

# BORNES DE RECHARGE ELECTRIQUES

Les difficultés persistent malgré un  
renforcement du réseau



MAI 2026



Créée en 1951, Que Choisir Ensemble est une association à but non lucratif qui agit, en toute indépendance, pour défendre les droits des consommatrices et consommateurs. Ses 140 salariés, basés au siège à Paris, publient des articles et enquêtes pour le magazine et le site internet « Que Choisir », conduisent des tests comparatifs, lancent des actions en justice, réalisent des études, et mènent des actions de plaidoyer pour éclairer et œuvrer à des décisions publiques permettant de rendre accessible à toutes et tous une consommation responsable, accessible et respectueuse des enjeux sanitaires, sociétaux et environnementaux. Que Choisir Ensemble, c'est aussi un réseau de proximité qui accompagne, défend et conseille sur le terrain. Près de 130 associations locales, animées par plus de 4 500 bénévoles, représentent, accueillent et aident les consommateurs dans plus de 90 000 litiges chaque année.

[www.quechoisir.org](http://www.quechoisir.org)

Editeur : Que Choisir Ensemble

Les informations contenues dans ce document correspondent à une analyse à jour à la date de publication le 25 mai 2026.

Ce document est soumis aux droits d'auteur mais peut être utilisé librement à des fins de campagne, d'éducation et de recherche moyennant mention complète de la source. Pour copie dans toute autre circonstance, réutilisation dans d'autres publications, traduction ou adaptation, une permission doit être accordée et des frais peuvent être demandés.

## **SOMMAIRE**

**Introduction .....Erreur ! Signet non défini.**

**1. Bornes de recharge électrique : bilan du déploiement  
7**

**1.1. L’habitat collectif, le modèle de déploiement en question..... 8**

**1.2. Le déploiement des bornes accessibles au public, une forte dynamique mais des problèmes de maintenance persistant..... 12**

**2. Tarifs aux bornes de recharge accessibles au public :  
la confusion persiste..... 17**

**2.1. Fonctionnement du système de tarification ..... 17**

**2.2. Une tarification alambiquée et des prix erratiques..... 19**

**2.3. Des prix difficilement comparables ..... 22**

**2.4. Des points de recharge qui manquent à l’appel et des descriptifs différents ..... 23**

**2.5. Un manque de concurrence exacerbé par l’absence d’affichage des prix et la rareté des terminaux bancaires ..... 24**

**3. Conclusions et demandes de Que Choisir Ensemble  
26**

**Annexes ..... 29**

## RESUME

En novembre 2023, notre association mettait en évidence les importantes lacunes du réseau de recharge pour véhicules électriques en France<sup>1</sup>. L'objectif de 100 000 bornes accessibles au public, initialement fixé pour 2020, n'avait été atteint qu'en 2023, tandis que les difficultés se montraient particulièrement fortes dans l'habitat collectif, où seules 2 % des copropriétés étaient équipées. Nous soulignons également les problèmes de fiabilité des infrastructures, avec seulement 74 % des bornes disponibles en permanence au second semestre 2022. Mais notre étude dénonçait surtout l'opacité des tarifs pratiqués : pour une même recharge, les écarts de prix pouvaient dépasser 800 % selon l'opérateur utilisé. Certains systèmes de facturation à la minute conduisaient même à des prix supérieurs à 3 €/kWh, soit plus de 13 fois le prix réglementé de l'électricité, dans un contexte marqué par l'absence d'affichage clair des tarifs et la rareté du paiement par carte bancaire.

Un peu moins de trois ans après, nous avons voulu analyser de nouveau la situation. Le présent rapport met en évidence un paradoxe : malgré une forte progression du nombre de bornes ces dernières années, les difficultés rencontrées par les consommateurs demeurent importantes. Fin 2025, la France comptait près de 2,9 millions de points de recharge, dont environ 185 500 accessibles au public. **Le développement du réseau est particulièrement dynamique, avec une hausse de plus de 130 % du nombre de points de recharge publics entre 2022 et 2025.** Les infrastructures rapides et ultra-rapides, notamment sur autoroutes, ont connu la plus forte croissance. Toutefois, cette dynamique masque encore de fortes disparités territoriales et des insuffisances structurelles, en particulier dans l'habitat collectif et sur certains axes routiers.

Ainsi, **les difficultés rencontrées par les habitants d'immeubles collectifs restent importantes.** Alors que près de la moitié des Français vivent en appartement, peu de copropriétés sont aujourd'hui équipées de solutions de recharge. Plusieurs modèles existent – borne partagée, infrastructure collective privée ou raccordement au réseau public via une « colonne horizontale » – mais les copropriétés manquent souvent d'informations claires pour comparer ces solutions. **Que Choisir Ensemble estime que les dispositifs actuels favorisent les opérateurs privés au détriment de solutions plus pérennes et plus protectrices pour les consommateurs, notamment celles reposant sur le réseau public d'électricité.**

Par ailleurs, **les problèmes de fiabilité des bornes publiques persistent.** En 2025, seules 68,5 % des bornes étaient disponibles en permanence. Ces dysfonctionnements pénalisent particulièrement les conducteurs effectuant de longs trajets, pour lesquels les alternatives de recharge peuvent être limitées. Les problèmes de maintenance et d'indisponibilité figurent ainsi parmi les principales sources d'insatisfaction des utilisateurs.

La seconde partie de cette étude dénonce surtout **l'opacité tarifaire qui règne sur le marché de la recharge publique.** Le système repose sur une multitude d'acteurs (opérateurs de bornes, opérateurs

---

<sup>1</sup> Bornes de recharge pour voiture électrique, Un déploiement du réseau à accélérer, des dérapages tarifaires à stopper, novembre 2023

de mobilité et plateformes d'itinérance), conduisant à des tarifs très différents selon l'application ou le badge utilisé pour une même borne. **Ce constat repose sur un relevé de prix sur 121 points de recharge entre le 1<sup>er</sup> et le 21 avril 2026, pour huit opérateurs de mobilité (Izivia, Chargemap, Alizé, Octopus Electroverse, Fulli, Freshmile, Shell et Allego). Les écarts de tarifs constatés au sein de cet échantillon sont importants.** En zone urbaine, tous types de bornes confondus, l'écart moyen entre le tarif le plus bas et le plus élevé atteint 126 %, pour un prix moyen de 0,63 €/kWh. À proximité des routes nationales, l'écart moyen est encore de 99 %, avec un prix moyen de 0,55 €/kWh. Sur autoroute, où les consommateurs disposent souvent de peu d'alternatives, l'écart moyen reste de 72 %, pour un prix moyen de 0,61 €/kWh. Les bornes les moins puissantes sont souvent celles où les écarts sont les plus élevés. Pour les bornes de 22 kW, l'écart moyen atteint 131 %, tandis qu'il descend à 67 % pour les bornes ultra-rapides de 150 kW.

En pratique, ces tarifs renchérissent fortement le coût de la mobilité électrique. Ainsi, une recharge de 20 kWh, soit environ à 100 km d'autonomie, coûte en moyenne 10,8 € sur une borne de 22 kW, mais peut atteindre 35,6 € avec les tarifs les plus élevés observés. Sur une borne de 150 kW, le coût moyen est de 11,6 €, avec des pointes à 18,7 €. À titre de comparaison, la même recharge à domicile au tarif réglementé de l'électricité revient à environ 3,8 €.

**Les structures tarifaires proposées par les opérateurs de mobilité peuvent se montrer particulièrement complexes, mêlant prix au kilowattheure, frais fixes, coûts à la minute ou frais de stationnement, rendant toute comparaison difficile pour les consommateurs.** L'exemple d'une borne de 7 kW dans le centre de Marseille montre cette complexité : certains opérateurs facturent des frais fixes allant de 0,35 € à 1,20 € par session, tandis que d'autres ajoutent des frais à la minute dès la première minute de recharge ou après plusieurs heures d'utilisation. Le prix du kWh varie quant à lui de 0,25 € à 0,65 € à ce point de recharge.

Enfin, le rapport souligne le manque de transparence du marché. **Toutes les plateformes ne référencent pas les mêmes bornes.** Par exemple, dans l'échantillon étudié, 45 % des bornes étaient absentes de l'application *Alizé*, contre seulement 2 % pour *Chargemap*.

**Face à ces constats, Que Choisir Ensemble demande un déploiement plus coordonné des infrastructures, une harmonisation et un affichage obligatoire des tarifs, la généralisation du paiement par carte bancaire ainsi que la création d'un site public recensant les prix des bornes de recharge, sur le modèle du comparateur officiel des prix des carburants.**

# Partie 1

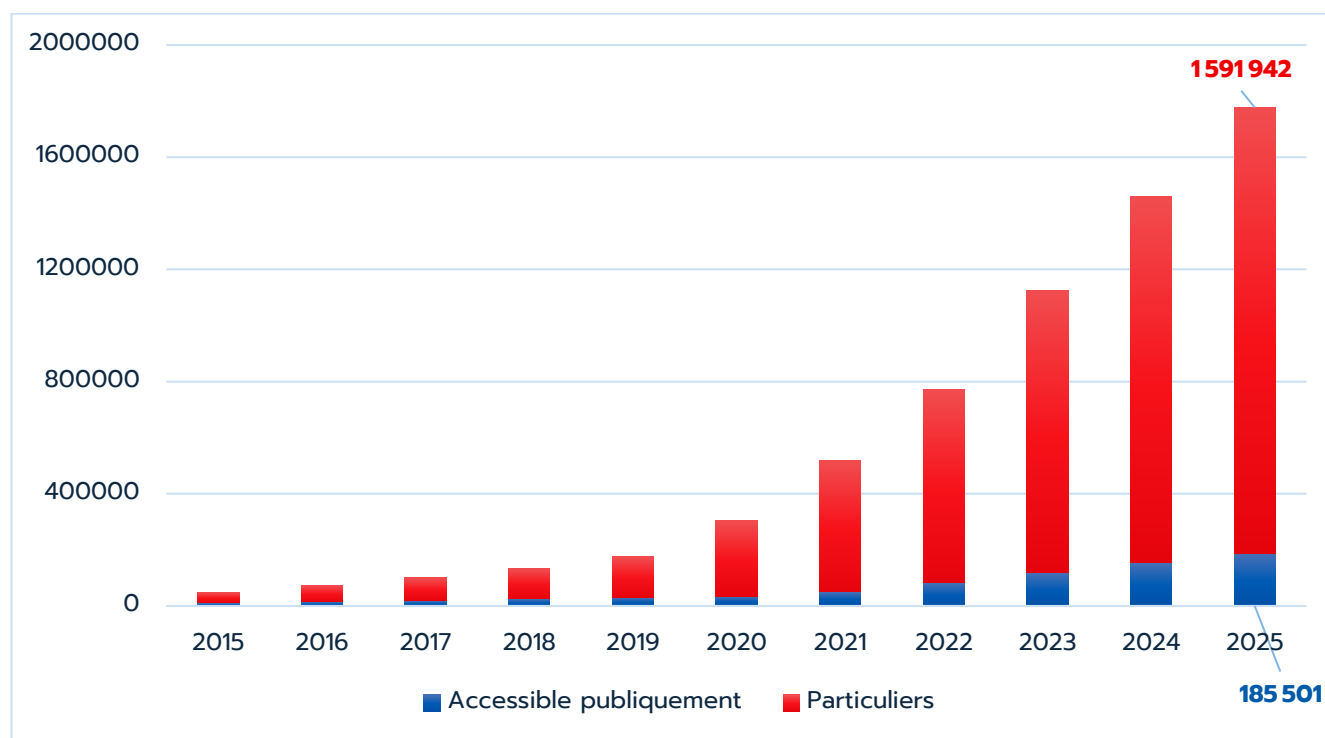
Les points noirs du déploiement

# 1. BORNES DE RECHARGE ELECTRIQUE : LES POINTS NOIRS DU DEPLOIEMENT

## 1.1. UN DEPLOIEMENT DYNAMIQUE

A la fin de l'année 2025, la France comptait près de 2 900 000 points de recharge, dont 56 % installés chez des particuliers, 37 % au sein d'entreprises et 7 % étaient accessibles publiquement.

