

Contribution de la Fédération Française des Associations d'Utilisateurs de Véhicules Electriques (FFAUVE)

www.ffauve.org

1. Fiabilité et maintenance des infrastructures

Le maintien en condition opérationnelle constitue la priorité absolue. Les opérateurs doivent déployer des outils de supervision continue, de contrôle à distance et d'intervention rapide pour garantir un taux de disponibilité élevé des bornes. Les procédures de signalement et de dépannage doivent être claires, accessibles et efficaces. Un service défaillant nuit directement à la confiance des utilisateurs et freine l'adoption du véhicule électrique. Le règlement AFIR devrait fixer des **exigences contraignantes de disponibilité** (taux minimal garanti) et des **délais maximaux d'intervention**, même en cas d'actes de malveillance, assortis de sanctions en cas de non-respect.

2. Transparence tarifaire et facturation au kWh

La facturation doit obligatoirement être exprimée **en kWh**, à l'exclusion de tout autre mode (temps, forfait, session). Seule cette unité permet à l'utilisateur d'effectuer un calcul simple et prévisible du coût de sa recharge. Le règlement AFIR devrait **interdire toute tarification autre qu'au kWh** et imposer l'affichage du coût réel facturé en cours de session selon les abonnements, promotions et opérateurs utilisés. L'affichage du prix standard doit notamment être disponible sur les autoroutes en amont des stations.

Des **tarifs modulables selon les plages horaires** (heures creuses / heures pleines) devraient être encouragés : ils incitent les utilisateurs à recharger en dehors des pics de consommation, optimisent l'usage des infrastructures et facilitent l'intégration des énergies renouvelables intermittentes.

3. Fluidité du paiement et expérience utilisateur

Le paiement par **carte bancaire sans contact** doit être généralisé à l'ensemble des points de recharge, y compris ceux inférieurs à 50 kW. L'obligation actuellement limitée aux bornes de plus de 50 kW est insuffisante. Le règlement AFIR devrait abaisser le seuil d'obligation du terminal de paiement électronique (TPE) et exiger une **expérience de paiement fluide et sans application tierce obligatoire**.

Le standard **Plug & Charge (ISO 15118)** doit être déployé à grande échelle. Ce protocole, qui réduit la recharge à la seule connexion du câble (identification, autorisation et facturation automatiques), représente le niveau d'expérience cible. Le règlement AFIR devrait fixer un **calendrier contraignant d'adoption** de ce standard pour tous les nouveaux points de recharge rapide.

4. Gestion de l'affluence et adaptation des capacités

Le déploiement des bornes doit anticiper la croissance rapide du parc de véhicules électriques, en s'appuyant sur des **études de dimensionnement régulièrement actualisées**. En période de forte affluence, notamment sur autoroutes, des dispositifs de recharge **provisoires et mobiles** doivent pouvoir être déployés par des opérateurs spécialisés. Le règlement AFIR devrait prévoir un cadre permettant ces déploiements temporaires.

Afin de fluidifier la rotation sur les points de recharge saturés, des **frais d'occupation dissuasifs au-delà de 80 % de charge** devraient être autorisés et normalisés, voire automatiquement appliqués. La disponibilité et le prix des bornes devraient être **communiqués à l'avance**, via les systèmes d'information embarqués ou les panneaux autoroutiers.

5. Conception modulaire et préparation aux évolutions technologiques

Les bornes de recharge doivent être conçues selon une **architecture modulaire**, permettant des mises à jour matérielles et logicielles à moindre coût. Cette évolutivité est essentielle pour accompagner les évolutions normatives (ISO 15118, V2G) sans nécessiter le remplacement complet des équipements. Le règlement AFIR devrait intégrer des **exigences de modularité** dans les spécifications techniques des infrastructures financées ou agréées.