

TOTAL SA et ALLEGO BVBA ont décidé de collaborer pour la mise en place des 37 bornes prévues sur le territoire belge. ALLEGO BVBA agit en tant qu'opérateur des bornes de recharge, assurant sur divers sites de TOTAL SA la livraison, l'installation, l'entretien et le service de dépannage des bornes de recharge.

Pour la plupart des sites concernés, situés en zone urbaine, ALLEGO BVBA dispose de son propre point de raccordement au réseau de distribution. Le raccordement au réseau des bornes situées dans les stations-services d'autoroute s'avère néanmoins plus complexe et environ 4 fois plus coûteux, mettant de ce fait en péril la réalisation du projet.

Dans ce contexte, il est envisagé pour les sites de Nivelles (Autoroute E19 Bruxelles-Paris), Wanlin (Autoroute E411 Bruxelles-Luxembourg), Spy (Autoroute E42 Liège-Mons) et Hellebecq (Autoroute E429/A8 Bruxelles-Tournai) de raccorder les bornes concernées au départ du raccordement de TOTAL SA.

Pour ces sites, les données économiques des différentes options de raccordement sont les suivantes :

Site	Coût estimé du raccordement au réseau de distribution	Coût estimé d'une alimentation au départ du raccordement de Total <sup>1</sup>
Nivelles		
Wanlin		
Spy		
Hellebecq		

L'encadrement du projet par la Commission européenne en vue de l'octroi de subsides prévoit la fin des travaux et des études d'accompagnement pour décembre 2017. Après cette date, l'exploitation des bornes sera poursuivie par ALLEGO BVBA.

Pour ce faire, les bornes visées par la demande devraient être mises en service fin août. ALLEGO BVBA sollicite donc le bénéfice de l'urgence pour le traitement de celle-ci.

---

<sup>1</sup> Montants documentés au moyen de devis détaillés joints au dossier de demande

## 2. EXAMEN PAR LA CWAPE

### 2.1. Réseaux fermés professionnels

La demande d'ALLEGRO BVBA vise explicitement une autorisation au titre de réseau fermé professionnel (ci-après « RFP ») dans le cadre de l'article 15ter du décret du 12 avril 2001 relatif à l'organisation du marché régional de l'électricité (ci-après « décret électricité »).

Le RFP est défini à l'article 2, 23°bis du décret électricité comme « *un réseau raccordé au réseau de distribution ou de transport local qui distribue de l'électricité à l'intérieur d'un site industriel, commercial ou de partage de services géographiquement limité, qui peut accessoirement approvisionner un petit nombre de clients résidentiels employés par le propriétaire du réseau, ou associés à lui de façon similaire et dans lequel :*

*a) pour des raisons spécifiques ayant trait à la technique ou à la sécurité, les opérations ou le processus de production des utilisateurs de ce réseau sont intégrés ou étaient historiquement intégrés; ou*

*b) l'électricité est fournie essentiellement pour leur propre consommation au propriétaire ou au gestionnaire du réseau fermé professionnel ou aux entreprises qui leur sont liées ».*

La notion de RFP est intimement liée à celle de « client aval », définie à l'article 2, 41° du décret électricité (« *client final et/ou producteur raccordé au réseau de distribution ou de transport local par le biais d'un réseau privé ou d'un réseau fermé professionnel* »). Le client final est lui-même défini comme « *toute personne physique ou morale achetant de l'électricité pour son propre usage* » (article 2, 38° du décret électricité).

L'article 15ter du décret électricité prévoit que les nouveaux RFP sont soumis à l'octroi d'une autorisation individuelle délivrée par la CWAPE après consultation du gestionnaire de réseau auquel le RFP entend se raccorder.

La même disposition stipule que les conditions, modalités et la procédure d'octroi de l'autorisation individuelle sont déterminées par le Gouvernement, après avis de la CWAPE.

En date du 21 avril 2016, le Gouvernement wallon a adopté en première lecture un avant-projet d'arrêté relatif aux RFP. La CWAPE a remis son avis CD-16f10-CWAPE-1590 requis sur le projet le 10 juin 2016.

Au jour de la demande introduite par ALLEGRO BVBA, les conditions, modalités et la procédure d'octroi de l'autorisation d'un RFP ne font pas encore l'objet d'un arrêté définitivement adopté au niveau du Gouvernement wallon. La CWAPE n'est dès lors pas habilitée à examiner une demande à ce titre.

### 2.2. Prestation de service de rechargement

La recharge rapide des véhicules électriques dans les stations-services, du point de vue de sa qualification juridique, est une thématique qui a déjà été examinée par la CWAPE par le passé<sup>2</sup>.

