

# DOCUMENT EXPLICATIF SUR L'EXIGENCE ELECTROMOBILITÉ

(Version 1 – août 2021)

## TABLE DES MATIÈRES

A.	Préambule .....	2
A.1.	Cadre réglementaire .....	2
	• Directive PEB coordonnée de 2018 .....	2
	• Décret PEB .....	2
	• AGW .....	2
A.2.	Objectifs .....	2
B.	Application .....	3
B.1.	Bâtiment concerné .....	3
B.2.	Conditions .....	3
	• Connexion physique ou technique .....	3
	• Usage principal .....	3
	• Titulaire de droit réel .....	4
	• Cas concret .....	4
C.	Exigences .....	4
C.1.	Destinations .....	4
C.2.	Aspects techniques .....	4
D.	Exceptions .....	5
E.	Dès 2025 .....	5
E.1.	Quels bâtiments concernés .....	5
E.2.	Exigences .....	5
F.	Divers .....	5
F.1.	Impact sur les résultats Ew et Espec .....	5
F.2.	Logiciel .....	6
G.	Tableau récapitulatif .....	7
G.1.	Résumé des exigences applicables .....	7
G.2.	Illustrations par des cas concrets .....	8
H.	FAQ .....	9
H.1.	Parking commun à plusieurs bâtiments de destination différente .....	9
	• Cas concret .....	9
H.2.	Parking d'un immeuble d'appartements avec places individuelles .....	9
H.3.	Parking situé sur une parcelle différente de celle du bâtiment .....	9
H.4.	Parkings aériens et/ou fermés .....	9
H.5.	Les parkings visés concernent-ils l'ensemble des véhicules ou uniquement les voitures ? .....	9
H.6.	Plusieurs parkings pour un même bâtiment .....	9
H.7.	Construction d'un parking seul .....	9
H.8.	Prévoir une cabine haute tension .....	10

## A. PRÉAMBULE

Dans le cadre de l'entrée en vigueur du décret modificatif du 17 décembre 2020, des informations plus précises et des documents explicatifs devraient être disponibles prochainement sur le site énergie de la région.

Actuellement, les exigences sur l'électromobilité entrées en vigueur ce 11 mars 2021, ne visent que les demandes de permis pour la construction ou la rénovation importante d'un bâtiment où, dans la situation initiale, un parking (zone de stationnement) lui est lié, cf. *B.2. Conditions*.

### A.1. CADRE RÉGLEMENTAIRE

Le 17 décembre 2020, le Parlement wallon a adopté un nouveau décret modifiant le Décret du 28 novembre 2013 relatif à la performance énergétique des bâtiments. La plupart des modifications nécessitent d'être complétées par d'autres textes légaux, avant de pouvoir entrer pleinement en vigueur.

En revanche, mis à part une précision relative aux exceptions, toutes les dispositions en lien avec l'électromobilité dans les bâtiments neufs ou faisant l'objet d'une rénovation importante sont définies dans ce décret modificatif ; ce qui explique que ces nouvelles exigences aient pu entrer en vigueur immédiatement, sans attendre les textes complémentaires.

#### ▼ Directive PEB coordonnée de 2018

[Directive consolidée 2010/31/UE](#)

Voir articles 8.2 à 8.6

#### ▼ Décret PEB

[Décret relatif à la performance énergétique des bâtiments \(wallonie.be\)](#) (version consolidée)

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

#### ▼ AGW

Ce texte légal est en cours d'adoption.

En matière d'électromobilité, il précisera :

- les modalités d'application des exceptions pour les bâtiments neufs ou faisant l'objet d'une rénovation importante ;
- les exigences à appliquer à partir du 1<sup>er</sup> janvier 2025 aux bâtiments existants non résidentiels qui ne font pas l'objet de travaux d'ici-là.

Pour information, cet AGW d'application précisera également :

- l'élargissement des systèmes techniques, avec des exigences d'autorégulation, voire d'automatisation, ainsi qu'une obligation de documentation ;
- l'exigence explicite en matière d'énergie renouvelable.

Ces sujets sortent du cadre de la présente note explicative et ne seront donc pas développés ici. Des documents spécifiques seront établis en temps voulu.

### 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 représente jusqu'à 90 % du potentiel de recharge.

## B. APPLICATION

### B.1. BÂTIMENT CONCERNÉ

- Tout bâtiment à construire (ou assimilé à du neuf) ou 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.2. 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 ne s'appliquent que si les travaux concernent le parking ou l'infrastructure électrique du parking ou du bâtiment. Elles s'appliquent évidemment en cas de travaux de rénovation importante, mais également en cas de construction d'un bâtiment neuf qui jouxte un parking existant, pour autant que celui-ci soit également concerné par les travaux, cf. B.2. 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.2. 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 » à l'ensemble de ces questions, 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 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 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 destinée 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 le pré-raccordement du nombre requis d'emplacements de parking et toutes les dispositions techniques à prévoir (goulottes et/ou chemins de câbles ...) pour permettre de procéder ultérieurement à l'installation de bornes de recharge. 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 ;
- **Borne de recharge** :
  - Dans le cas des bâtiments 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 ;
- o 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 exigence technique minimale. Concrètement, il faut déterminer à quel endroit du bâtiment sera situé le compteur ou le coffret électrique (élément spécifique pas encore présent ou élément existant) et quel sera le 'chemin' entre ce compteur électrique et les points de recharge.

