

COMMISSION DE REGULATION DE L'ENERGIE EN REGION DE BRUXELLES-CAPITALE

Avis provisoire soumis à consultation

(BRUGEL-AVIS-20160826-223)

relatif à la problématique d'alimentation électrique des clients avals au réseau de traction ferroviaire et au réseau électrique de la STIB

Etabli en application de l'article 30bis §2 de l'ordonnance du 19 juillet 2001 relative à l'organisation du marché de l'électricité en Région de Bruxelles-Capitale.

26 août 2016

Table des matières

1	Base légale.....	3
2	Rétroactes.....	3
3	Description de la situation particulière de la STIB, de la SNCB et d'INFRABEL	4
3.1	La STIB.....	4
3.1.1	Spécificités du réseau électrique de la STIB.....	4
3.1.2	Caractère raisonnable des investissements à réaliser	5
3.1.3	Mobilité future	5
3.1.4	Sécurité	5
3.2	INFRABEL et la SNCB.....	6
4	Contexte juridique.....	7
5	Proposition d'un cadre légal adéquat pour la Région de Bruxelles-Capitale.....	9
5.1	Le réseau de traction ferroviaire régional	11
5.2	Les clients avals raccordés au réseau de traction d'Infrabel.....	11
5.3	Les réseaux du gestionnaire de gares raccordés au réseau de traction ferroviaire	12
5.4	Les règles générales régissant les trois mécanismes	12
6	Conclusion.....	16

I Base légale

L'article 30bis, §2 1° et 2° de l'ordonnance du 19 juillet 2001 relative à l'organisation du marché de l'électricité en Région de Bruxelles-Capitale (ci-après « ordonnance électricité »), modifié par l'article 2 de l'ordonnance du 20 juillet 2011, stipule ceci :

« § 2. Brugel est investie d'une mission de conseil auprès des autorités publiques en ce qui concerne l'organisation et le fonctionnement du marché régional de l'énergie, d'une part, et d'une mission générale de surveillance et de contrôle de l'application des ordonnances et arrêtés y relatifs, d'autre part.

Brugel est chargée des missions suivantes :

1° donner des avis, études ou décisions motivés et soumettre des propositions dans les cas prévus par la présente ordonnance et par l'ordonnance susvisée du 1er avril 2004 ou leurs arrêtés d'exécution;

2° d'initiative ou à la demande du Ministre ou du Gouvernement, effectuer des recherches et des études ou donner des avis, relatifs au marché de l'électricité et du gaz

[...]»

Sur la base de cet article et dans le cadre de ses missions fixées par l'ordonnance électricité, BRUGEL remet un avis d'initiative au Gouvernement.

2 Rétroactes

Le 16 avril 2012, une plainte a été introduite auprès de BRUGEL par un locataire d'un commerce situé dans une station de métro de la STIB (Société des Transports Intercommunaux de Bruxelles).

Le locataire s'interrogeait quant à la légalité et la justification du tarif pratiqué par la STIB ainsi qu'à l'absence de modalités concrètes pour la fourniture d'électricité opérée par celle-ci.

La plainte a été traitée par le Service des litiges qui a constaté plusieurs infractions à la réglementation bruxelloise à charge de la STIB :

- La STIB vend de l'électricité mais ne dispose pas de licence de fourniture et n'a pas non plus introduit une demande auprès de BRUGEL en vue d'en obtenir ;
- Le locataire alimenté électriquement par la STIB ne peut en tant que client final exercer son éligibilité étant donné que seul le fournisseur de la STIB a accès au réseau exploité par celle-ci ;

Dans sa décision du 20 décembre 2012, le Service des litiges de BRUGEL a enjoint la STIB de se conformer aux dispositions de l'ordonnance électricité par l'introduction dans le délai d'un mois d'une demande auprès du gestionnaire du réseau de distribution (ci-après « GRD » ou « SIBELGA ») visant à raccorder le locataire au réseau de distribution bruxellois lui permettant d'exercer son éligibilité.

La STIB a introduit une requête en suspension et en annulation devant le Conseil d'Etat contre cette décision. Dans ce cadre, l'Auditeur du Conseil d'Etat a, dans son rapport, conclu positivement sur l'ensemble des arguments avancés par BRUGEL.

Suite à ce rapport, BRUGEL a proposé à la STIB d'engager un dialogue constructif pour trouver une solution structurelle et adaptée à leur situation spécifique notamment via la constitution d'un groupe de travail. En attendant la mise en place d'une solution, le délai imparti d'un mois pour l'introduction de la demande de raccordement auprès du GRD a été suspendu.

Les réflexions menées lors des réunions de travail ont mis en évidence la spécificité du réseau électrique de la STIB. Il s'est avéré nécessaire d'adapter le cadre légal actuel pour tenir compte de cette spécificité et des besoins futurs en matière de mobilité.

