

DOCUMENT EXPLICATIF SUR LES EXIGENCES D'ELECTROMOBILITÉ DANS LES BÂTIMENTS

(Version 2 – janvier 2024)

TABLE DES MATIÈRES

A.	Préambule.....	3
A.1.	Cadre réglementaire.....	3
	• Directive PEB coordonnée de 2018.....	3
	• Décret PEB.....	3
	• AGW.....	3
A.2.	Objectifs.....	3
B.	Application.....	4
B.1.	Bâtiments neufs.....	4
B.2.	Bâtiments faisant l'objet d'une rénovation importante.....	4
B.3.	Bâtiments existants (qui ne font pas l'objet de travaux) – A partir du 1 ^{er} janvier 2025.....	4
B.4.	Conditions.....	5
	• Connexion physique ou technique.....	5
	• Usage principal.....	5
	• Titulaire de droit réel.....	5
	• Cas concret.....	5
C.	Exigences.....	6
C.1.	Destinations.....	6
C.2.	Aspects techniques.....	6
D.	Exceptions.....	6
E.	Divers.....	7
E.1.	Impact sur les résultats Ew et Espec.....	7
E.2.	Logiciel.....	7
F.	Tableau récapitulatif.....	8
F.1.	Résumé des exigences applicables.....	8
F.2.	Illustrations par des cas concrets.....	9
G.	FAQ.....	11
G.1.	Parking(s) commun(s) à plusieurs bâtiments de destination différente.....	11
	• Cas concret.....	11
G.2.	Parking d'un immeuble d'appartements avec places individuelles.....	11
G.3.	Parking situé sur une parcelle différente de celle du bâtiment.....	11
G.4.	Parkings aériens et/ou fermés.....	11
G.5.	Les parkings visés concernent-ils l'ensemble des véhicules ou uniquement les voitures ?.....	11
G.6.	Plusieurs parkings pour un même bâtiment.....	11
G.7.	Construction d'un parking seul.....	12
G.8.	Prévoir une cabine haute tension.....	12

Remarques :

Il s'agit d'une mise à jour du document précédent.

Les modifications apportées dans le texte sont surlignées en jaune.

Lorsque seul le titre est surligné en jaune (voir table des matières), c'est qu'il s'agit d'un nouvel article inséré dans le document.

A. PRÉAMBULE

Les exigences en matière d'électromobilité sont d'application, pour les bâtiments concernés par des travaux, depuis le 11 mars 2021 suite à l'entrée en vigueur du décret modificatif du 17 décembre 2020. Elles ne visent que les demandes de permis pour la construction ou la rénovation importante d'un bâtiment.

En parallèle à cela, il y a également une exigence avec déclenchement temporel à destination des bâtiments existant, cf. [B.3. Bâtiments existants \(qui ne font pas l'objet de travaux\) – à partir du 1er janvier 2025](#)

A.1. CADRE RÉGLEMENTAIRE

Le 17 décembre 2020, le Parlement wallon a adopté un décret modifiant le Décret du 28 novembre 2013 relatif à la performance énergétique des bâtiments.

Le 11 janvier 2023, le Gouvernement wallon a adopté un AGW modifiant l'AGW PEB du 15 mai 2014 portant exécution du décret du 28 novembre 2013 relatif à la performance énergétique des bâtiments.

Ainsi, à ce jour, les dispositions sont pleinement définies et concernent les cas suivants :

- Les bâtiments neufs ;
- Les bâtiments faisant l'objet d'une rénovation importante ;
- Les bâtiments existants ne faisant pas l'objet de travaux.

L'approbation de l'AGW du 11 janvier 2023 a précisé et mis en application les exceptions qui restaient en attente de textes légaux.

