



ASSEMBLÉE NATIONALE

15ème législature

Harmonisation entre opérateurs de bornes de recharge pour voitures électriques

Question écrite n° 23850

Texte de la question

M. Régis Juanico attire l'attention de M. le secrétaire d'État, auprès de la ministre de la transition écologique et solidaire, chargé des transports, sur le défaut d'harmonisation entre les opérateurs de bornes de recharge pour voitures électriques. Le décret du 12 janvier 2017, relatif aux infrastructures de recharge pour véhicules électriques et portant diverses mesures de transposition de la directive 2014/94/UE du Parlement européen et du Conseil du 22 octobre 2014 sur le déploiement d'une infrastructure pour carburants alternatifs prévoit une uniformisation des infrastructures de recharge pour véhicules électriques. Aussi, pour favoriser le développement de la voiture électrique doivent être permis : l'interopérabilité sur le plan matériel, l'échange de données entre les points de recharge et le paiement des tarifs et l'accès des points de recharge devant être non discriminatoires. Prenant l'exemple de la situation de la Loire, il constate le manque d'homogénéité flagrante concernant les tarifs appliqués par les différents opérateurs qui éditent, chacun de leur côté, leur propre grille tarifaire. À cela s'ajoutent des problèmes de modes de paiement et de puissance variables qui sont autant d'obstacles au développement de la voiture électrique. Afin de mettre fin à cette trop grande disparité, il souhaiterait savoir quelle réponse le Gouvernement entend apporter à la nécessaire uniformisation des tarifs, des puissances et des modes de paiement, proposés par les différents opérateurs de bornes de recharge.

Texte de la réponse

La recharge publique des véhicules électriques est dans un secteur concurrentiel dont les tarifs sont librement définis par les opérateurs de mobilité, ils peuvent dépendre de divers facteurs autres que les kWh distribués, notamment la rapidité de la recharge, qui correspond à la puissance de la borne, ou bien de services annexes tels que la disposition de l'emplacement de stationnement. Ainsi, certains opérateurs appliquent des tarifs progressifs au-delà d'un certain temps ou lorsque la recharge est terminée pour éviter les « véhicules ventouses » et faciliter l'accès à la recharge d'autres véhicules. La loi d'orientation des mobilités prévoit de faciliter l'itinérance et dans ce cadre que les tarifs de recharge aux points ouverts au public soient aisément et clairement comparables, transparents et non discriminatoires. De plus, un aménageur d'une infrastructure de recharge ouverte au public doit garantir, dans des conditions non discriminatoires, l'accès à la recharge à l'acte, sous peine d'amende administrative. Concernant les différentes puissances de recharge, celles-ci répondent à divers objectifs. Par exemple, les recharges rapides, notamment sur les grands axes routiers, répondent au besoin d'itinérance en longue distance et sont complémentaires aux recharges normales, plus quotidiennes lors de stationnement de plus longue durée.

Données clés

Auteur : [M. Régis Juanico](#)

Circonscription : Loire (1^{re} circonscription) - Socialistes et apparentés

Type de question : Question écrite

Numéro de la question : 23850

Rubrique : Énergie et carburants

Ministère interrogé : [Transports](#)

Ministère attributaire : [Transports](#)

Date(s) clé(s)

Question publiée au JO le : [22 octobre 2019](#), page 9357

Réponse publiée au JO le : [16 mars 2021](#), page 2388