Parallèlement aux discussions menées avec la STIB, BRUGEL a pris contact avec les sociétés INFRABEL (responsable de l'infrastructure ferroviaire) et SNCB (responsable notamment de la gestion des bâtiments) pour analyser la manière dont les commerces situés dans les gares étaient alimentés électriquement. Il s'est ainsi avéré qu'INFRABEL, à travers la SNCB vendait de l'électricité aux commerces et ce, sans disposer de licence de fourniture. Au vu des différents points communs entre ces deux situations, il était pertinent pour BRUGEL d'envisager une solution commune (pour la STIB et INFRABEL/SNCB).

Par ailleurs, par un courrier du 3 août 2016, la Ministre a demandé l'avis de Brugel quant aux ajustements jugés opportuns pour la création éventuelle d'un statut de fournisseur spécifique à destination des réseaux ferroviaires en Région bruxelloise.

Le présent avis fait suite aux discussions avec les différents acteurs concernés et la demande de la Ministre.

3 Description de la situation particulière de la STIB, de la SNCB et d'INFRABEL

3.1 La STIB

3.1.1 Spécificités du réseau électrique de la STIB

A l'instar du GRD, la STIB dispose d'un réseau électrique en moyenne et en basse tension. Ce réseau permet ainsi d'assurer l'alimentation électrique des tramways, des métros, des dépôts, des ateliers, des stations de métro et des clients aval situés dans celles-ci (commerces, automates,...).

Un comparatif entre les réseaux électriques de SIBELGA et de la STIB permet d'observer l'importance du réseau de la société de transport:

	SIBELGA	STIB
Postes d'alimentation 36 & 150kV	48(ELIA)	5 (ELIA)
Cabine de transformation HT/BT	3.083 (réseau)	200 (sous station de traction et de transformation)
Câbles HT [km]	2.256	486
Câbles BT [km]	4.109	276

Il ressort de ce tableau que la STIB dispose d'un réseau électrique substantiel et que dans les faits, elle gère déjà un réseau de distribution d'électricité.

3.1.2 Caractère raisonnable des investissements à réaliser

La STIB dispose à l'heure actuelle de plus de 80 clients avals dans ses stations de métro et excepté deux d'entre elles (alimentées depuis des cabines clients du GRD), seul le réseau 11 kV de la STIB en assure l'alimentation électrique.

Ce réseau 11kV est donc disponible dans quasiment l'ensemble des stations et il semble ainsi objectivement « *compréhensible et raisonnable* » que les clients avals situés dans ces stations soient alimentés par le réseau de la STIB et non par celui du GRD.

Le coût d'un raccordement des clients avals au réseau du GRD pourrait s'avérer substantiel notamment au vu de la configuration des stations de métros (stations disposant souvent de plusieurs étages).

3.1.3 Mobilité future

La STIB souhaiterait développer une nouvelle offre de transport de mobilité en région bruxelloise. Dans ce contexte, différents projets sont étudiés, entre autre, en collaboration avec les deux autres sociétés de transports en commun régionales. Ces projets consistent notamment :

- à assurer la circulation des tramways d'autres société de transport sur le réseau de la STIB ;
- à donner la possibilité aux autres sociétés de transport public de recharger leurs bus électriques sur des bornes électriques alimentées par le réseau de la STIB ou directement sur les caténaires de tramways (système dit de biberonage)

Les charges liées à ces nouvelles offres de transport seront alimentées électriquement par le réseau électrique de la STIB et la question relative à l'éligibilité de ce type de clients (De Lijn, Tec, clients voitures ou vélos électriques) devra tôt ou tard se poser.

3.1.4 Sécurité

Dans le cadre de la gestion de la sécurité des voyageurs de la STIB, un avis a été demandé au service du SIAMU de la Région de Bruxelles Capitale concernant la possibilité de se retrouver avec deux gestionnaires différents de réseaux de distribution électrique dans une même station de métro/prémétro.

Le SIAMU s'est prononcé dans le sens suivant : pour des raisons de sécurité, il ne peut être admis qu'un seul gestionnaire de distribution électrique dans une même station, gestionnaire devant posséder toutes les connaissances du dit réseau.

3.2 INFRABEL et la SNCB

Comme indiqué précédemment, INFRABEL est le gestionnaire de l'infrastructure et l'exploitant des chemins de fer belges. Dans ce cadre, une des missions de cette société est d'assurer la gestion, l'entretien et le renouvellement des infrastructures ferroviaires y compris l'infrastructure relative à l'alimentation électrique. La SNCB est, quant à elle, l'opérateur ferroviaire. Un des rôles de ce dernier est d'assurer la gestion des gares et donc des relations avec les concessions.

Historiquement, jusqu'en 2004, il n'existait qu'une seule entreprise, la SNCB qui regroupait donc l'ensemble des compétences du chemin de fer: le transport des voyageurs mais également la gestion du réseau et de l'infrastructure ferroviaire. Fin 2004 marque la scission de cette SNCB unitaire suite aux nouvelles réglementations de l'Europe qui imposent une dissociation de l'opérateur ferroviaire national et du gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire, et ce, afin d'éviter une concurrence déloyale dans le secteur. La SNCB fut ainsi divisée en trois entités : la SNCB (l'opérateur ferroviaire), Infrabel (le gestionnaire de l'infrastructure) et la SNCB Holding. Fin 2013, la SNCB Holding et la SNCB fusionnent pour devenir la SNCB.