▼ Directive PEB coordonnée de 2018

<https://eur-lex.europa.eu/legal-content/FR/TXT/PDF/?uri=CELEX:02010L0031-20180709>

Voir articles 8.2 à 8.6

▼ Décret PEB

<https://wallex.wallonie.be/eli/loi-decret/2013/11/28/2013207272/2021/02/13#308f247e-2ef8-41ac-9b04-7620a79bae8e>

Voir articles 13/1, 13/2 et 13/3

▼ AGW

<https://wallex.wallonie.be/eli/arrete/2014/05/15/2014027210>

Voir articles 9/1 & 19/4

A.2. OBJECTIFS

La Directive européenne (UE) 2018/844, à l'origine de cette évolution réglementaire wallonne, traduit la volonté de l'Union européenne de soutenir le déploiement d'infrastructures de recharge pour les véhicules électriques ; leur manque constituant un obstacle au développement du marché des véhicules électriques.

Dès lors, les nouvelles dispositions prises par cette Directive, transposée dans le Décret PEB, visent à accélérer le développement d'un réseau plus dense d'infrastructures de ce type.

Les bâtiments peuvent promouvoir efficacement l'électromobilité, en particulier si l'accent est mis sur les espaces privés (parcs de stationnement à l'intérieur ou à côté de bâtiments privés), qui représentent jusqu'à 90 % du potentiel de recharge.

B. APPLICATION

Un logigramme simplifié a été réalisé permettant rapidement de définir si et quelles sont les exigences d'électromobilité applicables : [LOGIGRAMME ELECTROMOBILITE](#).

Cependant, les textes réglementaires priment malgré tout sur celui-ci en cas de désaccord avec les autorités.

A cette fin, le logigramme comporte notamment les références aux textes légaux, les définitions importantes, et les exceptions. Il s'utilise en se posant toujours les questions dans l'ordre de priorité et en commençant systématiquement par la première case (en haut à gauche).

B.1. BÂTIMENTS NEUFS

- Tout bâtiment à construire (ou assimilé à du neuf) ;
- Qui fait l'objet d'une demande de permis dont le récépissé est postérieur au 10 mars 2021 ;
- Et qui comprend plus de 10 emplacements de stationnement pour véhicules dans un parking situé à l'intérieur du bâtiment ou dans un parking qui jouxte le bâtiment, cf. [B.4. Conditions](#).

Par véhicule, la législation entend tout véhicule motorisé à l'exception des véhicules légers, tels que les vélos, trottinettes et mobylettes.

Les exigences d'électromobilité s'appliquent également en cas de construction d'un bâtiment neuf qui jouxte un parking existant, cf. [B.4. Conditions](#).

B.2. BÂTIMENTS FAISANT L'OBJET D'UNE RÉNOVATION IMPORTANTE

- Tout bâtiment qui fait l'objet de travaux de rénovation importante ;
- Qui fait l'objet d'une demande de permis dont le récépissé est postérieur au 10 mars 2021 ;
- Et qui comprend plus de 10 emplacements de stationnement pour véhicules dans un parking situé à l'intérieur du bâtiment ou dans un parking qui jouxte le bâtiment, cf. [B.4. Conditions](#).

Les exigences d'électromobilité ne s'appliquent que si :

- Dans le cas d'un parking situé à l'intérieur, les travaux concernent également l'infrastructure électrique du bâtiment, cf. [B.4. Conditions](#).
- Dans le cas d'un parking situé à l'extérieur du bâtiment, les travaux concernent le parking ou l'infrastructure électrique du parking.

Elles s'appliquent également en cas de construction d'un parking qui jouxte un bâtiment qui fait l'objet de travaux de rénovation importante, cf. [B.4. Conditions](#).

Concernant la notion de travaux liés aux infrastructures électriques, la législation vise plutôt des travaux relatifs au réseau et/ou à la distribution électrique dans le bâtiment ou pour le parking, comme par exemple, des travaux de remplacement de cabine haute tension.

Dans cette logique, tous les travaux de relamping (remplacement d'ampoules) et de relighting (remplacement de luminaires) ne doivent pas être considérés pour l'évaluation de ce critère.