Figure 1 : Nombre de points de recharge des particuliers et accessibles au public entre 2015 et 2025



Source : UFC-Que Choisir, d'après les [données ENEDIS](#)

Ces dernières années, le déploiement des points de recharge connaît une hausse spectaculaire, qu'ils s'agissent des points de recharge à domicile, +126 % entre 2022 et 2025 et +20 % entre 2024 et 2025 ou accessibles publiquement, +131 % entre 2022 et 2025 et +22 % entre 2024 et 2025. Ainsi, le nombre de points de recharge atteint près de 1 600 000 chez les particuliers et plus de 185 500 pour les points de recharge accessibles publiquement à la fin de l'année 2025.

## 1.1. HABITAT COLLECTIF, MIEUX INFORMER SUR LES SYSTEMES EXISTANTS

Une large majorité des utilisateurs de véhicules électriques (78 %), recharge principalement leur véhicule à domicile<sup>2</sup>. Cette proportion est de 84 % chez les habitants de maison individuelle, contre seulement 38 % pour ceux vivant en habitat collectif. Or, l'accès à des points de recharge privés est une des conditions principales de l'avantage économique du véhicule électrique<sup>3</sup>.

Près de 46 % des logements en France tiennent de l'habitat collectif, et 48 % des Français vivent en appartement<sup>4</sup>. Sur les près de 873 000 immeubles que compte le territoire français<sup>5</sup>, près de 269 000 comportent un parking<sup>Erreur ! Signet non défini</sup>. Selon les derniers chiffres disponibles<sup>6</sup>, à la fin 2025, un peu plus de 15 000 immeubles étaient équipés (6 % du parc) et près de 37 000 avaient validés l'installation d'une infrastructure collective (16 % du parc). Ces installations et décisions d'installation sont en nette progression depuis un an, respectivement de 43 % et 17 %, même si cela est à nuancer au regard de la très faible proportion d'immeubles équipés.

Plusieurs mesures incitatives à destination des copropriétés ont été mises en œuvre ces dernières années. Depuis 2011, le « droit à la prise » permet à tout occupant d'une copropriété<sup>7</sup> de faire installer à ses frais une solution de recharge, pour tout type de parkings<sup>8</sup>. Par ailleurs, tout syndic de copropriété est dans l'obligation d'inscrire la réalisation d'une étude technique sur l'adéquation des installations électriques avec l'installation de points de recharge à l'ordre du jour de son Assemblée Générale avant le 1<sup>er</sup> janvier 2023<sup>9</sup>. Les documents à produire sont les suivants : le détail des travaux à réaliser, les devis et les plans de financement élaborés à cet effet, et le cas échéant, le projet de contrat fixant les conditions de gestion du réseau électrique modifié. De plus, le pré-équipement pour l'installation de bornes de recharge dans les immeubles résidentiels neufs<sup>10</sup> est obligatoire depuis 2021, ainsi que pour les immeubles anciens réalisant des travaux de rénovation importants de leur parking ou de leur installation électrique<sup>11</sup>.

<sup>2</sup> ENEDIS, Utilisation et recharge, Enquête comportementale auprès des possesseurs de véhicules électriques, octobre 2025

<sup>3</sup> UFC-Que Choisir, Voiture électrique : toujours économique ? L'UFC-Que Choisir met à jour ses constats, mars 2025

<sup>4</sup> INSEE, [Parc de logement au 1<sup>er</sup> janvier 2025](#)

<sup>5</sup> ANIL et ADIL, Acquérir et rénover en copropriété à l'aune de la transition écologique, Les enjeux de l'accompagnement face à la complexité du processus de prise de décision, septembre 2025

<sup>6</sup> AVERE, Baromètre des infrastructures de recharge en résidentiel collectif, janvier 2026

<sup>7</sup> Copropriétaire, locataire ou occupant de bonne foi

<sup>8</sup> Décret n°2011-873 du 25 juillet 2011 relatif aux installations dédiées à la recharge des véhicules électriques ou hybrides rechargeables dans les bâtiments et aux infrastructures pour le stationnement sécurisé des vélos

<sup>9</sup> [Article 69, LOI n° 2019-1428 du 24 décembre 2019 d'orientation des mobilités](#)

<sup>10</sup> Equipés d'un parking de plus de 10 places.

<sup>11</sup> [Article 64, LOI n° 2019-1428 du 24 décembre 2019 d'orientation des mobilités](#)

Dans les faits, dans le cas d'une installation collective, la copropriété a trois principales options à sa disposition, selon deux modalités :

- **Branchement sur les services généraux avec la création d'un point de recharge partagé** : la copropriété finance ou fait installer par un opérateur une borne à usage partagé. **Un contrat de fourniture global est alors souscrit par la copropriété et la refacturation aux résidents réalisée sur la base d'un système d'identification unique (badge RFID, application mobile ou code utilisateur)**. La copropriété peut choisir de déléguer l'ensemble du service de recharge à un opérateur qui assure dans ce cas la relève des consommations. Avec cette solution, aucun nouveau point de livraison n'est créé.
- **Création d'une infrastructure collective** :
  - **Création d'une infrastructure collective privée de recharge à partir d'un nouveau point de livraison** : la copropriété mandate un opérateur privé pour déployer une infrastructure de recharge. Cette nouvelle infrastructure appartenir à la copropriété ou à l'opérateur désigné. Dans le cas où la copropriété est propriétaire, elle peut faire appel au programme Logivolt, prêt de la Caisse des dépôts et Consignations, qui lui permet de ne pas avancer les frais d'installation. Dans les deux cas, la copropriété contractualise avec l'opérateur privé pour l'installation, la gestion et la maintenance et les copropriétaires paye un droit de connexion -quote-part du coût de l'infrastructure collective- au moment où il se raccorde à l'infrastructure collective. Ces derniers sont facturés individuellement par l'opérateur au titre de la gestion de la borne et de la fourniture d'électricité.
  - **Création d'une « colonne horizontale »** : la copropriété fait réaliser une extension du réseau public de distribution d'électricité<sup>12</sup>. Les copropriétaires souhaitant se raccorder au réseau paye un droit de connexion et dispose d'un point de livraison propre, soit d'un compteur individuel (Linky). Ils sont ainsi libres du choix de leur fournisseur d'énergie. La maintenance de l'extension du réseau est assurée par le gestionnaire public.

---

<sup>12</sup> [Décret n° 2022-959 du 29 juin 2022 relatif aux conventions sans frais entre les opérateurs d'infrastructures de recharge pour véhicules électriques et les propriétaires, ou syndicats des copropriétaires, pour l'installation d'une infrastructure collective dans l'immeuble](#)

Ces différentes solutions sont éligibles aux subventions du programme ADVENIR<sup>13</sup> (2016-2027), selon les conditions suivantes<sup>14</sup> :

| Solution                     | Taux d'aide | Montant maximal de la prime |
|------------------------------|-------------|-----------------------------|
| Point de recharge partagé    | 50 %        | 1660 €                      |
| Infrastructure collective    | 50 %        | 12500€                      |
| Point de recharge individuel | 50 %        | 1000€                       |

Source : [ADVENIR](#)

Comme évoqué, le reste de l'investissement pour les solutions d'infrastructures collectives développées par des tiers ou la création d'une colonne horizontale font l'objet de dispositifs de préfinancement qui permettent à la copropriété de ne pas avancer les frais d'installation de ces solutions :

- Le programme « Logivolt »<sup>15</sup> est un système de prêt de la Caisse des dépôts et Consignations mobilisable dans le cas d'une solution d'infrastructure collective par un opérateur privé. Il repose sur un contrat tripartite entre la copropriété, l'opérateur privé et Logivolt. Selon ce contrat, Logivolt est propriétaire de l'infrastructure collective et la met à disposition de la collectivité pour une durée maximale de 15 ans. Un droit de connexion est payé par chaque nouvel utilisateur, le montant de ce droit de connexion dépend du contrat signé et du nombre de points de recharge que s'est engagée à installer la copropriété sous 15 ans. Si la copropriété enregistre le nombre de connexions prévues avant 15 ans, elle peut racheter l'infrastructure collective auprès de Logivolt pour 1 €. Si le nombre de connexions est inférieur, elle devra racheter l'infrastructure auprès de Logivolt, à un prix calculé selon le nombre de connexions prévues et un taux d'intérêt. Ce financement peut être mobilisé uniquement pour les parkings d'au moins 20 places.
- Dans le cas d'une « colonne horizontale », le coût de l'extension du réseau est pris en charge par le gestionnaire du réseau, qui reçoit une subvention en ce sens. Ensuite, les utilisateurs demandant l'ouverture d'un branchement individuel sont redevables d'une contribution au titre de l'infrastructure collective et d'une contribution au titre des ouvrages de branchements individuels. Ces contributions sont encadrées par la Commission de Régulation de l'Énergie (CRE)<sup>16</sup>

<sup>13</sup> Programme piloté par l'Avere-France et financé par le dispositif des certificats d'économie d'énergie (CEE) et prolongé de 2025 à 2027, d'un montant total de 520 millions d'euros, destiné au déploiement d'infrastructures de recharge en entreprises, voirie et copropriété, il a pour objectif le déploiement de 55 000 points de recharge dans le résidentiel collectif.

<sup>14</sup> Site ADVENIR, « [Point de recharge partagé](#) », « [Infrastructure collective](#) », « [Point de recharge individuel](#) »

<sup>15</sup> Filiale de la Caisse des dépôts et consignations créée en 2021, doté de 150 millions d'euros et dont l'objectifs et le déploiement de 150 000 points de recharges en habitant collectif d'ici la fin 2025, pour 11 000 parkings. [Selon les derniers chiffres disponibles](#), 3800 copropriétés, et ainsi 65 000 points de recharge, ont eu accès au financement par Logivolt.

<sup>16</sup> [Barème pour la facturation des raccordements au Réseau Public de Distribution d'électricité concédé à Enedis, juillet 2025](#)

Ainsi, le système de déploiement d'une infrastructure collective par le biais de l'extension de la colonne horizontale a l'avantage de faire reposer les coûts de maintenance sur le gestionnaire de réseau et non sur la copropriété. De plus, la pérennité de l'infrastructure est assurée par le déploiement d'un système au norme C 14-100 et non au norme C 15-100 comme dans le cas d'une infrastructure collective privée. Par ailleurs, le copropriétaire est libre du choix de son fournisseur d'énergie et peut adapter son contrat à son mode de vie, notamment en souscrivant un contrat montrant une tarification variable.

Or, selon le décret n° 2022-1249<sup>17</sup>, le propriétaire ou le syndicat des copropriétaires demande au moins un devis pour l'installation d'une infrastructure collective de recharge auprès d'un opérateur privé dans un délai de moins de deux mois avant la signature de la convention avec le GRD, mais ce n'est pas le cas dans la situation inverse. Ainsi, si une copropriété choisit de faire appel à un opérateur privé pour le déploiement d'une infrastructure collective, elle n'a pas d'obligation à faire une comparaison avec la solution du GRD, ce qui crée un déficit d'information et ne permet pas un choix éclairé aux copropriétaires.

Toutefois, il est à noter que la solution dite d'extension de « colonne horizontale » n'est pas adaptée aux parkings ne disposant pas de places attitrées. Dès lors, en fonction des besoins des copropriétaires, notamment en matière de puissance, la copropriété devra se diriger vers un point de recharge partagé ou une infrastructure collective privée avec un système de sous-compteurs permettant la refacturation aux différents utilisateurs.

| Solution   | Paiement quote-part connexion             | Choix du fournisseur par le copropriétaire | Régime du contrat de fourniture | Coûts de maintenance  | Type d'infrastructure |
|--|---|--|---------------------------------|---|-----------------------|
| <b>Point de recharge partagé</b>   | NA  | Non  | B2B                             | Assurés par l'opérateur privé et facturés à la collectivité | C 15-100              |
| <b>Infrastructure collective privée + Point de recharge individuel (sous-compteur)</b> | A l'opérateur privée ou à Logivolt        | Non  | B2B                             | Assurés par l'opérateur privé et facturés à la collectivité | C 15-100              |
| <b>Colonne horizontale + Point de recharge individuel (compteur Linky)</b>             | Au gestionnaire du réseau de distribution | Oui  | B2C                             | Assurés par le gestionnaire public de réseau                | C 14-100              |

<sup>17</sup> Décret n° 2022-1249 du 21 septembre 2022 relatif au déploiement d'infrastructures collectives de recharge relevant du réseau public de distribution dans les immeubles collectifs en application des articles L. 353-12 et L. 342-3-1 du code de l'énergie

Si le déploiement de la recharge en habitat collectif, jusque-là parent pauvre de la recharge s'est enclenché et doit se poursuivre, il est également nécessaire qu'un réseau de bornes de recharge public cohérent soit à disposition des consommateurs désirant effectuer des trajets supérieurs à l'autonomie de leur véhicule ou ne disposant pas d'un point de recharge à domicile.