Le législateur fédéral a adopté le concept de réseau de traction ferroviaire pour les installations électriques de gestionnaire d'infrastructure ferroviaire nécessaire à l'exploitation du réseau ferroviaire, à l'exception des installations électriques de clients en aval, alimentés par le réseau de traction ferroviaire. Le réseau électrique d'INFRABEL répond aux critères imposés par la législation fédérale pour pouvoir bénéficier du statut spécifique de *réseau de traction ferroviaire*. Selon la législation fédérale applicable, le Ministre après avis du GRD et de la CREG, peut conférer la qualité de gestionnaire de réseau de traction ferroviaire à INFRABEL. Néanmoins, les clients avals raccordés à ce réseau d'INFRABEL, et dont notamment la SNCB, ne bénéficieront pas de ce statut, car le cadre juridique applicable à ces clients relève de la compétence des Régions. Ainsi, les clients avals alimentés par un réseau de traction ferroviaire fédéral se trouvent dans une situation spécifique dans la mesure où la distribution d'électricité se fait dans le cadre d'un vide juridique.

Une autre spécificité qui concerne la situation particulière d'INFRABEL et de la SNCB est que cette dernière, alimente elle-même certains clients avals situés dans les gares par ses propres réseaux électriques qui sont eux-mêmes raccordés au réseau de traction ferroviaire. Cette situation est la suite logique de la configuration historique de la gestion de l'activité du chemin de fer. Malgré la séparation des deux entreprises, certaines configurations historiques persistent. Dès lors, il convient de prendre en compte cette situation particulière.

Ainsi, plus de 160 clients avals situés dans des gares (propriétés de la SNCB) sont alimentés principalement par un réseau propre au gestionnaire de réseau de traction ferroviaire INFRABEL. En effet, le réseau de traction ferroviaire situé sur le territoire bruxellois est alimenté par 5 postes HT d'ELIA (le reste des gares étant alimentées par le réseau du GRD). Ainsi, la majorité des gares comportant des clients avals est alimentée par une boucle 11kV gérée par INFRABEL.

Pour des raisons similaires à celles évoquées dans le cas de l'alimentation des clients avals situés dans des stations de métro de la STIB, il semble, au vue de la configuration d'alimentation des gares, « *compréhensible et raisonnable* » que les clients avals situés dans celles-ci soient alimentés par le réseau d'INFRABEL et non par celui du GRD.

4 Contexte juridique

Pour trouver une solution juridique adéquate à ces situations particulières historiques exposées dans le chapitre qui précède, il serait opportun de s'inspirer des concepts fédéral et européen.

- Au niveau fédéral : le concept du réseau de traction ferroviaire

L'article 2,42° de la loi du 29 avril 1999 relative à l'organisation du marché de l'électricité (ci-après « loi électricité ») définit le réseau de traction ferroviaire comme suit :

« 42° " réseau de traction ferroviaire " : les installations électriques du gestionnaire d'infrastructure ferroviaire nécessaires à l'exploitation du réseau ferroviaire, parmi lesquelles les installations de transformation et de distribution de courant électrique pour le service de la traction, la sécurité, la signalisation, la télécommunication, les aiguillages, et l'éclairage, les sous-stations et les caténaires, à l'exception des installations électriques des clients en aval, alimentés par le réseau de traction ferroviaire; ». (Nous soulignons).

L'article 18bis de la loi électricité consacre des règles spécifiques concernant la reconnaissance de ces réseaux, ainsi que les exemptions de certaines obligations imposables aux gestionnaires de réseaux de distribution et de transport. Selon L'article 18ter de cette même loi :

« Les dispositions concernant un réseau fermé industriel telles que mentionnées dans l'article 18bis, §§ 2 et 3, sont en raison de l'indivisibilité technique et économique du réseau applicables au réseau de traction ferroviaire, dans la mesure où aucune autre réglementation n'est prévue dans la loi du 4 décembre 2006 relative à l'utilisation de l'infrastructure ferroviaire.

Sur proposition de la Direction générale de l'Energie, après avis de la commission et du gestionnaire du réseau, ainsi qu'après avoir donné la possibilité aux Régions concernées de remettre un avis dans un délai de 60 jours, le ministre peut conférer la qualité de gestionnaire de réseau traction ferroviaire à la personne physique ou morale propriétaire ou disposant d'un droit d'usage du réseau concerné. ». (Nous soulignons).

Néanmoins, le réseau de traction ferroviaire concerne les installations électriques du gestionnaire d'infrastructure ferroviaire nécessaires à l'exploitation du réseau ferroviaire, et exclut les clients en aval du réseau de traction ferroviaire. Selon les travaux parlementaires¹ de la loi du 26 décembre 2013 : « Par cela, tant les raccordements historiques que la SNCB, ainsi que les activités commerciales effectuées dans les bâtiments des gares, sont visés. ».

