



## Position d'EV Belgium

### Transposition de la directive EPBD (refonte) en Belgique

18 décembre 2025

---

#### Introduction

La refonte de la directive sur la performance énergétique des bâtiments (2024/1275) est un texte législatif crucial pour le secteur des véhicules électriques en Belgique. Avec son article 14 révisé et complété, qui contient des dispositions relatives au déploiement de points de recharge dans les bâtiments résidentiels et commerciaux privés, elle constitue un vecteur important pour le déploiement d'infrastructures de recharge privées et semi-publiques. Le rôle de la directive EPBD est de garantir un accès égal aux chargeurs pour tous les utilisateurs, tout en favorisant le développement économique et en accélérant le déploiement de la mobilité à zéro émission. En lien avec d'autres textes législatifs européens, tels que le règlement sur les infrastructures pour les carburants alternatifs (AFIR) et la directive sur le marché de l'électricité (EMD), la directive EPBD contribue à la mise en place d'un cadre réglementaire cohérent et interconnecté qui aide à structurer, renforcer et pérenniser le secteur des véhicules électriques.

**Par conséquent, EV Belgium recommande vivement la transposition rapide de la directive EPBD dans l'intérêt des utilisateurs, du secteur des véhicules électriques et des autorités publiques.**

La date limite pour la transposition est le **29 mai 2026**.

#### 1. Exigences pour des bâtiments non résidentiels

En ce qui concerne les dispositions incluses dans la directive EPBD relatives au déploiement d'infrastructures de recharge pour les bâtiments neufs et rénovés ainsi que pour les bâtiments non résidentiels existants, EV Belgium formule les recommandations suivantes à prendre en considération lors de la transposition de la directive :

#### Recommandations d'EV Belgium: bâtiments non résidentiels



## Introduire un ratio de conversion pour la recharge rapide

La directive EPBD ne contient aucune disposition relative à la puissance de charge. Lors de la transposition de la directive, EV Belgium recommande vivement d'inclure des dispositions permettant d'établir un ratio de conversion entre la recharge rapide et la recharge normale. En fonction de l'utilisation du bâtiment et du temps que les visiteurs et les employés y passent (par exemple, dans les commerces de détail et les supermarchés), les stations de recharge rapide peuvent être une solution beaucoup plus adaptée pour répondre aux besoins de recharge des utilisateurs que les chargeurs lents. Néanmoins, l'investissement dans les chargeurs rapides est nettement plus élevé, ce qui rend une obligation qui ne tient compte que du nombre absolu de chargeurs peu judicieuse tant du point de vue des utilisateurs que des opérateurs.

La Commission européenne a reconnu que les États membres peuvent introduire des dispositions relatives à la puissance de sortie des chargeurs et a donc implicitement autorisé une telle conversion.<sup>1</sup> **Un tableau de conversion possible a été inclus à l'annexe I de la présente position.** Ce tableau a déjà été utilisé dans différents contextes, notamment dans le cadre du projet CPT en Flandre.<sup>2</sup>

Avant de décider d'adopter cette approche, nous invitons toutefois les trois régions **à s'aligner sur une norme commune et à harmoniser le taux de conversion.** Pour aller plus loin, nous recommandons d'utiliser une norme européenne, si elle est disponible entre-temps, ou de rédiger la législation de manière à ce qu'elle puisse être utilisée lorsqu'elle sera disponible. Dans tous les cas, l'utilisation de méthodologies différentes dans chaque région serait source de confusion tant pour les installateurs que pour les développeurs.

1

[https://energy.ec.europa.eu/document/download/b1bce3a3-cea5-4ed8-8cf3-a97565b67c28\\_en?file\\_name=Infrastructure%20for%20sustainable%20mobility%20%28Article%2014%29%20-%20annex%209.pdf](https://energy.ec.europa.eu/document/download/b1bce3a3-cea5-4ed8-8cf3-a97565b67c28_en?file_name=Infrastructure%20for%20sustainable%20mobility%20%28Article%2014%29%20-%20annex%209.pdf)

2

<https://www.vlaio.be/nl/subsidies-financiering/subsidiedatabank/projectsteun-voor-semi-publieke-ladinfrastructuur-cpt-programma>



Nous soulignons également que le ratio utilisé doit donner des résultats raisonnables, être compatible avec différents modèles commerciaux et ne pas favoriser de manière disproportionnée l'installation d'un certain type de chargeur.

### **Utiliser des définitions claires et harmonisées des termes « précâblage » et « conduits »**

La refonte de la directive EPBD utilise les termes « précâblage » et « conduits pour le passage de câbles » de manière quelque peu interchangeable, ce qui rend difficile de comprendre s'ils sont censés avoir la même signification. La Commission européenne a précisé dans sa communication que le précâblage et la pose de conduits doivent être compris comme permettant d'installer des bornes de recharge à un stade ultérieur sans avoir à effectuer de travaux importants sur le parking. Par exemple, les conduits existants pour l'éclairage ou d'autres installations peuvent être utilisés pour la recharge. Nous invitons donc les régions à reprendre ces définitions dans leurs exigences relatives aux bâtiments existants et à **utiliser une définition harmonisée de ce qu'elles considèrent comme du précâblage ou la pose de conduits**, conformément aux recommandations de la Commission.

