EV Belgium Position

Surmonter la Congestion pour le Déploiement des Bornes pour VE

07 juillet 2026

Introduction - Executive Summary

La Belgique se trouve à un tournant décisif en matière d'électrification. L'électrification de l'industrie, de la mobilité et des bâtiments constitue un levier essentiel tant pour la compétitivité économique que pour la réalisation des objectifs climatiques. Cependant, cette évolution se heurte de plus en plus aux limites du réseau électrique. EV Belgium regrette de constater que ses membres, qui souhaitent investir dans l'électrification de la mobilité — et ainsi réduire la dépendance de la Belgique vis-à-vis des combustibles fossiles importés et polluants —, se heurtent actuellement à des obstacles liés au manque d'infrastructures du réseau. Il existe d'énormes files d'attente pour les raccordements en Flandre et en Wallonie, ce qui pose un réel problème pour la transition énergétique. Les contraintes du réseau ne doivent en aucun cas ralentir l'électrification ou l'adoption des véhicules électriques. Au contraire, la poursuite des investissements dans l'électrification est essentielle pour atteindre les objectifs politiques à long terme.

Le coût d'opportunité de l'inaction est stupéfiant : actuellement, 7 milliards d'euros d'énergie renouvelable sont gaspillés chaque année en Europe en raison d'un manque de demande en électricité lors des pics de production renouvelable[1]. Un événement récent survenu le lundi de Pâques 2026, qui a vu un excédent de 1,4 GW d'électricité photovoltaïque, a mis en évidence l'importance cruciale de la flexibilité. Une recharge flexible des véhicules électriques aurait pu réduire considérablement cet excédent, permettant ainsi de réaliser des économies de plusieurs millions d'euros en une seule journée. Ne pas intégrer les véhicules électriques et d'autres solutions en tant qu'acteurs actifs du réseau entraînera des dépenses d'investissement supplémentaires massives et inutiles dans le cuivre et le câblage. Pour relever ces défis et réduire les coûts sociétaux de la transition énergétique, EV Belgium appelle vivement les décideurs politiques, les gestionnaires de réseau et les acteurs du secteur à reconnaître que les véhicules électriques (VE) ne sont pas de simples consommateurs d'énergie ; ils constituent le plus grand atout de flexibilité inexploité au sein de l'ensemble de notre écosystème énergétique. Ils ne représentent en aucun cas un fardeau pour le réseau. Contrairement aux charges électriques industrielles traditionnelles, la recharge des VE est intrinsèquement flexible. Les véhicules électriques sont des « batteries sur roues » et constitueront un élément essentiel de la solution à notre défi croissant en matière de flexibilité.

En tirant parti des technologies de recharge intelligente et de « Vehicle-to-Grid » (V2X/V2G), nous pouvons optimiser les infrastructures existantes et réduire considérablement le coût sociétal de la

[1] Beyond Fossil Fuels. (2025, May 13). *Outdated grid planning and weak governance stalling Europe's transition away from fossil fuels.* https://beyondfossilfuels.org/2025/05/13/outdated-grid-planning-and-weak-governance-stalling-europes-transition-away-from-fossil-fuels/

EV Belgium vzw/asbl
Wetstraat - 81A - Rue de la Loi
Brussel - 1040 - Bruxelles
contact@ev.be

transition énergétique. Elia estime qu'une flexibilité accrue chez les utilisateurs finaux pourrait permettre au réseau électrique belge d'économiser jusqu'à 500 millions d'euros par an. En supposant que 50 % de ces économies soient réalisées grâce à l'utilisation du V2X, cela représenterait une économie d'environ 250 millions d'euros par an[2].

