

Juin 2026

Recharge publique des véhicules électriques : la loterie des tarifs





Créée en 1952, la CLCV est une association indépendante de toute influence politique, syndicale ou religieuse. Présente à l'échelle nationale et locale, elle agit pour défendre les consommateurs, représenter les locataires, promouvoir l'éducation populaire et faire entendre la voix des usagers du système de santé. Ancrée dans le quotidien, la CLCV s'appuie sur les préoccupations concrètes des citoyens pour mener ses actions. Elle dispose de l'agrément pour mener des actions collectives et des actions de groupe en justice. Elle est également membre du BEUC (Bureau Européen des Unions de Consommateurs). www.clcv.org

Crédit photo page 1 : ©MWhan - stock.adobe.com

Merci de mentionner la « CLCV, association nationale de défense des consommateurs » et de renvoyer vers www.clcv.org en cas de reprise de tout ou partie de son contenu.

Contact : communication@clcv.org

SOMMAIRE

NOS PRINCIPAUX CONSTATS.....	4
I. Un marché de la recharge complexe et peu lisible pour les consommateurs	
1. La multiplicité des acteurs dans la formation des prix.....	7
2. La diversité des modes de facturation nuit à la lisibilité des prix	10
II. Des prix de recharge très variables selon les modes d'accès et les stratégies tarifaires	
1. Des prix en hausse, en partie indépendants de l'évolution du coût de l'électricité.....	12
2. Le mode d'accès à la recharge : un déterminant majeur du prix payé par les usagers	15
III. Des inégalités territoriales marquées, variables selon l'échelle d'analyse	
1. Des écarts de prix significatifs entre territoires.....	18
2. Des variations de tarifs importantes au sein d'un même réseau.....	22
NOS DEMANDES	25
ANNEXES.....	26

Nos principaux constats

À partir de deux années de données tarifaires et de l'analyse de plus de 200 000 connecteurs de recharge sur l'ensemble du territoire national, La CLCV met en évidence des tarifs de recharge publique des véhicules électriques à la fois opaques et très variables.

Des écarts de prix importants selon le mode d'accès

Pour une même recharge en courant alternatif triphasé, un automobiliste peut payer **0,36 €/kWh en accès direct ad hoc**, tandis que les prix facturés via certains **opérateurs de mobilité peuvent atteindre 1,033 €/kWh, soit un écart pouvant approcher +190 %**. À titre d'illustration, dans le département du Nord, la différence entre le tarif moyen en accès direct et celui pratiqué via les opérateurs de mobilité (MSP) **atteint 45 %**. Cette situation s'apparente à une véritable « loterie tarifaire » : deux automobilistes rechargeant sur une même borne peuvent payer des montants très différents en fonction du seul mode d'accès utilisé. Le choix d'un badge ou d'une application devient ainsi un déterminant majeur du prix final.

Sur les cas étudiés, les évolutions tarifaires observées entre 2024 et 2026 atteignent jusqu'à +30 % en accès direct (ad hoc) et près de +40 % pour certaines offres proposées via les opérateurs de mobilité. Ces disparités tarifaires s'expliquent à la fois par les coûts de déploiement des infrastructures et par la multiplicité des intermédiaires ainsi que des stratégies tarifaires mises en œuvre par les différents acteurs du marché. Le raccordement électrique, les travaux de voirie, l'adaptation des réseaux, la maintenance ainsi que les contraintes foncières peuvent fortement varier selon les territoires et les infrastructures concernées. Ces coûts peuvent ensuite être répercutés, directement ou indirectement, sur les tarifs pratiqués par les opérateurs de recharge (CPO) et les opérateurs de mobilité (MSP).

Des disparités territoriales et locales marquées

Les écarts de prix ne se limitent pas aux modes d'accès. Notre enquête met en évidence des variations selon les territoires. À l'échelle régionale, les écarts moyens sont modérés. En revanche, à une échelle plus locale, les différences deviennent parfois très importantes selon la borne utilisée ou le réseau concerné. Pour un même réseau et dans un même département, les écarts entre le tarif minimum et le tarif maximum observés peuvent dépasser 100 %, et atteindre plus de 200 % dans certains cas. **Ainsi, dans les Alpes-Maritimes, les tarifs observés sur des bornes 22 kW pour un même opérateur varient de 0,328 €/kWh à 1,162 €/kWh, soit un écart de 255 %. Dans les Hauts-de-Seine, ils s'échelonnent de 0,270 €/kWh à 0,960 €/kWh pour un autre opérateur, soit également un écart de 255 %.** Cette situation crée des inégalités d'accès à des tarifs plus avantageux et contribue à renforcer les disparités territoriales.

Des tarifs trop complexes et peu lisibles

La recharge publique repose sur une multiplicité de modes de facturation : **prix au kWh, à la minute, forfait par session, auxquelles peuvent s'ajouter des frais annexes (frais de connexion, de stationnement ou d'itinérance)**. Cette complexité rend la comparaison difficile et empêche souvent le consommateur de connaître à l'avance le coût réel de sa recharge. À la différence des carburants, dont les prix sont affichés de manière homogène et directement comparables, la recharge électrique reste marquée par un déficit de transparence et de lisibilité.

Finalement, le développement de la mobilité électrique ne pourra durablement s'appuyer sur un marché où le consommateur peine encore à comparer les prix, à anticiper sa facture et à choisir en toute confiance.

Nos demandes

Face à ces constats, la CLCV appelle à **un renforcement de la transparence et de la lisibilité des prix de la recharge publique**. Malgré l'existence d'un cadre européen, les conditions d'accès et d'affichage des prix restent aujourd'hui peu lisibles pour les usagers. Si des obligations existent, notamment en matière d'information préalable, leur effectivité demeure inégale selon les réseaux et les territoires. Ces exigences doivent non seulement être pleinement respectées, mais également renforcées et harmonisées, notamment pour les bornes de puissance inférieure à 50 kW, qui représentent la majorité du parc de bornes ouvertes au public. **La CLCV demande la généralisation de moyens de paiement simples et universels, dont le paiement par carte bancaire, afin de limiter le recours contraint à certaines applications ou badges et de faciliter l'accès à la recharge pour l'ensemble des usagers. Les écarts entre les tarifs directs et ceux pratiqués via les opérateurs de mobilité doivent également être rendus visibles et directement comparables.**

Nous demandons une simplification des structures tarifaires. **La généralisation du prix au kWh** comme référence principale constitue un levier essentiel pour permettre aux usagers de comprendre et de maîtriser le coût de leur recharge. Enfin, nous souhaitons **la mise en place d'un suivi national des prix**. Celui-ci apparaît nécessaire afin d'identifier les situations de dérive tarifaire et de réduire les inégalités territoriales.

Recharge publique des véhicules électriques : la loterie des tarifs

La transition vers une mobilité plus respectueuse de l'environnement s'est accélérée ces dernières années, portée par les politiques publiques, les engagements climatiques et le cadre réglementaire européen, notamment le Règlement (UE) 2023/1804 relatif au déploiement d'une infrastructure pour carburants alternatifs. Dans ce contexte, le véhicule électrique constitue un levier central de décarbonation du transport individuel.

Toutefois, pour les consommateurs, cette promesse se heurte à une réalité : les prix de la recharge publique restent difficiles à comprendre et très variables. Contrairement aux carburants, dont les prix sont affichés et donc directement comparables, la recharge électrique repose sur des modalités tarifaires et des conditions d'accès particulièrement hétérogènes.

Malgré la progression du nombre de bornes ouvertes au public, plusieurs obstacles persistent : information tarifaire parfois incomplète, écarts importants entre opérateurs, disparités territoriales et difficulté à comparer les offres. Dans certains cas, pour une recharge équivalente, le prix peut être multiplié par deux, voire par trois selon le mode d'accès ou l'opérateur utilisé.

Notre étude analyse les tarifs de recharge accessibles au public en France, en se concentrant sur les prix exprimés au kWh. Elle vise à mesurer les écarts entre opérateurs et entre territoires, et à évaluer leur lisibilité pour les consommateurs.

L'analyse repose sur les données de la plateforme [Eco-Movement](#), qui agrège les informations techniques ainsi que les données tarifaires des connecteurs de recharge publiques, transmises par les opérateurs et les gestionnaires d'infrastructures. Les tarifs étudiés correspondent aux prix publics TTC. L'étude compare les principales catégories de puissance¹ disponibles sur le réseau, dans la mesure du possible hors abonnements et frais annexes. Les volumes de données mobilisés ainsi que le nombre de connecteurs analysés figurent en annexe, afin de préciser le périmètre quantitatif de l'étude.

