

Rapport semestriel sur le prix de la recharge publique



Introduction

Le rapport semestriel de l'évolution des coûts de recharge présente les prix mensuels moyens de la recharge publique ainsi que les facteurs qui ont contribué aux variations de prix sur la période concernée pour les conducteurs particuliers. Les prix mensuels moyens sont catégorisés en fonction de la puissance de recharge, de la présence ou de l'absence d'un abonnement de recharge et du comportement de conduite. Les prix analysés couvrent 126 eMSP (fournit l'accès et le paiement aux bornes de recharge), 262 offres tarifaires (nationales, régionales, OEM) et 275 opérateurs (nationaux, régionaux, etc.) de recharge en France, garantissant une tarification transparente et traçable sur la période du rapport. **Au travers de ce rapport semestriel, Avere-France, P3 Group, et Chargeprice partagent une même ambition : apporter plus de transparence quant au coût d'une recharge publique en intégrant l'ensemble des éléments de tarification proposés aux particuliers.**

Résumé

Le rapport examine en détail les coûts liés à la recharge des véhicules électriques en France, en comparant les variations de prix selon la puissance de recharge, la souscription à un abonnement et les habitudes de conduite, tout en soulignant que **le budget mensuel de mobilité d'un conducteur typique (80 % de recharge à domicile, 20 % en public) représente en moyenne un tiers de celui d'un conducteur de véhicule thermique.** Ainsi, un conducteur typique (11 000 km/an) peut s'attendre à dépenser entre 19,25 et 29,16 € par mois sur les bornes publiques, selon son abonnement, tandis qu'un gros rouleur (30 000 km/an, 40 % de recharge à domicile, 60 % en public) pourrait payer en moyenne près de 65,00 € supplémentaires.

La comparaison des coûts entre la recharge d'un véhicule électrique (VEB) et le ravitaillement d'un véhicule thermique (VT) montre que **la recharge peut être plus économique**, particulièrement lorsqu'elle se fait à domicile, sur des stations publiques gratuites ou sur le lieu de travail.

Les sessions de recharge peuvent être facturées au temps, à l'énergie (kWh) ou par une combinaison des deux, avec des frais supplémentaires tels que ceux de session ou de stationnement post-recharge. **Ces derniers, ainsi que la facturation à l'énergie, ont augmenté ces six derniers mois, impactant surtout les conducteurs sans abonnement.**

Les prix moyens de la recharge publique sont globalement stables, avec une hausse notable pour la recharge ultra-rapide. Ce coût global dépend également des frais auxiliaires comme les frais mensuels et les frais de session, ainsi que des initiatives des eMSP pour améliorer l'itinérance des données et intégrer de nouvelles fonctionnalités auprès des réseaux compatibles.

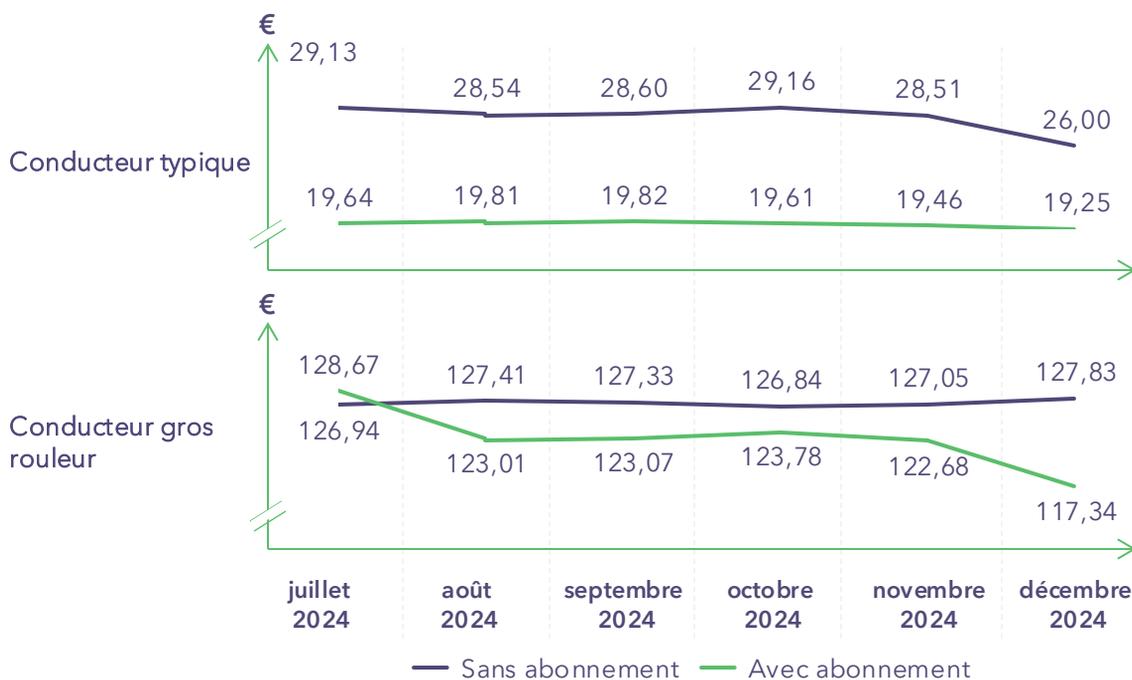
Les conducteurs typiques (11 000 km/an) et les gros rouleurs (30 000 km/an) ont en moyenne des budgets de recharge mensuels respectifs de 28,49 € et 127,23 € sans abonnement, tandis qu'avec un abonnement, ces budgets baissent à 19,60 € et 123,09 €, soit des économies de 36,97 % et 3,31 %.

