



**ONE SECTOR. ONE CHARTER.
ONE FUTURE.**

Leadership Forum 2026 / 24 avril 2026 / De Schorre

Table des matières

Résumé	3
1. Avant-propos — Today we chose commitment	5
2. Notre mission: connect, advocate, accelerate	6
3. Le secteur en chiffres — où nous en sommes aujourd’hui	7
4. Nos trois scénarios pour 2030.	9
5. Pourquoi 2030 est une date clé — l’enjeu	10
6. Les cinq engagements du secteur	11
7. Du déploiement à la maturité — la deuxième phase	13
8. Ce que nous demandons — nos priorités pour 2026–2030	15
9. Gouvernance et suivi	19
10. Déclaration finale et signature.	20
11. Sources	21

CONNECT. ADVOCATE. ACCELERATE.
EV BELGIUM / CHARTER 2030

Résumé

Qu'est-ce que cette charte?

La Belgique se trouve à un tournant décisif dans la transition vers la mobilité zéro émission. EV Belgium rassemble plus de 140 entreprises issues de l'ensemble de la chaîne de valeur de la mobilité électrique et fédère l'expertise des constructeurs automobiles, des acteurs des infrastructures de recharge, des entreprises énergétiques, des entreprises technologiques et des utilisateurs. Fort de cette responsabilité partagée, le secteur formule dans cette charte ses engagements et ses priorités à l'horizon 2030. Cette charte n'est pas une liste de vœux, mais un engagement commun. Elle définit les critères sur lesquels le secteur souhaite être évalué, la contribution qu'il apportera lui-même et les conditions nécessaires pour faire de la Belgique une référence européenne en matière de mobilité zéro émission. Our mission: connect, advocate, accelerate.

Où en est le secteur aujourd'hui?

La Belgique se trouve à un tournant. Fin 2025, 450 000 véhicules entièrement électriques circulaient sur nos routes, la part de marché des VE dans les ventes de véhicules neufs a grimpé à 35 %, et, début mai 2026, la 500 000^e voiture particulière électrique a été immatriculée — soit une multiplication par cinq en trois ans, et le cap des 600 000 en vue d'ici fin 2026. Fin 2025, l'infrastructure de recharge publique et semi-publique comptait 106 667 points (Flandre: 82 356, Wallonie: 14 191, Bruxelles: 10 130), avec un fort rattrapage en matière de chargeurs rapides en Wallonie (+93 %) et à Bruxelles (+75 %).

Derrière ces chiffres se cache un véritable écosystème économique: plus de 140 entreprises issues de l'ensemble de la chaîne de valeur, représentant ensemble environ 50 000 emplois en Belgique et un chiffre d'affaires d'environ 30 milliards d'euros. En même temps, ce tableau met en évidence un point faible. En ce qui concerne les utilitaires légers (10 805, soit moins de 1 % du parc) et le transport lourd (508 camions électriques en 2025, contre plus de 13 000 en Allemagne et près de 5 000 aux Pays-Bas), la Belgique reste loin derrière — ce qui pose problème pour un pays qui se présente comme une plaque tournante logistique. Et malgré notre position de leader en matière d'adoption, la Belgique n'attire que 1,2 % des investissements européens dans les véhicules électriques (2,6 milliards d'euros). Il s'agit là d'investissements industriels dans les usines et les chaînes de production de batteries, et non de l'achat de véhicules ou du déploiement de bornes de recharge, domaines dans lesquels la Belgique obtient justement de bons résultats.

L'enjeu: pourquoi 2030 est une date clé

L'enjeu se formule le plus nettement comme un coût de l'inaction: chaque mois de retard coûte plus cher que d'agir aujourd'hui. Quatre raisons sous-tendent cette affirmation: l'opportunité économique d'une nouvelle industrie et d'un marché de la flexibilité, l'indépendance énergétique vis-à-vis des carburants fossiles importés, le climat et la qualité de l'air, ainsi que la compétitivité face aux États membres qui investissent massivement. Le cadre européen (AFIR, EPBD, RED, ETS2) est bien établi. La proposition de décembre 2025 visant à affaiblir l'objectif de réduction des émissions de CO₂ pour 2035, en le ramenant de 100 % à 90 %, envoie un mauvais signal — aux investisseurs d'un secteur qui a justement besoin de sécurité réglementaire.

Les cinq engagements du secteur

La charte définit les domaines dans lesquels le secteur fait lui-même la différence, indépendamment de ce que nous demandons aux pouvoirs publics:

- **Policy** — nous engageons activement le dialogue et rendons les politiques techniquement et opérationnellement réalisables, qu'il s'agisse des poids lourds, du V2X, de la réforme fiscale ou de la recharge publique dans les trois régions.
- **Market** — nous comblons les lacunes du marché à l'intersection entre le véhicule, l'infrastructure de recharge, l'énergie et l'utilisateur, grâce à des codes de conduite, des accords sectoriels et des normes communes.
- **Data Gap** — nous élaborons des analyses factuelles, en nous appuyant sur le Baromètre EV comme référence et sur des projections jusqu'en 2035, afin que le débat public repose sur des faits partagés.
- **Communication** — nous façonnons activement le discours, avec une réplique documentée face à la couverture médiatique négative et une campagne autour de #Powering2030 qui place l'utilisateur au centre.
- **Industry** — nous assurons la performance du système, à chaque instant: disponibilité, puissance disponible, transparence des prix, interopérabilité, itinérance fluide et pôles de recharge fiables.

Du déploiement à la maturité

La Belgique a mené à bien la première phase, mais se trouve désormais à l'aube de ce qui constitue le moment le plus difficile pour tout marché en croissance: la transition de l'expansion à la maturité. La phase de vitesse et de pénétration cède la place à celle de confiance et de qualité. L'utilisateur lambda n'a aucune patience face aux bornes de recharge défectueuses, aux prix peu clairs ou aux reportages négatifs. Cela impose de nouvelles priorités: non pas un maximum de bornes de recharge, mais la bonne borne au bon endroit, avec une disponibilité fiable; non pas une pénétration rapide à tout prix, mais une tarification transparente qui protège l'utilisateur; non pas des écosystèmes fermés, mais des normes ouvertes et une véritable liberté de choix; et une recharge intelligente qui profite à la fois à l'utilisateur et au réseau. La croissance du marché ne doit pas dépasser sa crédibilité.

Ce que nous demandons – nos priorités pour 2026–2030

Outre ses propres engagements, le secteur demande aux pouvoirs publics de s'atteler, dans le cadre d'un dialogue, à huit priorités de fond:

01 /

Une feuille de route ambitieuse pour 2035 dans tous les segments de véhicules, en maintenant la date de sortie progressive fixée à 2035 et en accordant un rôle de pionnier aux poids lourds

02 /

Un tax shift pérenne

03 /

Faire enfin basculer le marché privé

04 /

Développer l'infrastructure de recharge pour atteindre environ 200 000 points de recharge publics en 2030

05 /

Le V2X et la flexibilité comme pierres angulaires de la transition énergétique

06 /

Ancrage industriel de la Belgique dans l'économie européenne des véhicules électriques

07 /

Talents, compétences et cybersécurité, avec une politique de formation et d'enseignement ciblée pour l'ensemble de la chaîne de valeur des véhicules électriques.

08 /

Une politique cohérente et stable sur toute la durée d'un cycle d'investissement

UN SECTEUR. UNE CHARTE. UN AVENIR.
#POWERING2030

1. Avant-propos - Aujourd'hui, nous choisissons l'engagement

Le 24 avril 2026, les membres d'EV Belgium se sont réunis à De Schorre, là où se monte chaque été le festival Tomorrowland. Même lieu, mais une autre forme d'énergie. Non pas pour faire de la musique, mais pour mettre en place un projet moins spectaculaire, mais d'autant plus percutant: une feuille de route pour la mobilité électrique à l'horizon 2030.

Un festival se monte en six semaines. Un marché de la mobilité électrique fonctionnel pour tout un pays se construit sur plusieurs années. La question autour de laquelle s'articulait le Leadership Forum 2026 était aussi claire que dérangeante: *que doit mettre en place notre secteur aujourd'hui pour rendre possible le marché belge des véhicules électriques de 2030?* La réponse des membres a été sans équivoque. Aujourd'hui, l'heure n'est plus à l'échange d'idées. Aujourd'hui, l'heure est venue de convenir des principes auxquels nous, en tant que secteur, nous tiendrons fermement. Ce document est le résultat de cet exercice collectif. Ce n'est pas une liste de vœux. C'est une charte — engagements publics sur lesquels le secteur accepte d'être jugé, par lui-même comme par ses partenaires.

Nous savons que la prochaine étape, vers l'objectif de deux millions de voitures particulières électriques d'ici 2030, est loin d'être acquise. Ce parcours est techniquement réalisable, économiquement viable et climatiquement nécessaire — mais il exige une coordination, de l'ambition et des engagements concrets. Et cela exige bien plus encore. Il s'agit ici d'investissements *industriels* — usines, chaînes de production de batteries, capacités de production — et non de l'achat de véhicules ou du déploiement de bornes de recharge, domaines dans lesquels la Belgique se distingue justement. L'ensemble du Benelux ne représente que 3 % du total de l'UE, avec une répartition composée à 85 % d'infrastructures de recharge et à seulement 5 % de production de véhicules.

L'ancrage industriel est donc l'une des priorités mises en avant par cette charte — mais pas la seule. Elle s'ajoute au défi de la capacité du réseau, de l'accessibilité financière pour l'utilisateur et de la qualité de l'expérience de recharge. En tant que pionnière du déploiement sans ancrage suffisant dans *l'activité*

industrielle, la Belgique court un risque réel de défaillance¹; cette charte prend explicitement position à ce sujet, sans pour autant perdre de vue les autres priorités.