## **12. BORNES ACCESSIBLES AU PUBLIC : UN DEPLOIEMENT DYNAMIQUE MAIS DES PROBLEMES DE MAINTENANCE PERSISTANTS**

### **12.1. L'ESSOR DU NOMBRE DE POINTS DE RECHARGE PUBLICS**

Au-delà des bornes privées des particuliers, la démocratisation du véhicule électrique passe par le développement d'un réseau de bornes accessibles au public, tant pour répondre aux besoins des utilisateurs n'ayant pas accès à un stationnement privé que dans le cadre de trajets longue distance.

Le réseau de recharge accessible au public s'organise principalement autour de deux modes de déploiement<sup>18</sup>. L'un, représentant 53 % des points de recharge, essentiellement en voirie ou en parkings publics, repose sur les décisions et le financement des collectivités territoriales, parfois sur la base d'un schéma territorial d'implantation nommé SDIRVE. L'autre, comprenant 47 % des points de recharge, tient d'initiatives privées, également subventionnées. Il s'agit des stations situées dans des parkings privés accessibles au public (grandes surfaces, zones commerciales) et les stations dédiées à la recharge des véhicules en transit (autoroutes, stations-service).

Depuis une dizaine d'années, le déploiement des bornes de recharge accessibles au public a fait l'objet de plusieurs lois<sup>19</sup>. Ainsi, des objectifs quantitatifs ont été fixés : 100 000 points de recharge accessibles au public à l'horizon 2020 et 400 000 à l'horizon 2030<sup>20</sup>.

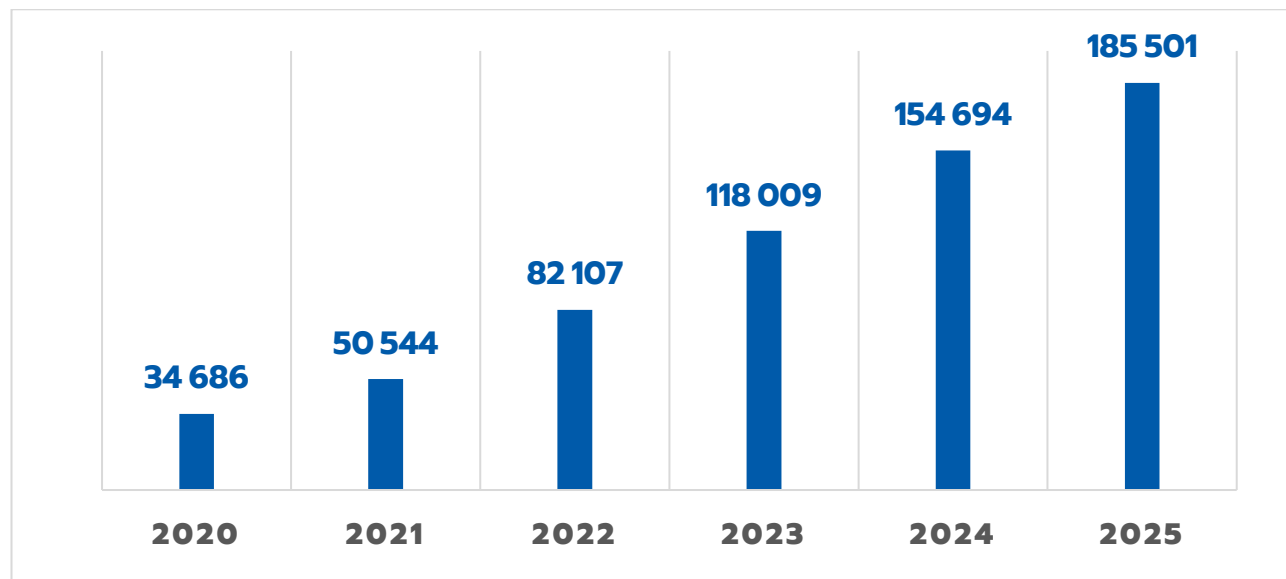
---

<sup>18</sup> [INSEE, Un réseau de recharge électrique en fort essor, avec en moyenne 23 points de recharge pour 100 véhicules dans les grandes villes, novembre 2025](#)

<sup>19</sup> Loi Grenelle II (2010), loi relative à la transition énergétique pour la croissance verte (2015), LOM (2019) ou encore la loi Climat et Résilience (2021)

<sup>20</sup> [Ministère de l'économie, des finances et de la souveraineté industrielle et numérique, Dossier de presse, Déploiement des bornes de recharge, La recharge facile pour tous, mai 2025](#)

**Figure 2 : Nombre de points de recharge accessibles au public en France entre 2019 et 2025**



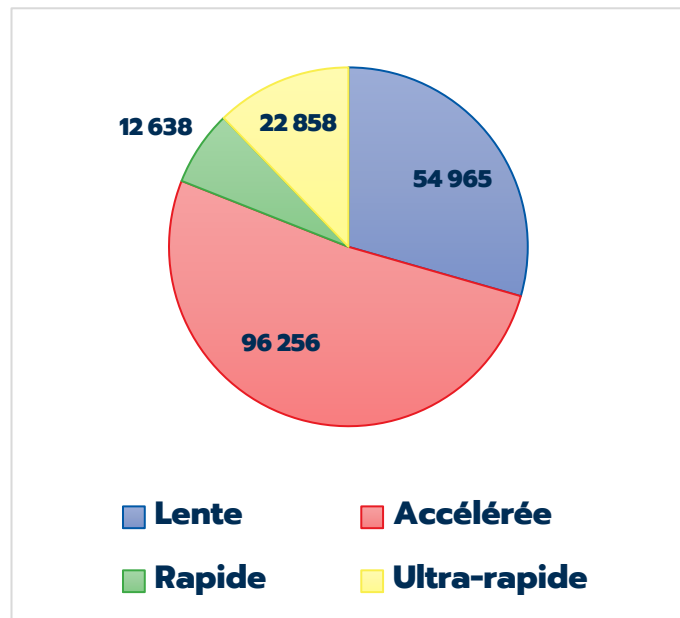
Source : UFC-Que Choisir, d'après [données ENEDIS](#)

Seuls 34 686 points de recharge accessibles au public étaient ouverts à la fin de l'année 2020, contre 100 000 initialement prévus. Ce dernier objectif a ainsi été progressivement repoussé à 2021<sup>21</sup>, puis à 2022<sup>22</sup>, et finalement atteint au premier semestre 2023. D'après le dernier baromètre du déploiement des points de recharge ouverts au public, ils sont au nombre de 194 996 à la fin du mois d'avril 2026. Le nombre de points de recharge accessibles au public a été multiplié par 5,3 entre 2020 et 2025 et a cru de 20 % entre 2024 et 2025. Ainsi, au rythme de déploiement constaté entre 2024 et 2025, l'objectif de déploiement de 400 000 points de recharge en 2030 serait atteint.

<sup>21</sup> Plus verte et plus compétitive : notre plan de soutien à la filière automobile, Elysée, 26 mai 2020

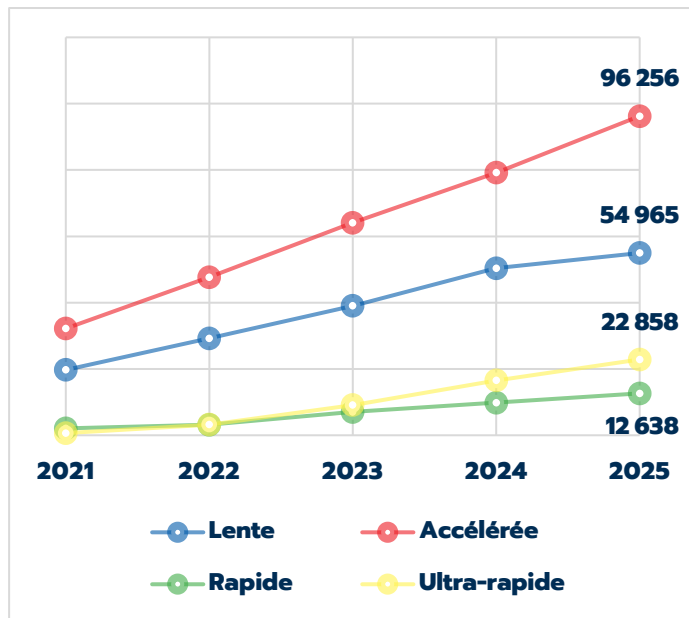
<sup>22</sup> Objectif 100 000 bornes : tous mobilisés pour accélérer le virage du véhicule électrique

**Figure 3 : Nombre de points de recharge accessibles publiquement par puissance<sup>23</sup> fin 2025**



Source : UFC-Que Choisir, d'après [les données de l'AVERE](#)

**Figure 4 : Evolution du nombre de recharge accessibles publiquement par puissance entre 2021 et 2025**



Source : UFC-Que Choisir, d'après [les données de l'AVERE](#)

Si les points de recharge accélérés sont majoritaires (52%), ce sont les points de recharge rapides et ultra-rapides qui ont connu la plus importante progression, leur nombre a respectivement été multiplié par 6 et par 35 entre 2021 et 2025. En mars 2026, l'entièreté des aires du réseau d'autoroutes concédées sont équipées de points de recharge rapides, soit 3673 points de recharge, dont 70 % ultrarapides<sup>24</sup>. Parmi les principales autoroutes, seules l'A16 (région parisienne-frontière belge), l'A28 (Abbeville-Tours) et l'A35 (Alsace) montrent un taux d'équipement des aires de service inférieur ou égal à 50 %<sup>25</sup>. Ainsi, le réseau routier national non concédé fait l'objet depuis avril 2026 d'un schéma directeur des infrastructures de recharge aux horizons 2030 et 2035, afin de mieux coordonner le déploiement sur ces axes. En effet, en avril 2023, l'AVERE-France désignait les routes nationales, ainsi que les autoroutes de Bretagne comme des zones déficitaires en point de recharge<sup>26</sup>.

Plus généralement, le ratio entre le nombre de points de recharge et le nombre de voitures électriques en circulation est plus élevé en zone urbaine qu'en zone rurale, 19 contre 10 pour 100 véhicules, sans

<sup>23</sup> La vitesse de charge des points est classée en quatre niveaux en fonction de la puissance (exprimée en kilowatts, kW) et de l'usage : lente, inférieure à 7,4 kW ; accélérée, de 7,4 à 49,9 kW ; rapide, de 50 à 149,9 kW ; et ultra-rapide, supérieure ou égale à 150 kW (pour les véhicules compatibles) (Source : INSEE)

<sup>24</sup> ASFA, Chiffres clés 2025

<sup>25</sup> Union Française de l'électricité, Déploiement des bornes de recharge en France, Evolution du déploiement des bornes de recharge sur autoroutes, mars 2026

<sup>26</sup> Avere-France, Hit the Road, Tome 1 : État des lieux de la recharge en France, septembre 2023

qu'il puisse être affirmé que cela constitue une difficulté d'accès pour les habitants des zones rurales, étant donné la structure différenciée de l'habitat et ainsi de la disponibilité de bornes individuelles.

En revanche, il est à noter que les grands centres urbains sont marqués par de fortes disparités en la matière. Par exemple, quand Grenoble, Clermont-Ferrand, Dijon ou encore Toulon compte plus de 30 points de recharge pour 100 véhicules électriques ; Marseille, Cannes ou encore Orléans en comptent 15 ou moins<sup>27</sup>.