---

<sup>2</sup> Décision CD-10d13-CWAPE du 13 avril 2010 relative au rechargement de véhicules électriques via des bornes installées dans certaines stations-services

La CWaPE avait alors estimé que « les clients de ces bornes ne les utiliseraient qu'à des fins de dépannage. Cette fourniture d'électricité serait plus onéreuse pour le client que celle qui résulterait d'une recharge au domicile de ce dernier. Il s'agit d'une recharge accélérée (environ trente minutes au lieu de plusieurs heures) pour des automobilistes qui n'ont pas la possibilité d'atteindre leur domicile (ou leur lieu de travail) compte tenu de l'autonomie limitée de leur véhicule. Le client qui a la possibilité de recharger son véhicule chez lui n'aura jamais avantage à le faire via une telle borne de rechargement.

Le prix de la recharge est par ailleurs strictement calculé en fonction du temps d'utilisation de la borne plutôt que des quantités d'électricité fournies.

Pour toutes ces raisons, il nous semble que ce service de rechargement doit être vu comme une prestation de services qui comprend une livraison d'électricité à prix coûtant, au moyen de l'utilisation, à titre onéreux, d'un outil accélérant la recharge.

Le montant facturé par la station-service correspond donc plutôt à la rémunération de la mise à disposition d'un outil permettant une recharge accélérée plutôt qu'à une revente d'électricité. »

Bien que cette analyse puisse évoluer dans le futur compte tenu des avancées dans ce secteur, elle n'a à ce jour pas fait l'objet de modifications.

La situation envisagée par ALLEGO BVBA et TOTAL SA n'est toutefois pas explicitement visée par cette analyse. Dans le cas d'espèce, une entité juridique s'interpose entre les clients de la borne et le titulaire du point de raccordement au réseau.

## 2.3. Cadre européen et développements en cours

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

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 CO<sub>2</sub> 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 2016<sup>3</sup>.

---

<sup>3</sup> « 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 le cadre du « Clean Energy Package » adopté le 30 novembre 2016 par la Commission européenne, la mobilité électrique est davantage promue encore, notamment au travers de la Proposition de DIRECTIVE DU PARLEMENT EUROPÉEN ET DU CONSEIL modifiant la directive 2010/31/UE sur la performance énergétique des bâtiments, prévoyant que « *Les États membres font en sorte que les bâtiments résidentiels construits récemment ou faisant l'objet de travaux de rénovation importants qui comprennent plus de dix emplacements de stationnement disposent du précâblage nécessaire pour permettre l'installation, à chaque emplacement de stationnement, de points de recharge des véhicules électriques* ».

### **3. DECISION DE LA CWaPE**

Considérant l'absence de cadre législatif abouti relatif aux conditions, modalités et procédure d'octroi d'autorisation d'un RFP ne permettant pas à la CWaPE d'examiner la demande d'ALLEGRO BVBA à ce titre ;

Considérant par ailleurs qu'il n'est pas établi que la situation puisse être qualifiée de RFP en l'espèce ; qu'ALLEGRO BVBA n'est en effet, à strictement parler, pas un client final au sens du décret, dès lors que cette entité n'achète pas d'électricité pour sa propre consommation, mais intervient comme intermédiaire dans le cadre de ce que la CWaPE a analysé comme une prestation de services de rechargement au sens de la décision CD-10d13-CWaPE du 13 avril 2010 (relative au rechargement de véhicules électriques via des bornes installées dans certaines stations-services), prestation qu'en l'espèce TOTAL S.A. n'entend pas exercer elle-même mais dont elle concède le droit à l'exercer à ALLEGRO BVBA sur ses sites d'exploitation;

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 la présente décision ne porte pas préjudice à la soumission éventuelle de situations analogues, dans le futur, au régime des RFP si l'arrêté du Gouvernement wallon à venir devait aboutir à cette conclusion ;

Considérant le caractère d'exception des bornes situées dans les stations-services situées sur les aires d'autoroute par rapport aux bornes placées par ALLEGRO BVBA en zone urbaine, pour lesquelles un raccordement propre est normalement prévu;

Considérant que le demandeur a été reçu à la CWaPE le 5 juillet 2017 en présence d'ORES et qu'aucune autre alternative technique à celles ayant fondé les offres du gestionnaire de réseau n'a pu être proposée par ce dernier, qui ne s'oppose par ailleurs pas à une absence de raccordement propre;

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 ;

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/RFP qui constituent quant à eux de strictes exceptions au principe du raccordement de tout client final au réseau de distribution/de transport local ;

La CWaPE, eu égard aux circonstances, à l'urgence dictée par les exigences européennes en vue de l'octroi de subsides et à l'ensemble des arguments d'exception développés ci-dessus, considère que les bornes à établir sur les sites d'Hellebecq, Wanlin, Nivelles et Spy ne peuvent raisonnablement l'être qu'au départ du raccordement de TOTAL SA 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.

\* \*  
\*