

## Objet

Cette note a pour objectif de sensibiliser les exploitants économiques d'infrastructures de recharge qui fixent leurs tarifs d'usage sur la nécessité de mettre en place des structures tarifaires simples et attractives afin de permettre l'itinérance de la recharge à grande échelle.

Elle résulte d'un groupe de travail AFIREV créé en 2017.

## Rappel du cadre réglementaire

Depuis le décret du 12 janvier 2017, une infrastructure de recharge d'accès public doit être accessible :

- à des utilisateurs qui ne veulent pas être abonnés, de quiconque, ni de l'opérateur qui exploite la borne utilisée, ni d'aucun autre (accès à l'acte) ;
- à des utilisateurs abonnés à des opérateurs de service tiers (accès en itinérance), appelés Opérateurs de Mobilité.

Cette double exigence d'ouverture a pour but de :

- drainer l'usage sur les bornes sans contraindre l'utilisateur sur un mode d'accès spécifique ;
- permettre l'émergence d'un marché de services dynamique sans phénomènes de « verrouillage » observables dans certains pays (UK, Espagne, Norvège, Pays-Bas, etc.)

## Les tarifs de services des infrastructures de recharge

Dans ce contexte réglementaire français, 2 tarifs de service doivent être fixés pour les deux catégories de clients ci-dessous :

- les utilisateurs anonymes souhaitant payer à l'acte,
- les Opérateurs de Mobilité tiers.

## La nécessité de structures tarifaires simples pour les Opérateurs de Mobilité

En France, on observe une grande dispersion des modèles de prix en itinérance (prix fixé par un exploitant d'infrastructure de recharge pour un Opérateur de Mobilité ou prix B2B). Cette diversité induit une grande complexité de gestion pour les Opérateurs de Mobilité.

Au préalable, il convient de rappeler que dans un contexte d'itinérance, un exploitant d'infrastructure de recharge ne peut pas imposer sa structure de prix (ni son prix) à l'utilisateur final de l'Opérateur de Mobilité (cf avis de la DGFIP en annexe). Un Opérateur de Mobilité, conserve en effet toute liberté de fixer le prix qu'il souhaite à ses propres usagers (prix B2C), en tenant compte de ses propres coûts. C'est sa liberté de commerce.

Cependant, quel que soit le prix pratiqué par l'Opérateur de Mobilité pour ses propres clients, il est évidemment tenu de rémunérer l'exploitant d'infrastructure de recharge au prix que celui-ci a fixé.

S'agissant du prix B2B, trois arguments militent en faveur de structures tarifaires simples et homogènes :

- La structure du prix B2B n'est pas celle supportée par l'utilisateur final (prix B2C) : on l'a dit, l'Opérateur de Mobilité détermine son prix B2C librement vis-à-vis de ses propres clients. Il n'est donc pas forcément utile de raffiner à l'excès la structure de prix B2B avec le souci du

client final. Si les structures de prix B2B sont trop complexes et trop diverses, le client final de l'Opérateur de Mobilité sera facturé selon des règles forcément différentes, faute pour l'Opérateur de Mobilité de pouvoir gérer cette diversité.

- L'itinérance des services de recharge est récente. Les volumes de recharge en itinérance constatés sont encore très limités (1 recharge en itinérance pour 10 recharges avec accès abonné sur S2 2017), s'exprimant en milliers de transactions par mois en France, pour des montants unitaires de recharge de l'ordre de 3 euros en moyenne et pour des factures B2B mensuelles cumulées de quelques dizaines à quelques centaines d'euros maximum. Dans ce contexte, des structures de prix B2B compliquées constituent un raffinement excessif sans rapport avec la maturité du marché.
- Les Opérateurs de Mobilité du marché commercialisent l'accès aux réseaux de recharge et d'autres services accompagnant l'utilisateur de la mobilité électrique. Leur développement est essentiel à la vitalité du secteur et au décollage de ce type de mobilité. Comme il existe près d'une centaine de réseaux différents en France et plusieurs centaines en Europe, la complexité de gestion de nombreuses structures tarifaires différentes, devient vite très importante. Resserrer cette diversité et réduire cette complexité, permet donc de réduire les coûts et de favoriser l'émergence d'un marché concurrentiel.

