EV BELGIUM
the Electric Vehicle Association

Communiqué de presse
29 octobre 2026

La Belgique risque de passer à côté de 27 millions d'euros d'investissements dans les bornes et les énergies renouvelables

Le secteur de la mobilité électrique appelle le gouvernement à transposer la directive européenne RED III Transport dès cet automne

Bruxelles, le 29 octobre 2026. – Le secteur de l'électromobilité tire la sonnette d'alarme : la Belgique n'a toujours pas transposé la directive européenne sur les énergies renouvelables (RED III Transport), et risque ainsi de freiner l'électrification des transports. Le délai fixé à cet effet a déjà expiré le 21 mai 2025. Le secteur appelle donc le gouvernement à s'atteler de toute urgence à la mise en œuvre de cette directive. Un an et demi plus tard, la Belgique – et, par extension, le secteur – n'a toujours aucune perspective de cadre législatif. Une situation qui pourrait avoir d'importantes conséquences financières si l'Europe engageait une procédure d'infraction. Entre-temps, la valeur marchande des e-crédits (également appelés crédits HEE-F), que les opérateurs de recharge reçoivent pour la fourniture d'électricité renouvelable, a fortement chuté, et en l'absence de transposition de la directive RED III Transport, elle continue de baisser. Cela porte directement atteinte à la sécurité des investissements pour les opérateurs de bornes de recharge et au prix de recharge pour les utilisateurs finaux, ce qui entraîne une fuite des projets vers l'étranger. Selon les calculs d'EV Belgium, l'absence de décision au sein du gouvernement entraînera en 2026 une perte de plus de 4 millions d'euros de capitaux d'investissement pour les opérateurs de bornes de recharge. D'ici fin 2027, ce manque à gagner s'élèvera à plus de 27 millions d'euros, des fonds qui ne pourront donc pas être réinvestis dans la poursuite du développement du réseau de recharge.

Un accord à portée de main, mais bloqué

La directive européenne sur les énergies renouvelables oblige les fournisseurs de combustibles fossiles à intégrer une part croissante d'énergies renouvelables dans le transport routier. Les fournisseurs d'électricité renouvelable, d'hydrogène ou d'autres carburants renouvelables reçoivent en échange des « e-crédits » que les fournisseurs de combustibles fossiles peuvent acheter pour respecter leurs obligations. Ce mécanisme existe déjà sous la supervision du SPF Économie, mais doit être adapté de toute urgence à la suite de la dernière révision de la directive européenne. La transposition des nouveaux objectifs prévus par la directive RED III Transport est indispensable pour garantir le bon fonctionnement à long terme du mécanisme et offrir les incitations nécessaires à divers secteurs, dont celui des véhicules électriques. EV Belgium a appelé le ministre compétent en avril 2025 à prendre les mesures nécessaires, mais cette demande n'a pour l'instant pas reçu de réponse.

> *« La Belgique a dépassé depuis longtemps déjà le délai européen de transposition de la directive RED III. Alors que nos pays voisins continuent de développer leur cadre en matière d'énergies renouvelables dans le secteur des transports, les investisseurs belges dans les infrastructures de recharge attendent toujours des éclaircissements. Ce retard a un coût économique », souligne Philippe Vangeel, directeur chez EV Belgium.*

La transposition figure pourtant expressément dans l'accord de gouvernement fédéral. Une large coalition d'entreprises des secteurs de l'énergie, des transports et de l'industrie a récemment réitéré, dans une lettre commune, sa demande au gouvernement de faire entrer en vigueur ces objectifs au 1er janvier 2027. Au niveau gouvernemental, un accord est à portée de main, mais on attend toujours une décision officielle. Une impasse politique inutile qui coûtera cher, selon EV Belgium. L'absence de cette décision a un impact direct sur la valeur des e-crédits, qui s'est effondrée l'année dernière, passant d'environ 18 € à 5 € par crédit, ce qui correspond à une baisse de 0,07 € à 0,02 € par kWh. À titre de comparaison : aux Pays-Bas, où le RED III Transport a déjà été mis en œuvre, la valeur moyenne s'élève actuellement à 0,10 € par kWh. Selon une estimation prudente d'EV Belgium, cela aura coûté au total, en 2026, un peu moins de 4 millions d'euros de capitaux d'investissement pour le secteur belge des bornes de recharge. D'ici fin 2027, ce montant s'élèvera – selon cette même estimation – à plus de 27 millions d'euros. Cet ordre de grandeur montre pourquoi un choix politique et la sécurité des investissements sont essentielles pour un secteur caractérisé par des coûts d'investissement élevés.