B.3. BÂTIMENTS EXISTANTS (QUI NE FONT PAS L'OBJET DE TRAVAUX) – A PARTIR DU 1^{ER} JANVIER 2025

- Tout bâtiment existant qui est principalement non résidentiel ou principalement destiné au logement collectif (maisons de repos, internat, ...) ;
Et qui comprend plus de 20 emplacements de stationnement pour véhicules, dans un parking situé à l'intérieur du bâtiment ou dans un parking qui jouxte le bâtiment, cf. [B.4. Conditions](#).

Il s'agit bien d'une exigence temporelle ce qui signifie qu'à compter du 1^{er} janvier 2025, tous les bâtiments concernés (voir conditions ci-dessus), devront être conformes à ces exigences.

B.4. CONDITIONS

Pour considérer qu'un parking jouxte le bâtiment, les trois conditions suivantes doivent être respectées simultanément :

- Il existe une connexion physique ou technique entre le parking et le bâtiment ;
- Le parking est utilisé exclusivement ou principalement par les occupants du bâtiment ;
- Le parking et le bâtiment sont détenus par le même titulaire de droit réel.

▼ Connexion physique ou technique

- **Connexion physique** : il existe un accès spécifique entre le bâtiment et le parking. Il doit s'agir d'un accès 'classique' et pas d'un accès exceptionnel comme, par exemple, une sortie de secours utilisée uniquement en cas de danger. Par exemple, un chemin pavé ou équivalent qui va de l'entrée ou d'une porte du bâtiment vers le parking est jugé suffisant pour remplir cette condition.
- **Connexion technique** : il existe une connexion relative à des éléments techniques, entre le bâtiment et le parking. Par exemple :
 - Infrastructure électrique du parking alimentée en courant par le bâtiment ;
 - Alimentation en eau des dispositifs de protection incendie par le bâtiment ;
 - Présence de caméras de surveillance, de câbles internet, ou autres, ... connectés au bâtiment ;Il ne faut pas tenir compte des conduites d'évacuations d'eau pluviale ou d'égouttage.

▼ Usage principal

- **Parking non partagé** : usage 'exclusif' (1 bâtiment utilise 1 parking) ;
- **Parking partagé entre plusieurs bâtiments** : usage 'exclusif' (tous les bâtiments utilisent le parking). Attention : dans un tel cas, si toutes les autres conditions sont remplies, la construction ou la rénovation importante d'un seul de ces bâtiments suffit à déclencher l'application des exigences d'électromobilité ;
- **Parking en partie utilisé par du public extérieur** : usage 'principal' dès que plus de 50% des places sont strictement affectées/prévues/réservées pour les occupants du ou des bâtiment(s) ;
Par exemple, si dans un parking plus de 50% des places disposent d'une plaque [Réservé au personnel], il faut considérer que ce parking est utilisé 'principalement' par les employés et qu'il est donc lié à ce bâtiment ;
- **Occupant** : désigne toute personne qui vient occuper le bâtiment, soit de manière prolongée (pour y travailler ou y séjourner), soit de manière temporaire (pour y rendre visite ou utiliser les services proposés).

▼ Titulaire de droit réel

Il faut au minimum qu'une entité possède à la fois une partie du parking et une partie du bâtiment, peu importe les parts possédées.

Par exemple, un immeuble de 15 appartements où chaque propriétaire ou la copropriété possède une place de parking.

▼ Cas concret

Exemple : Construction d'un nouveau bâtiment pour la Faculté d'ingénieur :

- 1.1. Connexion physique : est-ce qu'une connexion physique existe entre le parking et le nouveau bâtiment de la Faculté d'ingénieur ?
- 1.2. Connexion technique : est-ce qu'une partie des installations techniques du parking sera alimentée par l'un des bâtiments de la Faculté d'ingénieur ?
2. Usage principal : est-ce que l'usage de ce parking sera exclusivement ou principalement réservé aux usagers des bâtiments de la Faculté d'ingénieur ?
3. Titulaire de droit réel : est-ce la Faculté d'ingénieur qui sera (partiellement) propriétaire de ce parking et du nouveau bâtiment construit ?

Si la réponse est « Oui » aux questions 2 & 3 ainsi qu'à 1.1 ou 1.2, alors il faut considérer que le parking jouxte le bâtiment.