Le secteur belge ressent aujourd'hui très concrètement cette vulnérabilité: la dernière usine de voitures particulières de notre pays — qui produit des véhicules électriques — subit ouvertement la pression des coûts salariaux et des coûts énergétiques. Une charte qui ne tiendrait pas compte de cela passerait à côté du lien entre mobilité, énergie et industrie, qui devrait justement constituer le point stratégique par excellence pour la Belgique.

Avec cette charte, notre secteur fait le choix de l'engagement. Nous nous engageons à suivre une trajectoire commune à l'horizon 2030 et à respecter cinq engagements concrets que nous, EV Belgium et ses membres, mettrons en œuvre, en dialogue avec les pouvoirs publics, nos partenaires, la communauté des véhicules électriques et la société dans son ensemble.

**Bart Massin**

Président d'EV Belgium

**Philippe Vangeel**

Directeur d'EV Belgium

2. Notre mission: connect, advocate, accelerate

EV Belgium est la fédération belge pour la mobilité zéro émission. Notre histoire remonte à 1978, année de la création d'AVERE Belgium à la Vrije Universiteit Brussel (VUB). Nous étions présents en 1991 lors du lancement de la première batterie au lithium commerciale, en 1998 lors de la conférence internationale EVS15 à Bruxelles, en 2010 avec les quatorze premières entreprises membres belges qui ont lancé ici «l'ère des véhicules électriques», en 2020 avec la fusion d'AVERE Belgium et d'EV Belgium, et en 2021 avec la fusion subséquente d'EV Belgium et d'Ampères.

Aujourd'hui, nous ne sommes plus seulement une fédération défendant les intérêts d'un thème, mais la voix d'un écosystème — un écosystème qui, en dix-sept ans, s'est multiplié par dix, passant d'une poignée de pionniers (14 membres en 2010) à un secteur ayant le potentiel de devenir le moteur d'une nouvelle génération industrielle. Nos membres représentent l'ensemble du spectre: constructeurs automobiles et importateurs, opérateurs d'infrastructures de recharge (CPO) et prestataires de services de mobilité (MSP)², entreprises du secteur de l'énergie, sociétés de leasing et gestionnaires de flottes, entreprises de logistique et de transport, installateurs et entreprises de construction, spécialistes des batteries, des pionniers du V2X, des entreprises spécialisées dans les logiciels et les données, ainsi que des instituts de recherche et des cabinets de conseil — sans oublier, bien sûr, les conducteurs de véhicules électriques et la communauté des véhicules électriques au sens large, qui mettent chaque jour cette transition en pratique.

Cette large représentation n'est pas le fruit du hasard, mais un choix délibéré. La mobilité électrique est, par définition, une transition systémique. Aucun acteur ne peut à lui seul faire la différence. Ce sont les interactions et la coordination entre les véhicules, les infrastructures de recharge, les réseaux énergétiques, la fiscalité et la culture des utilisateurs qui déterminent si la transition réussit ou stagne. EV Belgium a pour vocation de contribuer à organiser cette coordination et de porter d'une seule voix la position du secteur.

Notre mission se résume en trois mots: connect, advocate, accelerate. Nous rassemblons le secteur autour de groupes de travail et d'événements, nous défendons les intérêts de la mobilité zéro émission auprès des autorités fédérales et régionales ainsi que des institutions européennes, et nous accélérons le développement du marché grâce à des données, des prises de position et une communication publique. Notre Baromètre EV est la référence en matière d'évolution du marché belge. Nos prises de position sont suivies de près par les pouvoirs publics, les parlements et les médias.

Cette charte s'inscrit dans la continuité de ce rôle. Elle constitue la suite logique du [mémoire électoral de 2024](#) et [des dizaines de prises de position et de recommandations](#) que nous avons élaborées depuis 2024 — concernant le tax shift, les pôles de recharge, le Vehicle-to-X (V2X)³, les taxes locales sur les bornes de recharge, les camionnettes, les camions électriques, la directive EPBD⁴, le registre des énergies renouvelables dans les transports et bien d'autres sujets encore. La charte rassemble ces éléments en une seule et même orientation commune à l'horizon 2030.

3. Le secteur en chiffres - où nous en sommes aujourd'hui

Avant de nous projeter vers 2030, nous souhaitons dresser un bilan honnête de la situation actuelle du secteur. Non par autosatisfaction — nous reviendrons plus en détail sur ce qui fait défaut —, mais parce qu'une charte qui ignore son point de départ ne peut pas non plus évaluer son point d'arrivée.

LE SECTEUR EN UN COUP D'ŒIL

450.000

véhicules entièrement électriques fin
2025

145.170

nouvelles immatriculations de véhicules électriques en
2025

106.667

bornes de recharge publiques et semi-publiques fin
2025

508

camions électriques en
2025

≈ 50.000

emplois dans la chaîne de valeur environ
140 entreprises

≈ €30 mld

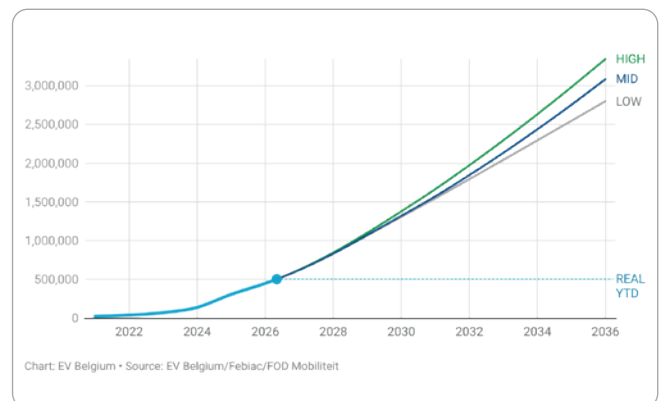
taille économique combinée estimation
sectorielle

3.1 Véhicules en circulation

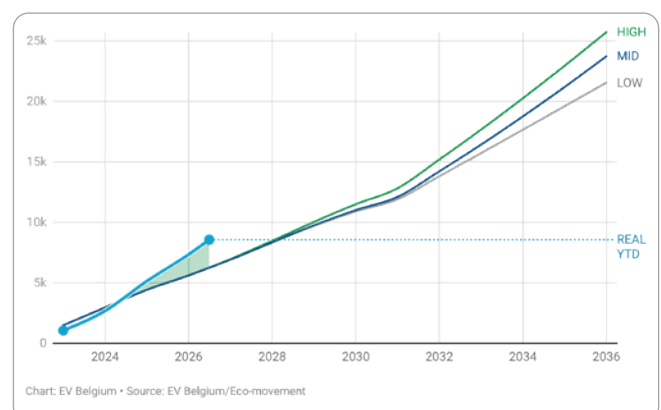
Fin 2025, la Belgique comptait **450 000 véhicules entièrement électriques** sur ses routes. En 2025, **145 170 nouveaux véhicules électriques** ont été immatriculés, contre 127 759 en 2024 — soit une croissance d'environ 14 % au cours d'une année où le marché automobile mondial a connu des difficultés. La part de marché des véhicules électriques parmi les nouvelles immatriculations a atteint **35 %**. Début mai 2026, la 500 000e voiture particulière entièrement électrique a été immatriculée, et tout porte à croire que le nombre de véhicules électriques dépassera les 600 000 avant la fin de l'année 2026.⁵

Pour les utilitaires légers et les camions, le tableau est moins réjouissant. Seules **10 805 camionnettes électriques** circulent aujourd'hui sur les routes belges, **soit moins de 1 % du parc total de camionnettes**. Pour les poids lourds, le volume reste également modeste, mais la croissance est au rendez-vous: on comptait au total **508 camions électriques** en circulation en 2025, soit plus du double par rapport aux 246 de 2024.

En comparaison internationale, cela révèle une position de faiblesse. Alors que l'Allemagne compte déjà plus de 13 000 camions électriques en circulation et les Pays-Bas près de 5 000, la Belgique reste loin derrière avec ses 508 camions électriques — ce qui pose problème pour un pays qui se présente comme une plaque tournante logistique et un pays de transit en Europe.⁶ Comme nous l'affirmons dans notre prise de position «*A Truck is not a Car*» (HDV)⁷: le segment du transport lourd obéit à sa propre logique et nécessite une approche spécifique, plus ambitieuse.



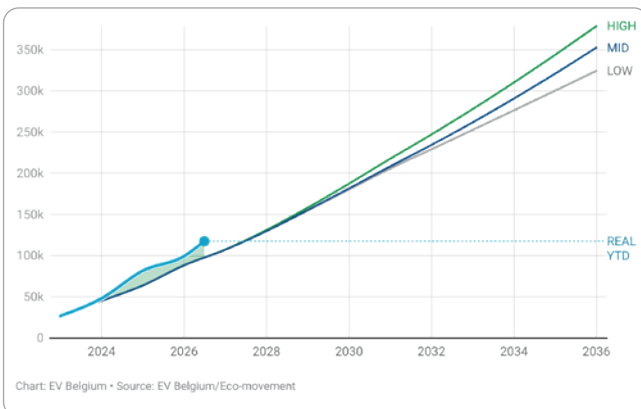
Véhicules de tourisme électriques en Belgique



Points de Recharge DC en Belgique

3.2 Infrastructure de recharge

Fin 2025, la Belgique comptait au total **106 667 points de recharge accessibles au public**, réparties entre la **Flandre (82 356)**, la **Wallonie (14 191)** et **Bruxelles (10 130)**. La croissance enregistrée en 2025 était encourageante — en particulier pour les points de recharge rapide, avec une hausse nationale de **+23 %**, tirée par la **Wallonie (+93 %)** et **Bruxelles (+75 %)**, ainsi que par la **Flandre (+57 %)**. Les projections jusqu'en 2035, publiées par EV Belgium lors de sa conférence de presse de janvier 2026, traduisent cette croissance en **378 747 points de recharge AC⁸** et **25 727 points de recharge DC** en 2035. Il ne s'agit pas d'une anomalie, mais d'une réalité stratégique dont les décideurs politiques doivent explicitement tenir compte. La différence entre «une borne de recharge» et «la bonne borne de recharge au bon endroit avec la bonne puissance» ne fera que s'accroître à l'horizon 2030. La combinaison nécessaire de bornes AC et DC dépendra du cas d'utilisation — à domicile, au travail, le long de l'autoroute, dans un pôle de recharge — et non de la région. Nous reviendrons sur cette orientation stratégique au chapitre 8.