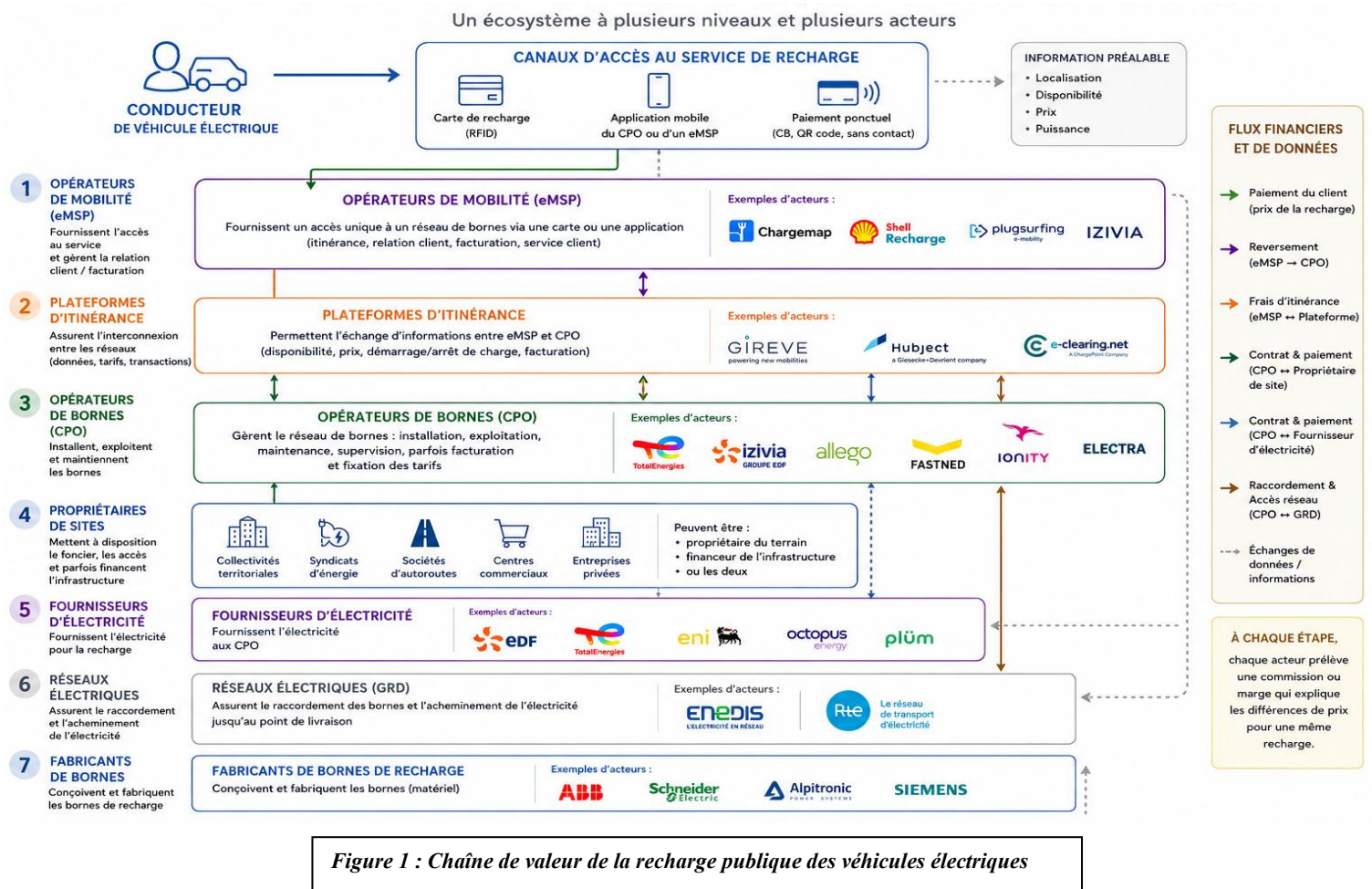
I. Un marché de la recharge complexe et peu lisible pour les consommateurs

Le marché de la recharge des véhicules électriques est complexe et les tarifs sont difficiles à comprendre pour les consommateurs. Cela ne tient pas seulement à la diversité des prix, mais aussi à la multiplicité des acteurs et des modalités d'accès au service. La recharge électrique s'inscrit dans un écosystème où plusieurs intervenants participent à la formation du prix final. Selon l'AFIREV (2024)², 35 % des utilisateurs de véhicules électriques jugent les tarifs peu transparents et près de 40 % déclarent rencontrer des difficultés à estimer le coût d'une recharge.

¹ La recharge publique se décline en plusieurs catégories selon la puissance et les usages : la recharge en courant alternatif (AC), généralement comprise entre 7 et 22 kW ; la recharge rapide en courant continu (DC), entre 50 et 150 kW ; et la recharge ultra-rapide, supérieure à 150 kW, principalement déployée sur les grands axes.

² Observatoire de la qualité du service de recharge électrique, AFIREV, juillet 2024

1. La multiplicité des acteurs dans la formation des prix



La recharge publique ne repose pas sur un acteur unique, mais sur une chaîne d'intervenants dont chacun participe, directement ou indirectement, à la formation du prix final payé par l'utilisateur. **Les opérateurs de bornes ou CPO (Charge Point Operators)** assurent l'installation, l'exploitation et la maintenance des infrastructures de recharge. Ils supportent les coûts d'investissement, d'entretien et d'approvisionnement en électricité, ainsi que les coûts d'accès au réseau électrique, notamment via le tarif d'utilisation des réseaux publics d'électricité (TURPE)³. Ces éléments constituent le socle du coût technique de la recharge. Ils proposent généralement un accès direct à la borne (paiement dit ad hoc), sans inscription préalable. Pour les infrastructures d'une puissance égale ou supérieure à 50 kW, ce paiement doit être possible via des moyens largement accessibles, notamment par carte bancaire, conformément aux exigences du règlement AFIR. À ce premier niveau d'intervention s'ajoutent **les opérateurs de mobilité ou MSP (Mobility Service Providers)**. Ces acteurs ne possèdent pas les bornes,

³ Le TURPE fixé par la Commission de régulation de l'énergie (CRE) est une redevance réglementée destinée à financer l'entretien, le développement et l'exploitation des réseaux électriques français (Enedis et RTE). Il comporte une part fixe + une part liée à la puissance souscrite + une part liée à l'énergie soutirée. Il s'applique à tous les utilisateurs raccordés au réseau (ménages, entreprises, bornes, etc.), selon la tension et la puissance souscrite. Il représente environ 15-30 % de la facture d'électricité TTC.

mais commercialisent l'accès à différents réseaux via des badges ou des applications. Les opérateurs de mobilité définissent leurs propres conditions tarifaires, indépendamment des coûts techniques de la borne, intégrant marges, frais fixes ou modalités de facturation spécifiques. Enfin, des **plateformes d'interopérabilité** facilitent l'accès aux infrastructures entre les différents réseaux, permettant notamment aux utilisateurs d'accéder à une même borne via plusieurs opérateurs de mobilité. Si elles améliorent l'accessibilité du service, elles introduisent également un niveau supplémentaire d'intermédiation. Leur fonctionnement repose sur des accords commerciaux avec les opérateurs de bornes et les opérateurs de mobilité, pouvant engendrer des coûts supplémentaires (frais d'interconnexion, commissions), indirectement répercutés dans les tarifs proposés aux usagers, en particulier via les offres MSP.

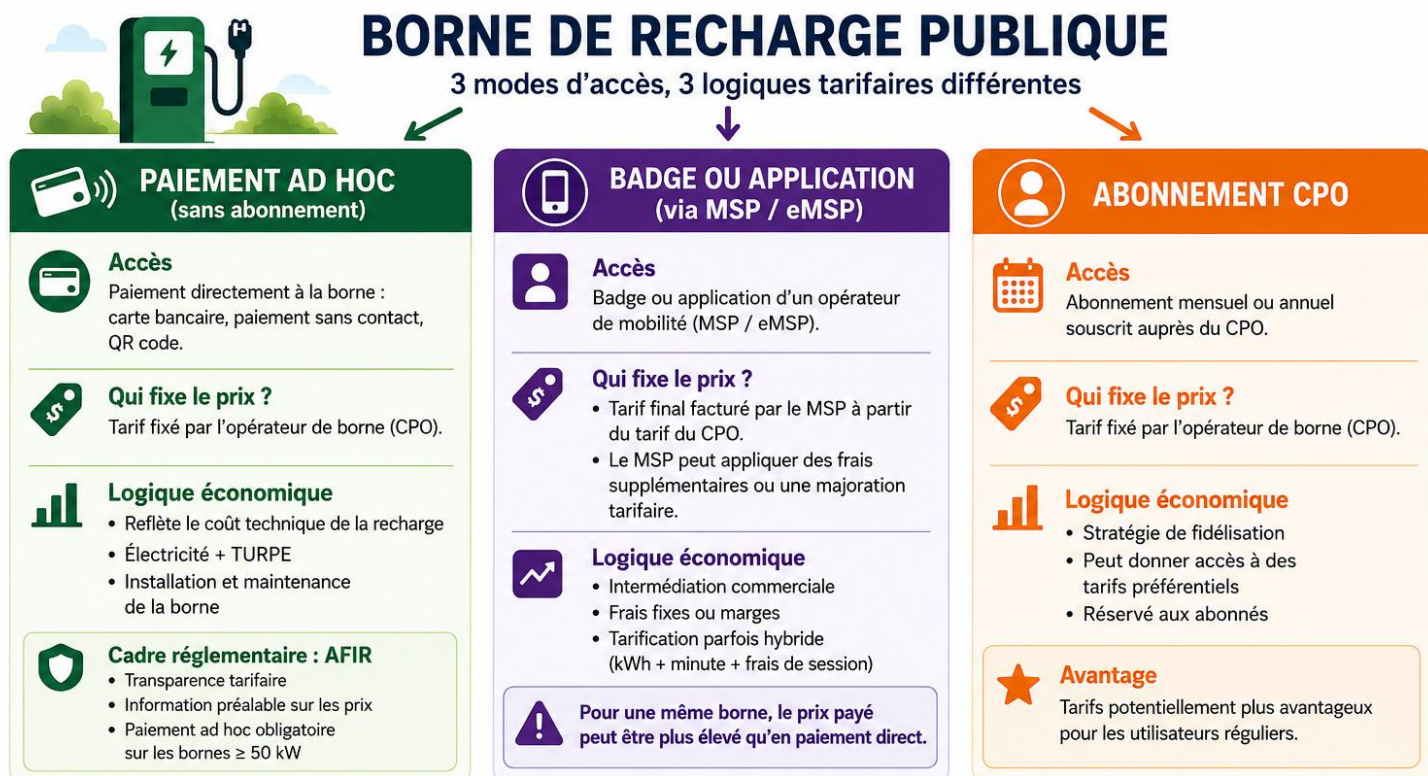
Au-delà de cette organisation, la formation du prix de la recharge repose sur une structure de coûts spécifique. Celle-ci combine, d'une part, des coûts variables liés à l'approvisionnement en électricité et à l'accès au réseau (notamment via le TURPE), et, d'autre part, des coûts fixes élevés associés à l'installation, au raccordement et à l'exploitation des infrastructures. Les coûts fixes, particulièrement importants pour les bornes rapides et ultra-rapides, doivent être amortis sur le volume d'énergie délivrée. Lorsque l'utilisation de la borne est faible, le coût unitaire peut augmenter. À l'inverse, une fréquentation plus élevée permet une meilleure mutualisation. Cette structure de coûts peut inciter les opérateurs à adapter leurs tarifs en fonction du niveau d'utilisation des infrastructures. Dans ce contexte, pour une même borne, l'utilisateur peut accéder au service selon plusieurs modalités correspondant à des logiques tarifaires distinctes pour un même service de recharge (voir schémas ci-dessous) :

- **Tarif ad hoc**, paiement direct à la borne, sans inscription préalable. Il intègre principalement les coûts techniques de la recharge (infrastructure, électricité, accès au réseau), tout en pouvant intégrer une marge commerciale.
- **Tarif via un MSP**, prix fixé par un intermédiaire commercial, intégrant marges, frais fixes ou tarification hybride (kWh, temps, session). Il peut ainsi s'écarter significativement des coûts techniques de la recharge.
- **Abonnements**, certaines offres donnent accès à des tarifs préférentiels en échange d'un abonnement, généralement avantageux pour les usagers réguliers.