La recharge ultra-rapide, utilisée par les gros rouleurs, a subi une forte hausse des tarifs, notamment la facturation combinée au temps et à l'énergie, depuis fin 2023. Des remises saisonnières ont permis une baisse significative des coûts, surtout pour les abonnés, entre juillet et décembre 2024. Pour plus de détails sur l'évolution tarifaire, consultez la page 5.

Note

Tous les prix indiqués dans le rapport sont entendus en TTC.

Budgets mensuels moyens pour la recharge publique par profil de conducteur, avec ou sans abonnement [en €/mois, TTC]



Tendance clé

La plupart des recharges effectuées par les conducteurs typiques sont normales (≤ 22 kW). En revanche, les gros rouleurs dépendent beaucoup plus de la recharge ultra-rapide (≥ 150 kW), qui a connu des augmentations importantes depuis la fin de 2023, notamment la facturation au temps (par minute combinée à une tarification basée sur l'énergie). En se basant sur les six derniers mois (juillet à décembre 2024), le budget moyen pour un conducteur de véhicule électrique sans abonnement est le suivant :

Conducteur typique (11 000 km/an) : 28,49 €

Conducteur de gros rouleur (30 000 km/an) : 127,23 €

En cas de souscription à un abonnement de recharge, les budgets moyens pour la recharge publiques sur les six derniers mois (janvier à juin 2024) sont les suivants :

Conducteur typique (11 000 km/an) : 19,60 € (36,97 % économisés en moyenne comparé à sans abonnement)

Conducteur de gros rouleur (30 000 km/an) : 123,09 € (3,31 % économisés en moyenne comparé à sans abonnement)

On observe notamment une baisse significative pour les deux profils de conducteurs au mois de juillet et décembre, en raison des remises saisonniers (soldes d'été et Black Friday), spécialement pour les abonnés. En outre, les augmentations moyennes pour le conducteur gros rouleur qui **dépend fortement de la recharge ultra rapide ont connu des augmentations considérables des tarifs basés sur l'énergie** au cours de la semestre précédente à partir de juillet 2024.

Découvrez le reste des tendances du marché dans le cadre de l'évolution tarifaire des offres de recharge eMSP en page 5.