### 1.2.3. LES DYSFONCTIONNEMENTS PERSISTENT

Au-delà du nombre de points de recharge disponibles, leur bon fonctionnement doit également être assuré.

**Or, selon le baromètre national des infrastructures de recharge ouvertes au public de l'AVERE, en moyenne, en 2025, seuls 68,5 % des points de recharge étaient disponibles en permanence (au moins 99 % du temps) et 6 % des points de recharge sont restés indisponibles plus de sept jours consécutifs<sup>28</sup>.** Ces chiffres sont proches de la dernière enquête disponible de **l'Association Française pour l'Itinérance de la Recharge Électrique des Véhicules (AFIREV) de 2023, maintenant intégrée à l'AVERE, relevant un taux de disponibilité permanent des points de recharge de l'ordre de 75 % et un taux d'indisponibilité d'au moins une semaine de l'ordre de 6,5%**. Si le taux de disponibilité semble se dégrader, il n'est pas noté d'éléments explicatifs en la matière. Le baromètre de l'AVERE complète ces deux indicateurs d'un taux d'accès immédiat à un point de recharge, représentatif de la disponibilité d'un point de recharge à un moment donné dans une zone. Celui-ci s'élève en moyenne à 95,4 % en 2025.

Quoiqu'il en soit, les niveaux de fiabilité et de disponibilité des points de recharge semblent stables mais une part significative du parc, environ un quart, ne fonctionne pas en permanence. Dans le cas des points de recharge rapides, destinés aux trajets longs, lors desquels les alternatives de recharge sont limitées, une disponibilité limitée des points de recharge est susceptible de créer des problèmes de déplacement pour les consommateurs. Selon une enquête de Que Choisir Ensemble de 2024<sup>29</sup>, les problèmes de fonctionnalité et de disponibilité des points de recharge sont respectivement cités comme les problèmes principaux aux bornes de recharge publique en deuxième et troisième places, après le prix.

---

<sup>27</sup> [INSEE, Un réseau de recharge électrique en fort essor, avec en moyenne 23 points de recharge pour 100 véhicules dans les grandes villes, novembre 2025](#)

<sup>28</sup> Ces moyennes ont été calculées à partir des données mensuelles, n'étant pas disponibles à l'année. Le nombre de points de recharge variant sur cette période, tel que présenté précédemment, il s'agit ainsi d'un ordre de grandeur.

<sup>29</sup> [Voitures électriques, Les bornes de recharge et l'autonomie déçoivent, septembre 2024](#)

# Partie 2

**La jungle tarifaire toujours à l'œuvre**

## 2. TARIFS AUX BORNES DE RECHARGE ACCESSIBLES AU PUBLIC : LA JUNGLE TARIFIAIRE TOUJOURS A L'OEUVRE

### 2.1. FONCTIONNEMENT DU SYSTEME DE TARIFICATION

Pour bien comprendre la formation des tarifs pour les utilisateurs aux bornes de recharge, il est nécessaire d'avoir en tête les principaux types d'acteurs aval de la chaîne de valeur à savoir : les opérateurs de recharge ; les plateformes d'itinérance et les opérateurs de mobilité, en sachant que les trois n'interviennent pas systématiquement selon le mode de recharge utilisé par l'utilisateur du point de recharge.

Les opérateurs de bornes de recharge (OdR) installent et exploitent les infrastructures de recharge, en assurant également la supervision et la maintenance.

Les opérateurs de mobilité (OdM) gèrent l'accès à la borne pour l'utilisateur final à travers des applications et badges dédiés, certains proposent également des moyens de localisation des bornes et des planificateurs d'itinéraire. Les acteurs comme *ChargeMap* ou *Freshmile* sont ainsi des opérateurs de mobilité uniquement actifs sur cette partie de la chaîne de valeur.

Les plateformes d'itinérance assurent et sécurisent les relations entre opérateur de bornes de recharge et opérateurs de mobilité lorsqu'ils y ont recours, ce qui n'est pas systématique le cas puisque les OdR et les OdM peuvent avoir conclu des contrats bilatéraux, de gré à gré. Les deux principales plateformes d'interopérabilité en France sont *Gireve*<sup>30</sup> et *Hubject*<sup>31</sup>.

A noter, certains OdR sont également OdM. Ainsi certains OdR proposent des services de mobilité permettant d'accéder à d'autres réseaux de bornes de recharge que le leur. C'est le cas de plusieurs constructeurs automobiles<sup>32</sup>, fournisseurs d'énergie<sup>33</sup> et compagnies pétrolières<sup>34,35</sup>

Cela donne lieu à plusieurs modalités de tarification pour l'utilisateur final :

- La recharge à l'acte : l'utilisateur paye par carte bancaire ou via le service de recharge de l'OdR et bénéficie ainsi directement du tarif de celui-ci ;
- La recharge en itinérance : l'utilisateur utilise un système de paiement proposé par un OdM et accède au tarif de celui-ci, déterminé par l'intermédiation entre l'OdM et l'OdR, qui transite ou non par une plateforme d'interopérabilité. Ce tarif peut varier selon l'OdM utilisé sur un même

---

<sup>30</sup> Actionnariat constitué d'EDF, de Renault, de la Compagnie nationale du Rhône, de la CdC et du Fonds de Modernisation Ecologique des Transports (Source : Autorité de la concurrence)

<sup>31</sup> Actionnariat constitué de BMW Group, Bosch, Mercedes-Benz, Enel C, E.ON, Siemens et Volkswagen Group (Source : Autorité de la concurrence)

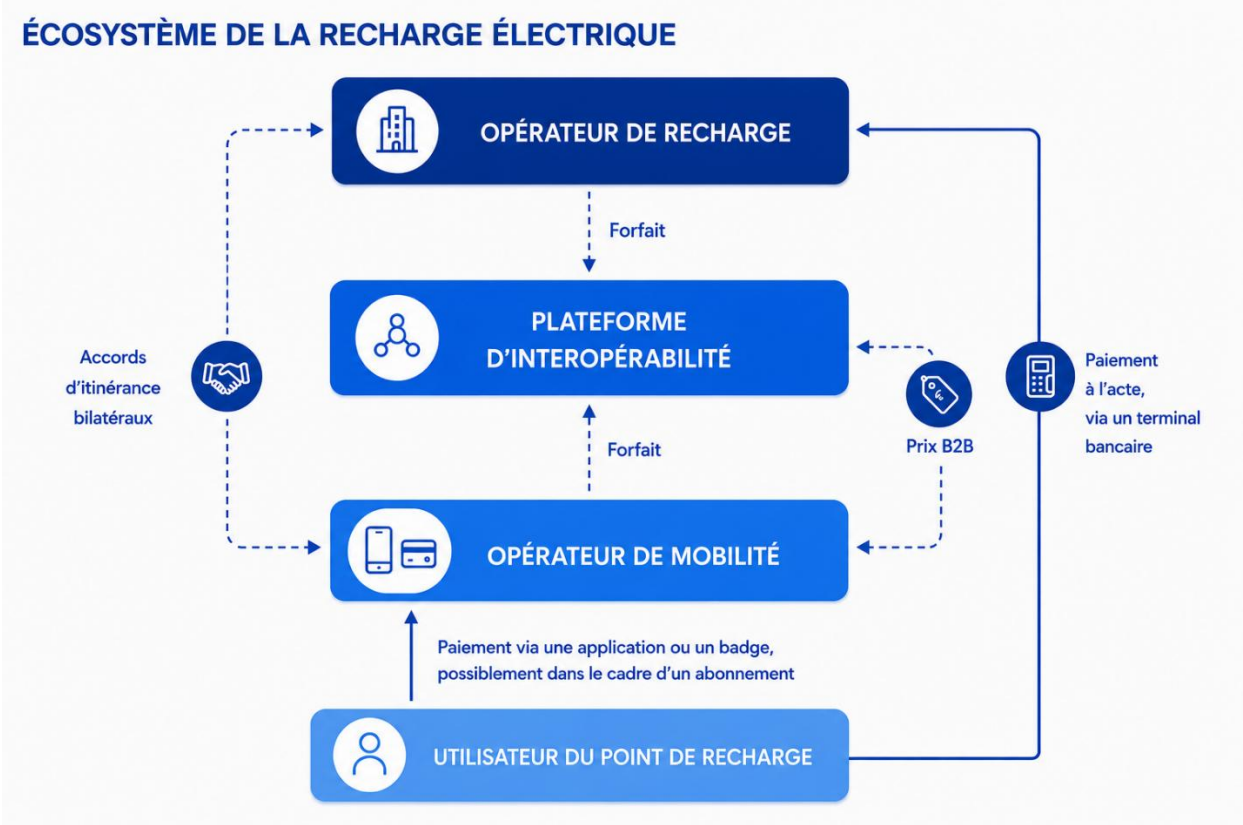
<sup>32</sup> Tesla, Ionity (Audi, BMW, Mercedes-Benz, Ford, Porsche, Hyundai), Volkswagen

<sup>33</sup> IZIVIA (EDF)

<sup>34</sup> TotalEnergies, Shell

<sup>35</sup> Les bornes de recharge : le maillon faible de la révolution électrique de l'automobile, La Tribune, novembre 2021

point de recharge. C'est ce second système qui crée des difficultés de compréhension pour les consommateurs du fait de la variabilité des prix et des lacunes en matière d'affichage.



Nous explorons ainsi dans la partie suivantes ces différentiels de tarifs.

## 2.2. UNE TARIFICATION ALAMBIQUEE ET DES PRIX ERRATIQUES

Dans le cas de la recharge en « itinérance », les tarifs sont librement définis par les opérateurs de mobilité à partir de leurs relations avec les OdR. Selon l'AVERE, il existe plus d'une centaine d'opérateurs de mobilité pour plus de 200 offres tarifaires en France<sup>36</sup>, et donc potentiellement autant de tarifs différents pour une même recharge sur un point de recharge donné.

Pour mieux saisir les difficultés des consommateurs et consommatrices, nous avons relevé le prix au kWh sans abonnement de huit opérateurs de mobilité<sup>37</sup> sur les sites ou application mobile de chacun d'entre eux pour près de 121 points de recharge entre le 1<sup>er</sup> et le 21 avril 2026. Nous en présentons un extrait ci-dessous, montrant les écarts les plus importants. Ainsi, ces relevés n'ont pas pour objectif de rendre compte de l'ensemble des prix pratiqués mais d'illustrer l'expérience des consommateurs, en particulier la variabilité des prix en fonction du système de paiement utilisé, soit de l'opérateur de mobilité.

---

<sup>36</sup> [AVERE, Baromètre semestriel sur le prix de la recharge ouverte au public, janvier-juin 2025, novembre 2025](#)

<sup>37</sup> Izivia, Chargemap, Alizé, Octopus, Fulli, Freshmile, Shell et Allego

|   | Tarifs (€/kWh) <sup>38</sup> |                   |                                       |                     |                            |       |
|---|------------------------------|-------------------|---------------------------------------|---------------------|----------------------------|-------|
|   | Puissance (kW)               | Tarif le plus bas | Opérateur de mobilité                 | Tarif le plus élevé | Opérateur de mobilité      | Ecart |
| <b>Urbain</b>   |                              |                   |                                       |                     |                            |       |
| <b>5 Rue du Professeur Delvalle, 06000 Nice</b>           | 22                           | 0,175             | Allego                                | 0,86                | Alizé                      | 393%  |
| <b>2 Avenue du canon d'or, 59130 Lambersart</b>           | 22                           | 0,183             | Fulli                                 | 0,73                | Alizé                      | 300%  |
| <b>12 Quai de la Monnaie, 33800 Bordeaux</b>              | 7,4                          | 0,3               | Octopus Electroverse                  | 1,17                | Freshmile                  | 288%  |
| <b>Route</b>  |                              |                   |                                       |                     |                            |       |
| <b>1 Place du Colonel de Grouchy, 52200 Langres (N19)</b> | 22                           | 0,3               | Octopus Electroverse                  | 1,78                | Shell                      | 490%  |
| <b>55 Avenue Georges Pomidou, 15000 Aurillac (N122)</b>   | 22                           | 0,3               | Octopus Electroverse                  | 1,43                | Fulli, Izivia et Freshmile | 375%  |
| <b>4f Rue Des Pêcheurs, 97441 Sainte-Suzanne (N2-REU)</b> | 150                          | 0,16              | Izivia et Freshmile                   | 0,72                | Alizé                      | 350%  |
| <b>Autoroute</b>  |                              |                   |                                       |                     |                            |       |
| <b>Aire de Vrigny, 51390 Vrigny (A4)</b>                  | 50                           | 0,38              | Octopus Electroverse, Fulli et Allego | 0,975               | Chargemap                  | 157%  |
| <b>Aire de Valmy Le Moulin, 51800 Valmy (A4)</b>          | 50                           | 0,61              | Shell                                 | 1,525               | Octopus Electroverse       | 157%  |
| <b>Aire de Vidauban Sud, 83550 Vidauban (A8)</b>          | 50                           | 0,38              | Fulli                                 | 0,975               | Octopus Electroverse       | 150%  |
| <b>Tarif réglementé de vente de l'électricité</b>         | 0,194 <sup>39</sup>          |                   |                                       |                     |                            |       |

<sup>38</sup> Tarif sans abonnement, considérant une recharge de 20 kWh.