Points de Recharge AC en Belgique

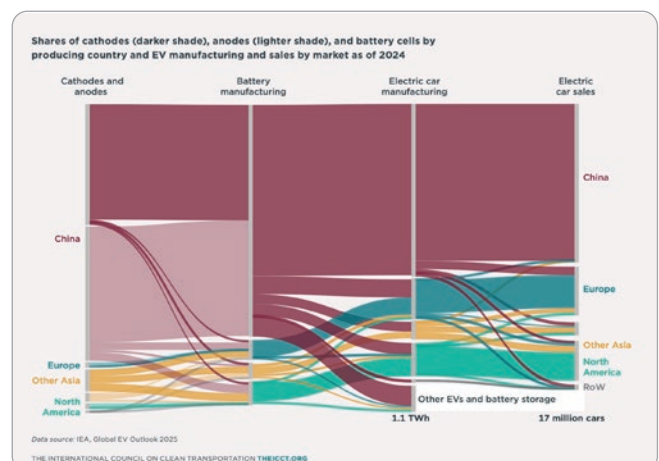


3.3 Une industrie de 50 000 emplois et 30 milliards d'euros

Derrière ces chiffres se cache un secteur qui, en l'espace de dix ans, s'est développé pour devenir un écosystème économique à part entière. **Les quelque 140 entreprises** membres d'EV Belgium représentent ensemble **environ 50 000 emplois en Belgique** et réalisent un **chiffre d'affaires cumulé d'environ 30 milliards d'euros**. Il s'agit d'emplois occupés par des techniciens et des installateurs, des développeurs de logiciels et des ingénieurs de données, des gestionnaires de flottes et des consultants, des planificateurs logistiques et des transporteurs, des entrepreneurs en bâtiment, des spécialistes de l'énergie et des gestionnaires de réseau. Contrairement à ce qui se passe avec les carburants fossiles importés, ces activités sont, pour la grande majorité, exercées en Belgique et en Europe, où elles créent également de la valeur ajoutée. Nous savons pourtant que cela ne suffit pas. Le chapitre 8 met explicitement en évidence les maillons faibles: non pas au niveau du déploiement ou de l'utilisateur, mais dans la mesure où la Belgique parvient à s'ancrer, tant sur le plan industriel qu'en termes d'investissements, dans l'économie européenne des véhicules électriques.

3.4 Perspectives

Les prévisions jusqu'en 2035 — tant pour le parc automobile que pour l'infrastructure de recharge — constituent le point de départ quantitatif des priorités énoncées au chapitre 8. Elles y sont présentées et étayées par segment. Nous ne disposons pas de prévisions spécifiques pour les camionnettes (LDV) et les poids lourds (HDV). À cet égard, nous renvoyons simplement aux obligations contraignantes de l'UE: [le règlement \(UE\) 2019/631](#) pour les véhicules utilitaires légers, [et le règlement \(UE\) 2019/1242](#), renforcé par le règlement (UE) 2024/1610, pour les poids lourds. Dans ces deux segments, la Belgique affiche des résultats médiocres au niveau international — voir le §3.1 pour les chiffres concrets, et le chapitre 8 pour les priorités que nous mettons en avant à ce sujet.



4. Nos trois scénarios pour 2030

Avant de détailler les enjeux et les engagements, nous mettons en parallèle trois réalités possibles. Lors du Leadership Forum, nous avons présenté à nos membres trois titres de journaux datés du 1er janvier 2030 — non pas pour semer la peur ou pour céder à la complaisance, mais pour mettre en évidence le choix qui doit être fait aujourd’hui. Ils constituent le prisme à travers lequel le reste de cette charte peut être lu.

BELGIUM TODAY UNE DÉCENNIE DE PROGRÈS

Dans le premier scénario, la Belgique compte environ deux millions de véhicules électriques en circulation en 2030. Le pays est plus propre, plus intelligent et plus durable. Le parc automobile a été rajeuni, la qualité de l’air dans les villes s’est sensiblement améliorée, et la Belgique s’impose au niveau européen comme un exemple de transition structurée. L’innovation et les emplois dans l’économie verte sont en pleine croissance. C’est le scénario qui est réalisable sur le plan technologique et industriel — à condition que nous fassions les bons choix dès aujourd’hui.

DAILY NEWS LA BELGIQUE N’EST PAS PRÉPARÉE

Dans le deuxième scénario, les choses se passent différemment. Le réseau électrique croule sous la pression d’une croissance non structurée. Des coupures de courant se multiplient. Le transport d’énergie est paralysé. Ceux qui continuent à rouler le font soit avec un moteur à combustion — coûteux et polluant —, soit avec un véhicule électrique, dans l’incertitude quant à la recharge, aux coûts de recharge et à la disponibilité du réseau. Ce scénario n’est pas inévitable. Mais il est possible, si nous laissons la transition se faire d’elle-même au lieu de la piloter de manière proactive.

SOCIÉTÉ DU FUTUR LE VÉHICULE ÉLECTRIQUE N’EST PLUS UN SUJET D’ACTUALITÉ, MAIS LA NORME

Dans le troisième scénario, la mobilité électrique n’est plus un sujet en soi — car elle est devenue la norme. Les véhicules électriques circulent tout naturellement, à la maison, au travail, en ville, sur autoroute. Le réseau de recharge, le réseau électrique, la fiscalité, l’utilisation et la culture sont harmonisés et sont devenus normales. L’énergie durable et la mobilité intelligente se renforcent mutuellement. C’est ce troisième scénario que nous souhaitons, en tant que secteur, contribuer à concrétiser. Non pas parce que nous sous-estimons les obstacles, mais parce que nous en avons fait le choix collectif en tant que secteur. La charte est le moyen par lequel nous concrétisons cet engagement.

5. Pourquoi 2030 est une date clé — l'enjeu

L'enjeu de cette charte peut se résumer par le coût de l'inaction: chaque mois de retard coûte toujours plus cher que d'agir dès aujourd'hui. Derrière ce constat général se cachent quatre raisons pour lesquelles 2030 est une date clé: sur le plan économique, géopolitique, climatique et en termes de compétitivité.

5.1 Opportunité économique

La transition vers la mobilité électrique n'est pas un coût, c'est un investissement. À l'échelle européenne, selon le rapport [«Built in Europe: Mapping the EV Economy»](#) de New AutoMotive et E-Mobility Europe, environ **200 milliards d'euros** ont déjà été engagés dans la production de véhicules, la chaîne des batteries et les infrastructures de recharge, ce qui représente **150 000 nouveaux emplois** aujourd'hui et la perspective de centaines de milliers d'emplois supplémentaires d'ici 2030 — rien que pour la filière européenne des batteries, on prévoit une croissance de 62 000 emplois aujourd'hui à **202 800 à 312 000 emplois en 2030**. Près de la moitié de toutes les voitures électriques produites aujourd'hui en Europe sont équipées d'une batterie fabriquée en Europe.⁹ Cette transition renforce le rôle logistique de la Belgique en tant que plaque tournante européenne, ouvre un nouveau marché de services de flexibilité dans lequel les véhicules électriques contribuent, via la technologie V2X, à la stabilité du réseau, et crée de nouveaux emplois, y compris dans les régions où le taux d'emploi est aujourd'hui plus faible.

5.2 Indépendance énergétique et géopolitique

Les crises énergétiques de la dernière décennie ont dououreusement mis en évidence à quel point notre société, et en particulier notre mobilité, reste dépendante des carburants fossiles importés. Pratiquement chaque euro que nous dépensons encore aujourd'hui pour des carburants fossiles tels que le gaz, l'essence ou le diesel est directement versé à l'étranger et disparaît ainsi de notre propre économie. Chaque kilowattheure que nous produisons localement à partir de l'énergie solaire et éolienne nous rend non seulement moins dépendants des importations, mais garantit également que les retombées financières profitent intégralement à l'économie belge et européenne. La mobilité électrique n'est donc pas seulement un choix en faveur du climat, c'est un choix en faveur de l'autonomie stratégique. Plus vite nous opérerons cette transition, moins nos familles et nos entreprises seront vulnérables aux chocs géopolitiques sur les marchés du pétrole et du gaz.

5.3 Climat et qualité de l'air

L'écologisation du secteur de la mobilité et des transports est une pierre angulaire de la politique climatique belge et européenne. Le transport routier reste l'un des principaux secteurs émetteurs de gaz à effet de serre (28,9 % en 2022¹⁰), et contrairement à de nombreux autres secteurs, nous disposons déjà de la solution technologique dans ce domaine. Compte tenu de l'état actuel de la technique, la propulsion entièrement électrique à batterie constitue la voie logique vers une mobilité zéro émission, tant pour les voitures particulières que pour le transport de marchandises. Chaque mois de retard entraîne des émissions cumulées supplémentaires de gaz à effet de serre qui ne pourront plus être effacées par la suite. En matière de qualité de l'air et de qualité de vie en milieu urbain, les bénéfices sont encore plus directs: un parc automobile électrique signifie moins de particules fines, moins de NO_x et moins de nuisances sonores pour des centaines de milliers d'habitants dans différentes grandes villes et autres agglomérations. La diminution du nombre de malades grâce à une meilleure qualité de l'air constitue non seulement un bénéfice pour la santé, mais aussi un bénéfice économique.