Cette diversité relève d'une logique de différenciation tarifaire : les opérateurs segmentent leurs offres selon les usages, les conditions d'accès ou les contextes de consommations. Les tarifs ad hoc sont partiellement encadrés par le règlement AFIR, qui impose des obligations de transparence. Les tarifs MSP relèvent de relations commerciales entre acteurs privés, tandis que les abonnements s'inscrivent dans un cadre contractuel.

Le marché de la recharge s'apparente à un modèle de plateforme multi-acteurs, dans lequel le prix dépend autant des conditions d'accès que de l'énergie consommée.

Figure 2 : Modalités d'accès à une borne de recharge publique et structures tarifaires associées



Encadrement réglementaire

Le cadre réglementaire applicable à la recharge des véhicules électriques a été renforcé ces dernières années, notamment au niveau européen, afin d'améliorer la transparence des prix. **Le règlement (UE) 2023/1804 du 13 septembre 2023**, relatif au déploiement d'une infrastructure pour carburants alternatifs, prévoit notamment, pour les bornes ouvertes au public :

- **Tarification en €/kWh** : pour les bornes d'une puissance **égale ou supérieure à 50 kW**, le prix doit être exprimé de manière claire et comparable, notamment en €/kWh.
- **Paiement ad hoc** : toutes les bornes ouvertes au public doivent permettre un paiement sans inscription ni contrat préalable. Pour les bornes d'une puissance **égale ou supérieure à 50 kW**, ce paiement doit être possible via des moyens largement accessibles, notamment par carte bancaire. Pour les bornes de puissance inférieure, d'autres solutions (application mobile, QR code) peuvent être utilisées.
- **Information préalable sur les prix** : les informations tarifaires doivent être claires, accessibles et disponibles avant le début de la recharge, pour l'ensemble des bornes ouvertes au public, quelle que soit leur puissance. Pour les bornes d'une puissance **égale ou supérieure à 50 kW**, ces exigences sont renforcées, notamment en matière de lisibilité et de comparabilité du prix.

Ces dispositions européennes sont complétées, en droit français, par des obligations générales d'information et de transparence à destination des consommateurs. Le Code de la consommation, notamment ses articles L.111-1 et suivants, impose au professionnel une obligation d'information précontractuelle portant sur les caractéristiques essentielles du service, le prix et ses modalités de calcul. L'article L.112-1 précise que le prix doit être exprimé de manière lisible et compréhensible.

En pratique, si le règlement (UE) 2023/1804 impose des obligations à l'ensemble des bornes ouvertes au public, celles-ci apparaissent plus exigeantes et davantage standardisées pour les infrastructures d'une puissance égale ou supérieure à 50 kW, notamment en matière de tarification (affichage en €/kWh) et de moyens de paiement (carte bancaire).

Pour les bornes de puissance inférieure, si le paiement ad hoc demeure obligatoire, ses modalités restent plus hétérogènes et reposent fréquemment sur des solutions numériques (applications mobiles, QR codes). Le paiement direct à la borne n'est ainsi pas toujours facilement identifiable ni immédiatement utilisable pour l'utilisateur. Les usagers peuvent alors être amenés à recourir à un opérateur de mobilité pour accéder au service de recharge. Ce recours à un intermédiaire peut entraîner des coûts supplémentaires, contribuant aux écarts de prix observés entre bornes et renforçant les disparités territoriales.

2. La diversité des modes de facturation nuit à la lisibilité des prix

La recharge des véhicules électriques repose sur des modes de facturation variés, qui rendent la compréhension des prix difficile pour les usagers. Trois principaux modèles coexistent, auxquels s'ajoutent des formes hybrides :

La facturation au kWh est généralement la plus lisible, car elle correspond directement à l'énergie effectivement consommée et permet une comparaison plus intuitive. À l'inverse, **la facturation au temps** peut pénaliser certains usagers lorsque la puissance de recharge effective est limitée : plus la recharge dure longtemps, plus le coût augmente, indépendamment de l'énergie réellement délivrée et de la puissance effective. Le coût réel du kWh peut alors devenir sensiblement plus élevé. **Les forfaits par session** peuvent également être défavorables, notamment pour les recharges partielles ou de faible volume, en particulier lorsqu'ils intègrent des frais fixes.

À ces modèles s'ajoutent **des frais annexes (frais de connexion, de démarrage, de stationnement, d'occupation ou d'itinérance)**. Certains opérateurs proposent des tarifications hybrides (énergie, temps, forfait), voire des grilles différenciées selon la localisation, l'horaire ou le type d'abonnement. Cette diversité complique fortement la comparaison des offres.

Au-delà du prix affiché, certains conducteurs doivent également supporter des contraintes ou coûts supplémentaires liés aux modalités d'accès au service : **achat d'un badge, souscription à un**

abonnement, création obligatoire d'un compte utilisateur ou enregistrement préalable d'un moyen de paiement. Ces démarches peuvent constituer des freins à l'accès au service, en particulier pour les utilisateurs occasionnels, les touristes ou les consommateurs peu familiers des outils numériques.

Plusieurs situations peuvent ainsi se révéler défavorables pour les consommateurs :

- Lorsqu'un véhicule limite sa puissance de recharge, une facturation à la minute peut fortement augmenter le coût réel au kWh ;
- Un consommateur ne disposant pas du bon badge ou de la bonne application peut se voir appliquer un tarif significativement supérieur ;
- Une recharge partielle peut devenir économiquement défavorable lorsqu'un prix fixe par session est appliqué ;
- Certaines bornes appliquent des frais de stationnement ou d'occupation une fois la recharge terminée, parfois sans lisibilité suffisante pour le client.

La lisibilité des tarifs est également affectée par des contraintes techniques liées au fonctionnement des véhicules. La puissance affichée par une borne (par exemple 22 kW ou 100 kW) correspond à une valeur maximale théorique, souvent non atteinte en pratique. La puissance réellement délivrée dépend notamment du véhicule, de la borne, du niveau de charge, de la température de la batterie ainsi que des conditions d'utilisation. Ainsi, une borne dite « rapide » ne garantit pas une recharge rapide sur l'ensemble de la session. **Lorsque la puissance diminue ou que le véhicule ne peut exploiter pleinement la capacité de la borne, la durée de recharge s'allonge et peut entraîner un surcoût lorsque la facturation dépend du temps.**

Ces mécanismes tarifaires produisent des écarts de prix significatifs pour une même recharge, comme l'illustre le tableau 1.

Tableau 1 : Comparaison des structures tarifaires des opérateurs -hors abonnement

Opérateur	Type de facturation	Coût total / kWh	Coût total de la recharge
Bornes 22 kW			
Eborn	Prix au kWh	0,50 €	24,21 €
Izivia	Prix au kWh	0,58 €	28,09 €
Shell Recharge Basic	Prix au temps + frais de connexion	0,84 €	40,57 €
Bornes 100 kW			
Freshmile	Prix au temps	0,49 €	23,37 €
ChargeNow Urban	Prix au temps + frais de parking à partir de 1h + frais de connexion	0,70 €	33,59 €
EnBW	Prix au temps + frais de parking à partir de 4h	0,89 €	42,88 €

Source : CLCV (à partir des données de Chargeprice du 8 juin 2026)

*Simulation réalisée le 8 juin 2026 à partir d'une borne Metropolis Recharge située à Neuilly-sur-Seine (60 boulevard Maillot). La recharge simulée correspond à un passage de 20 % à 80 % pour un véhicule Peugeot e-5008 électrique 210 ch (22 kW en AC (2024)). L'énergie délivrée est estimée à 48 kWh. Sur une borne AC 22 kW, la durée de recharge est d'environ **2 h 12**, contre environ **29 minutes** sur une borne DC 100 kW. Ce scénario correspond à un usage courant de la recharge publique, la plupart des conducteurs rechargeant leur véhicule entre 20 % et 80 % afin d'optimiser le temps de recharge et de préserver la batterie.*

Cette situation illustre les arbitrages auxquels sont confrontés les automobilistes entre rapidité de recharge, lisibilité des prix et maîtrise du coût final, dans un contexte où la structure tarifaire complique fortement la comparaison des offres.