A titre d'exemple, parmi les réseaux de recharge ouverts à l'itinérance, on a aujourd'hui les modèles de prix suivants :

- Prix variable en fonction du temps de connexion au service (€ / heure ou minute)
- Prix fixe à la session de charge (€ / session)
- Prix fixe à la session + prix variable en fonction du temps de connexion au service (€ / heure ou minute)
- Prix variable calculé en fonction de la puissance réelle soutirée par le véhicule au cours de sa recharge (€ / kW), par paliers de temps discrets
- Prix variable en fonction du temps de connexion au service (€ / heure ou minute) par palier de puissance réelle soutirée
- Prix variable en fonction de l'énergie délivrée (€ / kWh)

En outre, on peut aussi observer en sus :

- Des tarifs de jour différents des tarifs de nuit
- Des tarifs exprimés selon l'une des structures ci-dessus, mais dont, en plus, les valeurs augmentent au cours du temps
- Des tarifs assortis de valeurs maximum facturables
- Des tarifs faisant apparaître un prix de connexion quand la charge est terminée.

### Recommandations de l'AFIREV :

- Dans cette phase de démarrage, il importe de choisir une structure de tarif B2B simple pour les tarifs d'itinérance. L'AFIREV recommande la structure de tarif suivante :

**Tarif B2B = p1 (fixe) + p2 x Temps de connexion (min) + p3 x Energie délivrée (kWh)**

Nota 1 : Un ou plusieurs des paramètres p1, p2 et p3 peuvent être nuls ; p3 ne doit pas être l'unique paramètre parce que le prix ne reflèterait pas correctement la structure des coûts et risque de s'assimiler à une vente d'électricité.

Nota 2 : Cette structure de tarif peut intégrer le coût du stationnement ; elle s'applique à un véhicule branché à la borne. Un véhicule qui ne serait pas branché serait en infraction et son traitement relèverait des autorités locales du stationnement.

- L'AFIREV déconseille l'utilisation de la "puissance réelle délivrée" (très variable au cours du temps) comme unité d'œuvre de la tarification B2B car elle impose des calculs complexes par l'Opérateur de Mobilité.

Dans le cas où des exploitants d'infrastructure de recharge veulent utiliser une tarification basée sur la puissance réelle délivrée, il importe que toutes les données permettant à l'Opérateur de Mobilité de calculer (et/ou vérifier le prix de la transaction) soient transmises dans le compte-rendu de fin de recharge.

- Dans le cas où l'exploitant d'infrastructure de recharge souhaite appliquer une tarification variable en fonction de plages horaires, l'AFIREV recommande d'en limiter le nombre et d'appliquer pour chaque période le même principe de tarification, à savoir : toute minute d'une session de charge écoulee en intégralité dans une tranche est due au tarif de la tranche.

Exemple : Tarif : de 8h00 à 20h00 (tranche jour) : 2€/minute, puis de 20h00 à 8h (tranche nuit) : 1€/minute.

Une charge ayant lieu de 19h58'30" à 20h01'30" sera valorisée à hauteur de 2€ pour la minute de 19h58'30" à 19h59'30" écoulee dans la tranche jour et 1€ pour la minute de 20h00'00" à 20h01'00" écoulee dans la période nuit. Les secondes de 19h59'30" à 20h00'00" et de 20h01'00" à 20h01'30" ne constituent pas des minutes intégrales dans une tranche ou dans l'autre. Elles ne sont pas valorisées.

