

Voitures électriques : de nouvelles mesures pour accélérer le déploiement des infrastructures de recharge / Powerdot

Le mois dernier, les ministres de l'Économie et de l'Énergie ont dévoilé une feuille de route ambitieuse pour accélérer le déploiement des infrastructures de recharge en France. L'objectif est clair : faire de la mobilité électrique une solution simple, accessible et performante pour tous. Des annonces passées presque sous les radars, mais qui engagent directement les opérateurs de recharge, appelés à occuper un rôle central dans la mise en œuvre de cette stratégie.

Récapitulatif des mesures clés annoncées, et expliquées par Matthieu Dischamps, Directeur Général de Powerdot France :

1. **Open data obligatoire** : Toutes les données en temps réel sur la localisation, disponibilité et prix des bornes devront être accessibles d'ici fin 2025.

“Les opérateurs les plus avancés partagent déjà ces données en temps réel avec les applications de mobilité — un prérequis pour assurer la visibilité et l’usage des bornes. Ne pas le faire, c’est se couper de plus de la moitié du marché. Il suffirait que l’État exploite ces données via le protocole OCPI existant pour une mise en œuvre rapide et efficace.”.

2. **Transparence tarifaire** : Un simulateur officiel de coût de recharge sera développé pour informer les usagers avant leur recharge.

“La transparence tarifaire est essentielle, car le paiement reste une jungle pour les usagers : sur un même site, les prix varient selon le mode de paiement, à l’image des hôtels sur différentes plateformes. Le simulateur devra être suffisamment agile pour intégrer le pricing dynamique, en lien avec les variations des prix de gros de l’électricité, notamment les heures super-creuses, appelées à devenir la norme.”.

3. **Offres d’électricité « solaires » ou super creuses** : Encouragement de tarifications préférentielles en journée et/ou la nuit/week-ends.

“Une tarification variable selon l’heure et la production d’énergies renouvelables est essentielle pour répartir les sessions de recharge et lisser la demande sur le réseau. C’est un levier clé pour piloter la charge, éviter les pics de consommation et réduire les risques de prix négatifs de l’électricité.”.

4. **Recharge bidirectionnelle (V2G)** : Un cadre sera posé pour permettre à la voiture de rendre de l’énergie au réseau et d’en tirer un revenu.

“Enedis et RTE l’ont rappelé : l’électrification de 35 millions de véhicules ne pourra être soutenable que si la recharge est pilotable à distance. Pour éviter de surcharger le réseau électrique, il est indispensable que les recharges puissent être gérées intelligemment, en fonction des besoins et des capacités du réseau.”.

5. **Bornes rapides dans les lieux de vie** : Une réglementation adaptée à l’usage sera transposée d’ici mi-2026.

“La Loi LOM de 2019 imposait aux lieux de vie d’équiper 5% de leurs places de parking en bornes de recharge. La directive européenne de Performance Énergétique des Bâtiment impose de passer à 10% d’ici mi-2026. Résultat : un centre commercial de 1 000 places devra équiper 100 emplacements, sans tenir compte des usages réels. Ce dernier devra donc choisir entre investir 3M€ dans des bornes adaptées au temps de passage de ces clients (rapides) ou se contenter de bornes très lentes pour 200k€. Cette décision aura pour conséquence de privilégier la quantité au détriment de la qualité. Ils feraient mieux de fixer une puissance totale à installer, que le centre commercial répartit librement selon les besoins des usagers.”.

6. TIRUERT renforcé : Les opérateurs pourront valoriser l’électricité renouvelable uniquement si leurs données sont transmises en temps réel.

“Il est légitime que des mécanismes incitatifs soient associés à une exigence accrue de transparence. À ce titre, nous transmettons déjà nos données en temps réel à la DGEC. Cependant, le nouveau dispositif TIRUERT proposé par le gouvernement, désormais appelé IRICC, risque de compromettre la valeur des crédits d’électricité pour les années 2026 et 2027. Cette dévalorisation obligerait les opérateurs à répercuter une partie de ce manque à gagner sur les tarifs appliqués aux utilisateurs finaux, entraînant ainsi une hausse estimée entre 8 et 10 centimes d’euros par kWh TTC.”.

A propos de [Powerdot](#)

Présent en France depuis 2020, Powerdot a pour objectif d’accélérer la mobilité durable en démocratisant la recharge rapide pour tous les Français, dans tous les territoires, sur leurs lieux d’arrêt naturel.

Dans cette optique, Powerdot a réalisé deux levées de fonds auprès d’Antin Infrastructure Partners : 150 millions d’euros en 2022, puis 100 millions en février 2024, et a également obtenu un financement vert de 165 millions d’euros en août 2024 auprès d’un consortium bancaire. Forte de ces financements, l’entreprise s’est imposée en quatre ans comme le leader de la recharge rapide sur espaces de retail dans notre pays.

Avec près de 6 000 points de charge actuellement en opération dans l’Hexagone chez les acteurs du retail (supermarchés, restaurants, retail parks, centres commerciaux) auprès de partenaires tels que Cora, Supermarchés Match (tous deux récemment acquis par Carrefour), Mr Bricolage, Accor, et plus de 3 000 autres en cours d’installation, Powerdot est aujourd’hui le plus large réseau de recharge rapide et ultra-rapide (plus de 50kW) avec 18% des points de charge du pays. L’opérateur prévoit d’investir d’ici 2027 plus de 260 millions d’euros, dont 107 millions en France, afin de poursuivre le développement de son réseau.