C. EXIGENCES

Lorsque les conditions reprises ci-dessus sont rencontrées, les exigences d'électromobilité s'appliquent ; mais selon la destination du bâtiment, celles-ci sont légèrement différentes.

C.1. DESTINATIONS

- **Bâtiment résidentiel** (destiné au logement individuel : maisons, appartements ...) : s'équiper de l'infrastructure de raccordement, cf. [C.2. Aspects techniques](#), pour chaque emplacement de stationnement ;
- **Bâtiment non résidentiel** (bureau, commerce, industrie, ...) **et/ou destiné au logement collectif** (maisons de repos, internat, ...) : s'équiper d'une (1) borne de recharge, ainsi que de l'infrastructure de raccordement, cf. [C.2. Aspects techniques](#), pour 1 emplacement de stationnement sur 5 ;
- **Bâtiment mixte, c'est-à-dire comprenant à la fois des parties destinées au logement individuel et des parties non résidentielles ou destinées au logement collectif** : les exigences 'logement individuel' ou 'non résidentiel / logement collectif' ci-dessus s'appliqueront selon la destination principale du bâtiment. Cette destination principale s'évalue sur base des surfaces Ach des différentes destinations ; la destination principale étant celle dont la surface Ach est la plus grande ;

C.2. ASPECTS TECHNIQUES

- **Infrastructure de raccordement** : comprend les conduits pour le passage des câbles électriques permettant de procéder à l'installation de points de recharge pour les véhicules électriques pour le nombre requis d'emplacements de parking (goulottes et/ou chemins de câbles ...).
Il n'est actuellement pas exigé de placer des câbles en attente dans ces éléments ou de prévoir les percements au travers de parois situées entre le coffret électrique (existant ou futur) et les emplacements de parking.
Concrètement :
 - Dans le cas des bâtiments principalement résidentiels concernés, chaque emplacement de stationnement doit être à proximité directe d'une goulotte ou d'un chemin de câbles. Il faut placer plus de goulottes si ce n'est pas le cas.
 - Dans le cas des bâtiments principalement non résidentiels concernés, il faut compter le nombre d'emplacements situés à proximité directe des goulottes ou chemins de câbles. Si on n'atteint pas le nombre requis, il faut placer plus de goulottes ;
- **Borne de recharge** :
 - Dans le cas des bâtiments principalement non résidentiels ou destinés au logement collectif :
 - Respecter une puissance électrique minimale de 3,7 kW ;
 - Être équipé d'au moins d'un connecteur de type 2 ;
 - Être conforme à la norme EN 62196-2 ;
 - Dans le cas de bornes plus puissantes (> 22 kW) :
 - Respecter la norme EN 62196-3 ;
 - Courant alternatif : avoir au moins un connecteur de type 2 ;
 - Courant continu : avoir au moins un connecteur de chargement combiné CA/CC de type « Combo 2 ».
- **Exigences techniques** : actuellement, les textes n'imposent aucune autre exigence technique minimale.

D. EXCEPTIONS

L'Arrêté du Gouvernement wallon du 11 janvier 2023 prévoit des exceptions conformément au décret PEB et aux textes européens.

Le bâtiment est exempté d'exigence relative à l'électromobilité :

- Lorsque l'infrastructure de raccordement nécessaire repose sur des micro-réseaux isolés. (Exception 'théorique' car il n'y a actuellement pas de micro-réseau isolé en Wallonie) ;
- Si le bâtiment concerné est possédé et occupé par une petite ou moyenne entreprise.

(telles que définies à l'annexe, titre I, de la recommandation 2003/361/CE de la Commission du 6 mai 2003 concernant la définition des micros, petites et moyennes entreprises).

- Pour l'octroi de cette exception, la P.M.E. qui possède le bâtiment peut être différente de la P.M.E. qui l'occupe ;
- Après le 1er janvier 2025, les exigences d'électromobilité temporelles doivent être appliquées (cf. [B. Applications](#)) dans le cas dès que la situation du bâtiment et du parking ne correspond plus à l'exception.