- L'AFIREV recommande que les tarifs B2B d'un exploitant d'infrastructure de recharge ne puissent varier à la hausse en fonction de la durée de recharge que s'il peut envoyer à l'Opérateur de Mobilité des informations de consommation à pas régulier pendant la recharge (temps et énergie), permettant à celui-ci d'informer ses propres clients de leur consommation en cours de recharge.
- Pour se prémunir de la facturation de sessions de recharge interrompues pour des questions techniques diverses (communication véhicule, com 3G, etc.), un minimum de déclenchement de valorisation est souvent appliqué pour les filtrer. L'AFIREV recommande la valorisation d'une recharge uniquement lorsque la durée de session dépasse 2 minutes *ou* que l'énergie consommée dépasse 500 Wh (cf. chartes qualité).
- L'AFIREV recommande de ne pas introduire de plafonds dans les structures tarifaires compte tenu des risques de « véhicules ventouse ».  
Lorsqu'un plafond est appliqué, l'AFIREV recommande de mettre en place des processus d'alerte des autorités en charge du stationnement, permettant la verbalisation des véhicules ayant atteint le plafond en étant toujours branchés.
- Des arrondis de facturation peuvent être nécessaires. Conformément à la préconisation du CGCT, l'AFIREV recommande l'arrondi au centime le plus proche (règle de l'arrondi arithmétique) Exemple : 1,273€ sera valorisé 1,27€ ; 1,278€ sera valorisé 1,28€ ; 1,275€ sera valorisé 1,28€.

**Annexe** : courrier DGFIP adressé à l'AVERE France suite à la saisine de celle-ci sur les tarifs en itinérance



**DIRECTION GÉNÉRALE DES FINANCES PUBLIQUES**  
SERVICE DES COLLECTIVITÉS LOCALES  
Sous-direction de la gestion comptable et financière des  
collectivités locales  
Bureau CL-1A – Expertise juridique  
139 rue de Bercy – Télédoc 685  
75572 PARIS cedex 12

Paris, le **30 AOUT 2016**

---

Affaire suivie par Sébastien COCHET  
[sebastien.cochet@dofp.finances.gouv.fr](mailto:sebastien.cochet@dofp.finances.gouv.fr)  
☎ : 01 53 18 84 11 ☎ : 01 53 18 36 68

---

Références : DGFIP 2016/08/5433

Madame la Secrétaire générale,

Par lettre du 21 juillet 2016, vous souhaitez savoir si les dispositions relatives aux conventions de mandat prévues par l'article L. 1611-7-1 du code général des collectivités territoriales et le décret n° 2015-1670 du 14 décembre 2015 sont susceptibles de trouver application dans le cadre de la mise en place de la mobilité électrique lorsqu'intervient un opérateur de mobilité.

En effet, suivant la directive 2014/94/UE du Parlement européen et du Conseil du 22 octobre 2014 sur le déploiement d'une infrastructure pour carburants alternatifs en cours de transposition, les collectivités territoriales opératrices de charge auront l'obligation de rendre leurs réseaux interopérables avec tout opérateur de mobilité susceptible de délivrer des abonnements d'approvisionnement électrique.

Les opérateurs de mobilité tiers seront donc amenés à tarifer à leurs clients l'accès aux infrastructures de charge propriétés de collectivités territoriales. Aussi, ces dernières vous ont interrogée pour savoir si les recettes que les opérateurs de mobilité seront amenés à percevoir sur leurs clients au titre de l'usage d'une infrastructure de recharge publique doivent être qualifiées de deniers publics, et donc justifier la mise en place de régies de recettes ou d'un mandat habilitant l'opérateur de mobilité à encaisser des deniers publics.

A la lumière de l'économie du dispositif présenté lors de la réunion du 21 juillet 2016, il apparaît que, dans le cadre de la mobilité électrique, un tarif spécifique est appliqué à l'opérateur de mobilité qui est seul débiteur des prix des prestations auprès de l'opérateur de charge. Par ailleurs, le coût du service que l'opérateur de mobilité facture à ses propres usagers est sans corrélation directe avec le prix dont il est lui-même redevable.

Madame Marie CASTELLI  
Secrétaire générale de l'association nationale  
pour le développement de la mobilité électrique  
112 quater rue Marcadet  
75018 PARIS