Dans son avis n° 53.817/3 du 16 octobre 2013 concernant le projet de loi portant des dispositions diverses en matière d'énergie, la section législation du Conseil d'Etat a souligné la nécessité d'une telle distinction au regard de la répartition des compétences entre les Régions et l'Etat fédéral :

« 8.2.3. En ce qui concerne les dispositions relatives au réseau de traction ferroviaire, il convient de rappeler l'avis 50.180/IV dans lequel le Conseil d'Etat, section de législation, relevait ce qui suit:

“Pour la deuxième série d'amendements, la compétence peut être trouvée dans l'article 6, § 1er, X, alinéa 1er, 2°bis, de la loi spéciale du 8 août 1980. Aux termes de cette disposition, les voies ferrées gérées par la Société nationale des chemins de fer belges ne relèvent pas de la compétence des

¹ Documents de la Chambre des représentants, 53-3155-2013/2014, Exposé des motifs, p.4.

régions en matière de travaux publics et de transport. Sur la base de cette disposition, l'autorité fédérale peut dès lors élaborer un régime spécial pour le réseau de traction des chemins de fer. L'autorité fédérale n'est, à cet égard, pas liée par les limitations qui s'appliquent à sa compétence en matière de distribution de l'électricité (voir l'article 6, § 1^{er}, VII, alinéa 1^{er}, a), de la loi spéciale du 8 août 1980, a contrario). Bien que selon les données recueillies par le Conseil d'État, la tension sur le réseau de traction est habituellement bien inférieure à 70.000 volts, une intervention de l'autorité fédérale est donc possible”.

Eu égard à ce fondement de compétence, le réseau de traction ferroviaire ne peut concerner que ces éléments qui sont essentiels à la circulation des trains et ne peut pas porter sur d'autres activités, même si elles se situent à proximité du réseau ferroviaire.

Par conséquent, l'ajout que l'article 2, 2°, du projet entend apporter à l'article 2, 42°, de la loi sur l'électricité, est une manière judicieuse de limiter l'exception, que le réseau de traction ferroviaire prévoit au droit commun en matière de distribution de l'électricité, aux aspects essentiels à l'exploitation du réseau ferroviaire. Le revers de la médaille en est toutefois **un règlement, par les régions, des conditions dans lesquelles l'électricité peut être fournie aux “clients en aval, alimentés par le réseau de traction ferroviaire”, même si cette fourniture s'opère au moins en partie via le réseau de traction ferroviaire.** » (Nous soulignons et surlignons).

En outre, les travaux parlementaires² de la loi du 26 décembre 2013 précise que, dans le respect de la répartition des compétences entre les Région et l'Etat fédéral, « le ministre ne désignera un gestionnaire que pour la partie supérieure à 70 kV. Cependant, le réseau devra être reconnu dans son ensemble comme réseau industriel fermé puisque juste une partie d'un réseau fermé ne peut pas être qualifié de réseau fermé en tant que tel. Cette reconnaissance ne porte pas préjudice à la reconnaissance par une autorité régionale d'un réseau fermé ; ».

Il ressort de ce qui précède que les réseaux fermés de distribution dont la tension nominale est inférieure à 70 kV, ainsi que le cadre applicable aux clients avals des réseaux de traction ferroviaire devraient être réglementé par les Régions.

- **Au niveau européen : le concept du réseau fermé de distribution**

L'article 28, (I), de la directive 2009/72/CE du Parlement européen et du Conseil du 13 juillet 2009 concernant des règles communes pour le marché intérieur de l'électricité et abrogeant la directive 2003/54/CE (ci-après « directive 2009/72/CE ») qualifie de réseau fermé de distribution comme un :

« réseau qui distribue de l'électricité à l'intérieur d'un site industriel, commercial ou de partage de services géographiquement limité et qui, sans préjudice du paragraphe 4, n'approvisionne pas de clients résidentiels:

a) si, 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

b) si ce réseau fournit de l'électricité essentiellement au propriétaire ou au gestionnaire du réseau, ou aux entreprises qui leur sont liées. ».

² Documents de la Chambre des représentants, 53-3155-2013/2014, Exposé des motifs, p.4.

L'article 28, (2), de cette même directive octroie la faculté pour les Etats membres de donner la compétence à leur autorité de régulation de qualifier de réseau fermé de distribution certains réseaux et d'exempter ces réseaux de certaines obligations imposables aux gestionnaires de réseaux de distribution.

Ce concept de réseau fermé de distribution a été adopté comme solution par les autres Régions. Ainsi :

- la Wallonie a réglementé à travers le concept de réseau fermé professionnel par le décret du 11 avril 2014 modifiant le décret du 12 avril 2001 relatif à l'organisation du marché régional de l'électricité.
- La Région flamande, par le décret du 8 mai 2009 portant les dispositions générales en matière de la politique de l'énergie³, a adopté le concept de réseaux de distribution fermés et son fonctionnement. Plusieurs aspects d'organisation et de fonctionnement des réseaux de distribution fermé sont également régis par le règlement technique de la distribution de l'électricité en Région flamande.