5.4 Le coût de l'inaction

L'alternative n'est pas le statu quo. L'alternative, c'est de prendre du retard. D'autres États membres de l'Union européenne investissent massivement dans les infrastructures de recharge, le «vehicle-to-grid», la production de batteries et l'économie circulaire¹¹. Ceux qui hésitent aujourd'hui devront rattraper leur retard plus tard, à un coût bien plus élevé, ce qui se traduira par un retour sur investissement nettement inférieur et un retard concurrentiel douloureux qu'il faudra des années d'efforts considérables pour combler. Le cadre politique européen est par ailleurs clair: l'AFIR¹², l'EPBD, la RED, les règles relatives aux émissions de CO₂ pour les véhicules légers, les camionnettes et les poids lourds, ainsi que la mise en œuvre imminente de l'ETS2¹³ pour les bâtiments et les transports fixent une orientation qui n'est plus réversible. Le signal donné en décembre 2025, avec la proposition de la Commission européenne d'affaiblir l'objectif de réduction des émissions de CO₂ pour les voitures particulières à l'horizon 2035, en le ramenant de 100 % à 90 %, a constitué pour la Belgique — en tant que pionnière et plaque tournante logistique — un mauvais signal, non seulement pour le climat, mais aussi pour la sécurité des investissements de l'ensemble du secteur. «Built in Europe» qualifie explicitement cette stabilité réglementaire de «contrat d'investissement» entre les pouvoirs publics et l'industrie: quiconque le rompt met immédiatement en péril 3,5 milliards d'euros de production d'infrastructures de recharge et 22 000 emplois directs en Europe. La Belgique doit continuer à s'engager pleinement dans une trajectoire ambitieuse.

6. Les cinq engagements du secteur

Lors du Leadership Forum, nous avons identifié cinq domaines dans lesquels le secteur lui-même peut et doit faire la différence. Non pas pour se substituer à la politique publique, mais en tant que contribution structurale que seul un secteur aligné peut apporter. Pour chacun de ces engagements, la présente charte précise: pourquoi c'est important, et ce que nous faisons concrètement. En fin de compte, la transition ne sera pas évaluée par les décideurs politiques ni par le secteur, mais par les millions d'utilisateurs qui comptent chaque jour sur la mobilité électrique.

01 / POLICY

Engagée dans le dialogue

Politique techniquement et opérationnellement réalisable pour le fret lourd, le V2X, la fiscalité et la recharge publique.

02 / MARKET

Éliminer les déficits du marché

Interopérabilité, méthodes de paiement, accords sectoriels et normes pratiques.

03 / DATA GAP

Analyses factuelles

Baromètre EV, analyses du coût total de possession et projections qui fondent le débat sur des faits partagés.

04 / COMMUNICATION

Façonner le récit

Faits, réactions des médias et #Powering2030: l'utilisateur au centre.

05 / INDUSTRY

Performance garantie à chaque utilisation

Disponibilité, transparence, itinérance, recharge intelligente et bornes de recharge fiables.

6.1 Policy — Nous engageons activement le dialogue

Pourquoi. Les politiques publiques sont le levier qui permet ou entrave la dynamique du marché. Les in-

citations fiscales, la normalisation des infrastructures de recharge, les règles relatives à la copropriété, la politique des concessions, la sécurité incendie et les gestionnaires de réseau déterminent ensemble si la transition s'accélère ou ralentit. Le secteur dispose de l'expertise nécessaire pour rendre les choix politiques appropriés techniquement et opérationnellement réalisables; les pouvoirs publics disposent des leviers pour traduire cette expertise en un cadre opérationnel. Jeter un pont entre ces deux mondes est une responsabilité qu'EV Belgium assume pour l'ensemble du secteur.

Ce que nous faisons. Pour 2026–2027, l'agenda comprend notamment: l'électrification accélérée des poids lourds (voir également notre prise de position «[A Truck is not a Car](#)»¹⁴), le déploiement du V2X conformément à l'AFIR, l'EPBD et l'EMD¹⁵, la transposition en temps voulu de la directive RED III et de la directive EPBD révisée, la garantie des objectifs sociétaux de la fiscalité des véhicules de société et du budget fédéral de la mobilité, le transfert progressif de la fiscalité et des accises des carburants fossiles vers l'électricité, la politique en matière de recharge publique dans les trois régions, ainsi que les améliorations apportées au registre des énergies renouvelables dans les transports. EV Belgium organise systématiquement des moments de concertation avec les cabinets et administrations fédéraux et régionaux, avec les parlementaires et avec les institutions européennes.

6.2 Market — Comblent les lacunes du marché

Pourquoi. Tous les défis ne nécessitent pas des changements de politique. De nombreux points de friction apparaissent dans la pratique, là où le véhicule, l'infrastructure de recharge, l'énergie et l'utilisateur se rencontrent: l'interopérabilité des bornes de recharge publiques, les accords entre les CPO et les MSP, l'application de l'AFIR en matière de transparence des prix et d'options de paiement, les protocoles de communication entre la borne de recharge, le CPO, le véhicule et le réseau, la prise en charge des frais de recharge à domicile pour les salariés, le marché de l'occasion ou encore la collaboration avec les installateurs et les entreprises de construction concernant les infrastructures dans les immeubles collectifs. Par ailleurs, EV Belgium travaille de manière proactive à l'élaboration de solutions susceptibles de bénéficier au réseau. Dans ces domaines, le marché peut, à condition d'une bonne coordination, éliminer lui-même les goulots d'étranglement avant qu'ils ne deviennent un problème structurel.

Ce que nous faisons. EV Belgium lance et renforce la coordination autour des lacunes prioritaires du marché. Des groupes de travail et des événements thématiques rassemblent les membres afin de développer des solutions concrètes: codes de conduite, accords sectoriels, normes communes et guides pratiques destinés au secteur, aux collectivités locales et aux propriétaires immobiliers. L'association s'engage à ne pas garder ces résultats au sein de la fédération, mais à les rendre accessibles au public, dans la mesure du possible, pour les partenaires, les pouvoirs publics et les citoyens.

6.3 Data Gap — Nous élaborons des analyses factuelles

Pourquoi. Le débat public sur la mobilité électrique est trop souvent brouillé par des chiffres isolés, des anecdotes hors contexte et des malentendus. Est-il vrai que la conduite électrique coûte aujourd'hui plus cher que la conduite à l'essence ou au diesel? De combien de bornes de recharge publiques la Belgique aura-t-elle besoin en 2030? Quelles économies au niveau du système le V2X permet-il de réaliser? Combien d'emplois la transition crée-t-elle, et où se situent-ils? Sans données factuelles partagées, aucune politique soutenue n'est possible, et sans politique soutenue, il n'y a pas de certitude pour le marché. EV Belgium occupe une position unique pour agréger des données à l'échelle du secteur et fournir des interprétations qu'aucun acteur individuel ni aucune autorité publique ne peut apporter à elle seule.

Ce que nous faisons. EV Belgium continue de s'appuyer sur son [Baromètre EV](#) comme référence pour l'évolution du marché belge de l'ensemble du secteur, et poursuit l'élaboration de ses projections sur 10 ans. L'organisation travaille à l'élaboration de fiches d'information sur le [coût total de possession](#) (TCO)¹⁶ de la conduite électrique — y compris l'impact des prix du pétrole sur le «[Total Cost of Oil](#)» — et les met à jour à mesure que les paramètres fiscaux évoluent. Par ailleurs, la page «Pourquoi les VE» sera enrichie et mise à jour afin de distinguer autant que possible les faits des mythes à l'intention du grand public. En plus du Baromètre EV existant, EV Belgium s'engage à établir des données chiffrées plus complètes et plus actuelles — y compris des prévisions — concernant le marché de l'occasion, celui des fourgonnettes et celui des camions électriques. Elle publie des analyses sur tout ce qui touche à l'écosystème, ainsi que sur l'impact macroéconomique des scénarios pour 2035. Elle s'engage à fournir une base factuelle et vérifiable lors de chaque débat public.

6.4 Communication — Nous façonnons activement le récit

Pourquoi. Une transition de marché dépend autant du récit qui l'entoure que de la technologie et des politiques. Aujourd'hui, ce récit n'est pas équilibré en Belgique. Les véhicules électriques font trop souvent l'objet d'une couverture médiatique négative — à propos d'un incendie, d'une panne, d'une anecdote marquante — tandis que les centaines de milliers de VE qui remplissent chaque jour leur fonction de manière fiable ne font pas la une. Sur les réseaux sociaux, la polarisation est encore plus marquée, avec un mélange de questions sincères, de demi-vérités, de lobbying des énergies fossiles et de dénigrement qui pousse le particulier moyen à renoncer ou à reporter son achat. Le secteur a le devoir de ne plus laisser ce discours aux mains de la polarisation ou de la politique à court terme, mais de contribuer à rendre la transition possible grâce à une communication factuelle, honnête et accessible.

Ce que nous faisons. EV Belgium élabore une stratégie de communication commune qui permet au secteur de

s'exprimer d'une seule voix sur les grands dossiers, sans reprendre le discours marketing des entreprises individuelles. L'association dialogue activement avec les médias belges, apporte son expertise et des chiffres, et réagit de manière proactive lorsqu'un cadrage erroné menace de s'imposer. À chaque vague de couverture médiatique négative, EV Belgium apporte une réplique documentée grâce à son Baromètre EV et à ses données. Sur les réseaux sociaux, elle mise sur des contenus concis et reconnaissables qui répondent à des questions factuelles. Elle élabore une campagne autour du hashtag [#Powering2030](#) et recherche délibérément les témoignages d'utilisateurs satisfaits — particuliers, gestionnaires de flottes, transporteurs et la communauté des véhicules électriques au sens large — afin de donner corps au message «*for everyone, everywhere*». Dans toutes ses communications, elle place l'utilisateur au centre — y compris le particulier qui hésite encore aujourd'hui — et ne se limite pas à la réalité B2B du leasing et des véhicules de société.