<sup>39</sup> Abonnement mensuel de 15,63 € pour une puissance de 9 kVa, de 18,89 € pour 12 kVa et de 21,92 € pour 15 kVa.

**En zone urbaine<sup>40</sup>, toute puissance confondue<sup>41</sup>, l'écart moyen constaté est de 126 % et le prix moyen, tout opérateur confondu de 0,63 €/kWh. A proximité des routes nationales<sup>42</sup>, toute puissance confondue<sup>43</sup>, l'écart moyen constaté est de 99 % et le prix moyen, tout opérateur confondu de 0,55 €/kWh. Sur autoroutes<sup>44</sup>, toute puissance confondue<sup>45</sup>, l'écart moyen constaté est de 72 % et et le prix moyen, tout opérateur confondu de 0,61 €/kWh.**

Considérant par ailleurs les points de recharge selon leur puissance, pour les bornes de 22 kW, l'écart moyen est de 131 % et pour les bornes de 150 kW de 67 %. Quant au prix moyen, ils sont similaires, puisque ils sont de 0,54 €/kWh et de de 0,58 €/kWh respectivement. La puissance de la borne ne montre donc pas une influence majeure sur le prix dans notre échantillon, alors que le service rendu peut être considéré comme différent. En revanche, il semble que les bornes de moindre puissance montrent une variailité tarifaire plus importante.

Ainsi, la recharge de 20 kWh, permettant de parcourir environ 100 km, vous coûtera, selon notre échantillon, en moyenne 10,8 € sur une borne de 22 kW, et jusqu'à 35,6€ considérant le tarif le plus élevé relevé et 11,6 € sur une borne de 150 kW et jusqu'à 18,7€ considérant le tarif le plus élevé relevé. Le prix d'une recharge équivalente à domicile au tarif réglementé de vente de l'électricité s'élèvera à 3,8 €.

Ainsi, selon l'opérateur, le prix dépend de frais fixes, de frais à la minute, de frais de stationnement ou, plus raisonnablement, de la quantité d'énergie rechargée, tout cela dans des proportions très variables. A noter, comme cela est visible dans le tableau précédent, l'opérateur de mobilité le moins disant à un point de recharge et plus largement la hiérarchie des prix entre opérateurs de mobilité sont changeants, ce qui rend l'expérience du consommateur encore plus aléatoire.

---

<sup>40</sup> Voir Annexe

<sup>41</sup> Les tarifs ont été relevés pour 31 points de recharge de 7 ; de 7,4, de 22, de 24, de 30, de 50 et de 150 kW.

<sup>42</sup> Voir Annexe

<sup>43</sup> Les tarifs ont été relevés pour 66 points de recharge de 22 ; 24 ; 50 ; 120 ; 150 et 180 kW.

<sup>44</sup> Voir Annexe

<sup>45</sup> Les tarifs ont été relevés pour 24 points de recharge de 50 ; 100 et 150 kW.

## 2.3. DES PRIX DIFFICILEMENT COMPARABLES

Dans l'hypothèse optimiste, et quelque peu contraignante, qu'un consommateur dispose d'un compte auprès des huit opérateurs de mobilité étudiés, la comparaison des prix *a priori* reste extrêmement difficile.

Prenons l'exemple d'un point de recharge de 7 kW dans le centre de Marseille<sup>46</sup> :

The image displays seven screenshots of mobile applications for different charging operators, arranged in a grid. Each screenshot shows the interface for a 7kW charging station in Marseille, detailing pricing, connection fees, and station status.

- 1 SHELL:** Shows a 7kW station with a regular price of €0.55/kWh and a transaction fee of €0.35.
- 2 OCTOPUS ELECTROVERSE:** Shows a 7kW station with a price of €0.55/kWh and a connection fee of €0.99.
- 3 ALIZÉ:** Shows a 7kW station with a price of €0.65/kWh and a connection fee of €1.20.
- 4 FULLI:** Shows a 7kW station with a price of €0.55/kWh and a connection fee of €0.99.
- 5 FRESHMILE:** Shows a 7kW station with a price of €0.25/kWh and a connection fee of €0.05.
- 6 IZIVIA:** Shows a 7kW station with a price of €0.632/kWh and a connection fee of €1.14.
- 7 ALLEGRO:** Shows a 7kW station with a price of €0.55/kWh and a connection fee of €1.199.

A ce point de recharge, la structure tarifaire est changeant selon l'opérateur de mobilité utilisé. Cinq des opérateurs facturent ainsi des frais de connexion, appelés aussi frais de transaction ou de session. Ils s'élevaient à 0,99 € chez Octopus Electroverse et Allego, de 0,35 € pour Shell, de 1,14 € pour Izivia et de 1,2€ pour Alizé. Des frais selon la durée d'utilisation s'appliquent pour quatre des opérateurs dès la première minute chez Freshmile, quand ils n'interviennent qu'après 10h de connexion chez Izivia et Alizé et après 16h chez Fulli. Quant au prix du kilowattheure, ils diffèrent d'un opérateur à l'autre entre 0,25 €/kWh chez Freshmile et 0,65€/kWh chez Alizé.

<sup>46</sup> Les prix ont été relevés le 13 avril 2026.

Cet exemple est symptomatique de la variabilité de la structure tarifaire à l'œuvre entre opérateur de mobilité, et ainsi la difficulté des consommateurs à connaître et comparer les prix *a priori*, pour un service identique.

## 2.4. DES POINTS DE RECHARGE QUI MANQUENT A L'APPEL

Aucune des plateformes consultées ne référencent l'ensemble des points de recharges étudiés. Le tableau ci-dessous présente la part des points de recharge absent pour chaque opérateur de mobilité étudié dans notre échantillon.

| Opérateur de mobilité                       | Izivia | Chargemap | Alizé | Octopus | Fulli | Freshmile | Shell | Allego |
|---|--------|-----------|-------|---------|-------|-----------|-------|--------|
| Part des points de recharge étudiés absents | 28%    | 2%        | 45%   | 2%      | 11%   | 6%        | 10%   | 3%     |

Ainsi, un consommateur qui ne disposerait d'un compte qu'auprès d'un ou deux opérateurs de mobilité ne peut pas prendre connaissance de l'ensemble des points de recharge à sa disposition à partir d'une des plateformes, et donc optimiser son itinéraire. A noter, le taux de référencement des points de recharge est très variable selon les plateformes, le taux de points de recharge absents étant très bas dans le cas d'*Allego* et *Chargemap*, avec 3 et 2%, quand il atteint 45 % pour *Izivia*. En l'absence d'un site de référencement officiel des points de recharge, cette situation ne fait que renforcer l'opacité tarifaire et les difficultés pratiques d'utilisation de la voiture électrique sur de longs trajets.

## **2.5. UNE OPACITE TARIFAIRE FAVORISE PAR L'ABSENCE D'AFFICHAGE DES PRIX, LA RARETE DES TERMINAUX BANCAIRES ET DE SYSTEME**

De très nombreux points de recharge accessibles au public sont uniquement équipés d'un système de paiement via une carte de recharge ou un QR code<sup>47</sup> et ne disposent ainsi pas d'un terminal de paiement bancaire. En France, depuis 2017, l'itinérance, c'est-à-dire la possibilité de recharger son véhicule avec la même carte d'accès sur toute borne est obligatoire, sauf pour les bornes installées avant cette date. Ainsi, la carte d'un opérateur peut être utilisée sur n'importe quelle borne, mais à des conditions tarifaires difficilement accessibles pour le consommateur, comme nous avons pu le montrer.

De plus, les prix de la recharge ne sont pas affichés au niveau des bornes ni lors de la recharge. Ainsi, le consommateur ne peut connaître le prix final qui lui sera facturé d'autant plus du fait de structures tarifaires variables.

Le règlement européen 2021/0223 du 25 septembre 2023 encadre la composition du prix et son affichage pour les bornes d'une puissance supérieure ou égale à 50 kW situées sur le réseau RTE-T. Ainsi, le prix à ces bornes ne pourra intégrer qu'une tarification au kilowattheure et une tarification du stationnement et le prix devra être affiché au niveau de la borne d'ici le 1<sup>er</sup> janvier 2027. Pour les bornes plus lentes, la composition du prix n'est pas réglementée et une simple « mise à disposition » des éléments de prix est prévue, alors même que les risques sont élevés sur les bornes de faible puissance en cas de tarification à la minute. Cet encadrement est une avancée mais il ne doit pas se cantonner aux bornes rapides et au réseau RTE-T.

Ce même règlement rend obligatoire la possibilité de paiement par carte bancaire sur les nouvelles bornes du réseau RTE-T dont la puissance est supérieure ou également à 50 kW à partir de mars 2024 et une mise en conformité des autres bornes au 1<sup>er</sup> janvier 2027. De nouveau, ces règles sont propres à améliorer le système mais doivent s'appliquer à l'ensemble des bornes de recharge.

Pour pallier la non-application aux points de recharge d'une puissance inférieur à 50 kW, qui représentent la majorité du réseau actuel et dans l'attente d'une révision du règlement AFIR, annoncé en 2027, les systèmes d'information à destination des consommateurs doivent se renforcer à travers la mise à disposition de l'ensemble des prix et des localisations des bornes de recharge. A ce titre, le gouvernement a tout à intérêt à proposer une plateforme du type de carburants.gouv, voire de l'y intégrer, et ce afin limiter le mécontentement grandissant des consommateurs, portant préjudice à l'image de la voiture électrique. En effet, selon notre enquête réalisée auprès de plus de 3000 conducteurs de voitures électriques en mars 2024, le prix est le principal facteur d'insatisfaction dans le cadre de l'utilisation des bornes de recharge<sup>48</sup>.

---

<sup>47</sup> Scanné grâce à un smartphone, il dirige le consommateur vers un site Internet qui lui permet d'activer et de payer une recharge.

<sup>48</sup> [Voitures électriques, Les bornes de recharge et l'autonomie déçoivent, septembre 2024](#)

# **Demandes de Que Choisir Ensemble**



### 3. DEMANDES DE QUE CHOISIR ENSEMBLE

Au vu de ces constats, afin de garantir aux consommateurs l'accessibilité géographique à la recharge électrique, leur droit à l'information sur les prix et d'éradiquer les aberrations tarifaires constatées, Que Choisir Ensemble demande :

- **Réformer la réglementation applicable à l'installation de solutions de recharge en copropriété et assurer une meilleure promotion de la solution de raccordement au réseau public de distribution d'électricité (« colonne horizontale »).**

Aujourd'hui, les copropriétés souhaitant recourir à une solution de raccordement au réseau public ont l'obligation de solliciter au moins un devis auprès d'un opérateur privé avant de conclure une convention avec le gestionnaire de réseau de distribution (GRD), alors que l'inverse n'est pas prévu par la réglementation. Cette asymétrie crée un déficit d'information et favorise les solutions privées au détriment d'alternatives pourtant plus pérennes et protectrices pour les consommateurs. Que Choisir Ensemble demande ainsi une modification de la réglementation afin d'imposer une comparaison systématique entre les différentes solutions disponibles pour toute installation collective de recharge. Par ailleurs, les pouvoirs publics doivent mieux promouvoir la solution dite de « colonne horizontale », qui présente plusieurs avantages pour les copropriétaires : liberté de choix du fournisseur d'électricité, maintenance assurée par le gestionnaire public de réseau, cadre tarifaire régulé et infrastructure plus durable reposant sur les normes du réseau public de distribution.