5 Proposition d'un cadre légal adéquat pour la Région de Bruxelles-Capitale

Pour que la proposition de solution juridique soit appropriée, elle doit tenir compte des spécificités bruxelloises, dont notamment (voir point 3) :

- l'ampleur conséquente du réseau électrique de la STIB par rapport au territoire bruxellois;
- la comparabilité partielle du réseau électrique d'Infrabel avec le réseau électrique de la STIB ;
- la configuration historique d'Infrabel et de la SNCB en une seule entreprise et la situation de fait qui s'est créée depuis de nombreuses années ;
- la présence en Région de Bruxelles-Capitale du concept de réseau privé, de réseau multi-utilisateurs et l'absence de nécessité d'adopter le concept européen de réseau fermé de distribution. Cette spécificité a été relevée dans les travaux parlementaires de l'ordonnance du 20 juillet 2011 modifiant l'ordonnance du 19 juillet 2001 relative à l'organisation du marché de l'électricité en Région de Bruxelles-Capitale et l'ordonnance du 12 décembre 1991 créant des fonds budgétaires, comme suit :

« En effet, la structure du tissu économique de la Région de Bruxelles-Capitale a exigé la mise en place de réseaux privés. Plus de 700 sites correspondent, en Région de Bruxelles-Capitale, de facto, à la notion de réseau privé, incluant notamment des hôpitaux, des centres commerciaux, des centres culturels, des gares, des lieux publics, etc. Les restrictions et conditions limitatives posées par l'article 28 de la directive ne permettaient donc pas de les intégrer dans la définition de « réseau fermé de distribution » ou de faire appel à cette notion pour rencontrer les exigences de la Région de

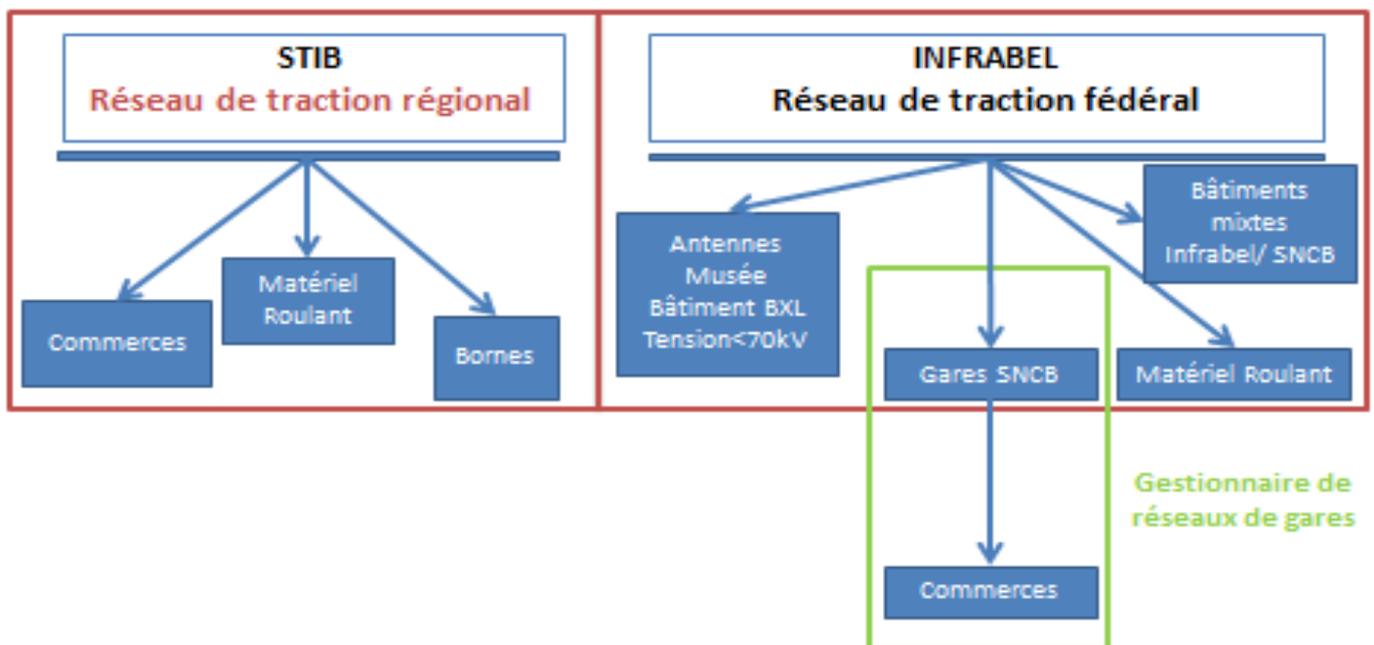
³ M.B., 07.07.2009.