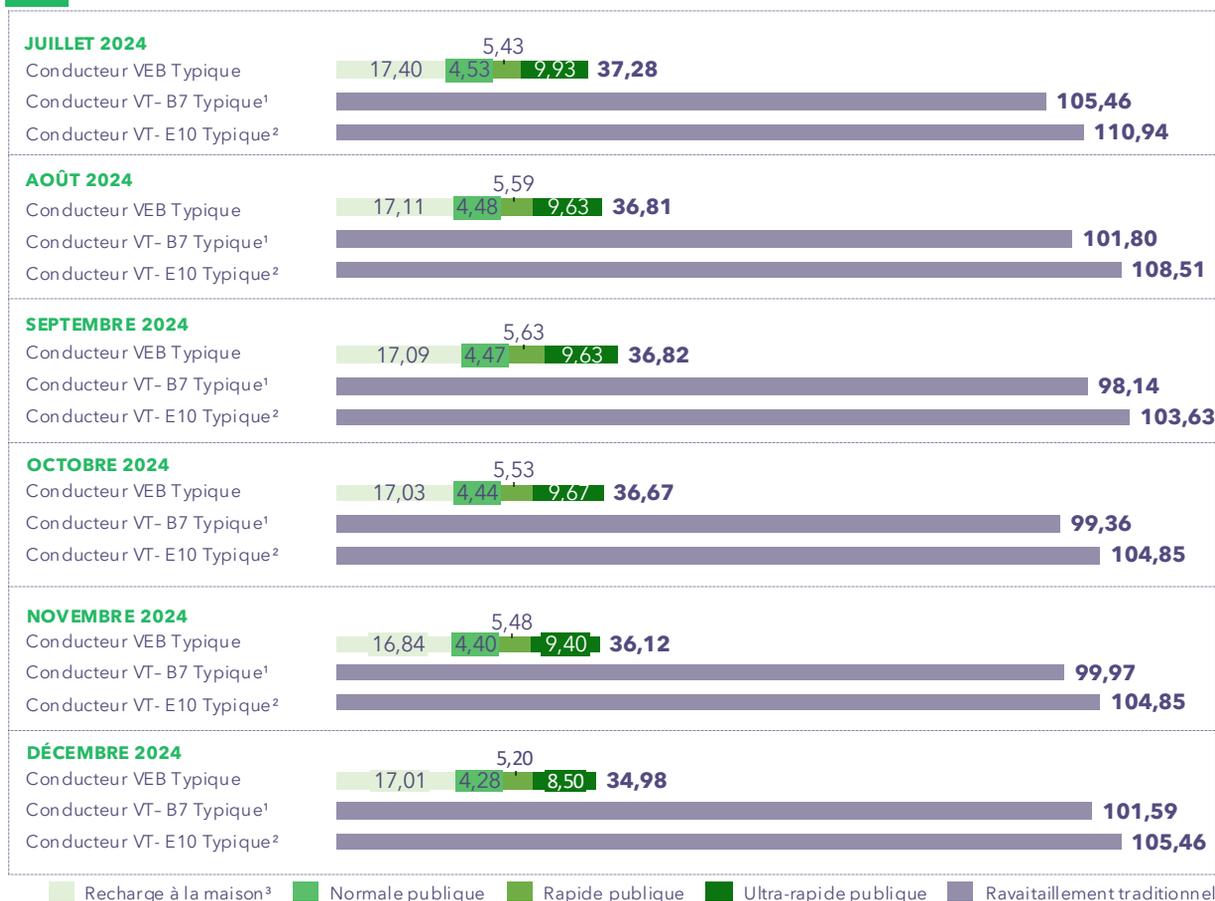
Hypothèses de calcul

Les budgets mensuels moyens de recharge par profil de conduite sont calculés en utilisant des profils de conduite standardisés (en considérant la part des offres qui proposent des tarifs basés sur le temps, sur l'énergie et des tarifs combinés permettant d'obtenir un budget mensuel plus proche de la valeur réelle) et en tenant compte de la souscription éventuelle à un abonnement de recharge.

Méthode de calcul

Consultez pages 6-7 pour les méthodes de calcul complètes.

Comparaison des prix moyens pour la recharge publique et à domicile pour un conducteur typique, incluant les frais auxiliaires [en €/mois, TTC]



Tendance clé

Une comparaison directe entre la recharge électrique et les modes de ravitaillement traditionnels révèle que la recharge électrique, notamment pour les conducteurs typiques, demeure généralement plus économique, même en cas de fluctuations de 5 à 10 % du prix de l'électricité domestique d'un mois à l'autre. Toutefois, **le coût mensuel de la recharge varie selon le style de conduite et les habitudes de recharge de chaque utilisateur. L'accès à un chargeur à domicile ou sur le lieu de travail représente par ailleurs une solution nettement plus avantageuse sur le plan financier par rapport à la recharge sur des bornes publiques.**

Hypothèses de calcul

Les coûts de recharge des véhicules électriques à batterie (VEB) intègrent à la fois la recharge à domicile (qui ne comprend que le coût de l'électricité, sous réserve de la disponibilité d'une option de recharge domestique) et la recharge publique, calculée sur la base des profils de conduite présentés dans le rapport. Pour la recharge publique, seuls les frais de session et les coûts énergétiques et les frais de session sont pris en compte. Ce coût moyen inclut également la consommation des deux VEB de référence. Le kilométrage annuel d'un conducteur moyen est estimé à 11 000 km.