## D. EXCEPTIONS

Comme pour toute obligation, des exceptions sont prévues. Celles-ci seront détaillées dans un Arrêté du Gouvernement wallon qui viendra compléter la législation mise en place par ce décret modificatif. Si les discussions actuelles se confirment, deux exceptions seront mises en place :

- Si l'infrastructure de raccordement imposée doit reposer sur des micro-réseaux isolés ; (Exception 'théorique' car il n'y a 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).  
Attention : 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.

Attention, en l'absence d'AGW, aucune exception n'est applicable.

## E. DÈS 2025

### E.1. QUELS BÂTIMENTS CONCERNÉS

- 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.2. Conditions ;
- Application automatique à tous les bâtiments concernés, même si ceux-ci ne font l'objet d'aucune transformation.

### E.2. EXIGENCES

Mêmes exigences actuelles que pour les bâtiments non résidentiels et/ou destiné au logement collectif : s'équiper d'une borne de recharge, ainsi que de l'infrastructure de raccordement pour 1 emplacement de stationnement sur 5, cf. C.2. Aspects techniques.

## F. DIVERS

### F.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.

## F.2. LOGICIEL

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.

- **Dans l'encodage (depuis la v11.5.4) :**
  - Ajout d'une période réglementaire du 11/03/2021 au 31/12/2021 ;
  - Ajout d'un nouveau champ concernant la destination 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 PER ⇒ Destination principale du bâtiment : 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.

## G. TABLEAU RÉCAPITULATIF

### G.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 ou</u> <u>de logement 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<sup>er</sup> janvier 2025</i>		
Bâtiments existants	Bâtiments <u>non résidentiels ou</u> <u>de logement 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



## G.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)	Présence d'un parking à l'intérieur du bâtiment	Oui, si parking > 10 emplacements	NA*
Construction d'un bâtiment neuf (ou assimilé à du neuf), non équipé d'un parking intérieur	Construction d'un nouveau parking extérieur	Oui, si parking > 10 emplacements et si les 3 conditions 'jouxte' sont rencontrées	NA*
	Présence d'un parking extérieur existant, concerné par les travaux liés à la construction du bâtiment neuf (rénovation structurelle ou de l'infrastructure électrique)	Oui, si parking > 10 emplacements et si les 3 conditions 'jouxte' sont rencontrées	NA*
	Présence d'un parking extérieur existant, non concerné par les travaux liés à la construction du bâtiment neuf	Non, car le parking est inchangé	Oui, si parking > 20 emplacements et si les 3 conditions 'jouxte' sont rencontrées avec un ou des bâtiments non résidentiels proches
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 un ou des bâtiments non résidentiels proches
Bâtiment existant subissant des travaux de rénovation importante	Parking existant, à l'intérieur du bâtiment, non concerné par les travaux de rénovation	Non, car le parking est inchangé	Oui, si parking > 20 emplacements et si bâtiment (principalement) non résidentiel
	Parking existant, à l'intérieur du bâtiment, concerné par les travaux de rénovation (rénovation structurelle ou de l'infrastructure électrique)	Oui, si parking > 10 emplacements	NA*
	Parking extérieur existant, non concerné par les travaux de rénovation	Non, car le parking est inchangé	Oui, si parking > 20 emplacements et si les 3 conditions 'jouxte' sont rencontrées avec un ou des bâtiments non résidentiels proches
	Parking extérieur existant, concerné par les travaux de rénovation (rénovation structurelle ou de l'infrastructure électrique)	Oui, si parking > 10 emplacements et si les 3 conditions 'jouxte' sont rencontrées	NA*

\*NA : Non Applicable (Le projet doit respecter les exigences e-mob. en 2021. De fait, en l'état des discussions sur l'AGW modificatif à venir, le projet est déjà conforme pour les exigences de 2025 – sous réserve d'éventuelles modifications législatives d'ici 2025).

## H. FAQ

### H.1. PARKING COMMUN À PLUSIEURS BÂTIMENTS DE DESTINATION DIFFÉRENTE

Si plusieurs bâtiments partagent un parking commun, la 3<sup>e</sup> condition (détention) 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 parking et que chacun des bâtiments possède plus de 10 emplacements.

#### ▼ 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, détention) 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.

### H.2. PARKING D'UN IMMEUBLE D'APPARTEMENTS AVEC PLACES INDIVIDUELLES

Relatif 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.

Ainsi, dès qu'une personne est propriétaire d'un appartement et d'une place de parking, le critère est rencontré. Donc si chaque propriétaire possède de façon privative une place d'un parking (attribution privative) de 15 emplacements au total, le critère est rencontré.

De même, si le parking appartient dans son ensemble à la copropriété, le critère est rencontré.

### H.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 d'exigences e-mob, si celui-ci répond aux conditions citées ci-avant.

### H.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.

### H.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.

### H.6. PLUSIEURS PARKINGS POUR UN MÊME BÂTIMENT

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

En admettant le concept « considérer l'ensemble des emplacements en une fois », la logique veut que les bornes et les infrastructures soient réparties librement par le propriétaire sur les différents parkings.

### H.7. CONSTRUCTION D'UN PARKING SEUL

Les exigences ne sont pas d'application dans le cadre d'un bâtiment de type parking puisque ceux-ci sont hors champ de la réglementation PEB (non chauffé ou non destiné à l'occupation humaine).

Il devra cependant être conforme aux exigences d'électromobilité dès 2025 puisque celles-ci s'appliquent (si certaines conditions sont remplies) même s'il ne fait l'objet d'aucune transformation.

## H.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 modifier grandement l'infrastructure 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.