Si les Régions envisagent d'introduire des exigences spécifiques en matière de précâblage, nous recommandons de **bien évaluer au préalable les risques liés au vol de câbles**. En effet, si l'installation des bornes de recharge ne suit pas rapidement les travaux de précâblage, le risque de vol pourrait être trop élevé pour justifier l'imposition du précâblage. Dans leur législation sur les bâtiments existants, les Régions devraient donc inclure une méthodologie claire pour évaluer ce risque. EV Belgium est prête à mettre à disposition l'expertise et l'expérience de ses membres pour clarifier ces aspects.

### **Apporter plus de clarté concernant les parkings récemment rénovés**

Les exigences relatives aux bâtiments existants doivent être mises en œuvre avant le 1er janvier 2027, avec une exception possible pour les bâtiments rénovés au cours des deux années précédant le 28 mai 2024. Dans ce cas, la mise en



conformité avec les exigences peut être reportée au 1er janvier 2029. Toutefois, cette exception n'est pas automatique et doit être expressément prévue dans la législation pour être applicable. Nous recommandons de **préciser immédiatement, par le biais de la législation transposant la directive, si les Régions appliqueront ou non cette exception.**

Cependant, le traitement des bâtiments qui ne relèvent pas de l'exception prévue par la directive EPBD, mais auxquels les règles régionales en vigueur entre le 1er janvier 2025 et le 31 décembre 2026 ont été appliquées, **manque de clarté.** Dans ces cas, les parkings qui ont été récemment rénovés pour se conformer à la directive EPBD (2010) devront faire l'objet d'une nouvelle rénovation après le 1/1/2027 afin de se conformer à la directive EPBD refondue, sauf indication contraire des Régions.

Quoi qu'il en soit, cette situation peu claire devrait rappeler aux régions qu'elles doivent mettre en place des systèmes d'alerte précoce concernant la législation européenne à venir et anticiper les futures règles dans leurs transpositions. Pour cela, il est essentiel que les régions travaillent en étroite collaboration avec le niveau fédéral et/ou les institutions européennes directement, ainsi qu'avec des associations sectorielles telles qu'EV Belgium.

### **Empêcher le « gold-plating » de la législation EPBD en introduisant des exigences supplémentaires et sans rapport avec celle-ci**

EV Belgium recommande aux régions d'éviter d'introduire dans la législation EPBD des règles et exigences supplémentaires qui vont au-delà de ce qui est requis par la directive (à l'exception de certaines dispositions relatives aux statistiques et à l'application, voir ci-dessous). Il pourrait s'agir d'interdire certains types de chargeurs dans certains types d'endroits, d'ajouter des exigences en matière de sécurité incendie (déjà définies dans le RGIE et le RBP) ou d'autres exigences qui ne sont pas explicitement prévues par la directive. L'introduction de telles exigences par le biais de la transposition de la directive EPBD crée de la confusion et de l'incertitude pour les acteurs du marché et les utilisateurs, et devrait être évitée.



## 2. Suivi, statistiques et contrôles

EV Belgium note que la directive ne comprend aucune exigence spécifique concernant l'application des exigences de la directive EPBD en matière de suivi.

- Les informations relatives aux infrastructures de recharge ne sont pas incluses dans les réglementations sur les certificats énergétiques ou autres obligations de déclaration prévues par la directive EPBD.
- Les informations relatives à la recharge peuvent être incluses dans le passeport de rénovation des bâtiments (BRP).
- Au stade de l'octroi des permis, les infrastructures de recharge ne doivent actuellement pas être incluses dans la déclaration EPB/PEB ou dans d'autres documents relatifs à l'octroi des permis.

La législation régionale actuelle ne prévoit pas non plus de mesures de notification ou d'application, à deux exceptions notables près :

- En Flandre, VEKA peut contrôler l'installation des chargeurs dans les parkings et infliger des amendes (2 000 € par borne de recharge manquante, 1 000 € par place de parking pour absence de précâblage ou de goulottes).
- À Bruxelles, pour les parkings soumis à un permis environnemental (> 10 places), les exploitants sont tenus de communiquer une fois par an à Sibelga le nombre de bornes de recharge installées.

Cette situation peu claire est peu pratique et manque de transparence pour les autorités de contrôle, les utilisateurs finaux, les installateurs et les CPO, et ne permet pas aux autorités publiques de vérifier correctement à quel degré la directive EPBD est respectée.