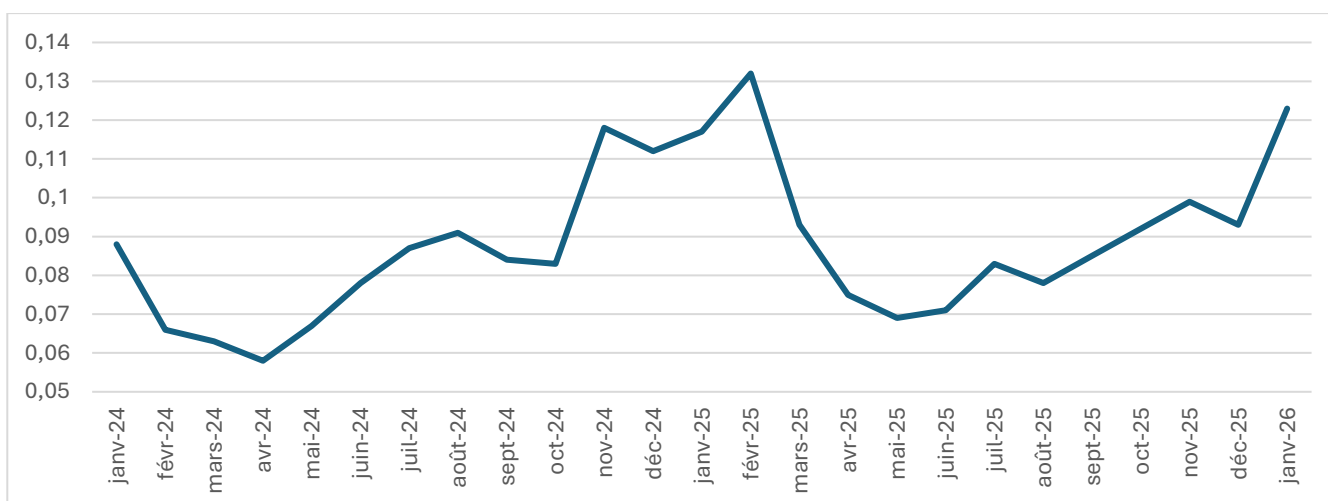
L'ensemble de ces éléments montre que la complexité du marché de la recharge ne résulte pas uniquement de la diversité des prix, mais d'une combinaison de facteurs techniques, économiques et contractuels. Cette structuration rend le coût final difficilement prévisible pour l'utilisateur. Dans ce contexte, le prix de la recharge dépend moins de l'énergie consommée que des conditions d'accès et des modalités de facturation.

II. Des prix de recharge très variables selon les modes d'accès et les stratégies tarifaires

Les données analysées montrent de forts écarts de prix de la recharge publique. Ils ne s'expliquent pas uniquement par les caractéristiques techniques des infrastructures. Si le coût de l'électricité constitue un facteur essentiel, il ne suffit pas à expliquer les différences observées. Ces différences tiennent également à plusieurs facteurs : puissance de la borne (AC ou DC), canal de recharge (paiement direct ou via un opérateur de mobilité) et stratégie tarifaire propre à chaque opérateur.

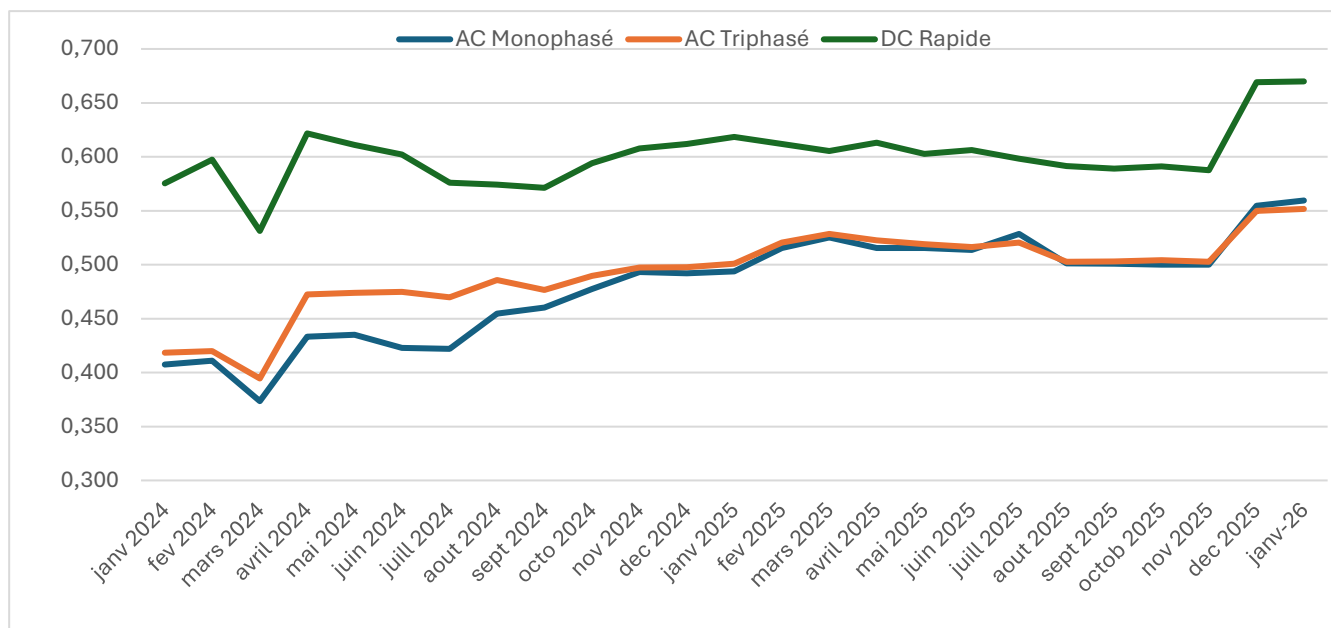
1. Des prix en hausse, en partie indépendants de l'évolution du coût de l'électricité

Graphique 1 : Évolution mensuelle du prix de gros de l'électricité en France (€/kWh)



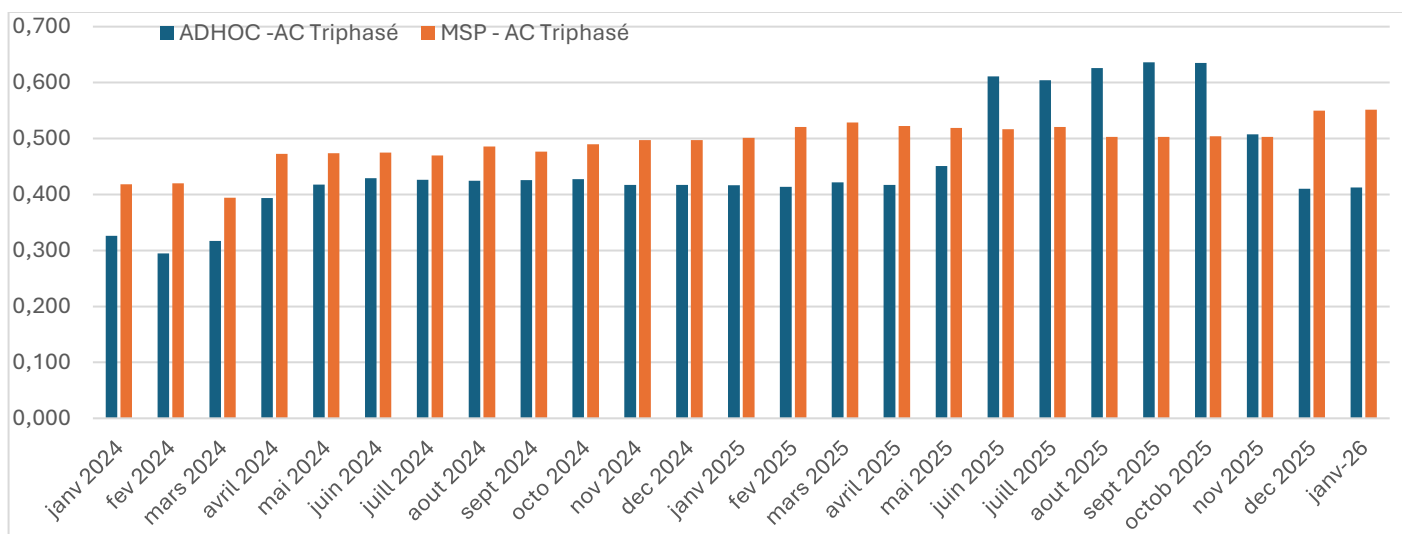
Source : CLCV à partir des données Ember (EPEX Spot)

Graphique 2 : Évolution du prix moyen de la recharge (€/kWh) selon la catégorie de recharge (Tarifs MSP)



Source : CLCV (à partir des données d'Eco-Movement)

Graphique 3 : Évolution du prix moyen de la recharge (€/kWh) selon le mode d'accès (AC triphasé)



Source : CLCV (à partir des données d'Eco-Movement)

La comparaison entre le prix de gros de l'électricité et les tarifs de recharge des opérateurs de mobilité met en évidence des évolutions distinctes.

Le graphique 1 montre une forte volatilité du prix de gros de l'électricité. Après une phase de baisse entre 2023 et 2024, les prix demeurent marqués par d'importantes fluctuations mensuelles : pic début 2025, repli au printemps, puis remontée progressive jusqu'au début de l'année 2026. Le graphique 2 montre une progression plus régulière des prix moyens de la recharge. Les offres de recharge en courant continu (DC) affichent les niveaux les plus élevés en fin de période. Les offres de recharge en courant alternatif (AC), bien que moins chères, suivent également une tendance haussière continue.

Cette différence de dynamique suggère que les prix de recharge résultent d'une structure de coûts et de mécanismes de formation des prix plus complexes que le seul coût de l'énergie. Elle met en évidence le rôle d'autres facteurs, tels que les coûts d'infrastructure, les charges d'exploitation, les modalités d'accès et les stratégies tarifaires des opérateurs.

Les variations du prix de gros de l'électricité semblent se transmettre de manière partielle et imparfaite aux tarifs de recharge, qui apparaissent plus rigides et moins sensibles aux fluctuations de court terme. À titre d'illustration, la recharge publique peut être significativement plus coûteuse, parfois dans des proportions importantes que la recharge à domicile, alors même que la composante énergétique du coût peut, dans certains cas, être relativement proche.

Le graphique 3 met en évidence un écart systématique et durable entre les tarifs ad hoc et les tarifs proposés via les opérateurs de mobilité. Sur l'ensemble de la période étudiée, les prix MSP se situent à un niveau supérieur. Ils intègrent des marges commerciales, des frais de service ainsi que des coûts liés à l'interopérabilité, aux services associés.