E. DIVERS

E.1. IMPACT SUR LES RÉSULTATS Ew ET ESPEC

Aucune incidence : la présence ou non de bornes de recharges, peu importe le nombre, n'intervient pas dans les calculs des niveaux Ew ou Espec. Autrement dit, la consommation électrique induite par ces bornes de recharge n'est pas considérée dans le bilan énergétique du bâtiment.

E.2. LOGICIEL

Dans les 2 cas où les exigences d'électromobilité découlent de travaux (neufs et assimilés ou rénovation importante), toute la problématique est gérée par quelques questions de type 'oui/non', essentiellement pour déterminer si les exigences s'appliquent ou non. Certains critères sont évalués automatiquement par le Logiciel PEB.

- **Période réglementaire à partir du 11/03/2021 :**
 - Ajout d'un nouveau champ concernant la destination principale du bâtiment, cf. [C.1. Destinations](#).
Un système semi-automatique est mis en place pour remplir ce champ. Il est donc complété automatiquement (et non modifiable) dans une série de cas où sa détermination est évidente. Exemple : toutes les unités d'un bâtiment sont des unités PER donc la destination principale du bâtiment est résidentielle.
Compléter ce champ est obligatoire, sous peine d'empêcher la création du formulaire.
- **Dans les formulaires de DI :**
 - Seules les exigences à respecter sont mentionnées ;
 - Le tableau de présentation des exigences est adapté.
- **Dans les formulaires de DF :** le RPEB doit explicitement indiquer si les installations requises sont présentes, par une simple question 'oui/non'.
Il n'y a aucune question relative au tableau de distribution électrique, aux sections des câbles, au type d'alimentation minimum, à la puissance suffisante du compteur, ... tout simplement parce que les exigences actuelles ne vont pas jusqu'à ce niveau de détail.

F. TABLEAU RÉCAPITULATIF

F.1. RÉSUMÉ DES EXIGENCES APPLICABLES

Champ d'application		Obligation
<i>Applicables à partir du 11 mars 2021</i>		
Bâtiments neufs (et assimilés à du neuf) ET Bâtiments faisant l'objet d'une rénovation importante	Bâtiments <u>résidentiels</u> (logement individuel) disposant de plus de <u>10</u> <u>emplacements</u> de stationnement	- Garantir l'installation d'une infrastructure de raccordement pour chaque emplacement de stationnement
	Bâtiments <u>non résidentiels</u> ou de <u>logement</u> <u>collectif</u> disposant de plus de <u>10</u> <u>emplacements</u> de stationnement	- Garantir l'installation d'au moins un point de recharge - Garantir l'installation d'une infrastructure de raccordement pour au moins un emplacement de stationnement sur cinq
<i>Applicables à partir du 1^{er} janvier 2025</i>		
Bâtiments existants	Bâtiments <u>non résidentiels</u> ou de <u>logement</u> <u>collectif</u> disposant de plus de <u>20</u> <u>emplacements</u> de stationnement	- Garantir l'installation d'au moins un point de recharge - Garantir l'installation d'une infrastructure de raccordement pour au moins un emplacement de stationnement sur cinq