Pour exploiter cet immense potentiel, les décideurs politiques et les gestionnaires de réseau doivent s'engager pleinement aux côtés du secteur de la mobilité électrique. Le cadre réglementaire doit être modernisé afin de valoriser la flexibilité, et nous devons établir ensemble les conditions propices à la transition vers la mobilité électrique ainsi qu'à l'évolution sociétale plus large vers les énergies à faibles émissions. Pour y parvenir, il est nécessaire d'agir sur cinq axes clés :

1. **Les véhicules électriques, alliés du réseau électrique :** En reconnaissant que les véhicules électriques et les infrastructures de recharge constituent le plus grand potentiel de flexibilité inexploité du système énergétique, les décideurs politiques et les gestionnaires de réseau peuvent tirer parti de la recharge intelligente et des technologies « Vehicle-to-Grid » pour équilibrer la demande énergétique.
2. **La nécessité d'investir dans le réseau :** Les solutions intelligentes ne remplacent pas les modernisations matérielles ; les gestionnaires de réseau (GRT/GRD) doivent continuer à investir dans les transformateurs et le câblage afin de résoudre les défis structurels afin d'éviter la congestion.
3. **Améliorer la transparence du réseau :** Les GRT et les GRD doivent fournir des cartes de capacité en temps réel et visualiser l'allocation des capacités existantes afin de faciliter la planification stratégique et de réduire les coûts irrécupérables.
4. **Mettre en place des incitations commerciales et favoriser la flexibilité :** Gérer la congestion par une tarification financièrement adéquate — telle que les tarifs en fonction de l'heure de consommation — plutôt que par des restrictions punitives. Supprimer les obstacles qui entravent l'accès aux marchés de la flexibilité (contrats B2C/B2B sans flexibilité ou à flexibilité limitée) et miser sur la digitalisation (compteurs intelligents)
5. **Repenser l'attribution des ressources du réseau :** Actualiser le modèle obsolète « premier entré, premier sorti » (FIFO) et ajouter des filtres de maturité afin d'éliminer la « congestion fantôme ». Si cela s'avère insuffisant, d'autres solutions devront être envisagées.

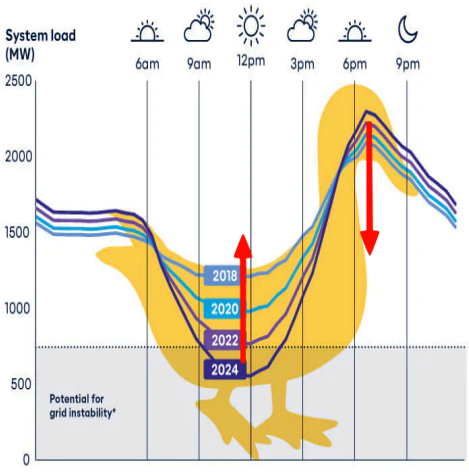
Finalement, la transition doit être économiquement viable pour tous les acteurs concernés. Grâce à des mesures d'encouragement, à des modèles de tarification dynamiques et à la possibilité donnée aux gestionnaires de réseau d'acheter des services de flexibilité, nous pouvons inciter à adopter des comportements responsables plutôt que de recourir à des mesures punitives. EV Belgium souhaite soutenir les nouveaux gouvernements dans la mise en œuvre de leur vision visant à alimenter la Belgique en électricité abordable, produite localement et propre, afin de renforcer notre sécurité énergétique et notre approvisionnement pour tous.

2 Elia. (2025, June 27). *Key priorities from Belgium adequacy and flexibility study 2026-2036*. https://www.elia.be/en/newsroom/2025/06/20250627-key-priorities-from-belgium-adequacy-and-flexibility-study-2026-2036

1. La VE, le Meilleur Allié du Réseau Électrique

Alors que nous nous dirigeons à grands pas vers un avenir à zéro émission, l'électrification des transports est souvent considérée uniquement sous l'angle d'une « charge accrue ». EV Belgium invite les parties prenantes à repenser cette perspective. Ce discours dépassé suggère que l'adoption rapide des véhicules électriques et des infrastructures dédiées constitue une menace pour la stabilité du réseau et aggrave la congestion de celui-ci. Comme beaucoup, nous sommes fermement convaincus du contraire : les véhicules électriques constituent un élément essentiel de la solution à toutes les questions liées au réseau, car ils contribuent à aplatir la courbe « courbe du canard » de la demande d'électricité :

1) Lors des périodes de forte production d'énergie et de demande relativement faible (par exemple, à midi), les batteries des véhicules électriques peuvent stocker de l'énergie. Cela permet d'accentuer la « partie creuse » de la courbe et contribue à éviter la réduction de la production d'énergie renouvelable.
2) Lors des périodes de faible production d'énergie et de forte demande (par exemple, le matin et le soir), la recharge peut être reportée ou les batteries des véhicules électriques peuvent même fournir de l'énergie (**voir l'article V2X**). Cela permet ainsi de réduire les pics de consommation pendant les périodes de forte demande.
3) Ces deux effets se combinent pour offrir un avantage : la différence entre creux (surproduction) et un pic (surdemande) est atténuée.