Méthode de calcul

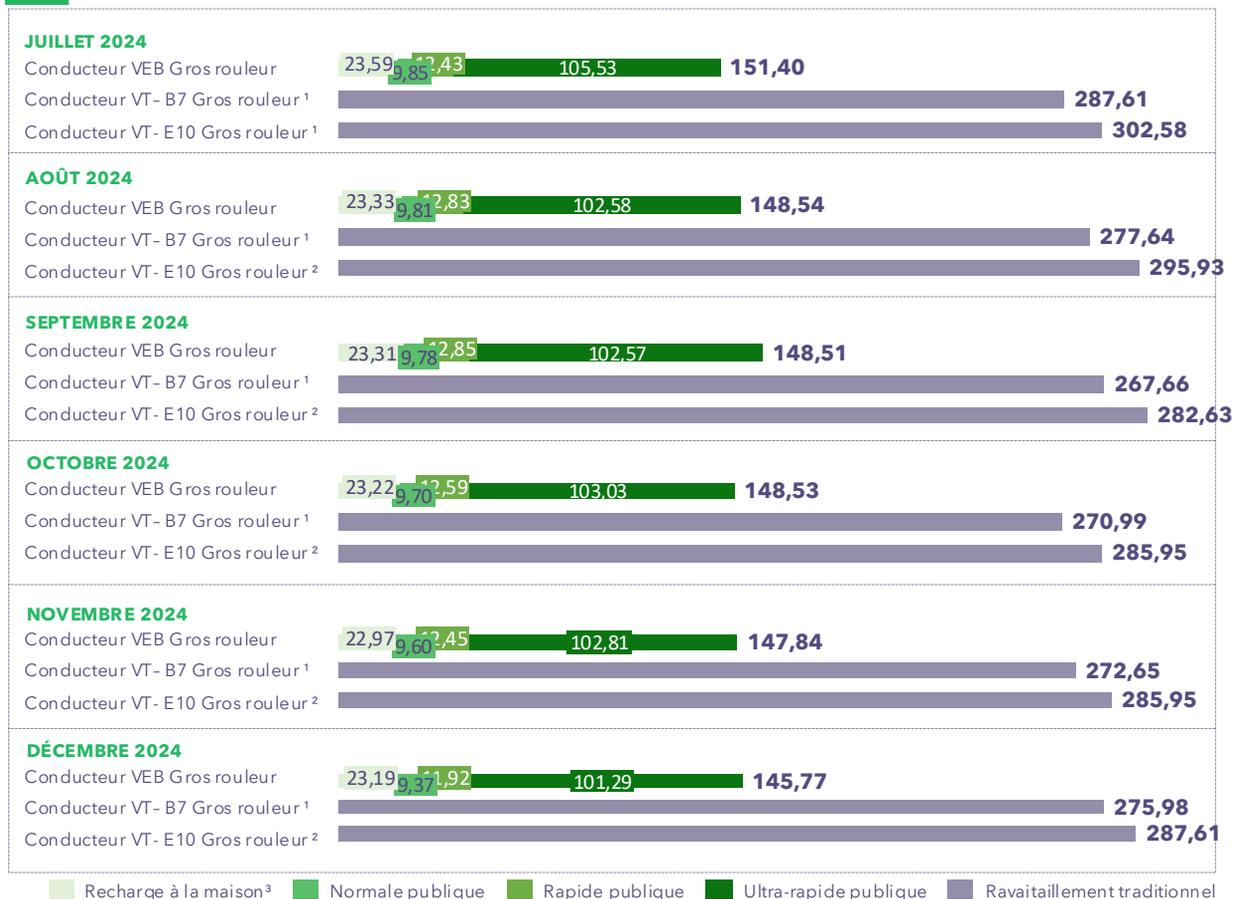
Consultez pages 6-7 pour les méthodes de calcul complètes.