Bruxelles-Capitale. C'est pour cette raison qu'il est maintenu dans l'ordonnance, la notion de « réseau privé », et qu'il n'a pas été créé de « réseaux fermés de distribution » au sens de la directive. »⁴

Dès lors, Brugel considère opportun :

- qu'à la lumière du concept fédéral du réseau de traction ferroviaire, de créer le concept région de réseau de traction ferroviaire régional pour la situation spécifique de la STIB (5.1),
- d'accorder les mêmes droits et obligations aux clients avals raccordés au réseau de traction fédéral Infrabel (5.2),
- qu'en s'inspirant du modèle européen du réseau fermé de distribution et en l'adaptant à la situation particulière bruxelloise et la configuration historique INFRABEL/SNCB, de créer le concept de « gestionnaire de réseaux de gares » (5.3).

Ces concepts peuvent être schématisés comme suit :



Brugel est également d'avis que des règles similaires doivent régir ces différents mécanismes (5.4).

⁴ Document parlementaire, Session ordinaire 2010-2011 A-201/1, Exposé des motifs du Projet d'ordonnance modifiant l'ordonnance du 19 juillet 2001 relative à l'organisation du marché de l'électricité en Région de Bruxelles-Capitale et l'ordonnance du 12 décembre 1991 créant des fonds budgétaires, p. 14.

5.1 Le réseau de traction ferroviaire régional

Au regard de la situation spécifique bruxelloise et le cadre légal fédéral précité, la création d'un statut spécifique du « réseau de traction ferroviaire régional » semble être la solution la plus adéquate et équitable pour les raisons qui suivent :

- il convient d'assurer l'égalité de traitement entre les réseaux électriques d'Infrabel et de la STIB. En effet dans ces deux cas comparables, l'électricité distribuée a pour objet d'alimenter les installations électriques du site nécessaire à l'exploitation du réseau de traction ferroviaire. Dans cet objectif et par cohérence avec la législation fédérale applicable, il est nécessaire d'octroyer au réseau de la STIB le statut du « réseau de traction ferroviaire régional ». Dans ce cadre, la STIB doit jouir des mêmes droits et obligations qu'a Infrabel en ce qui concerne son réseau électrique.
- L'adoption de ce concept permettra également d'éviter des discriminations entre les clients raccordés au réseau du GRD et les clients raccordés au réseau de traction ferroviaire. En effet, il convient de garantir, qu'au même titre que les clients raccordés au réseau du GRD, les clients raccordés au réseau de traction ferroviaire régional puissent jouir de leur droit d'éligibilité. Dans le sens inverse, les obligations imposées aux clients raccordés au GRD doivent également être respectées par les clients avals raccordés au réseau de traction ferroviaire. A titre d'exemple, les taxes et les redevances régionales doivent être acquittés par les deux catégories de clients.

Ainsi, le réseau de traction ferroviaire régional pourrait être défini comme « les installations électriques du gestionnaire d'infrastructure nécessaires à l'exploitation du réseau ferroviaire, parmi lesquelles les installations de transformation et de distribution de courant électrique pour le service de la traction, les sous-stations, les conducteurs de courant de traction (caténaire et troisième rail), la signalisation, les aiguillages, les télécommunications, les systèmes informatiques, l'éclairage, les dépôts, les arrêts et les stations à l'exception des installations électriques des clients en aval, alimentés par le réseau de traction ferroviaire. »

5.2 Les clients avals raccordés au réseau de traction d'Infrabel

En ce qui concerne les clients avals raccordés au réseau électrique d'Infrabel, ces derniers ne peuvent pas être discriminés par rapport aux clients avals raccordés au réseau électrique de la STIB. Il ressort de l'examen des travaux parlementaires de la loi électricité (voir le point 4) que ces clients avals raccordés au réseau électrique d'Infrabel n'ont pas été compris dans la définition du réseau de traction ferroviaire car la réglementation applicable à ces clients relève de la compétence régionale. Au regard du fait que les clients avals raccordés au réseau électrique d'Infrabel se trouvent dans la même situation que les clients avals raccordés au réseau électrique de la STIB, il convient de leur octroyer tous les droits et obligations du statut « réseau de traction ferroviaire régional ». L'égalité de traitement doit être assurée entre tous les clients avals raccordés à un réseau de traction ferroviaire, qu'il soit reconnu tant au niveau fédéral qu'au niveau de la Région de Bruxelles-Capitale.

Dès lors, Brugel recommande d'octroyer, par la voie législative, aux clients avals d'INFRABEL tous les droits et obligations des clients avals de la STIB.

5.3 Les réseaux du gestionnaire de gares raccordés au réseau de traction ferroviaire

Ce concept viserait à régler la situation spécifique de l'alimentation électrique par la SNCB de ses clients avals.

Comme déjà exposé ci-avant, ce concept est inspiré du concept européen du réseau fermé de distribution et adapté à la situation particulière d'Infrabel et de la SNCB.