- **L'accès aux prix pratiqués aux bornes de recharge**

Les prix pratiqués aux bornes de recharge accessibles au public sont aujourd'hui difficilement accessibles et comparables pour les consommateurs. Le rapport montre qu'un même point de recharge peut afficher des tarifs très différents selon l'opérateur de mobilité utilisé, avec des écarts moyens allant jusqu'à 126 % en zone urbaine et des pointes de près de 500 % sur certaines bornes. Or, aucune plateforme ne référence l'ensemble des bornes et des tarifs disponibles : dans l'échantillon étudié, jusqu'à 45 % des bornes étaient absentes de certaines applications. Cette fragmentation de l'information empêche les consommateurs de comparer efficacement les offres et d'optimiser leurs trajets. Pour mettre fin à cette opacité, il doit être créé un site public recensant l'ensemble des prix pratiqués aux bornes de recharge, à l'acte comme en itinérance, sur le modèle de « [www.prix-carburants.gouv.fr](http://www.prix-carburants.gouv.fr) ».

- **Un affichage obligatoire et harmonisé des tarifs de la recharge électrique et l'exclusion des composants de prix autres que le kilowattheure et le stationnement pour l'ensemble des bornes accessibles au public**

Actuellement, les tarifs des bornes accessibles au public ne sont généralement ni affichés clairement avant la recharge, ni compréhensibles pour les consommateurs. Les structures tarifaires diffèrent fortement selon les opérateurs et peuvent mêler prix au kilowattheure, frais fixes, frais à la minute ou encore frais de stationnement. Le rapport montre par exemple que, pour une même borne de 7 kW à Marseille, le prix du kWh varie entre 0,25 € et 0,65 € selon l'opérateur utilisé, auxquels peuvent s'ajouter des frais de session allant jusqu'à 1,20 € et des frais liés à la durée de recharge. Que Choisir Ensemble demande donc un affichage obligatoire, harmonisé et directement accessible des tarifs avant et pendant la recharge, ainsi qu'une limitation des composantes tarifaires au seul prix du kilowattheure et, le cas échéant, aux frais de stationnement.

- **L'accès au paiement par carte bancaire sur l'ensemble des bornes accessibles au public**

La très grande majorité des bornes de recharge publiques restent accessibles uniquement via des badges, des applications mobiles ou des QR codes, ce qui constitue un frein important pour les consommateurs occasionnels et renforce la dépendance aux systèmes d'itinérance. Or, les tarifs appliqués via ces systèmes varient fortement selon les accords conclus entre opérateurs de mobilité et opérateurs de bornes, sans visibilité claire pour l'utilisateur. Cette situation complexifie l'accès au service et alimente le sentiment d'opacité dénoncé par les consommateurs. Afin de garantir un accès simple, universel et transparent à la recharge électrique, Que Choisir Ensemble demande la généralisation du paiement par carte bancaire sur l'ensemble des bornes accessibles au public, y compris pour les bornes de faible puissance aujourd'hui exclues de certaines obligations européennes.

# Annexes

## 4. ANNEXES

### 4.1. TARIFS RELEVES EN ZONE URBAINE

| Date de relevé | Adresse                             | Code postal | Puissance (kW) | Izivia | Chargemap | Alizé | Octopus | Fulli | Freshmile | Shell | Allego | Prix minimum | Prix maximum | Ecart maximum |
|----------------|-------------------------------------|-------------|----------------|--------|-----------|-------|---------|-------|-----------|-------|--------|--------------|--------------|---------------|
| 02/04/2026     | 13 Rue de Terrage                   | 75010       | 7,4            | 0,74   | 0,70      | 1,09  | NA      | 0,67  | 0,78      | 0,66  | NA     | 0,66         | 1,09         | 66%           |
| 02/04/2026     | 99 Rue de la Convention             | 75015       | 30             | NA     | 0,34      | 0,71  | 0,30    | 0,46  | 0,35      | 0,58  | 0,35   | 0,30         | 0,71         | 135%          |
| 02/04/2026     | 32 Avenue de la Porte de Montmartre | 75018       | 150            | 0,68   | 0,65      | 0,72  | 0,59    | 0,59  | 0,65      | 0,60  | 0,59   | 0,59         | 0,72         | 22%           |
| 02/04/2026     | 24 Place Carnot                     | 69002       | 7,4            | 0,78   | 1,06      | 1,53  | 0,87    | 0,86  | 0,66      | 0,48  | 0,43   | 0,43         | 1,53         | 260%          |
| 02/04/2026     | 25 Rue Villon                       | 69008       | 24             | 0,82   | 1,13      | 1,13  | 0,93    | 0,93  | 0,53      | 0,48  | 0,46   | 0,46         | 1,13         | 149%          |
| 02/04/2026     | 145 Rue Anatole France              | 69100       | 150            | 0,56   | 0,54      | NA    | 0,59    | 0,49  | 0,54      | 0,59  | 0,47   | 0,47         | 0,59         | 25%           |
| 13/04/2026     | 22 Place Général de Gaulle          | 13001       | 7,4            | 0,69   | 0,66      | 0,71  | 0,99    | 0,96  | 0,66      | 0,57  | 0,60   | 0,57         | 0,99         | 74%           |
| 13/04/2026     | 18 Boulevard de la Grotte Rolland   | 13008       | 22             | 0,62   | 0,54      | 0,88  | 0,52    | 0,82  | 1,08      | 0,46  | 0,54   | 0,46         | 1,08         | 135%          |
| 14/04/2026     | 472 Chemin du Littoral              | 13016       | 150            | 0,30   | 0,33      | NA    | NA      | 0,30  | NA        | 0,51  | NA     | 0,30         | 0,51         | 69%           |
| 14/04/2026     | 11 Place Jean Diebold               | 31000       | 7,4            | NA     | 0,61      | 0,71  | 0,55    | 0,96  | 0,66      | 0,57  | 0,55   | 0,55         | 0,96         | 74%           |
| 14/04/2026     | Rue Francis Lopez                   | 31200       | 22             | 0,35   | 0,44      | 0,71  | 0,30    | 0,30  | 0,53      | 0,34  | 0,40   | 0,30         | 0,71         | 137%          |
| 14/04/2026     | 6 Rue Claudius Rougenet             | 31500       | 150            | 0,71   | 0,59      | 0,72  | 0,54    | 0,54  | 0,54      | 0,56  | 0,54   | 0,54         | 0,72         | 33%           |
| 14/04/2026     | 20 Boulevard Victor Hugo            | 06000       | 7,4            | 0,69   | 0,66      | 0,71  | 0,60    | 1,37  | 0,66      | 0,57  | 0,60   | 0,57         | 1,37         | 141%          |

|            |                                       |       |     |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |
|------------|---------------------------------------|-------|-----|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|
| 14/04/2026 | 5 Rue du Professeur Delvalle          | 06000 | 22  | 0,38 | 0,44 | 0,86 | 0,33 | 0,37 | 0,53 | 0,28 | 0,18 | 0,18 | 0,86 | 393% |
| 14/04/2026 | 116 Avenue Simone Veil                | 06200 | 50  | 0,72 | 1,04 | NA   | 1,98 | 1,38 | 0,78 | NA   | 0,95 | 0,72 | 1,98 | 175% |
| 14/04/2026 | 20 Rue Pitre Chevalier                | 44000 | 7,4 | 0,65 | 0,46 | 0,94 | 0,25 | 0,42 | 0,66 | 0,48 | 0,44 | 0,25 | 0,94 | 277% |
| 14/04/2026 | Place Saint-Similien                  | 44000 | 22  | 0,52 | 0,50 | 0,73 | 0,30 | 0,45 | 0,45 | 0,57 | 0,62 | 0,30 | 0,73 | 143% |
| 14/04/2026 | Rue Océane Atlantis                   | 44800 | 150 | 0,55 | 0,61 | 0,75 | 0,46 | 0,55 | 0,31 | 0,51 | 0,55 | 0,31 | 0,75 | 141% |
| 14/04/2026 | 7 Rue du Carré du Roi                 | 34000 | 7,4 | 0,69 | 0,66 | 0,71 | 0,60 | 1,00 | 0,66 | 0,57 | 0,60 | 0,57 | 1,00 | 76%  |
| 14/04/2026 | Avenue du Val de Montferrand          | 34090 | 22  | 0,52 | 0,50 | NA   | 0,45 | 0,85 | 0,53 | 0,71 | 0,45 | 0,45 | 0,85 | 89%  |
| 14/04/2026 | 127 Avenue de Palavas                 | 34000 | 150 | 0,54 | 0,46 | 0,62 | 0,53 | 0,58 | 0,65 | 0,58 | 0,53 | 0,46 | 0,65 | 41%  |
| 14/04/2026 | Place de la Gare                      | 67000 | 7,4 | 0,69 | 0,66 | 0,71 | 0,60 | 1,45 | 0,66 | 0,57 | 0,60 | 0,57 | 1,45 | 156% |
| 14/04/2026 | 44 Rue Pierre De Coubertin            | 67000 | 22  | NA   | 0,64 | NA   | 0,58 | 0,58 | 0,53 | 0,52 | 0,50 | 0,50 | 0,64 | 26%  |
| 14/04/2026 | 65 Route du Polygone                  | 67100 | 150 | 0,68 | 0,65 | 0,72 | 0,59 | 0,59 | 0,65 | 0,60 | 0,59 | 0,59 | 0,72 | 22%  |
| 14/04/2026 | 12 Quai de la Monnaie                 | 33800 | 7,4 | 0,43 | 0,42 | 0,94 | 0,30 | 0,38 | 1,17 | 0,38 | 0,80 | 0,30 | 1,17 | 288% |
| 14/04/2026 | Rue Pacaris                           | 33400 | 22  | NA   | 0,31 | 0,73 | 0,28 | 0,28 | 0,28 | 0,34 | 0,28 | 0,28 | 0,73 | 164% |
| 14/04/2026 | 90 Avenue des 40 Journaux             | 33300 | 150 | 0,68 | 0,65 | 0,72 | 0,59 | 0,59 | 0,65 | 0,60 | 0,59 | 0,59 | 0,72 | 22%  |
| 14/04/2026 | 89 Rue Nationale                      | 59000 | 7,4 | NA   | 0,66 | 0,71 | 0,60 | 1,00 | 0,66 | 0,57 | 0,60 | 0,57 | 1,00 | 76%  |
| 14/04/2026 | 2 Avenue du canon d'or                | 59130 | 22  | 0,45 | 0,43 | 0,73 | 0,59 | 0,36 | 0,53 | 0,18 | 0,39 | 0,18 | 0,73 | 300% |
| 14/04/2026 | 56 Avenue Léon Blum                   | 59370 | 150 | NA   | 0,67 | 0,70 | 0,61 | 0,61 | 0,66 | 0,63 | 0,61 | 0,61 | 0,70 | 15%  |
| 20/04/2025 | Place du Commandant de la Motte rouge | 17000 | 7   | 1,32 | 1,26 | NA   | 0,96 | 1,15 | 0,54 | 1,47 | 0,67 | 0,54 | 1,47 | 172% |