¹ Basé sur les prix de vente mensuels moyens de l'essence sans plomb 95-E10 (INSEE, 2024)

² Basé sur les prix de vente mensuels moyens de Gazole B7 (INSEE, 2024)

³ Basé sur le prix moyen mensuel (kWh) des offres d'électricité domestique en France, heures creuses et pleines incluses (INSEE, 2024)

Comparaison des prix moyens pour la recharge publique et à domicile pour un conducteur gros rouleur, incluant les frais auxiliaires [en €/mois, TTC]



Tendance clé

Une comparaison directe entre la recharge électrique et les modes de ravitaillement traditionnels montre que **la recharge, notamment pour les conducteurs grands rouleurs, est en général plus économique**. Cependant, leur budget de recharge est plus élevé que celui d'un conducteur moyen, car la part de la recharge à domicile, moins coûteuse, est réduite, tandis qu'environ la moitié de leurs sessions de recharge s'effectuent sur des bornes publiques ultra-rapides, généralement plus onéreuses. Ce profil, qui charge 50 % dans les stations ultra-rapides publiques, est plus exposé aux augmentations de plus de 25 % des tarifs basés sur l'énergie pour la recharge ultra-publique par rapport au premier semestre 2024, ce qui accentue l'écart avec la recharge à domicile et pourrait impacter les habitudes des gros rouleurs.

Hypothèses de calcul

Les coûts de recharge des véhicules électriques à batterie (VEB) intègrent à la fois la recharge à domicile (qui couvre uniquement le coût de l'électricité, sous réserve de la disponibilité d'une option de recharge domestique) et la recharge publique, calculée sur la base des profils de conduite présentés dans le rapport. Pour la recharge publique, seuls les frais de session et les coûts énergétiques sont pris en compte dans l'évaluation. Ce coût moyen inclut également la consommation des deux VEB de référence. Le kilométrage annuel d'un conducteur grand rouleur est estimé à 30 000 km.

Méthode de calcul

Consultez pages 6-7 pour les méthodes de calcul complètes.

¹ Basé sur les prix de vente mensuels moyens de l'essence sans plomb 95-E10 (INSEE, 2024)

² Basé sur les prix de vente mensuels moyens de Gazole B7 (INSEE, 2024)

³ Basé sur le prix moyen mensuel (kWh) des offres d'électricité domestique en France, heures creuses et pleines incluses (INSEE, 2024)

Top tendances du marché dans le cadre de l'évolution tarifaire des coûts de recharge

Tous profils



Baisse continue des prix de l'électricité domestique diminue en général le coût de la recharge à domicile

Depuis avril 2024, **le prix moyen de l'électricité continue de baisser d'un mois sur l'autre** en raison de la surproduction d'électricité domestique par rapport aux prévisions initiales et aux tarifs réglementés. Cela **peut réduire le coût de la recharge à domicile ainsi que le coût moyen de possession d'un véhicule.**

Tous profils



Augmentation générale des coûts de la recharge ultra-rapide ouverte au public

L'été 2024 a connu **en moyenne une forte augmentation pendant juillet pour les recharges ultra-rapide publique d'environ 25 %** pour la tarification par l'énergie, les sessions et les frais de blocage, tant pour les abonnés que pour les non-abonnés. Ces taux élevés ont été **maintenus pendant le reste du semestre**, avec de légères baisses vers le mois de décembre. Aucune annonce distincte de la part des eMSP ou des CPO n'a pu être attribuée à ces augmentations.

Avec abonnement



Nouvelles remises saisonnières pour les eMSP et les opérateurs privilégiés

Depuis 2023, certains eMSP ont régulièrement offert des remises à l'inscription durant le deuxième semestre 2024, voire des abonnements gratuits pour le premier mois (ex. : promotions flash, offres d'été). D'autres proposent également des **réductions temporaires** auprès de certains opérateurs, par exemple pendant une semaine à l'occasion d'événements saisonniers. Toutefois, les **remises d'une durée inférieure à un mois** sur les sessions de recharge **n'ont pas été prises en compte dans le calcul des coûts mensuels de ce rapport**, les tarifs standards ayant été appliqués.

Avec abonnement



Nouvelles prestations opératoires facultatives proposées par eMSP en supplément

Depuis juillet 2024, les eMSP intègrent de plus en plus de **services payants à leurs abonnements de base**. L'ajout de ces options à un abonnement actif augmente le budget mensuel de recharge publique des conducteurs. Parmi ces services figurent des **offres affiliées à des opérateurs, donnant accès à des tarifs préférentiels** ou à des stations de recharge contre une redevance mensuelle fixe.