Les réseaux du gestionnaire de gares raccordés au réseau de traction ferroviaire pourrait être défini comme « le réseau qui distribue de l'électricité à l'intérieur d'un site géographiquement limité, qui est raccordé à un réseau de traction ferroviaire fédéral et qui n'approvisionne pas de clients résidentiels:

- a) si, 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
- b) si ce réseau fournit de l'électricité essentiellement au propriétaire ou au gestionnaire du réseau, ou aux entreprises qui leur sont liées. ».

5.4 Les règles générales régissant les trois mécanismes

Des modifications doivent être apportées au cadre législatif actuel afin d'intégrer les règles régissant ces concepts. Ces règles sont notamment les suivantes :

- Instauration d'un régime d'autorisation

- **En ce qui concerne le réseau de traction ferroviaire régional**

Pour qu'une installation puisse prétendre à bénéficier du statut du réseau de traction ferroviaire régional, il est nécessaire que cette dernière réponde à une série de critères qui seront contrôlés par l'autorité compétente délivrant l'autorisation. Un des critères pourrait être la nécessité d'argumenter dans un rapport circonstancié que la structure de leur réseau correspond à la définition du réseau de traction ferroviaire régional définie dans l'ordonnance électricité. Cette autorisation pourrait être délivrée par le Ministre ayant l'énergie dans ses attributions, après avis de Brugel. Ce système a été retenu par le législateur fédéral où le Ministre est habilité de conférer la qualité du gestionnaire de réseau de traction ferroviaire.

- **En ce qui concerne les réseaux du gestionnaire de gares raccordés à un réseau de traction ferroviaire**

Les réseaux du gestionnaire de gares doivent obtenir une autorisation (ou reconnaissance) devrait être délivrée par Brugel. Brugel devrait être habilitée à définir les conditions pour obtenir cette autorisation.

Ce système a été retenu en Région wallonne. Pour les réseaux fermés professionnels existants, un système de reconnaissance par la CWaPE a été prévu. Pour les nouveaux réseaux, ces derniers doivent obtenir une autorisation délivrée par la CWaPE.

En ce qui concerne les clients avals raccordés au(x) réseau(x) de traction ferroviaire

Comme déjà exposé au point 5.2, il convient de réserver un traitement non-discriminatoire aux clients raccordés au réseau de traction ferroviaire régional et aux clients avals raccordés au réseau de traction ferroviaire fédéral. Dans ce cadre, ces derniers doivent bénéficier des mêmes droits et obligations que les clients avals raccordés au réseau de traction ferroviaire régional. Dès lors, il est nécessaire de rendre applicable les dispositions relatives au réseau de traction ferroviaire régional aux clients avals raccordés au réseau de traction ferroviaire fédéral. A condition de remplir le critère « d'être raccordé au réseau de traction ferroviaire fédéral », les clients avals raccordés au réseau de traction ferroviaire fédéral bénéficieront de plein droit, des mêmes droits et devoirs dès l'entrée en vigueur de l'ordonnance électricité modificatrice. Aucune autorisation ne doit être demandée par ces derniers.

- Nécessité d'instauration des règles techniques relatives à la distribution de l'électricité aux clients avals par le gestionnaire de traction ferroviaire régional

A titre d'exemple, il serait nécessaire de définir les règles de comptage. Brugel considère que ces règles techniques ne doivent pas être intégrées dans le règlement technique applicable au réseau de distribution classique.

- Le droit des clients avals de mandater le gestionnaire du réseau de traction ferroviaire ou le gestionnaire des réseaux de gares d'exercer en leur nom leur droit d'éligibilité

En vertu des dispositions européennes et nationales, tout client dispose du droit de choisir son fournisseur. La possibilité de mandater le gestionnaire du réseau de traction régional ou le gestionnaire des réseaux de gares d'exercer en son nom son droit d'éligibilité n'est pas contraire aux prescrits européens et nationaux. Le système de mandat vise à faciliter la bonne gestion du réseau de traction ferroviaire régional et du réseau de gares. Le système de mandat n'est pas obligatoire et le client peut choisir lui-même son fournisseur.

Ce système de mandat a également été retenu en Région wallonne pour les clients d'un réseau fermé professionnel.

- Consacrer les tâches du gestionnaire du réseau de traction ferroviaire régional et du gestionnaire des réseaux de gares et la possibilité de sous-traiter certaines de ses tâches aux GRD

Les tâches allouées à ces derniers doivent être comparables aux tâches du gestionnaire de réseau classique. Ainsi, il sera notamment chargé :

- de gérer la distribution d'électricité dans le principe de sécurité, de fiabilité et de l'efficacité du réseau ;
- d'assurer la capacité suffisante de son réseau et d'effectuer des extensions si nécessaire ;
- d'effectuer des entretiens préventifs de son réseau et des réparations de celui-ci ;
- d'établir et de communiquer le plan de son réseau ;
- de gérer les activités liées au comptage et le flux d'information de comptage;

- d'assurer l'accès à son réseau et de tenir un registre d'accès ;

Afin de garantir la gestion efficace, optimale et dans des conditions raisonnables de ces deux types de réseau, il convient également de prévoir que certaines de ces activités puissent être sous-traitées au GRD. En effet, la réalisation par ces gestionnaires de certaines de leurs tâches par eux-même peut nécessiter une expertise pointue/spécifique ou impliquer des investissements financiers considérables. Dès lors, le GRD pourrait exercer certaines de leurs tâches pour fournir l'expertise nécessaire et ce aux coûts raisonnables. Le GRD ne peut refuser la demande de sous-traitance.