## 4.2. TARIFS RELEVES A PROXIMITE DES ROUTES NATIONALES

| Date de relevé | Adresse                                  | Code postal | Route | Puissance (kW) | Izivia | Charge-map | Alizé | Octopus | Fulli | Freshmile | Shell | Al-lego | Prix minimum kWh | Prix maximum kWh | Ecart |
|----------------|--|-------------|-------|----------------|--------|------------|-------|---------|-------|-----------|-------|---------|------------------|------------------|-------|
| 02/04/2026     | Chemin Saint-Lienard                     | 59440       | N2    | 22             | 0,85   | 0,79       | NA    | 0,37    | 0,72  | 0,53      | 0,62  | 0,74    | 0,37             | 0,85             | 128%  |
| 02/04/2026     | Route d'Avesnes                          | 59720       | N2    | 22             | 0,41   | 0,64       | 0,80  | 0,36    | 0,58  | 0,53      | 0,42  | 0,36    | 0,36             | 0,80             | 122%  |
| 02/04/2026     | 46 Rue du Château d'Eau                  | 80260       | N25   | 22             | NA     | 0,57       | 0,73  | 0,45    | NA    | 0,45      | 0,37  | 0,46    | 0,37             | 0,73             | 96%   |
| 16/04/2026     | Place de la Mairie                       | 53250       | N12   | 22             | 0,61   | 0,58       | NA    | 0,97    | 0,53  | 0,53      | 0,53  | 0,53    | 0,53             | 0,97             | 85%   |
| 16/04/2026     | 2 Rue du Dr Jules Poumier                | 44480       | N171  | 22             | 0,46   | 0,44       | 0,40  | 0,35    | 0,55  | 0,53      | 0,40  | 0,40    | 0,35             | 0,55             | 57%   |
| 16/04/2026     | 93 Rue de Rome                           | 27000       | N154  | 22             | NA     | 0,58       | NA    | 0,61    | NA    | 0,53      | NA    | 0,53    | 0,53             | 0,61             | 16%   |
| 17/04/2026     | 10 Rue François Arago                    | 61250       | N12   | 22             | NA     | 0,56       | NA    | 0,48    | NA    | 0,53      | 0,52  | 0,51    | 0,48             | 0,56             | 16%   |
| 17/04/2026     | 1 Rue de l'École                         | 22570       | N164  | 22             | 0,44   | 0,42       | NA    | 0,33    | 0,38  | 0,29      | 0,43  | 0,38    | 0,29             | 0,44             | 52%   |
| 17/04/2026     | 27 Rue des Estuaires ZA Château Gaillard | 35470       | N137  | 22             | NA     | 0,23       | 0,73  | 0,30    | 0,20  | 0,20      | 0,34  | 0,20    | 0,20             | 0,73             | 265%  |
| 17/04/2026     | Z.I. des Dumes                           | 33210       | N524  | 22             | NA     | 0,47       | 0,73  | 0,43    | 0,43  | 0,65      | 0,60  | 0,49    | 0,43             | 0,73             | 70%   |
| 17/04/2026     | Rue Johannes Gutenberg                   | 23000       | N145  | 22             | 0,48   | 0,46       | NA    | 0,42    | 0,42  | 0,53      | 0,42  | 0,81    | 0,42             | 0,81             | 94%   |
| 17/04/2026     | La Varenne Hodier                        | 28200       | N10   | 22             | NA     | NA         | 0,73  | 0,78    | 0,78  | 0,53      | 0,80  | 0,78    | 0,53             | 0,80             | 52%   |
| 17/04/2026     | 2 Rue Jean Moulin                        | 18400       | N151  | 22             | 0,45   | 1,47       | 0,73  | 0,39    | 1,66  | 0,53      | 0,79  | 0,39    | 0,39             | 1,66             | 326%  |
| 17/04/2026     | 8 Rue de Caulet                          | 31300       | N124  | 22             | 0,63   | 0,60       | NA    | 0,54    | 0,54  | 0,53      | NA    | 0,54    | 0,53             | 0,63             | 19%   |
| 20/04/2026     | Route du Moulin Bas                      | 48000       | N106  | 22             | 0,46   | 0,44       | NA    | 0,59    | 0,40  | 0,53      | 0,34  | 0,40    | 0,34             | 0,59             | 75%   |
| 20/04/2026     | Rue de la Hardt                          | 67110       | D1062 | 22             | 0,42   | 0,43       | 0,73  | 0,30    | 0,39  | 0,39      | 0,57  | 0,62    | 0,30             | 0,73             | 143%  |
| 20/04/2026     | 1 Place du Colonel de Grouchy            | 52200       | N19   | 22             | 0,52   | 0,50       | 0,73  | 0,30    | 0,45  | 0,45      | 1,43  | 0,62    | 0,30             | 1,43             | 375%  |
| 20/04/2026     | Place de l'Europe                        | 21190       | D906  | 22             | 0,82   | 0,56       | NA    | 0,53    | 0,60  | 0,53      | NA    | 0,49    | 0,49             | 0,82             | 68%   |

|            |   |       |           |     |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |
|------------|---|-------|-----------|-----|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|
| 20/04/2026 | Place de l'Europe                           | 58400 | N151      | 22  | 0,46 | 0,44 | NA   | 0,40 | 0,40 | 0,53 | NA   | 0,40 | 0,40 | 0,53 | 31%  |
| 20/04/2026 | 64 Avenue Edouard Herriot                   | 69170 | D307      | 22  | 0,51 | 0,49 | 0,73 | 0,44 | 0,44 | 0,53 | 0,36 | 0,44 | 0,36 | 0,73 | 104% |
| 20/04/2026 | 55 Avenue Georges Pomidou                   | 15000 | N122      | 22  | 1,78 | NA   | 0,73 | 0,30 | 1,78 | 1,78 | 0,55 | 0,62 | 0,30 | 1,78 | 493% |
| 20/04/2026 | 6 Av. Marcellin Berthelot                   | 13310 | N113      | 22  | NA   | 0,44 | NA   | 0,40 | 0,40 | 1,43 | 0,56 | 0,66 | 0,40 | 1,43 | 256% |
| 20/04/2026 | 21 Le Clôt                                  | 5310  | N94       | 22  | 0,69 | 0,41 | 0,73 | 0,68 | 0,37 | 0,51 | 0,54 | 0,37 | 0,37 | 0,73 | 97%  |
| 20/04/2026 | Rue des Frères Lumières                     | 63110 | D2089     | 22  | NA   | 0,36 | NA   | 0,32 | NA   | NA   | 0,52 | 0,32 | 0,32 | 0,52 | 62%  |
| 20/04/2026 | Avenue du Roussillon                        | 66170 | D66       | 22  | 0,46 | 0,44 | NA   | 0,40 | 0,40 | 0,53 | NA   | 0,40 | 0,40 | 0,53 | 31%  |
| 20/04/2026 | Route de Cognac                             | 17100 | N141      | 22  | 0,33 | NA   | NA   | 0,29 | 0,29 | 0,32 | 0,44 | 0,29 | 0,29 | 0,44 | 51%  |
| 20/04/2026 | Avenue de Bastia                            | 20137 | T30       | 22  | NA   | 0,86 | NA   | 0,78 | 0,71 | 0,53 | 0,62 | NA   | 0,53 | 0,86 | 63%  |
| 20/04/2026 | 125 Avenue Albert 1er                       | 81100 | N126      | 22  | 0,35 | 0,33 | 0,45 | 0,30 | 0    | 0,53 | NA   | 0,30 | 0    | 0,53 | NA   |
| 20/04/2026 | 76 Rue de la Fontaine                       | 40090 | D824      | 22  | 0,46 | 0,44 | 0,73 | 1,05 | 0,40 | 0,53 | 0,57 | 0,40 | 0,40 | 1,05 | 161% |
| 20/04/2026 | 203 Route de l'Énergie                      | 73600 | N90       | 22  | NA   | 0,53 | 0,73 | 0,40 | 0,48 | 0,53 | 0,52 | 0,40 | 0,40 | 0,73 | 84%  |
| 20/04/2026 | 175 Route de la Fortune                     | 73210 | N90       | 22  | 1,31 | 0,87 | NA   | 0,66 | 0,79 | 1,43 | 0,44 | 0,79 | 0,44 | 1,43 | 226% |
| 20/04/2026 | Casual Restuarant                           | 97224 | N524-MART | 22  | NA   | 0,80 | NA   | 0,75 | 0,72 | 0,53 | 0,52 | 0,63 | 0,52 | 0,80 | 55%  |
| 20/04/2026 | Les Abymes - Zone Artisanale de Petit Pérou | 97139 | N5-GUA    | 22  | 0,39 | 0,30 | 0,73 | 0,36 | 0,53 | 0,53 | NA   | NA   | 0,30 | 0,73 | 144% |
| 20/04/2026 | Super U Petit-Bourg                         | 97170 | N1-GUA    | 22  | NA   | 0,80 | NA   | 0,75 | 0,72 | 0,53 | 0,52 | 0,63 | 0,52 | 0,80 | 55%  |
| 20/04/2026 | Avenue Jean Jaurès                          | 97437 | N2-REU    | 22  | NA   | 0,48 | 0,73 | 0,30 | 0,41 | 0,41 | 0,57 | 0,62 | 0,30 | 0,73 | 143% |
| 20/04/2026 | 89 Rue de Pontoise                          | 95310 | N1984     | 24  | 0,45 | 0,50 | 0,52 | 0,39 | 0,45 | 0,53 | 0,41 | 0,45 | 0,39 | 0,53 | 35%  |
| 16/04/2026 | 1 Impasse Joan Miro                         | 61250 | N12       | 50  | 0,72 | 0,87 | NA   | 0,79 | 0,79 | 0,78 | 0,61 | 0,79 | 0,61 | 0,87 | 44%  |
| 16/04/2026 | La Hirtais                                  | 44160 | N165      | 50  | 0,45 | 0,34 | 0,39 | 0,34 | 0,38 | 0,65 | 0,58 | 0,34 | 0,34 | 0,65 | 91%  |
| 20/04/2026 | Total - Union Ouest                         | 97232 | N1-MART   | 50  | 0,39 | 0,80 | NA   | 0,37 | 0,39 | 0,39 | 0,52 | 0,63 | 0,37 | 0,80 | 116% |
| 17/04/2026 | Route de Saint-Brieuc 14                    | 22110 | N164      | 120 | 0,33 | 0,43 | NA   | 0,39 | 0,39 | NA   | 0,61 | 0,39 | 0,33 | 0,61 | 82%  |