Tableau 2 : Évolution des tarifs moyens de recharge (€/kWh) pour certains MSP (AC triphasé)

	Tarif ad hoc	Opérateur MSP 1	Opérateur MSP 2	Opérateur MSP 3
Mars 2024	0,317	0,418	0,337	0,451
Avril 2024	0,394	0,450	0,448	0,455
Mai 2024	0,418	0,451	0,449	0,421
Juin 2024	0,430	0,443	0,470	0,424
Juillet 2024	0,426	0,428	0,474	0,424
Aout 2024	0,425	0,426	0,476	0,426
Septembre 2024	0,426	0,414	0,473	0,432
Octobre 2024	0,427	0,408	0,469	0,430
Novembre 2024	0,418	0,402	0,430	0,419
Décembre 2024	0,418	0,407	0,470	0,428
Janvier 2025	0,416	0,418	0,464	0,446
Février 2025	0,414	0,425	0,461	0,464
Mars 2025	0,421	0,431	0,478	0,499
Avril 2025	0,418	0,432	0,486	0,503
Mai 2025	0,451	0,430	0,487	0,488
Juin 2025	0,611	0,428	0,491	0,467
Juillet 2025	0,605	0,419	0,491	0,461
Aout 2025	0,626	0,414	0,492	0,475
Septembre 2025	0,636	0,412	0,478	0,480
Octobre 2025	0,635	0,407	0,469	0,479
Novembre 2025	0,508	0,407	0,468	0,479
Décembre 2025	0,410	0,404	0,469	0,476
Janvier 2026	0,413	0,403	0,468	0,474

Source : CLCV (à partir des données d'Eco-Movement)

Les tarifs MSP apparaissent plus dynamiques et suivent une progression plus marquée sur la période. À l'inverse, les tarifs ad hoc évoluent de manière plus modérée, en lien plus direct avec les coûts techniques de la recharge, bien que pouvant également intégrer certaines logiques tarifaires propres aux opérateurs.

Sur les cas étudiés, les évolutions tarifaires observées entre 2024 et 2026 atteignent jusqu'à +30 % en accès direct et près de +40 % pour certaines offres proposées via les opérateurs de mobilité. Les tarifs observés augmentent sensiblement entre juin et septembre.

2. Le mode d'accès à la recharge : un déterminant majeur du prix payé par les usagers

Le recours à un opérateur de mobilité pour accéder à une borne, bien que souvent apprécié pour sa simplicité d'utilisation, entraîne fréquemment un surcoût par rapport au tarif direct proposé par l'opérateur de borne. Ces surcoûts peuvent notamment s'expliquer par les commissions liées à l'interopérabilité, les frais de gestion des services proposés par les opérateurs de mobilité, mais également par les coûts d'installation, de raccordement et d'exploitation des infrastructures de recharge, qui varient selon les territoires et les contraintes techniques locales.

Le tableau 3 illustre ces écarts. Pour une recharge en courant alternatif triphasé ($22 < P \leq 50$ kW), les tarifs observés en accès direct ad hoc s'établissent, selon les cas étudiés, autour de 0,36 €/kWh, tandis que, pour une même infrastructure, les prix facturés via certains MSP peuvent atteindre 0,60 €/kWh, voire 1,033 €/kWh, soit un écart pouvant atteindre près de + 190 %. Ces écarts s'observent pourtant pour une recharge techniquement équivalente.

Tableau 3 : Exemples de tarifs moyens de recharge (€/kWh) selon le mode d'accès ($22 < P \leq 50$ kW)

19/01/2026	Tarif ad hoc (opérateur de la borne)	Tarif MSP								
		MSP 1	MSP 2	MSP 3	MSP 4	MSP 5	MSP 6	MSP 7	MSP 8	MSP 9
Opérateur A	0,360	-	0,600	0,690	0,390	0,890	0,682	-	-	1,033
Opérateur B	0,391	0,365	0,600	0,690	0,330	0,590	0,682	0,391	0,650	0,404
Opérateur C	0,650	0,430	0,600	0,690	0,390	0,790	0,682	0,650	0,850	0,425
Opérateur D	0,440	0,449	0,600	0,690	0,390	0,595	-	0,452	0,300	0,468
Opérateur E	0,467	0,598	0,600	0,690	0,390	0,890	0,682	0,467	0,626	0,611
26/01/2026	Tarif ad hoc (opérateur de la borne)	Tarif MSP								
		MSP 1	MSP 2	MSP 3	MSP 4	MSP 5	MSP 6	MSP 7	MSP 8	MSP 9
Opérateur A	0,360	-	0,600	0,690	0,420	0,890	0,682	-	0,600	1,033
Opérateur B	0,391	0,365	0,600	0,690	0,390	0,590	0,682	0,391	0,650	0,400
Opérateur C	0,650	0,430	0,600	0,690	0,420	0,790	0,682	0,650	0,850	0,425
Opérateur D	0,403	0,449	0,600	0,690	0,420	0,595	-	0,415	0,300	0,468
Opérateur E	0,467	0,598	0,600	0,690	0,420	0,890	0,682	0,467	0,647	0,611

Source : CLCV (à partir des données d'Eco-Movement)

Les conséquences pour les usagers sont significatives. Dans certains cas, un automobiliste ayant accès au tarif ad hoc peut recharger son véhicule à un coût nettement inférieur à celui supporté par un autre

utilisateur recourant à un badge interoperable. L'accès à une information claire et la capacité à comparer les offres deviennent ainsi des éléments déterminants du coût final de la recharge, rendant le prix difficile à anticiper, y compris dans des situations d'usage courant.

Ces résultats montrent que le mode d'accès et les stratégies commerciales des opérateurs constituent des déterminants majeurs du prix final payé par l'utilisateur. Pour une recharge techniquement équivalente, la facture dépend désormais autant du canal d'accès choisi que de l'électricité effectivement consommée.

III. Des inégalités territoriales marquées, variables selon l'échelle d'analyse

Au-delà du manque de lisibilité des offres, notre analyse met en évidence des inégalités territoriales dans l'accès aux infrastructures et aux tarifs de recharge. Toutefois, ces disparités ne se manifestent pas de manière uniforme et varient selon l'échelle d'analyse retenue.

En janvier 2026, la France comptait **189 943 points de recharge ouverts au public, soit une progression de 21 % en un an (AVERE)**. Cette dynamique confirme le développement du réseau, mais elle masque des écarts importants entre territoires, tant en matière de couverture que de densité d'équipement. **Le nombre croissant de véhicules électriques entraîne une hausse de la demande de recharge, ce qui peut, dans certains contextes, contribuer à maintenir des niveaux de prix élevés.**

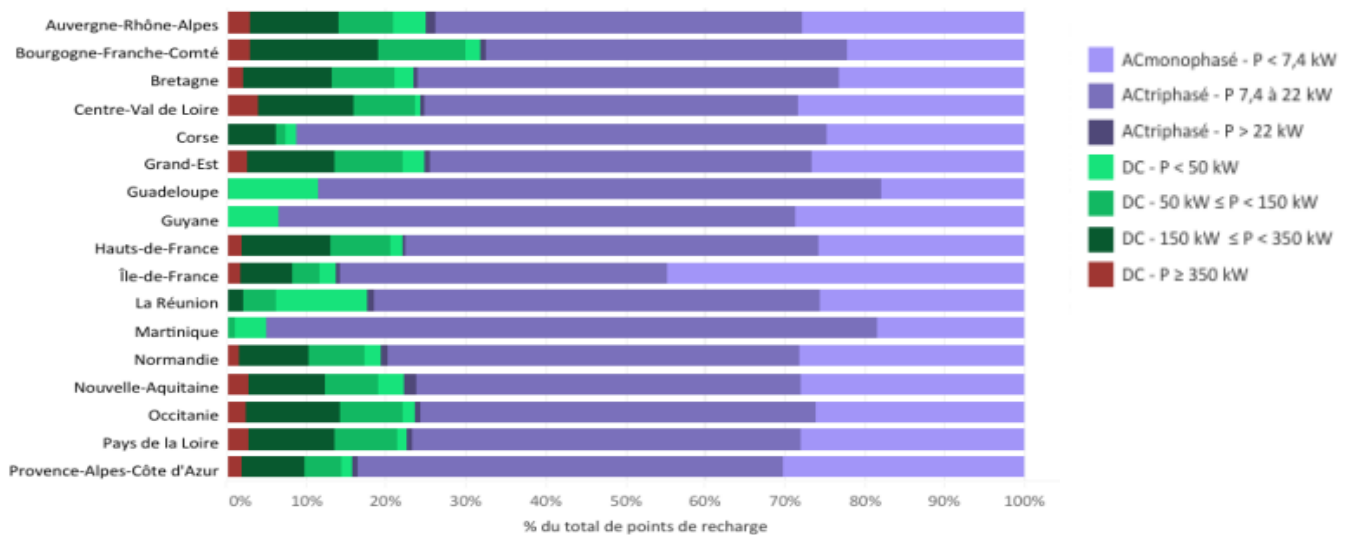
Tableau 4 : Répartition et densité des points de recharge ouverts au public par région en France

Régions	Nbr de points de recharge	Densité de points/10 000 habitants	Densité de points / 10 km ²
Île-de-France	32 568	26	27
Auvergne-Rhône-Alpes	23 237	28	3
Nouvelle-Aquitaine	19 619	31	2
Grand Est	17 924	32	3
Hauts-de-France	17 516	29	6
Occitanie	17 484	28	2
Provence-Alpes-Côte d'Azur	16 711	31	5
Normandie	11 048	33	4
Pays de la Loire	8 801	22	3
Bretagne	7 783	22	3
Centre-Val de Loire	7 733	30	2
Bourgogne-Franche-Comté	7 608	27	2
Corse	935	26	1
La Réunion	521	6	2
Martinique	199	6	2
Guadeloupe	211	6	1
Guyane	30	1	-

Source : CLCV (à partir des données Avere janvier 2026 et estimation de population en 2026 par l'INSEE)

Les données mettent en évidence d'importantes disparités territoriales dans la répartition des infrastructures de recharge. Si l'Île-de-France concentre le plus grand nombre de points de recharge ouverts au public, d'autres régions présentent des niveaux d'équipement plus élevés rapportés à la population, notamment la Normandie, le Grand Est ou encore la Provence-Alpes-Côte d'Azur. Les écarts sont encore plus marqués lorsqu'ils sont rapportés à la superficie. La densité atteint ainsi 27 points de recharge pour 100 km² en Île-de-France, contre seulement 2 à 6 dans la plupart des régions métropolitaines. La densité de bornes constitue un premier indicateur de l'accessibilité des infrastructures de recharge. Elle ne préjuge toutefois pas de l'adéquation entre l'offre de recharge et le nombre de véhicules électriques présents sur chaque territoire, qui constitue une autre dimension de l'accessibilité du réseau. Le graphique 4 complète cette analyse en présentant la répartition des points de recharge selon leur niveau de puissance. Il met en évidence la prédominance des bornes en courant alternatif (AC), en particulier des infrastructures triphasées de 7 à 22 kW, au sein du parc accessible au public. Cette configuration justifie le choix de cette catégorie de bornes pour les comparaisons tarifaires réalisées dans le cadre de notre étude.