Le régime de sous-traitance a été retenu en Flandre dans le décret du 8 mai 2009 (décret électricité), en ce qui concerne les tâches suivantes :

- la gestion du registre d'accès;
- la mise à disposition, l'installation, l'activation, la désactivation, l'entretien et la réparation de compteurs aux points d'accès du réseau;
- le relevé des compteurs aux points d'accès à son réseau, la définition de l'injection et le prélèvement des utilisateurs du réseau sous-jacents et le traitement et la conservation de ces données;
- la communication des données nécessaires et les autres données aux producteurs, aux responsables de l'équilibre, aux affrêteurs, aux intermédiaires, aux fournisseurs, aux fournisseurs de services énergétiques, y compris les agrégateurs, aux clients et à la VREG.

La demande de sous-traitance ne peut être refusée selon l'article 4.6.3 de ce même décret flamand.

- Prévoir les obligations du gestionnaire de réseau de traction ferroviaire régional et du gestionnaire des réseaux de gares

Les obligations qui seront imposées à ces gestionnaires sont comparables aux obligations du GRD. Notamment, ces obligations sont les suivantes :

- l'absence de discrimination sur leurs réseaux ;
- la conclusion de contrats transparents et non discriminatoires modalisant le raccordement et l'accès des utilisateurs à leurs réseaux ;
- le respect des lignes directrices tarifaires et la méthodologie tarifaire établie par BRUGEL ans le cadre de la détermination des tarifs . Notamment, les redevances et les taxes doivent être répercutées sur l'utilisateur de son réseau.
- la communication aux utilisateurs du réseau de certaines informations (factures, données pertinentes, etc) ;
- le respect de la confidentialité des informations ;
- la vérification de la conformité technique de leurs réseaux ;

- l'exploitation et l'entretien de leurs réseaux ;
 - la garantie de la liberté de choix du fournisseur.
- Clarifier les relations entre le client aval, le gestionnaire de réseau de traction ferroviaire régional et les gestionnaires de réseaux de transport régional et de distribution, ainsi que les relations entre les clients avals du réseau du gestionnaire des réseaux de gares avec le réseau de traction ferroviaire

Il convient de préciser que l'utilisateur du réseau de traction ferroviaire régional ou du gestionnaire des réseaux de gares n'a pas de relation contractuelle avec le GRD ou le GRTR. En d'autres termes, il ne doit pas conclure un contrat de raccordement ou d'accès avec le GRD/GRTR. Il revient au gestionnaire de réseau de traction ferroviaire régional de conclure un contrat de raccordement/accès avec le GRD/GRTR.

Dans le cas du réseau du gestionnaire des réseaux de gares, ses clients ne doivent pas conclure de contrat avec le gestionnaire de réseau de traction.

- Elargir les compétences de BRUGEL afin de pouvoir contrôler les activités du gestionnaire de réseau de traction ferroviaire régional et du gestionnaire des réseaux de gares et le respect de leurs obligations

Il convient de définir le rôle de BRUGEL dans le cadre du contrôle de ces réseaux. Au même titre que le réseau de distribution, le réseau de traction ferroviaire régional et le gestionnaire des réseaux de gares doivent être soumis au contrôle du régulateur bruxellois de l'énergie. Notamment, un contrôle ex ante et/ou un contrôle ex post est nécessaire. Le contrôle ex ante peut se faire par l'habilitation de BRUGEL de délivrer l'autorisation pour les réseaux du gestionnaire des réseaux de gares raccordés au réseau de traction ferroviaire. Le contrôle ex post peut être effectué à travers des plaintes adressées à BRUGEL. Ces plaintes peuvent porter, par exemple, sur la violation par ces gestionnaires de leurs obligations imposées par l'ordonnance, comme notamment l'obligation d'établir des tarifs conformes aux lignes directrices tarifaires. Dans le cadre de ce contrôle, il serait opportun de donner des moyens nécessaires à BRUGEL pour pouvoir mener des investigations et de demander des informations complémentaires.

6 Conclusion

Il ressort de ce qui précède qu'il existe actuellement un vide juridique concernant la gestion de certains types de réseau. Ce vide juridique est de nature à engendrer des discriminations qui ont été citées dans le présent avis.

Dès lors, BRUGEL suggère au législateur bruxellois d'adopter des dispositions appropriées de nature à combler ce vide juridique.

Afin tenir compte d'éventuelles considérations formulées notamment par les acteurs du marché de l'énergie, ce projet d'avis est soumis à consultation.