|            |   |       |       |     |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |
|------------|---|-------|-------|-----|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|
| 17/04/2026 | 112 Cr du Mal de Lattre Tassin-gny                  | 33210 | N524  | 120 | NA   | 0,59 | 0,67 | 0,53 | 0,59 | 0,65 | 0,58 | 0,53 | 0,53 | 0,67 | 27%  |
| 20/04/2026 | Route de Dijon                                      | 52200 | D974  | 120 | 0,45 | 0,43 | NA   | 0,39 | 0,39 | 0,51 | 0,40 | 0,39 | 0,39 | 0,51 | 31%  |
| 20/04/2026 | Avenue de la Charité                                | 58210 | N151  | 120 | NA   | 0,57 | NA   | 0,51 | 0,51 | 0,45 | 0,74 | 0,52 | 0,45 | 0,74 | 64%  |
| 16/04/2026 | 1 Pl. de la Gare                                    | 62390 | D941  | 150 | 0,75 | 0,54 | NA   | 0,49 | 0,49 | 0,42 | 0,44 | 0,49 | 0,42 | 0,75 | 78%  |
| 17/04/2026 | 944 Rue de Cocherel                                 | 27000 | N154  | 150 | NA   | 0,54 | NA   | 0,49 | 0,49 | 0,42 | 0,44 | 0,49 | 0,42 | 0,54 | 28%  |
| 17/04/2026 | Saint-Langis-lès-Mortagne - Les Pièces sur la Route | 61400 | N12   | 150 | 0,68 | 0,65 | 0,72 | 0,59 | 0,59 | NA   | 0,60 | 0,59 | 0,59 | 0,72 | 22%  |
| 17/04/2026 | 7 Allée de la Vilaine                               | 35470 | N137  | 150 | 0,30 | 0,33 | NA   | NA   | 0,30 | 0,31 | 0,51 | 0,30 | 0,30 | 0,51 | 69%  |
| 17/04/2026 | Terres Nouvelle Garenne CC Les Garennes             | 28200 | N10   | 150 | 0,30 | 0,33 | NA   | 0,35 | 0,30 | NA   | 0,51 | 0,30 | 0,30 | 0,51 | 69%  |
| 17/04/2026 | 14 Allée Charles Pathé                              | 18000 | N151  | 150 | NA   | 0,46 | NA   | 0,52 | NA   | NA   | NA   | 0,42 | 0,42 | 0,52 | 24%  |
| 17/04/2026 | Chemin de la Salvetat                               | 31770 | N124  | 150 | 0,62 | 0,54 | 0,71 | 0,54 | 0,54 | 0,42 | 0,60 | 0,54 | 0,42 | 0,71 | 70%  |
| 20/04/2026 | Rue du Faubourg Montbel                             | 48000 | N88   | 150 | 0,81 | 0,77 | 0,70 | 0,93 | 0,70 | 0,42 | 0,72 | 0,70 | 0,42 | 0,93 | 121% |
| 20/04/2026 | 4 Rue de Niederbronn                                | 67590 | D1062 | 150 | 0,65 | 0,61 | NA   | 0,55 | 0,55 | 0,42 | 0,62 | 0,55 | 0,42 | 0,65 | 55%  |
| 20/04/2026 | Route de Chassagne                                  | 71150 | N6    | 150 | NA   | 0,91 | NA   | 0,67 | NA   | 0,48 | 0,61 | 0,59 | 0,48 | 0,91 | 90%  |
| 20/04/2026 | Avenue Edouard Herriot                              | 69170 | D307  | 150 | NA   | 0,91 | NA   | 0,55 | NA   | 0,48 | 0,61 | 0,59 | 0,48 | 0,91 | 90%  |
| 20/04/2026 | 100 Avenue Charles de Gaulle                        | 15000 | N122  | 150 | 0,61 | 0,73 | NA   | 0,92 | 0,66 | 0,66 | 0,66 | 0,66 | 0,61 | 0,92 | 52%  |
| 20/04/2026 | 1 Rue Lucien Volle                                  | 13200 | N113  | 150 | 0,63 | 0,61 | 0,72 | 0,55 | 0,55 | 0,55 | 0,63 | 0,66 | 0,55 | 0,72 | 31%  |
| 20/04/2026 | Rue des Couteliers                                  | 5120  | N94   | 150 | 0,85 | 0,59 | 0,72 | 0,54 | 0,54 | 0,27 | 0,56 | 0,54 | 0,27 | 0,85 | 215% |
| 20/04/2026 | 5 Boulevard du Havre                                | 95220 | D14   | 150 | 0,75 | 0,54 | NA   | 0,49 | 0,49 | 0,42 | 0,44 | 0,49 | 0,42 | 0,75 | 78%  |
| 20/04/2026 | 21 Avenue Jacques Duclos                            | 63910 | D2089 | 150 | 0,56 | 0,54 | NA   | 0,59 | 0,49 | 0,54 | 0,59 | 0,47 | 0,47 | 0,59 | 25%  |
| 20/04/2026 | 16 avenue Clément Ader,                             | 13800 | N1569 | 150 | 0,70 | 0,67 | 0,70 | 0,61 | 0,61 | 0,66 | 0,63 | 0,61 | 0,61 | 0,70 | 15%  |
| 20/04/2026 | 52 Allée de la Lagune                               | 17570 | D25   | 150 | 0,62 | 0,54 | 0,71 | 0,54 | 0,54 | 0,42 | 0,60 | 0,54 | 0,42 | 0,71 | 70%  |
| 20/04/2026 | Rue de Cocagne                                      | 81700 | N126  | 150 | 0,35 | 0,61 | 0,71 | 0,55 | 0    | 0,42 | NA   | 0,55 | 0    | 0,71 | NA   |

|                   |                             |       |        |     |             |      |      |      |             |             |      |             |      |      |             |
|-------------------|-----------------------------|-------|--------|-----|-------------|------|------|------|-------------|-------------|------|-------------|------|------|-------------|
| <b>20/04/2026</b> | 760 Avenue Du Maréchal Juin | 40000 | D932   | 150 | 0,56        | 0,54 | NA   | 0,59 | 0,49        | 0,54        | 0,59 | <b>0,47</b> | 0,47 | 0,59 | <b>25%</b>  |
| <b>20/04/2026</b> | 4f Rue Des Pêcheurs         | 97441 | N2-REU | 150 | 0,16        | 0,44 | 0,72 | 0,55 | 0,18        | <b>0,16</b> | NA   | 0,66        | 0,16 | 0,72 | <b>350%</b> |
| <b>17/04/2026</b> | Rue de la Grande Prade      | 23300 | N145   | 180 | <b>0,30</b> | 0,33 | NA   | 0,35 | <b>0,30</b> | <b>0,30</b> | 0,51 | <b>0,30</b> | 0,30 | 0,51 | <b>69%</b>  |
| <b>20/04/2026</b> | La poretta RT 10            | 20137 | T10    | 180 | NA          | 0,92 | NA   | 0,84 | NA          | <b>0,45</b> | 0,62 | 0,84        | 0,45 | 0,92 | <b>105%</b> |

### 4.3. TARIFS RELEVES SUR AUTOROUTES

| Date de relevé | Adresse                              | Code Postal | Auto-route | Puissance | Izivia | Charge-map | Alizé | Octopus | Fulli | Freshmile | Shell | Allego | Prix minimum | Prix maximum | Ecart |
|----------------|--------------------------------------|-------------|------------|-----------|--------|------------|-------|---------|-------|-----------|-------|--------|--------------|--------------|-------|
| 03/04/2026     | Aire de la Fontaine Colette          | 37800       | A10        | 50        | 0,45   | 0,61       | NA    | 0,90    | NA    | NA        | 0,57  | 0,39   | 0,39         | 0,90         | 131%  |
| 21/04/2026     | A4 Aire de Vrigny                    | 51390       | A4         | 50        | 0,45   | 0,98       | 0,45  | 0,39    | 0,38  | 0,65      | 0,58  | 0,39   | 0,38         | 0,98         | 157%  |
| 21/04/2026     | Aire de Valmy Le Moulin              | 51800       | A4         | 50        | NA     | 0,67       | NA    | 1,53    | NA    | 0,65      | 0,63  | 0,61   | 0,61         | 1,53         | 150%  |
| 21/04/2026     | Aire De Verdun Saint Nicolas Sud     | 55160       | A4         | 50        | 0,45   | 0,39       | 0,45  | 0,39    | 0,38  | 0,65      | 0,58  | 0,39   | 0,38         | 0,65         | 71%   |
| 21/04/2026     | Aire De saint Rambert                | 26140       | A7         | 50        | 0,45   | 0,39       | 0,45  | 0,39    | 0,59  | 0,65      | 0,58  | 0,39   | 0,39         | 0,65         | 67%   |
| 21/04/2026     | Aire de Saulce                       | 26270       | A7         | 50        | NA     | 0,67       | NA    | 0,61    | NA    | 0,65      | 0,63  | 0,61   | 0,61         | 0,67         | 10%   |
| 21/04/2026     | Aire de Nemours A6                   | 77140       | A6         | 50        | 0,45   | 0,39       | 0,45  | 0,36    | 0,38  | 0,65      | 0,58  | 0,39   | 0,36         | 0,65         | 81%   |
| 21/04/2026     | Aire du Chien Blanc,                 | 21350       | A6         | 50        | 0,55   | 0,53       | NA    | 0,48    | 0,62  | 0,84      | 0,78  | 0,48   | 0,48         | 0,84         | 75%   |
| 21/04/2026     | Aire du Manoire                      | 24330       | A89        | 50        | NA     | 0,67       | NA    | 0,61    | NA    | 0,65      | 0,63  | 0,61   | 0,61         | 0,67         | 10%   |
| 21/04/2026     | Aire de La Via Julia Augusta - A8    | 6320        | A8         | 50        | NA     | 0,79       | NA    | 0,71    | 0,71  | 0,62      | 0,74  | 0,72   | 0,71         | 0,79         | 27%   |
| 21/04/2026     | Aire de Vidauban Sud                 | 83550       | A8         | 50        | 0,45   | 0,39       | 0,45  | 0,98    | 0,38  | 0,65      | 0,58  | 0,39   | 0,38         | 0,98         | 157%  |
| 03/04/2026     | A10, km23, Saint-Arnoult-en-Yvelines | 78730       | A10        | 100       | 0,63   | 0,50       | NA    | 0,79    | 0,58  | 0,69      | 0,61  | 0,45   | 0,45         | 0,79         | 74%   |
| 03/04/2026     | Aire des Chagnats                    | 86530       | A10        | 100       | 0,63   | 0,50       | NA    | 0,79    | 0,58  | 0,69      | 0,61  | 0,45   | 0,45         | 0,79         | 74%   |

|                   |                                |       |     |     |             |      |      |             |             |             |             |             |      |      |             |
|-------------------|--------------------------------|-------|-----|-----|-------------|------|------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|------|------|-------------|
| <b>21/04/2026</b> | Aire Latitude 45               | 26600 | A7  | 100 | <b>0,54</b> | 0,67 | 0,70 | 0,61        | 0,61        | 0,69        | 0,63        | 0,61        | 0,54 | 0,70 | <b>30%</b>  |
| <b>21/04/2026</b> | 19 Av. du Général de Gaulle    | 92160 | A86 | 100 | NA          | 0,69 | 1,01 | 0,81        | 0,69        | <b>0,48</b> | 0,76        | 0,63        | 0,48 | 1,01 | <b>110%</b> |
| <b>21/04/2026</b> | Aire de Maison Dieu            | 89420 | A6  | 100 | 0,71        | 0,68 | 0,75 | 0,62        | 0,60        | <b>0,57</b> | 0,68        | 0,62        | 0,57 | 0,75 | <b>32%</b>  |
| <b>21/04/2026</b> | A89 - Aire de Manzat           | 63410 | A89 | 100 | <b>0,54</b> | 0,67 | 0,70 | 0,61        | 0,61        | 0,69        | 0,63        | 0,61        | 0,54 | 0,70 | <b>30%</b>  |
| <b>02/04/2026</b> | Aire de Saint-Léger A1         | 62128 | A1  | 150 | NA          | 0,58 | 0,78 | 0,59        | 0,59        | <b>0,42</b> | 0,60        | 0,59        | 0,42 | 0,78 | <b>85%</b>  |
| <b>03/04/2026</b> | Voie du Grand Large            | 62119 | A1  | 150 | 0,76        | 0,73 | 0,72 | 0,66        | 0,66        | <b>0,42</b> | NA          | 0,78        | 0,42 | 0,78 | <b>86%</b>  |
| <b>03/04/2026</b> | 3 Rue des Marguilliers         | 95700 | A1  | 150 | 0,61        | 0,87 | NA   | 0,92        | 0,94        | 0,66        | <b>0,61</b> | 0,79        | 0,61 | 0,94 | <b>54%</b>  |
| <b>02/04/2026</b> | 15 Rue Paul Lescop             | 92000 | A86 | 150 | 0,75        | 0,54 | NA   | 0,49        | 0,49        | 0,42        | <b>0,41</b> | 0,49        | 0,41 | 0,75 | <b>83%</b>  |
| <b>21/04/2026</b> | Avenue Francis de Pressensé    | 93200 | A86 | 150 | 0,70        | 0,67 | 0,70 | <b>0,61</b> | <b>0,61</b> | 0,66        | 0,63        | <b>0,61</b> | 0,61 | 0,70 | <b>15%</b>  |
| <b>21/04/2026</b> | Aire de service du Chavanon    | 19340 | A89 | 150 | NA          | 0,58 | 0,78 | 0,59        | 0,59        | <b>0,42</b> | 0,60        | NA          | 0,42 | 0,78 | <b>85%</b>  |
| <b>21/04/2026</b> | A8, Aire de la sainte Victoire | 13790 | A8  | 150 | NA          | 0,72 | NA   | 0,65        | NA          | 0,85        | <b>0,63</b> | 0,65        | 0,63 | 0,85 | <b>35%</b>  |