Avec abonnement



L'amélioration de l'expérience client contribue à l'augmentation des coûts d'abonnement mensuels

Les prix des abonnements mensuels des eMSP **ont augmenté régulièrement de 5 à 10 % par mois en moyenne** au cours du dernier semestre. Cette évolution pourrait être en partie attribuée au fait que certains acteurs développent et lancent de **nouvelles fonctionnalités qui améliorent l'expérience des abonnés**, en particulier avec les opérateurs privilégiés, et qui les différencient des autres offres des eMSP concurrents.

eMSP: Opérateurs de mobilité / Electric Mobility Service Provider
opérateur: Opérateurs de points de charge / Charge Point Operator

Méthodologie

Ce rapport semestriel analyse les tarifs et les coûts de recharge du point de vue du client final, couvrant la période de juillet à décembre 2024. Grâce à une méthodologie unique, il offre une base de comparaison homogène des modèles tarifaires et des prix pratiqués par les eMSP et opérateur ad-hoc sur le marché français.

Les prix mensuels proposés aux clients finaux sont calculés en fonction de profils de conduite et de recharge standardisés. Ce calcul repose sur deux véhicules de référence populaires : un SUV « premium » pour les trajets longue distance et un véhicule « urbain ». Ces deux véhicules se distinguent principalement par leur consommation d'énergie et leur capacité maximale de recharge rapide. De plus, deux profils d'utilisateurs types ont été définis :

Conducteur typique

conduisant principalement en milieu urbain dans le cadre de leurs trajets réguliers, avec une option de recharge (i.e., une borne murale) sur leur place de parking à domicile

Conducteur gros rouleur

ayant une option de recharge (i.e., une borne murale) sur leur place de parking à domicile mais utilisant plus fréquemment la recharge publique pour parcourir de plus longues distances

Les frais mensuels de recharge ont été calculés pour chaque type de tarif en fonction du véhicule et du profil d'utilisateur.

Le budget mensuel de recharge d'un VEB urbain et d'un VEB premium est réparti comme suit, selon les profils de conduite définis (page 3 – 4) :

Conducteur typique



Kilométrage annuel

- 11 000 km/an

Profil de recharge

- 80% recharge à la maison
- 5% normale public¹
- 5% rapide public²
- 10% ultra-rapide public³

Conducteur gros rouleur



Kilométrage annuel

- 30 000 km/an

Profil de recharge

- 40% recharge à la maison
- 5% normale public¹
- 5% rapide public²
- 50% ultra-rapide public³

1. Prix de recharge moyen à la maison par mois

Consommation d'énergie mensuel du VEB de référence (en kWh)

X

% de la session de recharge effectué à domicile

X

Prix moyen de l'électricité domestique (en €/kWh) par mois⁴

2. Prix de recharge moyen publique (Normale, Rapide, Ultra-rapide) par mois

Consommation d'énergie mensuel du VEB de référence (en kWh)

X

% de la session de recharge effectué aux bornes de recharge publiques

Somme par mois de :

- Prix moyen de frais mensuels
- Prix moyen de tarification basé sur l'énergie (€/kWh)
- Prix moyen de tarification basé sur le temps de recharge (€/minute),
- Prix moyen de frais de démarrage avec et sans abonnement
- Prix moyen de frais de session (avec et sans abonnement)

¹ Recharge normale : inférieure ou égale à 22 kW

² Recharge rapide : entre 22 et 150 kW

³ Recharge ultra-rapide : supérieure ou égale à 150 kW

⁴ Basé sur le prix moyen mensuel (kWh) des offres d'électricité domestique en France, heures creuses et pleines incluses (INSEE, 2024)

Méthodologie



Dans le cadre de ce rapport, les profils de véhicules de référence ont été choisis en fonction de leur classement parmi les nouvelles immatriculations en France. Des critères supplémentaires, tels que la capacité de la batterie ou du réservoir de carburant et la consommation, ont également été pris en compte pour distinguer les véhicules urbains des modèles haut de gamme.