Contrairement aux charges industrielles traditionnelles, la recharge des véhicules électriques est donc intrinsèquement flexible. Une voiture moyenne étant stationnée 95 % du temps, les véhicules électriques constituent un immense réseau de batteries décentralisées, capable d'absorber les excédents d'énergie renouvelable (solaire/éolienne) et de les réinjecter dans le réseau pendant les périodes de pic. Il est donc essentiel que les décideurs politiques et les gestionnaires de réseau collaborent pleinement avec notre secteur afin d'exploiter pleinement ce potentiel.

De plus, un écosystème de véhicules électriques résilient repose sur une combinaison équilibrée de recharge à domicile et de recharge (semi-)publique (CA et CC haute puissance). Les besoins des utilisateurs varient considérablement selon chaque mode de recharge et peuvent contribuer différemment aux problèmes de capacité et d'équilibrage, et donc aux contraintes globales du réseau. La recharge publique en courant alternatif offre principalement une demande flexible en termes de temps, tandis que les pôles de recharge en courant continu constituent une infrastructure de mobilité essentielle qui doit garantir une puissance élevée, une disponibilité maximale et des temps d'arrêt courts, avec des niveaux de consommations prévisibles. Cependant, même la flexibilité de la recharge en courant continu peut être assurée grâce à une structure organisationnelle intelligente, à une capacité de stockage locale et à des règles d'accès au réseau adaptées à l'usage prévu.

Le Rôle des Batteries

L'intégration de batteries à l'infrastructure de recharge (rapide) en aval du compteur constitue un outil puissant pour assurer la stabilité du réseau et accélérer le déploiement. Les batteries peuvent garantir une expérience de recharge fiable pour les consommateurs, sans exercer de pression sur le réseau pendant les périodes de congestion. La recharge combinée à des batteries et à un système de gestion de l'énergie (EMS) devrait donc être explicitement reconnue par la réglementation et les acteurs du réseau comme un atout favorisant le fonctionnement du réseau, offrant un comportement prévisible et contrôlable sur site (voir également le chapitre 5). Dans la grande majorité des cas liés à la recharge, les batteries seront déployées exclusivement pour la gestion de la flexibilité sur site et l'optimisation (réduction) des raccordements au réseau.

2. La Nécessité d'Investir dans le Réseau

Si des modifications ciblées des mécanismes d'attribution des capacités du réseau sont essentielles, il est crucial de souligner qu'elles ne peuvent en aucun cas se substituer aux modernisations nécessaires des infrastructures. C'est pourquoi nous appelons toutes les parties prenantes concernées (gestionnaires de réseau de transport, gestionnaires de réseau de distribution, régulateurs, décideurs politiques, etc.) à prendre en compte la nécessité de maintenir une dynamique ambitieuse et continue en faveur d'investissements « concrets » dans les transformateurs et le câblage, en mettant particulièrement l'accent sur les sites où la congestion est de nature structurelle.

Le Plan fédéral de développement (FDP), fondé sur une vaste consultation du marché, devrait être mis en œuvre conformément à ce qui a été convenu. Conformément à la norme établie par la plupart des GRT et des GRD, une stratégie « no-regret » devrait rester en vigueur. Comme le montrent les événements actuels, tout investissement dans le réseau guidé par le FDP deviendra sans aucun doute nécessaire à terme. En outre, nous plaidons en faveur d'une stratégie nationale reflétant à la fois les plans des GRT et des GRD – qui devraient alors être mieux harmonisés – de manière simultanée et transparente. Une consultation étroite des différentes associations représentatives peut jouer un rôle crucial dans l'identification des besoins futurs.