6.5 Industry — Nous rendons le système performant, à chaque fois

Pourquoi. Ce dernier engagement est peut-être le plus important. Ce que l'utilisateur ressent au final, ce n'est pas un document stratégique ou un communiqué de presse, mais une borne de recharge qui fonctionne, un paiement simple, un prix transparent, un camion qui roule, un réseau qui reste stable. De plus, nous encourageons les comportements de recharge intelligents afin d'éviter des investissements inutiles dans le réseau. Dans la pratique, cela revient souvent à décaler la demande énergétique dans le temps, sans renforcement supplémentaire du réseau ni stockage d'énergie. Aucun argument en faveur de la mobilité électrique ne résiste à une expérience utilisateur défaillante. Le secteur doit lui-même garantir que le système est performant, fiable et évolutif — à *chaque fois*.

Ce que nous faisons. Nous nous engageons à respecter des principes de qualité pour le déploiement et la gestion de la mobilité électrique: une attention sectorielle portée au *taux de disponibilité* et à la puissance disponible, la recharge intelligente, la *qualité de service* de la connexion numérique, la transparence des prix conforme à l'AFIR, une *bonne itinérance*, la lutte contre l'occupation prolongée des bornes de recharge grâce à des tarifs favorisant la rotation, une signalisation claire (notamment le long des autoroutes), et la sécurisation des infrastructures de recharge contre la fraude (cyber) et le vol de câbles. Pour les pôles de recharge et les aires de recharge multimodales, nous travaillons à une approche intégrée tenant compte de la capacité du réseau, de l'aménagement du territoire et de l'expérience utilisateur. Pour le segment du fret, nous contribuons à la mise en place d'un réseau bien structuré de bornes de recharge dans les dépôts et de bornes publiques pour camions, en veillant notamment à la clarté des règles en matière de sécurité incendie et d'autorisations. En ce qui concerne la copropriété et la recharge à domicile, nous élaborons des solutions permettant même au dernier conducteur de VE d'un immeuble collectif de raccorder une borne de recharge.

DE L'ENGAGEMENT À L'EXPÉRIENCE

AUCUN ARGUMENT EN FAVEUR DE LA MOBILITÉ ÉLECTRIQUE NE RÉSISTE À UNE EXPÉRIENCE UTILISATEUR DÉFAILLANTE.

7. Du déploiement à la maturité - la deuxième phase du marché belge des véhicules électriques

La Belgique a franchi avec succès une première phase: un marché dont le taux de pénétration figure parmi les meilleurs d'Europe, un réseau de recharge de premier plan, des instruments fiscaux qui ont transformé le segment des véhicules de société, ainsi qu'un écosystème de fournisseurs, de prestataires de services et d'institutions de recherche. Ce sont là de véritables succès.

Mais ils ne nous mettent pas à l'abri. Au contraire: ils placent le secteur à un tournant qui constitue le moment le plus difficile pour tout marché en croissance — le passage de l'expansion à la maturité. La phase de *vitesse et de pénétration du marché* cède la place à celle de la *confiance et de la qualité*. Le pionnier qui continue d'y croire malgré les désagréments cède la place à l'utilisateur grand public qui n'a aucune patience face aux bornes de recharge défectueuses, aux tarifs peu clairs ou à la couverture médiatique négative. Ceux qui ne parviennent pas à opérer cette transition voient leur élan s'essouffler. Ceux qui y parviennent, quant à eux, construisent sur des fondations qui dureront des décennies.

Cette deuxième phase impose de nouvelles priorités. Il ne s'agit plus d'*installer le plus grand nombre possible de bornes de recharge*, mais de *disposer de la bonne borne au bon endroit, avec une disponibilité fiable*. Il ne s'agit plus d'*une pénétration rapide à tout prix*, mais d'*une tarification transparente qui protège l'utilisateur*. Il ne s'agit plus d'*écosystèmes propriétaires qui fidélisent les clients*, mais de *normes ouvertes offrant une véritable liberté de choix*. Il ne s'agit plus de *recharger là où c'est possible*, mais de *recharger intelligemment, au bénéfice tant de l'utilisateur que du réseau*. Le marché ne doit pas croître plus vite que sa crédibilité; la professionnalisation est la condition préalable à une expansion durable.

7.1 La transparence des prix, condition préalable au marché de masse

Aujourd'hui, ceux qui rechargent leur véhicule au réseau accessible au public sont trop souvent surpris par la facture finale. Les écarts de prix importants, les frais d'itinérance imprévisibles, le manque de clarté avant le début de la recharge et les structures tarifaires déroutantes constituent des désagréments surmontables pour

les pionniers, mais un frein à l'adoption pour l'utilisateur lambda. La transparence des prix n'est pas un détail technique; c'est une condition préalable à l'adoption par le grand public. Nous demandons une communication claire des prix par session, permettant de comparer les tarifs de manière objective, une transparence totale avant, pendant et après la recharge, ainsi qu'une norme d'information uniforme. Le cadre AFIR en fournit la base juridique et doit être appliqué.

7.2 Interopérabilité et liberté de choix

Sur un marché mature, la fidélisation de la clientèle repose sur la valeur et la qualité, et non sur un verrouillage contractuel. Les modèles de verrouillage, les changements de fournisseur coûteux et la dépendance vis-à-vis d'un seul acteur sapent la confiance sur laquelle repose le secteur. Les normes ouvertes — interopérabilité technique et commerciale — constituent la pierre angulaire d'un marché à part entière et crédible. Des possibilités de changement d'opérateur simples, une véritable liberté de choix et des conditions de concurrence équitables entre les CPO et les MSP stimulent l'innovation et renforcent la satisfaction client. Le secteur s'engage à mettre en œuvre ces principes non seulement sur le plan contractuel, mais aussi dans la pratique — dans les accords d'itinérance, le partage de données, les interfaces utilisateur et la politique commerciale de chacun de ses membres.

7.3 La recharge intelligente: une opportunité nationale

Dans un premier temps, la recharge intelligente était souvent considérée comme une simple fonctionnalité technique. Dans un deuxième temps, elle devient l'un des principaux leviers stratégiques de la politique énergétique belge: elle réduit les pics de charge et évite le recours à des capacités d'urgence coûteuses, favorise l'intégration de l'énergie éolienne et solaire, diminue le coût total de la recharge et renforce la flexibilité du réseau. C'est là que se trouve l'une des préoccupations majeures au sein du secteur: **la capacité et la congestion du réseau**. L'électrification simultanée de notre société — notamment de notre mobilité, de notre chauffage et de notre industrie — met les réseaux sous pression; sans recharge intelligente ni flexibilité, la capacité du réseau risque de devenir un frein à l'ensemble de la transition. Un cadre cohérent pour la recharge intelligente — avec un accès au marché et une participation clairs et larges, des composantes «*Time of Use*» dans les tarifs de réseau, un marché fonctionnel pour la flexibilité commerciale (déplacement de charge et V2G) et l'absence de double imposition — permettrait à la Belgique de se positionner comme une référence européenne en matière d'intégration au réseau. Nous abordons les questions politiques concrètes au chapitre 8.

7.4 Normes de qualité et professionnalisation

Une borne de recharge qui ne fonctionne pas, un flux de paiement qui plante, une panne qui n'est pas résolue rapidement: pour l'utilisateur, cette frustration s'étend à l'ensemble du système. Des normes minimales en matière de disponibilité, de fiabilité, de puissance disponible et de service client doivent servir de cadre de référence à l'échelle du secteur, avec des règles transparentes applicables à tous les acteurs du marché. Nous nous engageons à contribuer à façonner cette professionnalisation par le biais de codes de conduite, d'accords sectoriels et de normes de reporting communes, et demandons aux pouvoirs publics d'ancrer ces principes dans les concessions et les appels d'offres. La qualité ne doit pas être un argument de vente facultatif; elle doit devenir la norme.

7.5 Une politique stable qui ne perd pas de vue l'objectif

La transition vers la maturité est fragile. Les entreprises, les gestionnaires de flottes et les particuliers font aujourd'hui des choix d'investissement pour les cinq à dix prochaines années. Tout signal erroné affecte immédiatement le calcul du coût total de possession (TCO), la crédibilité de la transition et la confiance dans les investissements futurs. Les signaux récents — propositions d'assouplissement des régimes préférentiels pour les hybrides rechargeables (PHEV)¹⁷, un «cliquet inversé» pour l'essence et le diesel, la proposition d'affaiblir l'objectif CO₂ pour 2035 à 90 %, la réintroduction d'une taxe de circulation sur les voitures électriques neuves en Flandre ou de la vignette routière — constituent, pris séparément ou ensemble, un frein à l'adoption et à la crédibilité. Concernant les PHEV, nous réaffirmons ce que nous affirmons depuis plusieurs années: il s'agit d'une technologie de transition, et non d'une fin en soi. Nous demandons aux gouvernements fédéral et régionaux de maintenir le cap — non pas par fidélité symbolique ou idéologique, mais parce que la continuité a en soi une valeur économique.

CINQ CONDITIONS

01

Transparence des prix

Affichés clairement avant, pendant et après chaque recharge.

02

Interopérabilité

Standards ouverts et vraie liberté de choix.

03

Recharge intelligente

Pic moins important, plus d'énergie renouvelable et de flexibilité.

04

Normes de qualité

Disponibilité, service et capacité disponible sont les normes.