Graphique 4 : Répartition des points de recharge par niveau de puissance selon les régions



Source : Avere (janvier 2026)

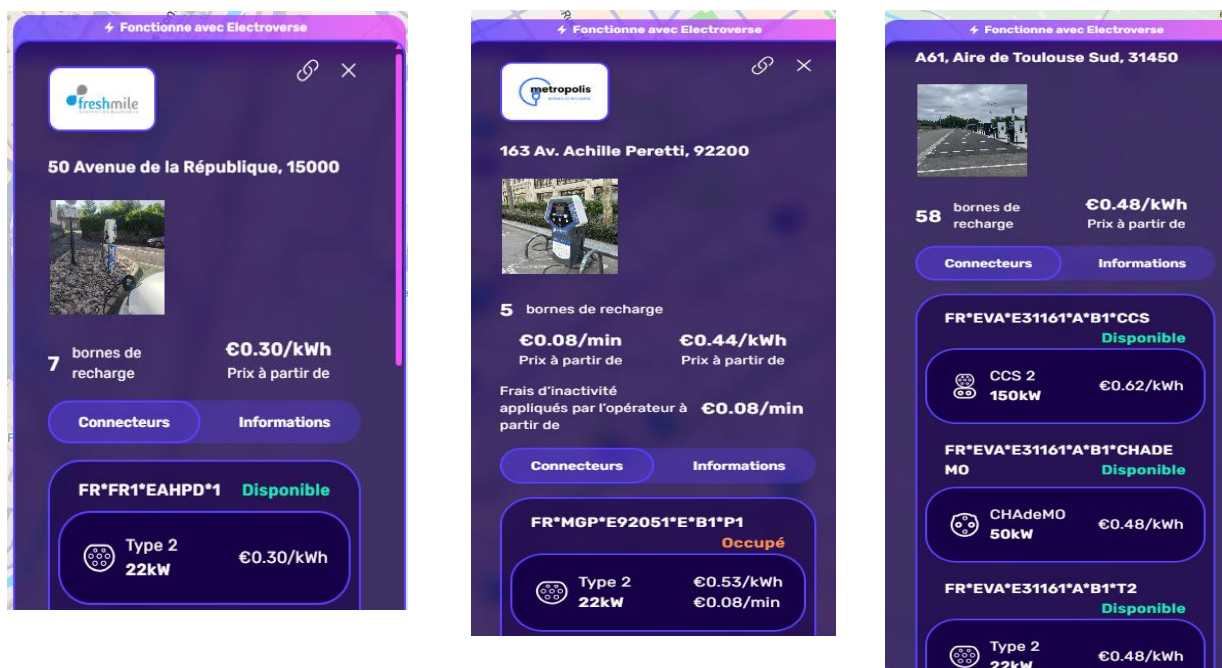
Au-delà de la seule disponibilité des bornes, les disparités territoriales peuvent également se traduire par des écarts de coût selon le lieu de recharge. Afin d'illustrer concrètement cette dimension, des simulations réalisées sur la plateforme [Chargeprice](#) permettent de comparer le coût d'une recharge standardisée entre zone rurale, centre-ville et axe autoroutier.

**Tableau 5 : Simulation du coût de recharge selon le lieu–opérateur Octopus Electroverse
-hors abonnement**

Localisation	Adresse	Type de borne	Tarif en €/kWh
Zone rurale	50 Avenue de la République, 15000 Aurillac	AC 22 kW	0,30
Centre-ville	163 Avenue Achille Peretti, 92200 Neuilly-sur-Seine	AC 22 kW	0,53
Autoroute	A61 - Aire de Toulouse sud, 31450 Deyme	AC 22 kW	0,48

Source : CLCV (à partir du site de Octopus Electroverse du 9 juin 2026)

Les frais annexes variables ne sont pas intégrés afin de conserver une base homogène de comparaison.



Les zones urbaines concentrent davantage de bornes et d’opérateurs. Si la concurrence peut y être plus importante, les coûts d’implantation et d’exploitation, ainsi qu’une demande soutenue, peuvent également contribuer au maintien de tarifs élevés.

Sur autoroute, les bornes rapides répondent à des besoins de recharge immédiats, dans un contexte où les alternatives sont souvent limitées. Cette configuration peut favoriser des niveaux de prix plus élevés que dans d’autres zones.

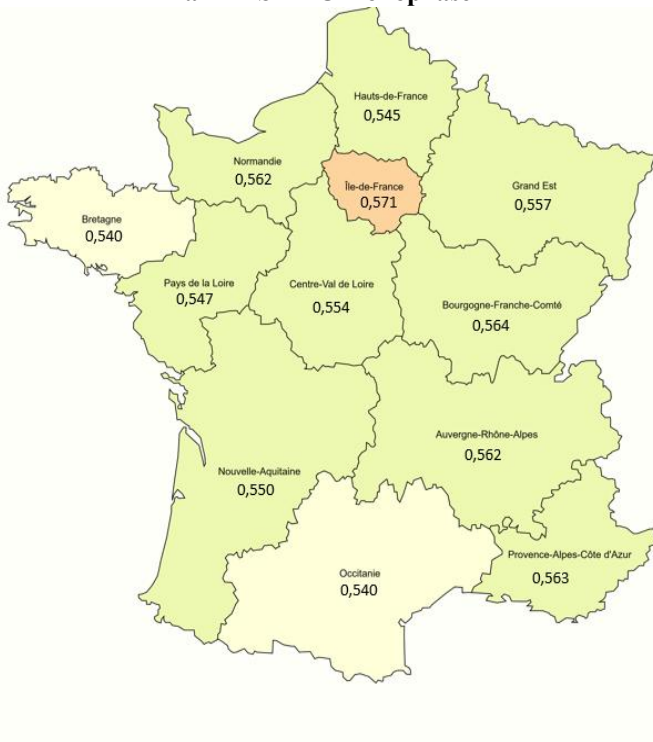
En zones rurales, l’offre est généralement moins dense, ce qui réduit les possibilités de choix pour les usagers. Une fréquentation plus faible des infrastructures peut également peser sur les coûts d’exploitation rapportés au nombre de recharges effectuées.

1. Des écarts de prix significatifs entre territoires

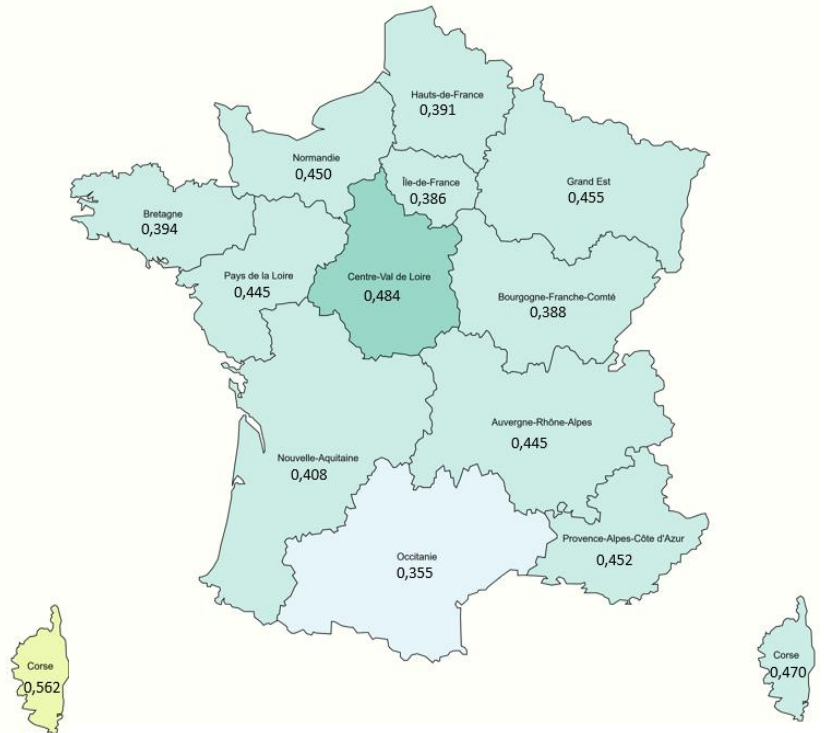
L’analyse régionale réalisée le 19 janvier 2026 met en évidence des variations de prix selon les territoires, pour différents types de recharge et selon le mode d’accès retenu.