### Recommandations d'EV Belgium : suivi et contrôle

#### **Priorité à l'information des parties prenantes et à la communication avec les promoteurs, les exploitants et les installateurs**

EV Belgium recommande aux régions de faire de la sensibilisation du grand public aux règles de la directive EPBD une priorité et de veiller à ce que les meilleures informations possibles soient disponibles à tout moment. Il est essentiel que les parties prenantes soient conscientes des opportunités que peut offrir l'installation des points de recharge et qu'elles les intègrent de manière proactive dans leurs



plans de rénovation et de développement. Une telle stratégie permettra également d'éviter que l'installation de chargeurs ne soit considérée uniquement comme une contrainte, ce qui pourrait conduire à la mise en place d'infrastructures de recharge de mauvaise qualité ou inadéquates dans le seul but d'atteindre les objectifs de la directive EPBD ou pour éviter des amendes.

### **Intégrer les informations relatives à la recharge des véhicules électriques dans les certificats PEB et/ou le passeport du bâtiment**

À ce jour, ni la directive EPBD ni les législations régionales EPB n'imposent d'inclure la recharge des véhicules électriques dans les mesures de reporting standardisées. Cela rend difficile le suivi de la conformité et constitue une occasion manquée. Compte tenu de l'importance croissante des véhicules électriques sur le marché, il sera également de plus en plus important, dans les années à venir, de disposer d'informations transparentes sur la recharge lors de l'acquisition d'un bâtiment ou d'un parking. EV Belgium recommande donc vivement d'inclure des informations sur la recharge dans le certificat PEB et, par extension, dans le passeport du bâtiment (qui sera un document obligatoire à partir du 1er janvier 2025). Nous tenons toutefois à souligner qu'il ne faut pas créer de procédure distincte pour déclarer les points de recharge et que les données à déclarer doivent être simples et concises sans imposer de charge administrative importante aux parties concernées.

### **Pas d'amendes sans statistiques ni rapports**

EV Belgium souligne que l'application stricte des exigences de la directive EPBD, par exemple au moyen d'amendes et de sanctions, ne devrait pas être introduite en l'absence de mesures claires d'information et de suivi. Les régions devraient d'abord être en mesure de déterminer le niveau actuel de conformité avec la directive EPBD, n'envisager des mesures coercitives que si le niveau de conformité est faible, et ne les introduire que si les amendes et les sanctions constituent le meilleur moyen possible d'améliorer la conformité.



### 3. Obstacles à l'installation (article 14, paragraphe 8, de la directive EPBD)

Le nouvel article 8 de la directive EPBD refondue contient des dispositions importantes obligeant les États membres à supprimer les obstacles à l'installation de bornes de recharge dans les bâtiments neufs et existants, en particulier dans les immeubles résidentiels à plusieurs logements. Alors que l'accord de coalition fédéral prévoit déjà de ramener à 50 + 1 la majorité requise pour l'installation de bornes de recharge, la directive EPBD va plus loin et demande la suppression totale de l'accord des copropriétaires pour l'installation de bornes de recharge.

Si l'installation de bornes de recharge privées par des propriétaires individuels ne nécessite pas le consentement des copropriétaires, ce n'est actuellement pas le cas pour les solutions collectives. Pourtant, les installations collectives constituent la solution préférable dans la plupart des cas, car elles offrent une expérience plus qualitative aux propriétaires et ont un impact moindre sur le réseau électrique grâce à l'équilibrage de la charge et à la gestion de la recharge.

Dans ce contexte, la règle de la majorité 50+1 ne permettra toujours pas d'atteindre la parité entre les installations individuelles et collectives. Par conséquent, des mesures d'accompagnement sont nécessaires pour réduire davantage les obstacles à l'installation de chargeurs, **afin de créer une situation de fait où le consentement des copropriétaires sera donné dans presque tous les cas** et ne sera refusé que dans des circonstances exceptionnelles, comme l'exige la directive EPBD.

#### Recommandations d'EV Belgium: Obstacles à l'installation

##### **Soutenir le principe 50+1 au niveau fédéral, mais l'accompagner d'actions fortes visant à sensibiliser les parties prenantes**

EV Belgium invite les régions à soutenir activement la mise en œuvre rapide de la règle de la majorité 50+1 au niveau fédéral. Les régions devraient toutefois prendre des mesures d'accompagnement afin de garantir que, dans la réalité, l'installation de bornes de recharge dans les copropriétés ne soit pas refusée dans la plupart des cas. Ces mesures pourraient inclure la création d'un guichet d'information pour les propriétaires d'appartements et les syndicats, ou l'intégration d'informations sur les bornes de recharge dans des programmes existants tels que [Homegrade](#) à



Bruxelles. EV Belgium est prête à soutenir toute campagne de communication potentielle en s'appuyant sur l'expertise de ses membres.



## Annexe 1:

Ratio de conversion proposé pour la recharge rapide	
Puissance Point de Charge installé	Ratio de conversion
$\leq 11\text{kW}$	<b>1 point de charge</b>
$\leq 22\text{kW}$	<b>2</b>
$\leq 50 \text{ kW}$	<b>5</b>
$\leq 100 \text{ kW}$	<b>7,5</b>
$\leq 150 \text{ kW}$	<b>10</b>
$\leq 200 \text{ kW}$	<b>15</b>
$\geq 300\text{kW}$	<b>20</b>