F.2. ILLUSTRATIONS PAR DES CAS CONCRETS

Description du projet		Exigences e-mob	
Description bâtiment	Description parking	2021	2025
Construction d'un bâtiment neuf (ou assimilé à du neuf)	Construction d'un parking à l'intérieur du bâtiment	Oui, si parking > 10 emplacements	NA*
	Construction d'un parking extérieur	Oui, si parking > 10 emplacements et si les 3 conditions 'jouxte' sont rencontrées	NA*
	Présence d'un parking intérieur existant concerné par les travaux (rénovation structurelle du parking ou rénovation de l'infrastructure électrique du bâtiment)	Oui, si parking > 10 emplacements et si les 3 conditions 'jouxte' sont rencontrées	NA*
	Présence d'un parking intérieur existant non concerné par les travaux (pas de rénovation structurelle du parking ni de rénovation de l'infrastructure électrique du bâtiment)	Non, car le parking est inchangé	Oui, si parking > 20 emplacements et si les 3 conditions 'jouxte' sont rencontrées avec au moins un bâtiment (principalement) non résidentiel
	Présence d'un parking existant qui jouxte le bâtiment, concerné par les travaux (rénovation structurelle du parking ou rénovation de l'infrastructure électrique du parking)	Oui, si parking > 10 emplacements et si les 3 conditions 'jouxte' sont rencontrées	NA*
	Présence d'un parking existant qui jouxte le bâtiment, non concerné par les travaux (pas de rénovation structurelle du parking ni de rénovation de l'infrastructure électrique du parking)	Non, car le parking est inchangé	Oui, si parking > 20 emplacements et si les 3 conditions 'jouxte' sont rencontrées avec au moins un bâtiment (principalement) non résidentiel
Construction d'un immeuble de parking uniquement		Non, à priori, car il ne s'agit généralement pas d'un 'bâtiment' au sens de la PEB	Oui, si parking > 20 emplacements et si les 3 conditions 'jouxte' sont rencontrées avec au moins un bâtiment (principalement) non résidentiel
Bâtiment existant subissant des travaux de rénovation importante	Présence d'un parking intérieur existant concerné par les travaux (rénovation structurelle du parking ou rénovation de l'infrastructure électrique du bâtiment)	Oui, si parking > 10 emplacements et si les 3 conditions 'jouxte' sont rencontrées	NA*
	Présence d'un parking intérieur existant non concerné par les travaux (pas de rénovation structurelle du parking ni de rénovation de l'infrastructure électrique du bâtiment)	Non, car le parking est inchangé	Oui, si parking > 20 emplacements et si les 3 conditions 'jouxte' sont rencontrées avec au moins un bâtiment (principalement) non résidentiel

l'infrastructure électrique du bâtiment)		
Présence d'un parking existant qui jouxte le bâtiment, concerné par les travaux (rénovation structurelle du parking ou rénovation de l'infrastructure électrique du parking)	Oui , si parking > 10 emplacements et si les 3 conditions 'jouxte' sont rencontrées	NA*
Présence d'un parking existant qui jouxte le bâtiment, non concerné par les travaux (pas de rénovation structurelle du parking ni de rénovation de l'infrastructure électrique du parking)	Non , car le parking est inchangé	Oui , si parking > 20 emplacements et si les 3 conditions 'jouxte' sont rencontrées avec au moins un bâtiment (principalement) non résidentiel
Construction simultanée d'un parking qui jouxte le bâtiment	Oui , si parking > 10 emplacements et si les 3 conditions 'jouxte' sont rencontrées	NA*

*NA : Non Applicable (Le projet doit respecter les exigences relatives à l'électromobilité en 2021. De fait, en l'état des textes légaux PEB actuels, le projet est déjà conforme pour les exigences de 2025).

G. FAQ

G.1. PARKING(S) COMMUN(S) À PLUSIEURS BÂTIMENTS DE DESTINATION DIFFÉRENTE

Si plusieurs bâtiments partagent un (des) parking(s) commun(s), la 3^e condition (détenion) est rencontrée à partir du moment où au moins un propriétaire d'un des bâtiments (ou partie d'un bâtiment) possède au moins une partie du (des) parking(s).
Il faut également que ce(s) parking(s) dépasse(nt) le seuil d'emplacements minimum (cf. [B. Applications](#)).

▼ Cas concret

Exemple : Construction de 2 bâtiments neufs (1 PEN et 1 PER) partageant un seul parking de 21 places et pour lequel les 3 conditions (connexion, utilisation, détenion) se vérifient pour chacun des deux bâtiments.

- Dans ce cas, les exigences résidentielles et non-résidentielles sont cumulées : 1 borne de recharge + infrastructure de raccordement pour chaque place, peu importe la répartition définie ou non des places de parking.

G.2. PARKING D'UN IMMEUBLE D'APPARTEMENTS AVEC PLACES INDIVIDUELLES

Condition relative à la notion de propriété : si une même personne/entité est propriétaire d'une partie du bâtiment et d'une partie du parking, le critère est rempli.