Figure 3 : Cartographie des prix moyens de la recharge (€/kWh) par région selon le type de courant et le mode d'accès (MSP et ad hoc)

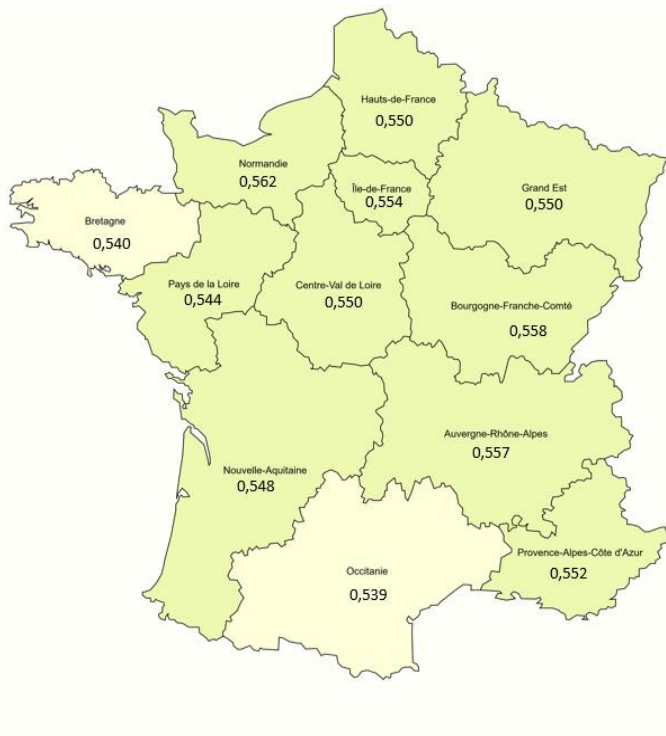
Tarif MSP-AC monophasé



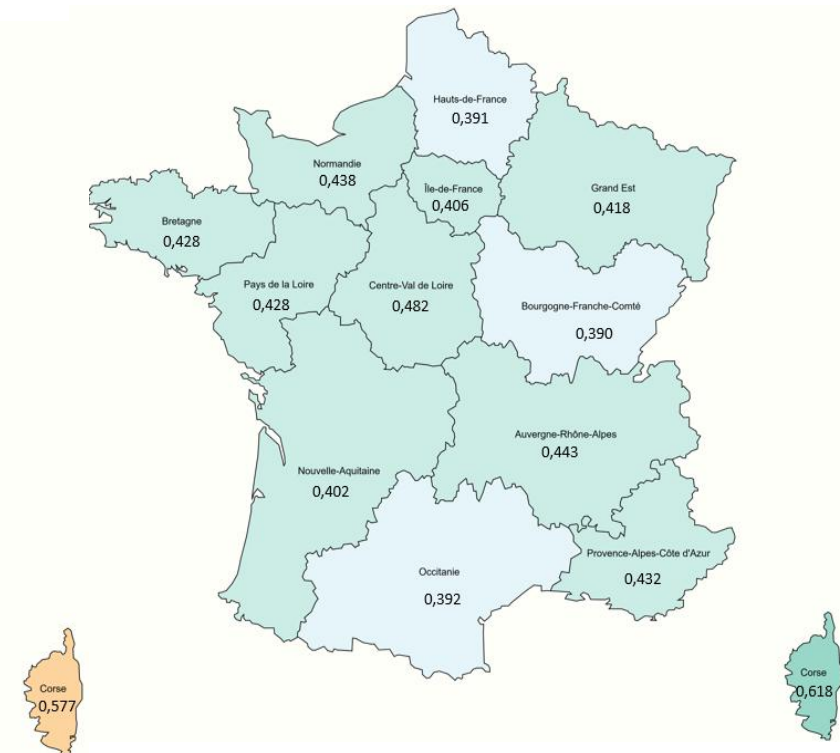
Tarif ad hoc-AC monophasé



Tarif MSP- AC Triphasé



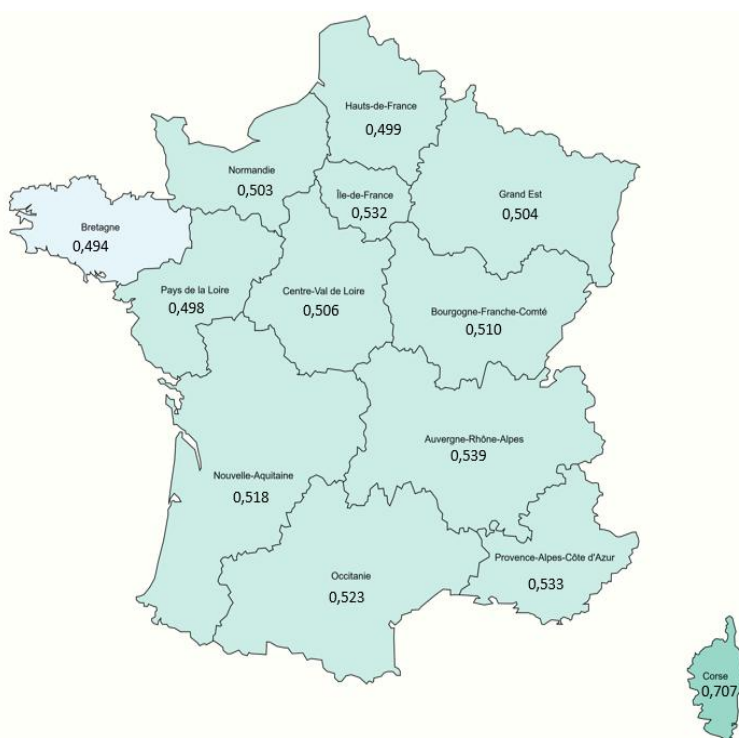
Tarif ad hoc-AC Triphasé



Tarif MSP- DC rapide



Tarif ad hoc- DC rapide



Source : CLCV (à partir des données d'EcoMovement)

La cartographie des prix met en évidence que le principal déterminant du prix n'est pas tant la région que le mode d'accès et le niveau de puissance de la borne. Les tarifs via opérateurs de mobilité apparaissent, dans les cas observés, supérieurs aux tarifs en accès direct, tandis que la recharge rapide en courant continu (DC) apparaît comme la plus coûteuse sur l'ensemble du territoire. Les écarts régionaux existent mais demeurent globalement plus modérés, à l'exception de certains territoires comme la Corse, où les niveaux de prix sont sensiblement plus élevés que la moyenne nationale. **Cette première lecture suggère que les disparités régionales existent, mais restent relativement contenues à l'échelle agrégée, invitant ainsi à approfondir l'analyse à une échelle plus fine afin de mieux saisir les variations effectivement rencontrées par les consommateurs.**

Tableau 6 : Tarifs moyens de recharge (€/kWh) en AC triphasé par département (0 < P ≤ 22.2 kW)

	Tarif moyen MSP en €/kWh	Tarif moyen ad hoc en €/kWh	Écart MSP / ad hoc
Paris	0,568	0,502	13%
Bouches-du-Rhône	0,551	0,426	29%
Nord	0,553	0,382	45%
Seine-Saint-Denis	0,569	0,469	21%
Gironde	0,556	0,404	38%
Hauts-de-Seine	0,570	0,491	16%
Pas-de-Calais	0,551	0,384	43%
Lozère	0,529	0,400	32%
Finistère	0,542	0,401	35%
Alpes-de-Haute-Provence	0,559	0,443	26%
Loir-et-Cher	0,544	0,491	11%

Source : (à partir des données d'Eco-Movement du 26 janvier 2026)

À l'échelle départementale, les données mettent en évidence un écart systématique entre les tarifs proposés via les opérateurs de mobilité et ceux en accès direct. Dans l'ensemble des départements observés, les tarifs MSP apparaissent supérieurs aux tarifs ad hoc, confirmant le rôle déterminant du mode d'accès dans la formation du prix final pour l'utilisateur. Les niveaux de prix varient sensiblement d'un territoire à l'autre. Même lorsque les écarts moyens restent modérés, ils traduisent des différences de pratiques tarifaires et de conditions d'accès.

Afin de compléter cette analyse, des exemples de tarifs issus de la plateforme [Chargeprice](#) sont mobilisés ci-dessous. Ces données, fournies à titre illustratif, permettent d'observer les niveaux de prix effectivement rencontrés par les usagers pour des points de recharge spécifiques.

Tableau 7 : Exemples de tarifs observés (€/kWh) 22kW -hors abonnement

	MSP			
	Parmi les tarifs en €/kWh les plus bas	Opérateur	Parmi les tarifs en €/kWh les plus élevés	Opérateur
Paris ⁴	0,25	Freshmile	0,89	EnBW
Bouches-du-Rhône ⁵	0,28	ChargeNow	0,62	MAINGAU Autostrom
Nord ⁶	0,25	Freshmile	0,62	ChargeNow
Hauts-de-Seine ⁷	0,25	Freshmile	0,62	Vinci-Ulys
Pas-de-Calais ⁸	0,30	Octopus Electroverse	0,66	OVO charge
Lozère ⁹	0,35	Shell Recharge	0,65	ChargeNow
Finistère ¹⁰	0,40	Chargepoint	0,52	Shell Recharge

Source : CLCV (à partir des données de Chargeprice du 8 juin 2026)

⁴ 4 rue sylvine Candas, 92120 Montrouge

⁵ 6 rue Fernand Pauiol, 13005 Marseille

⁶ 32 Place de la Gare, 59800 Lille

⁷ 17 rue Célestin Hébert, 92000 Nanterre

⁸ 7 rue de la Mairie, 62175 Boisieux-Saint-Marc

⁹ Route du Moulin Bas, 48000 Saint-Etienne-du-Valdonnez

¹⁰ Rue de Pont l'Abbé, 29740 Plobonallec Lesconil

La recharge simulée correspond à un passage de 20 % à 80 % pour un véhicule Peugeot e-5008 électrique 210 ch (22 kW en AC (2024)). L'énergie délivrée est estimée à 48 kWh. Ce scénario correspond à un usage courant de la recharge publique, la plupart des conducteurs rechargeant leur véhicule entre 20 % et 80 % afin d'optimiser le temps de recharge et de préserver la batterie. Les frais annexes variables ne sont pas intégrés afin de conserver une base homogène de comparaison.

L'examen de ces observations met en évidence une dispersion nettement plus importante des prix au niveau local. Pour une même catégorie de recharge, les tarifs peuvent varier fortement selon l'opérateur et la localisation, avec des écarts pouvant atteindre plusieurs dizaines de centimes d'euro par kWh, voire davantage dans certains cas. Le coût effectivement payé dépend alors largement du point de recharge utilisé et du service mobilisé. **Rapportés à l'usage du véhicule, les écarts tarifaires observés prennent une dimension très concrète pour le budget des consommateurs. Sur la base d'une consommation moyenne d'environ 20 kWh pour 100 km : à 0,31 €/kWh, parcourir 100 km revient à environ 6 € ; à 0,65 €/kWh, le coût atteint 13 € ; à 0,90 €/kWh, il s'élève à 18 €.**

2. Des variations de tarifs importantes au sein d'un même réseau

Notre étude met en évidence des écarts de prix importants, y compris au sein d'un même réseau d'opérateurs.

