



# ASSEMBLÉE NATIONALE

## 17ème législature

### Tarifs aux bornes de recharge électrique

Question au Gouvernement n° 1786

#### Texte de la question

#### TARIFS AUX BORNES DE RECHARGE ÉLECTRIQUE

**Mme la présidente** . La parole est à Mme Béatrice Piron.

**Mme Béatrice Piron** . Ma question s'adresse à M. le ministre des transports. Dans quelques jours, des millions de Français prendront la route des vacances et beaucoup ont fait le choix de partir, pour la première fois, au volant d'un véhicule électrique, convaincus qu'il s'agissait d'une solution à la fois écologique et économique. Ce choix s'inscrit dans la droite ligne de la volonté du gouvernement d'accélérer la transition vers une mobilité décarbonée.

La France compte aujourd'hui près de 200 points de recharge ouverts au public, ce qui fait de notre réseau national l'un des plus développés d'Europe. C'est une réussite collective que nous pouvons saluer. Pourtant, connaître le prix de sa recharge relève parfois du parcours du combattant. Contrairement au carburant, dont les prix sont affichés de manière claire et uniforme à l'entrée des autoroutes et des stations-services, les tarifs aux bornes de recharge demeurent particulièrement opaques. De plus, ces prix peuvent fortement varier selon l'opérateur, la puissance de la borne, l'heure, la durée de la recharge, le badge, la carte utilisée, l'existence d'un abonnement, voire des frais annexes.

Le règlement européen Afir sur le déploiement d'une infrastructure pour carburants alternatifs impose pourtant bien l'affichage du prix du kilowattheure mais uniquement sur la borne elle-même. Autrement dit, le conducteur ne découvre le tarif qu'une fois qu'il a quitté l'axe routier et qu'il s'est garé. À ce stade, son choix est déjà fait, faute d'avoir pu comparer les offres disponibles. Il en résulte une asymétrie difficilement justifiable, au détriment des usagers. Un kilowattheure facturé entre 15 et 20 centimes à domicile peut ainsi atteindre, sur une borne rapide d'autoroute, les 90 centimes et le coût d'une recharge celui d'un plein de carburant pour un véhicule thermique. Souvent, la présence ou l'absence de telles difficultés du quotidien décident un ménage à franchir, ou non, le pas de l'électrique.

Quelles pistes réglementaires le gouvernement explore-t-il en vue d'assurer une meilleure information tarifaire ? La France défendra-t-elle cette exigence de transparence et de lisibilité en amont dans le cadre de la révision du règlement Afir, pour laquelle la Commission européenne vient d'ouvrir la consultation ? (*Applaudissements sur les bancs du groupe HOR.*)

**Mme la présidente** . La parole est à Mme la ministre déléguée chargée de l'énergie.

**Mme Maud Bregeon**, ministre déléguée, porte-parole du gouvernement, et ministre déléguée chargée de l'énergie . Je vous prie d'excuser mon collègue Philippe Tabarot, en déplacement à Marseille.

Vous mettez en exergue deux défis essentiels : l'électrification, d'une part, la transparence des prix et l'accompagnement des consommateurs, d'autre part. Nous relevons le premier défi grâce à un plan

d'électrification massif qui permettra, du soutien à l'achat jusqu'au déploiement des bornes de recharge, d'accompagner les Français et de les aider à passer progressivement de la voiture thermique à la voiture électrique. S'agissant des bornes, l'objectif est clair et assumé : multiplier par cinq le nombre de bornes de recharge rapide d'ici à 2035, notamment le long des autoroutes.

J'en viens à la transparence. Le système de fixation des prix de l'alimentation des voitures électriques est un peu plus compliqué que celui des voitures thermiques : en fonction de votre mode de recharge, de votre abonnement, de votre borne, les tarifs varient. Les consommateurs connaissent bien le tableau d'affichage des prix du carburant, où figurent trois ou quatre prix. L'installation de tels panneaux s'agissant des recharges électriques serait plus complexe, car le coût de ces recharges dépend précisément du profil de chaque consommateur.

Nous avons mis à disposition de l'ensemble des Français des solutions numériques : ils peuvent prendre connaissance, sur une plateforme du service public, de l'évolution des prix en temps réel, étant entendu que cette plateforme fait l'objet de mises à jour obligatoires – et nous nous assurons de l'effectivité de cette obligation.

Dernier point : aujourd'hui, entre les prix du thermique et de l'électrique, il n'y a pas photo. Au vu du tarif du sans-plomb 95, du sans-plomb 98 ou du diesel, notamment dans un contexte marqué par les événements qui se déroulent au Moyen-Orient, le passage à l'électrique, si l'on additionne la transition pour les véhicules et pour les modes de chauffage, permet d'économiser jusqu'à un smic par an. L'électrique, c'est bon pour la souveraineté autant que pour le pouvoir d'achat et pour le climat.

## Données clés

**Auteur :** [Mme Béatrice Piron](#)

**Circonscription :** Yvelines (3<sup>e</sup> circonscription) - Horizons & Indépendants

**Type de question :** Question au Gouvernement

**Numéro de la question :** 1786

**Rubrique :** Énergie et carburants

**Ministère interrogé :** Porte-parole du Gouvernement et Énergie

**Ministère attributaire :** Porte-parole du Gouvernement et Énergie

## Date(s) clé(s)

**Question publiée le :** 22 juillet 2026

La question a été posée au Gouvernement en séance, parue au Journal officiel du 22 juillet 2026