05

Politique stable

Continuité tout au long du cycle d'investissement.

8. Ce que nous demandons — nos priorités pour 2026-2030

Ces cinq engagements constituent la manière dont nous, en tant que secteur, organisons notre propre travail. Par ailleurs, cette charte définit les priorités de fond sur lesquelles nous souhaitons travailler concrètement — ensemble et en dialogue avec les pouvoirs publics — au cours de cette législature et à l'horizon 2030. Ces priorités s'appuient sur le mémorandum EV Belgium 2024 ainsi que sur les prises de position et les recommandations que nous avons publiées depuis lors. Nous les plaçons délibérément après nos propres engagements: d'abord ce que fait le secteur lui-même, puis ce que nous attendons des pouvoirs publics.

CE QUE NOUS DEMANDONS

01

Trajectoire ambitieuse à l'horizon 2035

Inclure tous les segments de véhicules.

02

Réorientation fiscale

Privilégier l'électricité aux énergies fossiles.

03

Marché privé

Faire basculer le leasing privé et le marché de l'occasion.

04

Infrastructure de recharge

Plus de 200 000 points publics d'ici 2030.

05

Réseau, V2X et flexibilité

La recharge intelligente, pierre angulaire de la transition énergétique.

06

Ancrage industriel

Renforcer la position de la Belgique dans l'économie européenne des véhicules électriques.

07

Talents et cybersécurité

Politique de formation et d'éducation ciblée.

08

Politique stable

Certitude sur un cycle d'investissement complet.

8.1 Une feuille de route ambitieuse pour 2035, sur tous les segments de véhicules

Nous demandons aux trois régions et au gouvernement fédéral de maintenir l'ambition de ne plus commercialiser de nouvelles voitures particulières à moteur à combustion interne¹⁸ d'ici 2035, et de définir des trajectoires tout aussi ambitieuses pour les segments des véhicules utilitaires légers et des poids lourds. Nous demandons que la date actuelle de sortie progressive, fixée à 2035, soit maintenue et ne soit pas repoussée à une date ultérieure. Pour le transport routier lourd, la parité du coût total de possession (TCO) est déjà à portée de main aujourd'hui, mais trop d'incertitudes empêchent les entreprises de transport de franchir le pas: des dépenses d'investissement élevées pour les camions et les infrastructures de recharge, un manque de clarté concernant la flexibilité du raccordement au réseau chez Fluvius, ainsi que des incertitudes opérationnelles et financières. Nous demandons donc que la Belgique — et plus particulièrement la Flandre en tant que plaque tournante logistique — joue un rôle de pionnière, notamment en suivant la directive européenne qui exonère les camions électriques du prélèvement kilométrique, comme le fait déjà l'Allemagne. Pas de subventions, mais un soutien structurel. Un camion n'est pas une voiture, et nécessite une logique qui lui est propre.

8.2 Un tax *shift* pérenne

Nous saluons la réorientation fiscale engagée par l'accord budgétaire fédéral de fin 2025: une légère augmentation des accises sur l'essence et le diesel, une baisse des accises sur l'électricité, et un élargissement de l'écart de coût total de possession (TCO) en faveur de la voiture électrique. Il s'agit d'un premier pas, pas d'un aboutissement. Nous demandons que cette orientation soit poursuivie avec détermination: un véritable «tax shift» dans lequel tous les régimes préférentiels accordés aux véhicules à moteur à combustion interne (ICE) sont systématiquement supprimés, dans lequel les taxes sur l'électricité sont remplacées par des taxes plus élevées sur les carburants fossiles, et dans lequel un régime de TVA favorable (6 %) pour la recharge publique est enfin mis en place. Nous mettons toutefois en garde contre des mesures allant dans le sens contraire, telles que le tarif capacitaire en Flandre, l'introduction d'une taxe de circulation sur les voitures électriques neuves en Flandre, annoncée en octobre 2025 en Flandre, ou l'impact potentiel de la vignette routière — à un moment où le marché privé des véhicules électriques est encore trop fragile pour supporter de tels signaux.

8.3 Faire basculer le marché privé

Le marché belge des véhicules électriques reste aujourd'hui encore largement un marché de leasing et de véhicules de société: **environ 89 % des véhicules électriques nouvellement immatriculés sont des véhicules de société**, une part qui nous confère une position de leader en Europe mais qui révèle en même temps un déséquilibre. Pour parvenir à un parc automobile entièrement électrique, un marché des particuliers et un marché de l'occasion sains

sont indispensables. Nous demandons donc une incitation fiscale en faveur du leasing privé de véhicules zéro émission, ainsi qu'un cadre adapté pour le marché de l'occasion afin de freiner la fuite vers l'étranger des véhicules en leasing amortis. Nous mettons en garde contre les propositions visant à réduire davantage les accises sur les carburants fossiles («cliquet inversé») — non seulement parce que cela sape la logique du coût total de possession (TCO), mais aussi parce que cela constitue structurellement une subvention aveugle aux carburants fossiles.

8.4 Infrastructure de recharge: de 100 000 à plus de 200 000 bornes de recharge publiques, et à l'horizon 2035

Fin 2025, la Belgique comptait 106 667 bornes de recharge publiques et semi-publiques. Les projections de janvier 2026 indiquent une augmentation jusqu'à **environ 200 000 bornes publiques d'ici 2030**, puis à terme **378 747 bornes AC et 25 727 bornes DC en 2035**. Il convient notamment de poursuivre la dynamique de rattrapage en matière de chargeurs rapides en Wallonie (+93 % en 2025). Nous nous engageons à soutenir ce déploiement, à condition que certaines conditions soient remplies: des tarifs de réseau adaptés pour les bornes de recharge publiques (pas de tarif de capacité résidentiel), des procédures de raccordement accélérées, des obligations en matière de données réalistes et conformes à l'AFIR, une politique de concession axée sur la qualité (temps de fonctionnement, puissance disponible, qualité de service) avec libre fixation des prix, ainsi qu'un cadre opérationnel pour les pôles de recharge, les aires de recharge multimodales et les infrastructures de recharge dans les dépôts pour les poids lourds.

Nous demandons également une stratégie pour les infrastructures de recharge AC et DC qui parte du cas d'utilisation, et non de la région: le choix entre AC et DC dépend de la vitesse de recharge souhaitée et du débit à cet emplacement spécifique, et non d'une règle fixe par type de site. Ajouter une borne de recharge dès qu'une borne existante arrive à saturation n'est pas un manque de stratégie, mais une approche logique, axée sur la demande. Le risque ne réside pas dans le fait d'installer des bornes les unes après les autres en soi, mais dans une anticipation trop tardive de la saturation. Les concessions et les appels d'offres doivent donc se fonder sur les données d'utilisation et le taux de saturation, et non sur une répartition régionale prédéfinie.

En ce qui concerne l'infrastructure de recharge des poids lourds, le défi se concentre aujourd'hui principalement sur la recharge dans les dépôts (voir également §3.1). En matière d'infrastructure publique de recharge pour les poids lourds, la Belgique se positionne relativement bien par rapport à ses pays voisins; le véritable retard réside dans l'infrastructure de recharge au sein des zones d'activité et des dépôts logistiques. La parité des coûts est déjà possible aujourd'hui, mais un cadre politique clair fait défaut. Nous demandons — conformément à notre publication «A Truck is not a Car» (avril 2026) — un cadre politique spécifique pour le déploiement accéléré des infrastructures de recharge dans les dépôts, en accordant une attention particulière au raccordement au réseau et à l'accélération des procédures d'autorisation.

8.5 Investir dans le réseau, le V2X et la flexibilité comme pierres angulaires de la transition énergétique

L'électrification simultanée de la mobilité, du chauffage et de l'industrie, combinée à la croissance d'une production renouvelable mais intermittente, pose des défis à nos réseaux électriques. Grâce à leur grande flexibilité, les véhicules électriques font *partie de la solution*. Nous demandons un cadre ambitieux pour le V2X, conforme à l'AFIR, à l'EPBD et à l'EMD: des composantes «time-of-use» dans les tarifs de réseau (au lieu du tarif capacitaire), un marché fonctionnel pour la flexibilité commerciale (déplacement de charge et V2X), pas de double tarification de l'électricité, une flexibilité technique servant de mécanisme de frein d'urgence qui ne soit activé qu'à titre exceptionnel, et pas de réglementation belge supplémentaire inutile venant s'ajouter aux obligations européennes. Vous trouverez plus de détails et d'explications sur la manière dont les décideurs politiques peuvent renforcer la gestion et la lutte contre la congestion du réseau dans notre prise de position intitulée [«Lutter contre la congestion du réseau pour un déploiement plus fluide des infrastructures de recharge»](#).

De plus, selon nos estimations, un déploiement du V2X mené en temps opportun et bien conçu pourrait permettre au système électrique belge de réaliser une économie annuelle d'environ **250 millions d'euros** et de réduire les dépenses d'investissement nécessaires de **0,9 à 2 milliards d'euros**. Ces chiffres sont étayés dans notre prise de position [«Libérer l'efficacité»](#) (février 2026). Il s'agit d'estimations basées sur des modèles; nous souhaitons les affiner davantage et les harmoniser avec Elia, Fluvius et ORES, afin qu'elles puissent servir de base commune au débat politique.