Par ailleurs, et afin de ne pas ralentir la transition énergétique, EV Belgium appelle les décideurs politiques à mettre en place des procédures d'autorisation accélérées pour garantir la réalisation en temps voulu de projets de réseau essentiels (par exemple, Ventilus). Ces initiatives sont considérées comme vitales pour l'intérêt général et devraient donc bénéficier d'une priorité constante à tous les niveaux de gouvernance, conformément à ce qui est actuellement défini par le « paquet réseau » européen.

3. Améliorer la Transparence sur le Réseau

Comme indiqué dans le « Grid Package », les GRT et les GRD doivent s'atteler de toute urgence à l'élaboration de cartes de capacité claires et transparentes au niveau des postes de transformateur, afin de fournir les informations nécessaires aux acteurs économiques qui souhaitent envisager d'y consacrer du temps et des efforts. Nous saluons les efforts récemment déployés par Elia et les GRD pour accroître la transparence dans ce domaine. La disponibilité de données en temps réel concernant la capacité du réseau est plus que jamais cruciale pour permettre aux acteurs économiques de prendre les bonnes décisions, avec le meilleur résultat tant pour la société que pour les gestionnaires de réseau. Les opérateurs de bornes de recharge (CPO) et les gestionnaires de flottes doivent savoir où une puissance suffisante est disponible afin de planifier stratégiquement leurs infrastructures. De plus, des données transparentes sur la capacité devraient non seulement indiquer où la puissance est rare, mais aussi aider à identifier les endroits où des infrastructures de recharge flexibles peuvent apporter une valeur ajoutée. Par ailleurs, EV Belgium plaide en faveur d'une transparence maximale concernant la file d'attente d'attribution des raccordements au réseau, en proposant un ensemble d'outils supplémentaires qui devraient permettre de faire les meilleurs choix et investissements possibles, et de limiter autant que possible les coûts irrécupérables inutiles.

4. Mettre en Place des Incitations de Marché qui Favorisent la Flexibilité

EV Belgium soutient la vision de la flexibilité telle que présentée par le régulateur flamand. Il est évident que la flexibilité fondée sur le marché, ainsi que des tarifs de réseau bien conçus (tarifs en fonction de l'heure de consommation) ou des contrats dynamiques, doivent jouer un rôle essentiel dans le cadre global. Cela vient s'ajouter aux investissements dans le matériel (infrastructures).

Il est essentiel (comme le montre la petite partie supérieure de la pyramide) de bien comprendre qu'une limitation technique « top-down » ne doit être utilisée qu'en dernier recours, pour résoudre des problèmes de réseau nécessitant une intervention immédiate et pour éviter d'éventuels dommages aux infrastructures.

La Flexibilité, un Produit Commercial

La gestion de la congestion ne devrait pas reposer principalement sur les restrictions (coupures d'électricité), mais sur un système d'incitations et de compensation fondé sur les mécanismes de marché. Les gestionnaires de réseau de distribution (GRD) devraient examiner comment ils peuvent tirer parti des services de flexibilité proposés par les acteurs du marché, tels que les fournisseurs, les BRP, les CPO et les agrégateurs. Si une borne de recharge peut contribuer à atténuer la congestion, ce service devrait être valorisé et rémunéré (tout en restant facultatif). Des initiatives innovantes, telles que les projets pilotes récemment lancés par Fluvius et ORES, peuvent aider à identifier la flexibilité inexploitée au sein du marché existant, comme la contribution positive des infrastructures de recharge.

Parallèlement, la CREG peut préciser davantage les rôles sur le marché grâce auxquels les fournisseurs, les BRP, les CPO et les agrégateurs peuvent participer aux marchés d'équilibrage et de gestion de la congestion, et être rémunérés en contrepartie. Les marchés voisins ont montré la voie (par exemple, NEBCO, P415, etc.). EV Belgium invite la CREG à étudier et à créer des rôles spécifiques sur le marché et estime qu'il existe déjà à l'étranger des solutions intéressantes en matière de flexibilité des véhicules électriques.

