



# ASSEMBLÉE NATIONALE

15ème législature

## Standardisation des prises de rechargement pour véhicules électriques

Question écrite n° 6999

### Texte de la question

M. Jean-Michel Jacques attire l'attention de M. le ministre d'État, ministre de la transition écologique et solidaire, sur la standardisation des prises de recharges pour véhicules électriques. Dans le cadre de la transition écologique et plus spécifiquement dans le cadre de la politique de réduction des émissions de gaz à effet de serre, le développement des véhicules électriques et hybrides rechargeables est un axe majeur. Ces véhicules propres participent à la réduction de la dépendance énergétique au pétrole dans la sphère des mobilités. Ils contribuent également à l'amélioration de la qualité de l'air en milieu urbain. Pour favoriser son développement le maillage des points de recharge est essentiel, mais il est tout aussi important de standardiser les technologies de raccordement aux bornes de recharges. Jusqu'à présent les constructeurs n'ont pas su trouver un accord sur un type de prise standard et n'ont pas tous choisi le même format de prise. Les prises de rechargement sont différentes selon les marques des véhicules mais également selon les pays où l'on se trouve. Nous sommes aujourd'hui à un tournant majeur car dans quelques années les prix de ces véhicules auront drastiquement baissés. La normalisation est par conséquent un point primordial pour l'émergence du véhicule électrique. La notion d'interopérabilité est également essentielle car elle permet à chaque opérateur de véhicule (voiture ou scooter) d'avoir accès à la même borne et à la même prise. Afin de pérenniser et de ne pas freiner le développement des véhicules électriques ou hybrides, il lui demande si le Gouvernement entend agir afin de standardiser les prises de recharge.

### Texte de la réponse

L'article 41 de la loi relative à la transition énergétique pour la croissance verte (LTECV) dispose que le développement et la diffusion de moyens de transport à faibles émissions de gaz à effet de serre et de polluants atmosphériques constituent une priorité au regard des exigences de la transition énergétique et impliquent une politique de déploiement d'infrastructures dédiées. La standardisation des modèles de prises pour la recharge des véhicules électriques a été mise en place par le décret n° 2017-26 du 12 janvier 2017 relatif aux infrastructures de recharge pour véhicules électriques transposant la directive 2014/94/UE du Parlement européen et du Conseil du 22 octobre 2014 sur le déploiement d'une infrastructure pour carburants alternatifs. Conformément à ce décret, tout point de recharge normale (puissance inférieure ou égale à 22 kVA) doit être équipé au minimum d'une prise de type 2 ou d'un connecteur de type 2, tels que décrits dans la norme NF EN 62196-2. De manière dérogatoire, les dispositifs de recharge d'une puissance inférieure ou égale à 3,7 kW installés dans un bâtiment d'habitation privé ou dans une dépendance d'un bâtiment d'habitation privé et qui ne sont pas accessibles au public peuvent utiliser uniquement une prise de type E, tel que décrit dans la norme NF C61-314, adapté à la recharge d'un véhicule électrique. De plus, chaque station ouverte au public délivrant une recharge normale intègre au minimum une prise de type E, afin de pouvoir alimenter les véhicules légers électriques de catégorie L, qui ne font pas partie du champ du décret. Le décret prévoit également que tout point de recharge rapide (puissance supérieure à 22 kVA) en courant continu ouvert au public doit être équipé au minimum d'un connecteur de type Combo2 tel que décrit dans la norme NF EN 62196-3. Concernant les points de recharge rapide en courant alternatif ouverts au public, ceux-ci doivent disposer au minimum d'un connecteur

de type 2 tel que décrit dans la norme NF EN 62196-2. Par ailleurs, les bornes de recharge rapide ouvertes au public installées ou remplacées jusqu'au 31 décembre 2024 doivent être équipées d'un connecteur type 2 tel que décrit dans la norme NF EN 62196-2 en courant alternatif, d'un connecteur Combo2 et d'un connecteur CHAdeMO tels que décrits dans la norme NF EN 62196-3 en courant continu. De plus, le décret prévoit des dispositions afin de garantir l'interopérabilité du réseau national d'infrastructures de recharge pour véhicules électriques. Par exemple, tout point de recharge ouvert au public doit permettre l'accès à la recharge et le paiement par une transaction à l'acte à tout utilisateur d'un véhicule électrique sans que ce dernier soit tenu de souscrire un contrat ou un abonnement avec un opérateur de mobilité ou l'opérateur de l'infrastructure considérée. En outre, tout point de recharge ouvert au public doit également permettre l'accès à la recharge et au paiement afférent à tout utilisateur d'un véhicule électrique abonné à un opérateur de mobilité ayant établi une relation d'interopérabilité avec l'opérateur du point de charge considéré. Dès lors, tout utilisateur de véhicule électrique peut recharger son véhicule à n'importe quelle borne publique soit via son propre abonnement en itinérance, soit via le paiement à l'acte. Enfin, la standardisation des prises de recharge a déjà conduit la plupart des constructeurs qui utilisaient un autre type de connecteur à équiper leurs véhicules électriques de prises de type 2.

## Données clés

**Auteur :** [M. Jean-Michel Jacques](#)

**Circonscription :** Morbihan (6<sup>e</sup> circonscription) - La République en Marche

**Type de question :** Question écrite

**Numéro de la question :** 6999

**Rubrique :** Automobiles

**Ministère interrogé :** [Transition écologique et solidaire](#)

**Ministère attributaire :** [Transports](#)

## Date(s) clé(s)

**Question publiée au JO le :** [3 avril 2018](#), page 2748

**Réponse publiée au JO le :** [26 mars 2019](#), page 2829