Au-delà de ce qui précède, nous jouons un rôle actif auprès de toutes les parties prenantes concernées (TSO, DSO, autorités de régulation, décideurs politiques, etc.) afin de les convaincre de maintenir un engagement ambitieux et continu en faveur d'investissements «concrets» dans les transformateurs et le câblage, en mettant particulièrement l'accent sur les sites où les goulots d'étranglement sont structurels. Le Plan fédéral de développement (PFD), qui repose sur une vaste consultation du marché, doit être mis en œuvre comme convenu. Comme c'est le cas aujourd'hui chez de nombreux TSO et DSO, il convient de maintenir une stratégie claire de type «sans regret», selon laquelle chaque investissement dans le réseau, réalisé dans le cadre du FOP, s'avérera pertinent tôt ou tard (comme le montre la situation actuelle). Par ailleurs, nous plaçons en faveur d'une stratégie nationale qui reflète de manière simultanée et transparente les plans tant des GRT que des GRD — lesquels devront ensuite être mieux coordonnés. Une concertation étroite avec les différentes associations représentatives peut jouer un rôle crucial dans l'identification des besoins futurs.

8.6 Ancrage industriel — La Belgique dans l'économie européenne des véhicules électriques

La Belgique affiche d'excellents résultats en matière de

déploiement et d'utilisation. Avec une part de marché de 35 %, nous sommes, aux côtés des pays scandinaves et des Pays-Bas, l'un des leaders européens, et notre infrastructure publique de recharge figure parmi les meilleures d'Europe. Mais être leader en matière *d'adoption* est une chose, être leader en matière *d'ancrage industriel* en est une autre. C'est précisément là que se dessine un écart belge qui menace la pérennité de notre position de leader à moyen terme.

Le rapport [«Built in Europe: Mapping the EV Economy»](#) (New AutoMotive & E-Mobility Europe, 2026) dresse pour la première fois un état des lieux à l'échelle européenne de l'ensemble des investissements engagés dans les véhicules électriques, les batteries et les infrastructures de recharge. La Belgique n'y représente que **1,2 % des investissements européens dans les véhicules électriques**, pour un total de **2,6 milliards d'euros** — encore une fois: il s'agit d'investissements industriels, et non de l'achat de véhicules. La Belgique se situe ainsi derrière la Suède (3,8 %), la Finlande, la République tchèque et la Slovaquie, tandis que l'Allemagne (24 %, 55 milliards d'euros), la France (18 %, 40 milliards d'euros) et même la Hongrie à elle seule (11 %, 25 milliards d'euros) en attirent un multiple. Notre pénétration du marché et notre position de plaque tournante logistique justifient un ancrage industriel plus important que celui que nous attirons aujourd'hui. L'exemple le plus concret: la dernière chaîne d'assemblage automobile du pays — avec **6 500 salariés, la seule usine automobile encore en activité** en Belgique — risque de perdre la production de modèles électriques au profit d'un nouveau site à l'étranger. Le PDG a cité deux problèmes structurels liés aux coûts: les **coûts salariaux belges** et les **coûts énergétiques**. Les autorités fédérales et régionales ont mis en place un groupe de travail, mais la véritable question est de savoir si ce groupe s'attaque bien au bon problème. Pour un secteur dont *l'énergie* est l'activité principale, il ne s'agit pas d'un simple dossier de politique industrielle, mais d'un test immédiat permettant de déterminer dans quelle mesure la Belgique est capable d'attirer et de retenir les investissements européens dans le domaine des véhicules électriques.

C'est pourquoi nous demandons — dans le prolongement du chapitre 5 — une *stratégie industrielle* réfléchie pour la Belgique au sein de l'économie européenne des véhicules électriques. Concrètement:

- **Une stratégie d'investissement belge dans l'économie des véhicules électriques**, soutenue par les autorités fédérales et régionales, avec des priorités claires dans lesquelles la Belgique peut s'inscrire de manière pertinente sur le plan industriel: le recyclage des batteries et les applications de seconde vie, les équipements et composants de recharge intelligents, les logiciels V2X et les systèmes de gestion des batteries, ainsi que les installations de R&D et d'essais en collaboration avec des instituts de recherche.
- **Une défense soutenue, au niveau européen**, du cadre permettant les investissements: des objectifs stables en matière de CO₂ pour 2030 et 2035, pas d'affaiblissement de l'AFIR/EPBD/RED, un financement de la mise à l'échelle (scale-up) de la chaîne des batteries et des instruments de politique industrielle ciblés.

- **Le maintien et le positionnement des usines belges**, avec l'étude de scénarios dans lesquels Gand deviendrait une plaque tournante européenne de l'assemblage des véhicules électriques — notamment pour éviter le droit d'importation européen de 28 % sur les véhicules électriques produits en Chine — et avec un travail structurel sur la compétitivité des prix de l'énergie industrielle.
- **Une feuille de route belge pour une infrastructure de recharge circulaire**, inspirée de la *feuille de route néerlandaise pour une infrastructure de recharge circulaire* (IenW/NKL, 2025), mettant l'accent sur la remise à neuf, le passeport numérique du produit, les critères de passation de marchés circulaires et un protocole national pour la réutilisation et le recyclage du matériel de recharge.

8.7 Talents, compétences et cybersécurité

La vague d'électrification — de la mobilité au chauffage en passant par l'industrie — accentuera encore un besoin de talents déjà criant aujourd'hui. On constate d'ores et déjà une pénurie importante, tant sur le plan quantitatif que qualitatif, pour mener à bien la transition: installateurs d'infrastructures de recharge, techniciens du secteur automobile (production, maintenance, recyclage), développeurs spécialisés dans l'intégration énergétique et les interfaces de données, ainsi que des formations à la conduite intégrant les spécificités de la conduite des véhicules électriques à batterie. Sans un rattrapage ciblé, la pénurie de talents deviendra elle-même un frein structurel à la transition. Par ailleurs, la numérisation et la connectivité croissantes des véhicules et des infrastructures de recharge exigent **des compétences** spécifiques en matière de cybersécurité. Tant la chaîne automobile que la chaîne de recharge deviennent des infrastructures numériques critiques; leur protection contre les cybermenaces et la (cyber)fraude constitue un nouveau besoin structurel en compétences qui doit trouver sa place dans la formation et la politique sectorielle.

Besoin en personnel électrotechnique

Avec un taux de postes vacants qui figure structurellement parmi les plus élevés du pays dans les secteurs de l'installation électrotechnique et de l'automobile, le besoin y est sans précédent. Alors que la moyenne générale sur le marché du travail belge oscille autour de 3,9 %, la pression sur les profils techniques est nettement plus forte. Des métiers tels que «installateur électrotechnique» (essentiel pour les bornes de recharge et le renforcement du réseau) et «technicien de diagnostic des véhicules électriques» occupent ainsi depuis des années les premières places des listes des métiers en pénurie établies par le VDAB et Le Forem. La demande d'installateurs de bornes de recharge a même connu une croissance exponentielle en très peu de temps, en raison de l'écologisation rapide du parc automobile (d'entreprise). Malgré la mise en place, ces dernières années, de formations ciblées en Belgique (telles que l'accent mis sur la haute tension dans le cadre des bacheliers en technologie automobile, l'extension des centres de formation pratique et

les modules spécifiques de Syntra ou du VDAB consacrés aux infrastructures de recharge), seules quelques centaines de techniciens spécialisés arrivent chaque année sur le marché du travail. C'est loin d'être suffisant pour combler le déficit actuel — et a fortiori futur — de milliers de postes vacants. À titre d'illustration: rien qu'en Flandre, on compte en permanence plus de 1 000 postes vacants pour des techniciens automobiles, sans compter la pénurie grave et persistante de dizaines de milliers d'heures de travail d'électriciens nécessaires pour mener à bien le déploiement ambitieux de bornes de recharge publiques et privées.

Besoin en personnel en cybersécurité et en informatique

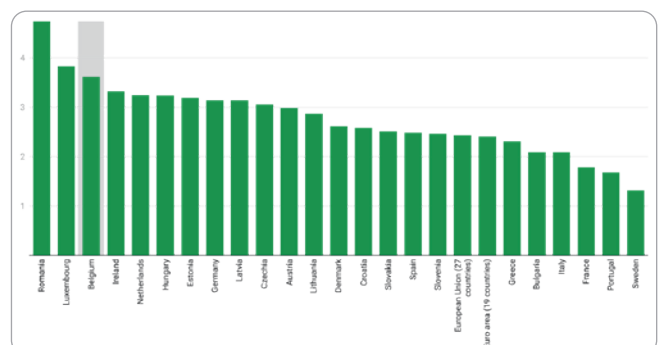
Avec un taux de postes vacants de 12,4 %, le besoin n'est nulle part aussi pressant. Ce chiffre est nettement supérieur à la moyenne du secteur informatique au sens large (5,3 %) et dépasse largement la moyenne de l'ensemble du marché du travail belge (3,9 %).

Malgré la création de plus de 50 formations pertinentes en Belgique ces dernières années, seules quelques centaines de nouveaux diplômés arrivent chaque année sur le marché du travail. C'est loin d'être suffisant pour combler le déficit de 4 000 postes vacants.

Nous demandons aux régions d'élaborer une politique de formation et d'enseignement ciblée pour l'ensemble de la chaîne de valeur des véhicules électriques, et nous nous engageons, en tant que secteur, à soutenir cette politique par le biais de stages, de parcours de formation et de validation en milieu industriel.

8.8 Une politique cohérente et stable

Een transitie van deze omvang vraagt beleidszekerheid. Wij vragen aan alle bevoegde overheden om coherent te werken - federaal, regionaal en lokaal, met afstemming tussen mobiliteit, energie, fiscaliteit, ruimtelijke ordening en onderwijs - en om de spelregels stabiel te houden over de duur van een investeringscyclus. Een fiscale incentive die om de zes maanden van toon verandert, ondergraaft het vertrouwen van ondernemingen en consumenten. Wij dringen aan op een structureel overlegmechanisme tussen overheid en sector, en vragen aan de Belgische regeringen om binnen Europa de koploperspositie van België actief te verdedigen - en waarschuwen tegen signalen, zoals een verzwakking van de CO₂-2035-doelstelling, die de Belgische investeringszekerheid ondermijnen.