Dès qu'une personne est propriétaire d'un appartement et d'une place de parking, le critère est rencontré.

Ainsi, dans le cas d'un parking de, par exemple, 15 emplacements, si au moins un propriétaire possède de façon privative une place d'un parking (attribution privative), le critère est rencontré.

Dans le cadre des exigences d'électromobilité, les propriétaires de parties de bâtiment et la copropriété sont assimilés. Ainsi, si le parking appartient dans son ensemble ou en partie à la copropriété, le critère est rencontré. Il y a bien au moins une partie de bâtiment et une place de parking qui sont, au final, possédés par la même entité ou la même personne.

G.3. PARKING SITUÉ SUR UNE PARCELLE DIFFÉRENTE DE CELLE DU BÂTIMENT

La situation du parking sur une parcelle adjacente au bâtiment n'est pas un critère suffisant pour l'exclure du champ des exigences d'électromobilité, si celui-ci répond aux conditions citées ci-avant.

G.4. PARKINGS AÉRIENS ET/OU FERMÉS

Les textes européens n'excluent pas explicitement les garages et visent 'les emplacements de stationnement'. Donc, le fait que l'emplacement de stationnement soit fermé ou ouvert n'est pas un critère.

G.5. LES PARKINGS VISÉS CONCERNENT-ILS L'ENSEMBLE DES VÉHICULES OU UNIQUEMENT LES VOITURES ?

Les exigences e-mob sont d'application pour les emplacements des véhicules motorisés, à l'exception des véhicules légers, tels que les vélos, trottinettes et mobylettes.

G.6. PLUSIEURS PARKINGS POUR UN MÊME BÂTIMENT

Il faut considérer l'ensemble des emplacements concernant le bâtiment. De ce fait, un bâtiment faisant l'objet de travaux et possédant 2 parkings de moins de 10 emplacements sera soumis aux exigences d'électromobilité si le nombre d'emplacements disponibles au total est supérieur à 10.

Les infrastructures de raccordement et l'éventuelle borne de recharge exigées peuvent être réparties librement sur les différents parkings.

Il en est de même pour les bâtiments soumis à l'échéance temporelle 2025 : les exigences d'électromobilité s'appliquent si le nombre d'emplacements disponibles au total est supérieur à 20.

G.7. CONSTRUCTION D'UN PARKING SEUL

Les exigences d'électromobilité applicables en cas de travaux ne sont pas d'application dans le cadre d'édifices de type « parking » puisque ceux-ci sont hors champ de la réglementation PEB (non chauffé).

Cependant, si ce parking jouxte un bâtiment principalement non résidentiel et qu'il remplit les conditions, cf. [B.4. Conditions](#), il devra être conforme aux exigences d'électromobilité dès 2025 puisque celles-ci s'appliquent même dans le cas où ni le parking ni le bâtiment ne font l'objet de transformation.

G.8. PRÉVOIR UNE CABINE HAUTE TENSION

Les exigences d'électromobilité des bâtiments non résidentiels et/ou destinés au logement collectif imposent le placement d'une seule borne de recharge.

Aucune borne n'est exigée pour les bâtiments résidentiels (maison et appartements).

Ainsi, dans la plupart des cas, le respect à minima de ces exigences n'impose pas de gros travaux sur l'installation électrique du bâtiment et/ou du parking.

Cependant, même si rien dans la réglementation PEB actuelle ne l'oblige, tant au niveau temporel qu'au point de vue des équipements minimum à installer, il est certainement recommandé d'anticiper le placement de futures bornes de recharge dès la conception technique du bâtiment ou du projet de rénovation.

Ceci peut se faire au niveau :

- des coffrets électriques (actuels et/ou à prévoir) ;
- d'une éventuelle cabine haute tension (à placer et/ou à adapter) ;
- de la réservation de puissance vis-à-vis du GRD ;
- du placement de plus d'infrastructures de raccordement que ce qui est exigé par la PEB, notamment si cette infrastructure est placée en chape ou dans la structure du bâtiment.