Supprimer les Obstacles à la Flexibilité

La transition doit être économiquement viable pour tous. Le coût total de possession (TCO) d'un véhicule électrique dépend fortement des coûts énergétiques. Lorsqu'un utilisateur de véhicule électrique accepte que sa recharge soit gérée de manière à soutenir le réseau (par exemple, en interrompant la recharge pendant une période de pointe en soirée en hiver), il fournit un service. Ces services doivent être valorisés, rémunérés de manière adéquate et encouragés.

Tout d'abord, EV Belgium n'est pas favorable à des mesures purement punitives prises par les GRT/GRD à l'encontre des acteurs du marché. Nous devons abandonner les tarifs de capacité statiques au profit de modèles dynamiques qui récompensent financièrement les utilisateurs qui décalent leur consommation vers les périodes de forte production d'énergie. Nous prônons le renforcement positif (incitations) par le biais de remises et de tarifs réduits en cas de comportement proactif et intelligent. De telles mesures se sont avérées plus efficaces pour favoriser un changement de comportement. Dans un premier temps, nous continuons à plaider en faveur de l'introduction d'un tarif en fonction de l'heure de consommation qui devrait inciter les utilisateurs à décaler et à répartir leur charge en fonction des besoins du réseau. D'autre part, il convient de se pencher sur la question de l'énergie verte stockée dans des batteries, qui peut, dans certains cas, entraîner la perte de la « garantie d'origine », ce qui désavantage clairement aujourd'hui certains acteurs.

Troisièmement, pour exploiter pleinement le potentiel des projets de recharge associés à des batteries et à des systèmes de gestion de l'énergie (EMS) et garantir que ces projets restent bancables, des mesures supplémentaires visant à alléger les procédures administratives fastidieuses sont nécessaires pour l'installation de batteries en aval du compteur.

Enfin, pour que ces avantages profitent réellement au consommateur final, l'infrastructure de comptage sous-jacente doit être modernisée et mise en conformité avec les obligations prévues par la directive relative à la conception du marché de l'électricité[3] et la directive sur la performance énergétique des bâtiments[4]. Aujourd'hui, la borne de recharge des véhicules électriques et la charge domestique partagent un même compteur. La charge domestique n'étant généralement pas suffisamment flexible, les ménages sont souvent réticents à opter pour des contrats à tarification dynamique, ce qui a pour conséquence que le signal de prix dynamique n'atteint pas la charge des véhicules électriques. EV Belgium soutient donc Elia et les gestionnaires de réseau de distribution (GRD) concernés dans la mise en œuvre de solutions permettant d'affecter la borne de recharge des véhicules électriques à un contrat distinct ou à un tarif dynamique, y compris au niveau résidentiel. Les gestionnaires de réseau de transport (GRT) et les gestionnaires de réseau de distribution (GRD) devraient étudier comment autoriser sur le marché des dispositifs de mesure dédiés aux services de flexibilité, tout en veillant à ne discriminer aucun acteur du marché. Le développement des services de flexibilité ne doit pas se traduire par des avantages structurels pour certains acteurs du marché. Tout cadre futur doit préserver la neutralité du marché, garantir des conditions de concurrence équitables et permettre à tous les acteurs concernés de rivaliser à armes égales pour la création de valeur.

5. Repenser l'Attribution de la Capacité

Repenser le Principe « Premier Entré, Premier Servi » (FIFO)

La capacité de raccordement au réseau est en grande partie attribuée selon le principe du « premier arrivé, premier servi » (FIFO). Lorsqu'un projet sollicite une capacité, il se réserve cette capacité, bloquant ainsi les candidats suivants, même si le premier projet subit des retards de plusieurs années et/ou se trouve à un stade précoce ou insuffisamment développé. Cela crée une « congestion fantôme », où le réseau semble saturé sur papier, alors qu'en réalité, de la capacité reste disponible. Les GRT et les GRD devraient donc envisager d'ajouter des « filtres » ou des étapes clés pour vérifier la maturité des projets, par exemple la situation foncière du projet, lors de l'attribution de la capacité. Il devrait néanmoins rester possible de revoir ces étapes si le projet réalise des progrès significatifs mais est confronté à des retards dus à des circonstances imprévues (par exemple, des recours contre des autorisations). En outre, on peut envisager des sanctions pour les projets qui accusent des retards excessifs (à moins qu'une situation de force majeure ne puisse être identifiée). Si ces mesures ne s'avèrent pas suffisantes, les GRT/GRD et les décideurs politiques devraient réfléchir, en collaboration avec le secteur et les fédérations, à des règles d'accès au réseau permettant un traitement prioritaire ou accéléré pour les infrastructures qui contribuent directement à la décarbonisation et à l'efficacité du système. Dans tous les cas, les GRT et les GRD doivent appliquer des critères équitables et transparents chaque fois qu'ils s'écartent du principe du « premier entré, premier sorti » (FIFO), conformément aux exigences de la conception du marché de l'électricité de l'UE.