Les écarts observés sont particulièrement importants. Pour un même opérateur, les différences entre les tarifs minimum et maximum **peuvent dépasser 100 %, et atteindre, dans certains cas, plus de 200 %**. Autrement dit, deux usagers utilisant le même opérateur peuvent payer des prix très différents pour une recharge équivalente, uniquement en fonction du lieu de recharge.

Tableau 8 : Exemples d'écarts de prix au sein d'un même réseau selon la localisation (AC triphasé)

	Département	Tarif min	Tarif max	Ecart
Opérateur A	Alpes-Maritimes	0,328	1,162	255 %
	Deux-Sèvres	0,286	0,792	177 %
	Finistère	0,305	0,766	151 %
	Paris	0,364	0,787	116 %
	Loire-Atlantique	0,323	0,726	125 %
Opérateur B	Côtes-d'Armor	0,252	0,660	162 %
	Hauts-de-Seine	0,270	0,960	255 %
	Sarthe	0,270	0,792	193 %
	Hérault	0,270	0,792	193 %
	Haut-Rhin	0,270	0,948	251 %
Opérateur C	Rhone	0,250	0,650	161 %
	Pyrénées-Atlantiques	0,250	0,650	161 %
	Ille-et-Vilaine	0,250	0,600	140 %
	Var	0,250	0,600	140 %
	Gironde	0,250	0,850	240 %

Source : CLCV (à partir des données d'Eco-Movement du 19/01/2026)

Ces résultats montrent que le prix n'est pas déterminé uniquement par des facteurs techniques. Ils révèlent surtout que la tarification varie fortement au sein même des réseaux, indépendamment, en grande partie, du service rendu. Le choix d'un opérateur, ne constitue donc pas un repère fiable de stabilité tarifaire.

Plusieurs facteurs peuvent contribuer à ces écarts. Les conditions locales d'exploitation, les coûts d'infrastructure ou les partenariats commerciaux peuvent jouer un rôle, mais ils ne suffisent pas à expliquer l'ampleur des différences observées. **Les stratégies tarifaires des opérateurs apparaissent ainsi comme un déterminant central, avec des grilles de prix variant selon les zones, les accords commerciaux ou les services associés.**

Cette variabilité intra-réseau constitue l'un des facteurs les plus déstabilisants pour les consommateurs, en remettant en cause l'idée qu'un opérateur puisse garantir un niveau de prix homogène. Autrement dit, deux usagers utilisant le même opérateur peuvent payer des prix très différents pour une recharge techniquement équivalente, uniquement en fonction du lieu de recharge.

Au terme de cette étude, plusieurs constats majeurs se dégagent. Le marché de la recharge publique est marqué par une forte hétérogénéité tarifaire. En l'absence d'un cadre réellement harmonisé et pleinement lisible pour les usagers, les opérateurs conservent une large marge de manœuvre dans la fixation des prix, en fonction de leurs coûts, de leurs stratégies commerciales et de leur environnement local. Dans ce contexte, deux automobilistes rechargeant un véhicule comparable peuvent payer des montants sensiblement différents selon la localisation, l'opérateur choisi ou le mode d'accès utilisé, y compris pour un service techniquement équivalent.

Les écarts observés résultent d'une combinaison de facteurs : poids des coûts fixes liés aux infrastructures, conditions d'exploitation, politiques tarifaires des opérateurs, recours à des intermédiaires via les opérateurs de mobilité, ainsi que le niveau de concurrence variable selon les territoires.

La structure même des tarifs renforce cette complexité. Aux prix au kWh peuvent s'ajouter des frais liés au temps de charge, à la session, au stationnement, à l'occupation de la borne ou à l'itinérance. Le coût final peut ainsi s'éloigner significativement du seul prix de l'énergie consommée.

Le recours aux opérateurs de mobilité constitue un facteur supplémentaire de différenciation. Lorsque l'accès direct est limité, peu visible ou moins pratique, les usagers peuvent être conduits à passer par un intermédiaire, avec à la clé un surcoût pour une recharge pourtant équivalente sur le plan technique. Ce surcoût peut notamment s'expliquer par les commissions liées à l'interopérabilité, les frais de gestion des services proposés par les opérateurs de mobilité ainsi que par les coûts associés au déploiement et à l'exploitation des infrastructures de recharge.

Au total, le marché de la recharge publique apparaît structurellement fragmenté. Disparités territoriales, différences entre réseaux, variations au sein d'un même opérateur et effets liés aux modalités d'accès se combinent pour produire une forte dispersion des prix.

Ce fonctionnement complique la compréhension des tarifs et rend le coût de la recharge difficilement prévisible pour les consommateurs. Dans un contexte où la mobilité électrique est appelée à se développer fortement dans les prochaines années, une plus grande transparence tarifaire apparaît comme une condition essentielle pour renforcer la confiance des usagers et favoriser l'adoption du véhicule électrique.

Aujourd'hui, une réalité demeure pour les consommateurs : à service techniquement comparable, le prix de la recharge peut varier du simple au triple, voire davantage, sans toujours pouvoir être anticipé.

NOS DEMANDES

Au regard des constats mis en évidence par l'enquête, plusieurs évolutions apparaissent nécessaires pour garantir aux usagers un accès à la recharge publique transparent, lisible et équitable.

◆ **Renforcer la transparence tarifaire à sur l'ensemble du réseau public**

Le Règlement (UE) 2023/1804 a renforcé les exigences applicables à la recharge publique en matière d'information des usagers et d'accès au paiement direct. Pour les infrastructures d'une puissance égale ou supérieure à 50 kW, ces obligations incluent des moyens de paiement largement accessibles (comme la carte bancaire) et une meilleure lisibilité des prix. Ces exigences doivent être pleinement effectives sur l'ensemble du territoire. Il apparaît nécessaire d'envisager leur extension progressive aux bornes de puissance inférieure à 50 kW, qui représentent une part majoritaire du parc accessible au public. Les usagers de ces infrastructures doivent bénéficier du même niveau de transparence tarifaire et de simplicité d'accès.

◆ **Encadrer les écarts tarifaires liés à l'itinérance**

Les écarts constatés entre les tarifs en accès direct (ad hoc) et ceux appliqués via les opérateurs de mobilité peuvent être très importants pour une recharge équivalente. Les consommateurs doivent pouvoir identifier clairement, avant toute recharge, le prix appliqué selon chaque mode d'accès ainsi que le surcoût éventuel lié à l'intermédiation. Une comparabilité effective entre tarifs directs et tarifs via itinérance apparaît indispensable.

◆ **Instaurer un suivi national des prix**

Les différences observées entre territoires, réseaux et opérateurs justifient la création d'un dispositif national de suivi des prix de la recharge publique. Un tel outil permettrait d'identifier les situations de dérive tarifaire, de mieux objectiver les écarts constatés et de renforcer la transparence d'un marché encore peu lisible pour les usagers.

◆ **Améliorer la qualité et l'accessibilité des données**

Les informations tarifaires diffusées via les applications, plateformes et outils de comparaison doivent être fiables, à jour et présentées dans un format homogène. La qualité des données conditionne la capacité des consommateurs à comparer les offres et à faire un choix éclairé.

◆ **Simplifier les structures tarifaires**

La multiplicité des modes de facturation (kWh, minute, session, frais annexes) complique fortement la compréhension du prix final. La généralisation du prix au kWh comme référence principale, complétée le cas échéant par des frais clairement identifiés, constitue un levier essentiel pour améliorer la lisibilité, la comparabilité et la confiance des usagers.

ANNEXES

Échantillon de connecteurs analysés pour les graphiques 2 et 3 (MSP, AC monophasé, AC triphasé)

	AC Monophasé	AC Triphasé	DC
Janvier 2024	67 509	60 796	23 194
Janvier 2025	71 644	80 849	36 390
Janvier 2026	81 716	99 104	47 509

Échantillon de connecteurs analysés pour le tableau 2 (MSP, AC triphasé) – par opérateur

	Opérateur MSP 1	Opérateur MSP 2	Opérateur MSP 3
Janvier 2024	31490	29565	3482
Janvier 2025	61597	45441	60830
Janvier 2026	59683	22381	67424

Échantillon de connecteurs analysés pour la figure 3 (MSP et Ad Hoc) – par région

	AC Monophasé	AC Triphasé	DC
Auvergne-Rhône-Alpes	8484	11 584	7 082
Bourgogne-Franche-Comté	2543	4563	2823
Bretagne	1986	4561	2235
Centre-Val de Loire	3030	3856	2172
Corse	284	811	114
Grand Est	8000	9555	5216
Hauts-de-France	6388	9823	4423
Île-de-France	22350	12775	5255
Normandie	4946	6444	2590
Nouvelle-Aquitaine	7616	10108	5464
Occitanie	6987	10098	5031
Pays de la Loire	2933	5084	2338
Provence-Alpes-Côte d'Azur	6908	9420	3149

Échantillon de connecteurs analysés pour le tableau 6 (MSP, AC triphasé) – par département

	AC Triphasé
Paris	1342
Bouches-du-Rhône	2082
Nord	3555
Seine-Saint-Denis	689
Gironde	1979
Hauts-de-Seine	1168
Pas-de-Calais	1646
Lozère	124
Finistère	1113
Alpes-de-Haute-Provence	304
Loir-et-Cher	457

Échantillon de connecteurs analysés pour le tableau 8 (AC triphasé) - par opérateur et département

		AC triphasé
Opérateur A	Alpes-Maritimes	29
	Deux-Sèvres	111
	Finistère	505
	Paris	88
	Loire-Atlantique	625
Opérateur B	Côtes-d'Armor	583
	Hauts-de-Seine	185
	Sarthe	225
	Hérault	799
Opérateur C	Rhone	174
	Pyrénées-Atlantiques	772
	Ille-et-Vilaine	296
	Var	124
	Gironde	673

Note : les effectifs présentés dans les annexes correspondent au nombre de connecteurs recensés dans la base Eco-Movement et non au nombre de points de recharge ouverts au public. Un même point de recharge peut comporter plusieurs connecteurs.