> *Vangeel souligne : « La mise en œuvre de la directive RED III Transport est entre nos mains et nous permettra d'être moins exposés aux fluctuations des prix sur le marché pétrolier. Plusieurs rapports à l'étranger (notamment l'université technique de Delft) démontrent clairement qu'une électrification accrue dans le cadre de la directive RED III (peut) faire baisser les coûts globaux – y compris pour les propriétaires de voitures diesel et essence – car l'électricité est un moyen peu coûteux d'atteindre l'objectif fixé. »*

EV Belgium asbl
Rue de la Loi 81A - 1000 Bruxelles
contact@ev.be

Les enjeux

Sur le plan économique :
Un système de crédits qui fonctionne bien réduit le délai de rentabilité d'une station de recharge et fait ainsi baisser le prix de la recharge pour les consommateurs. Cela peut littéralement faire la différence entre investir et renoncer. Les Pays-Bas et l'Allemagne ont déjà transposé la directive RED III Transport, la France suivra en 2027. Dans ces pays, chaque kWh d'électricité renouvelable génère effectivement une valeur stable. Les investisseurs se tournent donc vers nos pays voisins, et la croissance des infrastructures de recharge en Belgique stagne depuis le dernier trimestre de 2026. Chaque mois de retard supplémentaire accroît ce risque.

Concurrence dans le secteur des transports :
Bien que la Belgique soit à l'avant-garde européenne en matière d'électrification des voitures particulières, elle est à la traîne en ce qui concerne les camionnettes et les poids lourds. Pour une plaque tournante logistique comme la Belgique, cela représente un risque réel. Des crédits électriques stables pour la recharge peuvent également faire toute la différence dans l'analyse de rentabilité d'un camion électrique. Nos pays voisins offrent déjà cet avantage à leurs acteurs logistiques, ce qui n'est pas le cas de la Belgique, qui risque ainsi de perdre en compétitivité.

Une mesure climatique rentable qui s'autofinance :
Cette mesure peu coûteuse de réduction des émissions de CO_2 reste inutilisée depuis trop longtemps, alors qu'elle ne coûte rien au budget de l'État : le système s'autofinance. Le transport routier représente près de 29 % de nos émissions de gaz à effet de serre et, selon le dernier rapport du Plan flamand pour l'énergie et le climat, c'est le seul secteur dont les émissions ont augmenté depuis 1990. Or, des solutions abordables existent déjà aujourd'hui. Sans objectifs ambitieux, la Belgique passe à côté d'un levier important pour atteindre son objectif climatique européen, au risque de se voir infliger des amendes ou de devoir acheter des quotas d'émission coûteux à l'étranger. De plus, l'effort se portait alors sur l'industrie, l'agriculture et les ménages, où les réductions sont plus difficiles et plus coûteuses à réaliser.

> *« Il n'y a aujourd'hui aucune raison valable de ne pas mettre en œuvre REDIII Transport, ni sur le plan économique, ni sur le plan climatique », conclut Philippe Vangeel.*

Ce qu'il faut faire maintenant

Pour EV Belgium, l'analyse est simple : la transposition de la directive RED III Transport figure dans l'accord de coalition et le délai européen est dépassé depuis longtemps. Tout nouveau retard sape la sécurité juridique pour les investisseurs et ouvre la voie à une procédure d'infraction européenne. Il est désormais prouvé que cette mesure ne coûte pratiquement rien aux citoyens : des études menées aux Pays-Bas, en Allemagne et en France estiment l'impact à la pompe à quelques centimes d'euro par litre tout au plus, et démontrent qu'une électrification accrue peut réduire les coûts globaux, car l'électricité constitue un moyen moins coûteux d'atteindre les objectifs fixés.

C'est pourquoi EV Belgium et ses 140 entreprises demandent à l'ensemble du gouvernement de faire entrer en vigueur la directive RED III Transport le 1er janvier 2027, si nécessaire avec effet rétroactif, comme cela a été le cas aux Pays-Bas, en Allemagne et en Espagne. À cet égard, il est essentiel de fixer des objectifs ambitieux, car des objectifs trop modestes maintiennent les prix des crédits à un niveau bas et sapent précisément les investissements visés par la directive. Le cadre doit en outre reconnaître toutes les bornes de recharge (y compris privées), attribuer des crédits sur la base de la quantité réelle d'énergie renouvelable et s'appuyer sur un registre simple et juridiquement sûr, accessible également aux petits acteurs.

> *Philippe Vangeel conclut : « Personne ne peut prédire quand la prochaine crise énergétique éclatera ni quel sera le cours du pétrole demain. Nous pouvons toutefois opter pour une transition ambitieuse qui garantisse des investissements, des emplois et un prix de recharge compétitif en Belgique. L'accord est à portée de main : nous appelons la coalition à le finaliser cet automne. »*

###

À propos d'EV Belgium
EV Belgium est une fédération représentative qui œuvre au développement du marché de la mobilité zéro émission en Belgique. Nous comptons aujourd'hui plus de 140 entreprises, parmi lesquelles des CPO, des MSP, des entreprises énergétiques, des marques automobiles, des importateurs et divers acteurs de la chaîne de production. EV Belgium vise, grâce à la coordination assurée par la fédération, à accélérer le déploiement des véhicules zéro émission en réunissant les fournisseurs de produits et de services de ce segment et les utilisateurs de véhicules électriques.

Baromètre EV Belgium
Vous recherchez davantage d'informations et de données ? Consultez notre Baromètre EV accessible au public sur notre site web : https://ev.be/nl/ev-barometer

Contact presse
Philippe Vangeel (directeur et porte-parole) :philippe@ev.be
Site web : https://www.ev.be/nl/