---

[3] Electricity market design https://energy.ec.europa.eu/topics/markets-and-consumers/electricity-market-design_en

[4] Energy Performance of Buildings Directive
https://energy.ec.europa.eu/topics/energy-efficiency/energy-performance-buildings/energy-performance-buildings-directive_en

Considérer des Swimming Lanes

EV Belgium estime que l'idée d'intégrer des « swimming lanes » dans le processus d'attribution des capacités du réseau pourrait être envisagée, mais uniquement si et dans la mesure où ceux-ci sont mis en place de manière temporaire et transparente et servent les intérêts du réseau et de la société. Nous pouvons accepter le recours à ces « couloirs de nage » si certains types de demandes d'accès au réseau deviennent récurrentes et atteignent une masse critique, au point de « monopoliser » la majeure partie des capacités du réseau. Si cette option est envisagée, nous plaidons pour que le potentiel de flexibilité et la valeur sociétale des infrastructures de recharge soient reconnus, en leur attribuant une « voie réservée » suffisamment large.

Considérer une Prioritisation

Si l'on devait établir un ordre de priorité pour l'octroi de raccordements au réseau dans les zones saturées, les projets de recharge de véhicules électriques devraient être privilégiés. Comme mentionné plus haut, ils devraient être pleinement reconnus comme des atouts capables d'alléger la charge pesant sur le réseau, par exemple grâce à des capacités de recharge intelligente ou au stockage sur site via des batteries. Cela vaut tout particulièrement pour les hubs de recharge rapide, où une gestion intelligente de l'énergie peut transformer un site à forte demande énergétique en un atout prévisible et favorable au réseau. Donner la priorité à la recharge des VE soutiendrait le développement de la mobilité électrique en Belgique en permettant le déploiement de pôles de recharge, qui constituent un levier infrastructurel essentiel. Bien qu'ils limitent leur impact sur le réseau, la congestion de celui-ci ralentit malheureusement de plus en plus la mise en œuvre des projets. De plus, la situation actuelle empêche le respect des obligations légales, telles que celles prévues par les législations AFIR et EPBD.

Des Accords de Contrats Flexible

La mise en place d'accords de raccordement flexibles constitue un bon point de départ et une solution intermédiaire permettant de faire avancer les projets, mais elle doit rester une option de secours et temporaire qui ne ralentit pas les investissements dans le réseau. La mise en œuvre actuelle de ces accords par les gestionnaires de réseau de transport (GRT) et de distribution (GRD) en Belgique tient compte de ce principe.

Considérer le principe Use-it-or-Lose-it comme Dernier Recours

Si un projet ne se concrétise pas dans un délai défini sans raison apparente, la capacité réservée pourrait être réinjectée dans le pool (principe « use-it-or-lose-it »). Cela permet d'éviter l'accaparement des capacités et garantit une utilisation efficace des ressources limitées du réseau. Si un projet ne se concrétise pas dans un délai fixé, la capacité est réinjectée dans le réseau et/ou remise en attente (principe du « use-it-or-lose-it »). Ce mécanisme ne devrait être utilisé qu'en dernier recours et ne doit pas entraver la construction d'infrastructures plus complexes et de haute qualité au profit d'infrastructures « faciles à déployer », car cela pourrait avoir un impact négatif sur la qualité globale..