Profils de **véhicules électriques batterie** (VEB) de référence

 VEB¹ Urbain	50 kWh de capacité de batterie 362 km d'autonomie (autonomie WLTP annoncée par l'OEM) 13,8 kWh consommés / 100 km
 VEB¹ Premium	75 kWh de capacité de batterie 514 km d'autonomie (autonomie WLTP annoncée par l'OEM) 14,6 kWh consommés / 100 km

Profils **véhicules thermiques** (VT) de référence

 VT² Urbain	42 L de capacité du réservoir de carburant 793 km d'autonomie (autonomie WLTP annoncée par l'OEM) 5,3 L consommés / 100 km
 VT² Premium	60 L de capacité du réservoir de carburant 952 km d'autonomie (autonomie WLTP annoncée par l'OEM) 6,3 L consommés / 100 km

¹ VEB : Véhicule Electrique Batterie

² VT : Véhicule Thermique

Limites de l'analyse

Bien que le nombre d'eMSP pris en compte dans ce rapport soit désormais plus de plus représentatif du marché français et de ses acteurs actifs, grâce aux données tarifaires disponibles et consolidées par Chargeprice, l'accès aux informations tarifaires ad-hoc pour les opérateurs à inclure dans ce rapport reste limité. L'accès à ces informations permettrait d'accroître la transparence des prix pour les conducteurs, leur offrant ainsi la possibilité de comparer les offres et de faire un choix éclairé en fonction de leur profil de conduite.

Avertissement

Ce rapport indépendant n'a pas pour vocation de servir d'indicateur ou d'évaluation de la qualité, de la fiabilité, de l'expérience utilisateur ou de la couverture réseau (en termes de points de recharge) des eMSP ou opérateurs analysés.

Avere-France, P3 Group et Chargeprice n'ont reçu aucun financement ni parrainage de la part des eMSP ou opérateurs inclus dans ce rapport.

Méthodologie

Les tarifs d'une session de recharge sont décomposés selon la structure suivante. Il est possible qu'un eMSP ou opérateur n'applique pas une ou plusieurs des composantes tarifaires énumérées :

Coûts préalables à l'ouverture d'une session de recharge publique

(pour les conducteurs possédant un abonnement eMSP)

Frais d'inscription :
paiement unique pour les nouveaux utilisateurs qui n'ont pas initié une première session de facturation avec le eMSP.

Frais mensuels :
montant fixe payé mensuellement par l'utilisateur pour un accès au réseau de recharge du eMSP et/ou à des services exclusifs tels que des prix préférentiels, des réservations, une allocation de puissance, etc.

Coûts encourus lors d'une session de recharge publique

Moyenne des frais mensuels
(Avec abonnement eMSP seulement)

Définition

CONNEXION À LA BORNE DE RECHARGE

Méthode de calcul

Frais de démarrage (facultatif) :

frais fixes automatiquement crédités à l'utilisateur au début d'une session de recharge.



Moyenne des frais de démarrage x
Nombre de sessions par mois selon la
puissance de recharge

Facturation basée sur l'énergie :

frais cumulables basés sur les kWh d'énergie consommée pendant une session de recharge.



Prix moyen d'un kWh selon la puissance de recharge x
Energie consommée selon le profil conducteur

Facturation basée sur le temps :

redevance cumulée (généralement par minute) basée sur la durée pendant laquelle le véhicule est connecté à la station de recharge.



Prix moyen d'une minute de connexion à la borne de recharge selon la puissance de recharge x
Temps du stationnement selon le profil conducteur

Frais de fin de session :

frais fixes automatiquement crédités à l'utilisateur à la fin d'une session de recharge. De plus en plus combinée avec les frais de démarrage sous d'une redevance unique simplifiée



Moyenne des frais de session x
Nombre de sessions par mois selon la puissance de recharge

FIN DE LA SESSION DE RECHARGE

Frais de stationnement post recharge :

frais supplémentaires facturés aux conducteurs qui restent connectés à une station de recharge après que la batterie ait été complètement rechargée ou après une certaine durée.



Prix moyen d'une minute de stationnement post recharge selon la puissance de recharge x
Temps du stationnement selon le profil conducteur après le déclenchement du frais de stationnement

DÉBRANCHEMENT DU CABLE DE RECHARGE



Composantes du prix moyen d'une session de recharge fin décembre 2024 [en €/session, TTC]

Hypothèses dans le cadre d'une recharge type, selon l'option de puissance de recharge choisie :

Puissance de recharge	Option 1 : Facturation basée sur l'énergie	Option 2 : Facturation basée sur le temps	Option 2 : Facturation basée sur le temps
Normale (inférieure ou égale à 22 kW)	15 kWh consommés	200 minutes	-
Rapide (entre 22 et 150 kW)	30 kWh consommés	40 minutes	-
Ultra-rapide (supérieure ou égale à 150 kW)	40 kWh consommés	-	40 kWh consommés et 25 minutes

Coûts moyens prévisionnels dans le cadre d'une recharge type :