Rapport de prix gaz vs. électricité dans l'UE

9. Gouvernance et suivi

Une charte n'est pas un document ponctuel. Il s'agit d'un engagement commun dont les progrès doivent pouvoir être mesurés au fil des années, discutés ouvertement et, si nécessaire, réajustés. Nous prévoyons donc une gouvernance légère mais claire.

CONTINU

Mise en œuvre et rapports
Conseil d'administration EV Belgium

ANNUEL

Validation
Assemblée générale et rapport d'étape public

PAR ENGAGEMENT

Groupes de travail membres
Au moins un groupe de travail prend en charge chaque projet.

D'ICI 2028 AU PLUS TARD

Évaluation intermédiaire
Conseil d'administration, membres et partenaires

ANNUEL

Voix des utilisateurs finaux
Enquête de satisfaction et Conseil des conducteurs de véhicules électriques

Suivi

Rapport annuel. Une fois par an — de préférence aux alentours de l'assemblée générale annuelle —, nous publions un rapport d'avancement dans lequel nous indiquons, pour chaque engagement, les actions menées, les prises de position publiées, les groupes de travail actifs et les résultats politiques obtenus. Ce rapport est rendu public sur ev.be.

Bilan intermédiaire. À mi-parcours, au plus tard en 2028, nous organiserons une évaluation intermédiaire — éventuellement un deuxième Forum du leadership — au cours de laquelle nous déterminerons si la trajectoire suivie est toujours appropriée et si des ajustements sont nécessaires.

Dialogue avec les partenaires. La charte n'est pas un document interne. Nous la diffusons activement auprès des autorités fédérales et régionales, des parlementaires, des partenaires européens, de nos membres et de l'opinion publique au sens large. L'utilisateur final a également son mot à dire: grâce à une enquête de satisfaction annuelle menée auprès des conducteurs de véhicules électriques et à un «EV Driver Council» actif qui sert de caisse de résonance pour les utilisateurs finaux. Les réactions, critiques et suggestions sont les bienvenues — un secteur qui prend au sérieux une charte doit pouvoir accepter d'être interpellé à ce sujet.

Governance

Appropriation. La charte appartient aux membres d'EV Belgium. Le conseil d'administration est responsable de sa mise en œuvre et de l'établissement des rapports. L'assemblée générale valide le rapport annuel d'avancement.

Groupes de travail et appropriation sectorielle. Pour chacun des cinq engagements, au moins un groupe de travail composé de membres est désigné pour prendre en charge la mise en œuvre et rendre compte au conseil d'administration par l'intermédiaire du secrétariat.

10. Déclaration finale et signature

Nous, membres d'EV Belgium, déclarons que nous nous laisserons guider par cette charte dans les années à venir — en restant fidèles à la mission qui a été la nôtre dès le début: connect, advocate, accelerate. Nous reconnaissons que la transition vers la mobilité zéro émission n'est pas une évidence, mais un choix — un choix qui ne peut être fait par un seul acteur, mais uniquement grâce à l'alignement et à la responsabilité partagée. Et nous reconnaissons que le temps des généralités est révolu.

Avec cette charte:

- nous nous engageons en faveur de **la politique** — nous engageons activement le dialogue;
- nous nous engageons en faveur **du marché** — nous éliminons les obstacles du marché;
- nous nous engageons en faveur de la réduction **du Data Gap** — nous élaborons des analyses factuelles;
- nous nous engageons en faveur de **la communication**: nous façonnons activement le discours;
- nous nous engageons en faveur de **l'industrie** — nous optimisons le système, à chaque fois.

Nous agissons ainsi dans la perspective d'un marché belge comptant deux millions de véhicules électriques d'ici 2030, avec un doublement de l'infrastructure publique de recharge, un secteur du fret qui adopte pleinement l'électrification, un réseau qui s'adapte de manière intelligente et flexible, et des citoyens — particuliers comme professionnels — qui considèrent la mobilité électrique comme le choix évident, abordable et agréable.

Cette charte est une invitation.

Aux pouvoirs publics pour élaborer ensemble des politiques.

Aux entreprises de s'engager avec nous.

Aux partenaires pour façonner ensemble la prochaine étape de la mobilité électrique en Belgique.

*Today we chose commitment.
Together, we sign our charter to enable Belgium's EV market in 2030.*

SIGNATURE

NOM / ORGANISATION

POSITION / DATE

ONE SECTOR. ONE CHARTER. ONE FUTURE.
#POWERING2030

11. Sources

EV Belgium

- EV Belgium Leadership Forum 2026, 24 avril 2026, De Schorre (séance de travail interne, règle de Chatham House).
- Conférence de presse d'EV Belgium sur le marché des véhicules électriques en Belgique 2025–2026, 6 janvier 2026, Zaventem.
- EV Belgium, Mémoire sur les élections fédérales et régionales de 2024, 2024.
- EV Belgium, Position: «A Truck is not a Car», 3 avril 2026.
- EV Belgium, Position: Libérer l'efficacité – les arguments économiques en faveur de l'accélération du V2X en Belgique, 27 février 2026.
- EV Belgium, Position: Garantir les Objectifs Sociétaux du Budget Mobilité, 26 février 2026.
- EV Belgium, Prise de position: Transposition de la directive EPBD (refonte) en Belgique, 18 décembre 2025.
- EV Belgium, Recommandations: Utilitaires légers en Belgique, 7 août 2025.
- EV Belgium, Recommandation: Hubs et aires de bornes recharge, avantages d'une approche intégrée, 17 février 2025.
- EV Belgium, Prise de position: Taxer les bornes localement, une fausse bonne idée, 6 janvier 2025.
- EV Belgium, Opinion: La nécessité d'adopter ETS2 – et pourquoi elle peut libérer des milliards d'Euros pour la mobilité zéro-emission, 31 mars 2026.
- EV Belgium, Opinion: TCO et mobilité: quand le «Total Cost of Ownership» devient le «Total Cost of Oil», 18 mars 2026.
- EV Belgium, Baromètre EV, <https://ev.be/fr/barometre-ev>.

Rapports externes et sources de données

- Cook, C. & Nemes, B., [Built in Europe: Mapping the EV Economy](#), New AutoMotive & E-Mobility Europe, 2026 (rapport complet + résumé exécutif avec les parts de marché par pays).
- European Alternative Fuels Observatory(EAFO), tableaux de bord par pays et données comparatives paneuropéennes, mis à jour en continu.
- NKL, Circonnect & RVO pour le compte du ministère des Infrastructures et de la Gestion de l'eau (Pays-Bas), Feuille de route pour une infrastructure de recharge circulaire, 2025.
- De Tijd, débat d'opinion sur le groupe de travail Volvo Gand, 2026.
- European Alternative Fuels Observatory, <https://alternative-fuels-observatory.ec.europa.eu/transport-mode/road>

Cadre réglementaire européen (cité)

- Règlement (UE) 2023/1804 sur le déploiement d'une infrastructure pour carburants alternatifs (AFIR).
- Directive (UE) 2024/1275 relative à la performance énergétique des bâtiments (refonte, EPBD).

Notes

1. Cook, C. & Nemes, B., «[Built in Europe: Mapping the EV Economy](#)», New AutoMotive & E-Mobility Europe, 2026 (rapport complet + résumé exécutif avec les parts de marché par pays).

2. CPO / MSP — Charge Point Operator (exploitant de bornes de recharge) et Mobility Service Provider (fournisseur de services de recharge à l'utilisateur final).
3. V2X — Vehicle-to-Everything: recharge bidirectionnelle permettant à un véhicule électrique de réinjecter de l'énergie dans un logement (V2H), un bâtiment (V2B) ou le réseau (V2G).
4. EPBD — Energy Performance of Buildings Directive: la directive européenne relative à la performance énergétique des bâtiments (refonte, directive (UE) 2024/1275).
5. EV Belgium Baromètre EV, <https://ev.be/fr/barometre-ev> (15/06/2026)
6. European Alternative Fuels Observatory, <https://alternative-fuels-observatory.ec.europa.eu/transport-mode/road> (15/06/2026)
7. HDV — Heavy-Duty Vehicle: véhicule utilitaire lourd (camion).
8. AC/DC — Alternating Current (courant alternatif, recharge standard) et Direct Current (courant continu, recharge rapide).
9. ICCT, EV Transition Check – Measuring progress towards zero-emission for passenger cars in the European Union (2025), p. 33 <https://theicct.org/wp-content/uploads/2025/09/ID-432-%E2%80%93-Transition-check-report-final-v2.pdf>
10. European Environmental Agency Report 2024 <https://www.eea.europa.eu/en/analysis/publications/sustainability-of-europes-mobility-systems/climate>
11. Cook, C. & Nemes, B., [Built in Europe: Mapping the EV Economy](#), New AutoMotive & E-Mobility Europe, 2026 (rapport complet + résumé avec les parts de marché par pays).
12. AFIR — Règlement (UE) 2023/1804 relatif au déploiement des infrastructures pour les carburants alternatifs.
13. ETS2 — le deuxième système d'échange de quotas d'émission de l'UE, axé sur les bâtiments et le transport routier.
14. Prise de position «A Truck is Not a Car» -<https://ev.be/fr/position-detail-pages/2026/04/03/position-d-ev-belgium-a-truck-is-not-a-car-accelerer-le-dploiement-des-vehicules-utilitaires-lourds-electriques-en-belgique>
15. EMD — Electricity Market Design: le cadre européen régissant l'organisation du marché de l'électricité.
16. TCO — Total Cost of Ownership: coût total de possession et d'utilisation d'un véhicule sur toute sa durée de vie.
17. PHEV — Plug-in Hybrid Electric Vehicle: véhicule hybride rechargeable.
18. ICE — Internal Combustion Engine: véhicule équipé d'un moteur à combustion interne.