6. Conclusion

La réussite de l'électrification de la mobilité est un impératif économique et environnemental, mais elle ne peut être réalisée dans le cadre de philosophies de gestion du réseau obsolètes. En tirant pleinement parti des capacités des technologies de recharge intelligente et de « Vehicle-to-Grid » (V2G), nous pouvons optimiser la flexibilité de notre infrastructure de réseau et permettre le déploiement à plus grande échelle des infrastructures de recharge, qui sont essentielles pour notre société.

L'électrification de la mobilité, de l'industrie et des bâtiments en Belgique a atteint un point de basculement décisif. Comme nous l'avons souligné dans notre introduction, nous devons abandonner l'idée dépassée selon laquelle les véhicules électriques (VE) constituent une charge pour le réseau. Au contraire, les décideurs politiques et les gestionnaires de réseau doivent reconnaître que les VE représentent le plus grand atout de flexibilité inexploité de notre écosystème énergétique. Afin de combler le fossé entre les limites actuelles de nos infrastructures et nos objectifs climatiques à long terme, ainsi que notre indépendance énergétique et notre compétitivité, EV Belgium appelle les gouvernements, les régulateurs et les gestionnaires de réseau (GRT/GRD) à mettre en œuvre de toute urgence les mesures politiques suivantes :

1. Les solutions intelligentes ne suffiront pas à remplacer la nécessité de moderniser les infrastructures physiques. Les gestionnaires de réseau doivent **poursuivre sans relâche et avec ambition leurs efforts d'investissement** dans les transformateurs et le câblage afin de résoudre les barrières structurelles, en mettant en œuvre le Plan fédéral de développement tel qu'il a été convenu.

2. Les gestionnaires de réseau de transport (GRT) et les gestionnaires de réseau de distribution (GRD) doivent de toute urgence mettre au point **des cartes de capacité transparentes et en temps réel au niveau des sous-stations,** ainsi que des visualisations claires des files d'attente d'attribution de capacité existantes. Cela est essentiel pour permettre aux gestionnaires de flottes et aux opérateurs de bornes de recharge (CPO) de planifier stratégiquement leurs infrastructures et de minimiser les coûts irrécupérables.

3. La gestion de la congestion doit s'appuyer sur des mécanismes adaptés, tels que les tarifs Time-Of-Use, plutôt que sur des restrictions techniques à caractère punitif. Nous appelons à la création d'un **véritable marché dédié à la congestion et à la flexibilité** et soutenons le déploiement de la segmentation des compteurs résidentiels, afin de garantir que les signaux de tarification dynamique parviennent directement aux conducteurs pour les inciter à adopter une recharge intelligente.

4. Le modèle rigide « premier entré, premier sorti » (FIFO) génère de la « congestion fantôme » en permettant à des projets retardés de bloquer la file d'attente. Les décideurs politiques et les **gestionnaires de réseau doivent actualiser ce modèle d'allocation** en y ajoutant des filtres de maturité ou d'autres solutions de gestion du réseau si nécessaire.

Enfin, EV Belgium appelle les décideurs politiques et les régulateurs régionaux à veiller à l'harmonisation des politiques, des cadres techniques et des règles pratiques entre les différentes régions belges. Pour les acteurs du marché opérant à l'échelle nationale, la fragmentation des exigences régionales crée des obstacles administratifs et des barrières à l'investissement inutiles. Il est impératif de mettre en place un ensemble de règles harmonisées, similaires et directement applicables en Belgique, en Flandre, en Wallonie et à Bruxelles. Ce n'est que grâce à une telle synchronisation régionale que nous pourrons garantir un environnement de déploiement prévisible, rationaliser l'intégration au réseau et libérer tout le potentiel d'un réseau de recharge pour véhicules électriques cohérent à l'échelle nationale.

La réussite de l'électrification de la mobilité est un impératif tant économique qu'environnemental. Il ne faut pas laisser les contraintes du réseau ralentir l'adoption des véhicules électriques. EV Belgium est prêt à collaborer avec toutes les parties prenantes afin de mettre en place un cadre solide et économiquement viable, qui s'appuie sur le renforcement positif et les technologies intelligentes pour protéger notre réseau tout en garantissant à tous un avenir énergétique propre et produit localement.

###

EV Belgium vzw/asbl
Wetstraat - 81A - Rue de la Loi
Brussel - 1040 - Bruxelles
contact@ev.be