Composantes tarifaires	Sans abonnement			Avec abonnement		
	Normale	Rapide	Ultra-rapide	Normale	Rapide	Ultra-rapide
Option 1 : Facturation basée sur l'énergie	7,05 [0,47 €/kWh]	18,30 [0,61 €/kWh]	23,60 [0,59 €/kWh]	6,60 [0,44 €/kWh]	17,70 [0,59 €/kWh]	21,60 [0,54 €/kWh]
Option 2 : Facturation basée sur le temps	16,00 [0,08 €/min]	14,80 [0,32 €/min]	-	14,00 [0,07 €/min]	8,80 [0,20 €/min]	-
Option 3 : Facturation basée sur l'énergie et le temps	-	-	31,60 [0,59 €/kWh et 0,34 €/min]	-	-	27,10 [0,54 €/kWh et 0,22 €/min]
Frais de session*	1,09	1,13	1,04	1,56	1,49	1,67
TOTAL						
Option 1	8,14	19,43	24,64	8,16	19,19	23,27
Option 2	17,09	15,93	-	15,56	10,29	-
Option 3	-	-	32,64	-	-	28,77
FACULTATIF						
Frais de stationnement post recharge	0,07 €/min	0,16 €/min	0,25 €/min	0,07 €/min	0,15 €/min	0,24 €/min

*Les frais de démarrage et de fin de session sont consolidés en un tarif unitaire appelé « frais de session », suivant les opérateurs.

- Les moyennes non pondérées des composantes tarifaires sont calculées en prenant en compte l'ensemble des 126 eMSP, 262 offres tarifaires, 250 opérateurs, ainsi que les offres de recharge et les profils de conduite standardisés (voir p. 7).
- Concernant la recharge ultra-rapide, il n'existe pas de tarification exclusivement basée sur le temps. Par conséquent, le calcul pour l'option ultra-rapide inclut la quantité totale d'énergie consommée (en kWh) ainsi qu'une combinaison de tarification basée à la fois sur le temps et sur la quantité d'énergie.
- Il est important de noter que tous les eMSP et opérateur n'appliquent pas nécessairement des frais de session. Certains opérateurs combinent également des tarifs basés sur la quantité d'énergie consommée et la durée de connexion.
- La baisse significative des composantes unitaires moyennes par rapport au dernier rapport s'explique par l'extension de la nouvelle base de données proposée par Chargeprice, qui inclut un plus grand nombre d'acteurs afin d'être plus inclusif et représentatif du marché français.
- Enfin, l'option 3 : Facturation basée sur l'énergie et le temps n'est plus proposée par aucun des eMSP et opérateur compatibles inclus dans cette étude, et a donc été retirée de la grille ci-dessus."

Annexe



Historique du budget mensuel moyen de recharge publique pour un conducteur typique, avec ou sans abonnement [en €/mois, TTC]

Année	2024											
Mois	jan.	Fév.	mars	avr.	mai	juin	juil.	août	sept.	oct.	nov.	déc.
Sans abonnement	26,76	25,92	26,71	25,29	27,16	26,54	30,13	28,54	28,60	29,16	28,51	26,00
Avec abonnement	18,42	16,73	16,85	16,01	15,57	14,67	19,64	19,81	19,82	19,61	19,46	19,25

Évolution du budget mensuel de recharge publique en fonction du conducteur typique entre janvier et décembre 2024

-2,88%

Typique
(sans abonnement)

+4,41%

Typique
(avec abonnement)

Historique du budget mensuel moyen de recharge publique pour un conducteur gros rouleur, avec ou sans abonnement [en €/mois, TTC]

Année	2024											
Mois	jan.	Fév.	mars	avr.	mai	juin	juil.	août	sept.	oct.	nov.	déc.
Sans abonnement	86,35	85,28	86,30	84,58	81,70	80,20	126,97	127,41	127,33	126,84	127,05	127,83
Avec abonnement	87,93	82,11	71,03	72,86	78,85	76,56	128,67	123,01	123,07	123,78	122,68	117,34

Évolution du budget mensuel de recharge publique en fonction du conducteur gros rouleur entre janvier et décembre 2024

+38,74%

Gros rouleur
(sans abonnement)

+ 28,65%

Gros rouleur
(Avec abonnement)

¹ L'ajustement du kilométrage annuel de 15000 à 11000 km pour le conducteur typique a été pris en considération