

Avis n° 2022-006 du 20 janvier 2022

relatif à la procédure de passation, par la société des autoroutes Esterel, Côte d'Azur, Provence, Alpes (« Escota »), d'un contrat portant sur la construction, l'exploitation et l'entretien d'installations permettant d'assurer les activités de distribution de carburants, de boutique, de restauration et d'installations de recharge pour véhicules électriques sur les aires de Baume de Marron et de Peypin, situées sur l'autoroute A52

L'Autorité de régulation des transports (ci-après « l'Autorité »),

Saisie par le ministre chargé de la voirie routière nationale le 20 décembre 2021 ;

Vu le code de la commande publique ;

Vu le code de la voirie routière, notamment ses articles L. 122-27, R. 122-44 et D. 122-46-1 ;

Vu l'arrêté modifié du 8 août 2016 fixant les conditions d'organisation du service public sur les installations annexes situées sur le réseau autoroutier concédé ;

Vu l'article 3 du décret n° 2021-1177 du 10 septembre 2021 portant définition pour les sociétés concessionnaires d'autoroutes n'ayant pas qualité de pouvoir adjudicateur d'une procédure de sélection des opérateurs chargés du déploiement et de l'exploitation d'installations de recharge pour véhicules électriques sur les installations annexes du réseau autoroutier concédé, et extension des obligations relatives à la modération tarifaire aux sources d'énergie usuelles ;

Vu les autres pièces du dossier ;

Après en avoir délibéré le 20 janvier 2022,

ÉMET L'AVIS SUIVANT

1. RAPPEL DES FAITS

1. Le 31 mars 2021, conformément aux articles L. 122-25 et R. 122-41 du code de la voirie routière, la société Escota a lancé une procédure de consultation visant à attribuer le contrat portant sur la construction, l'exploitation et l'entretien sur le domaine public autoroutier concédé d'installations permettant d'assurer les activités de distribution de carburants, de boutique, de restauration et d'installations de recharge pour véhicules électriques (IRVE) sur les aires de Baume de Marron et de Peypin, situées sur l'autoroute A52.

2. La société concessionnaire a reçu deux dossiers contenant chacun une candidature et une offre, ainsi qu'un pli sans pièce qu'elle a déclaré irrecevable. Elle a agréé les deux candidatures avant d'analyser les offres. Par la suite, la société concessionnaire a envoyé aux candidats des questions écrites, puis a organisé une réunion de négociation avec chacun d'entre eux, avant de les inviter à remettre leur offre finale.
3. Le 9 novembre 2021, la société Escota a informé la société Sodiplec qu'elle était retenue comme attributaire pressenti en vue de conclure le contrat portant sur la construction, l'exploitation et l'entretien d'installations annexes à caractère commercial permettant d'assurer des activités de distribution de carburants, de boutique, de restauration et d'installations de recharge pour véhicules électriques sur les aires de Baume de Marron et de Peypin.
4. La société Sodiplec exploite déjà l'aire Baume de Marron actuellement, et elle remplacera la société Dyneff pour l'exploitation de l'aire de Peypin.
5. Le 20 décembre 2021, le ministre chargé de la voirie routière nationale a saisi l'Autorité pour avis sur la procédure de passation de ce contrat.

2. CADRE JURIDIQUE

6. Il résulte de l'article L. 122-24 du code de la voirie routière que les contrats, mentionnés à l'article L. 122-23 du même code, passés par le concessionnaire d'autoroute « *en vue de faire assurer par un tiers la construction, l'exploitation et l'entretien des installations annexes à caractère commercial situées sur le réseau autoroutier concédé* », sont attribués à la suite d'une procédure de publicité permettant la présentation de plusieurs offres concurrentes, dans des conditions et sous réserve des exceptions définies par voie réglementaire. Ces conditions et exceptions sont précisées aux articles R. 122-40 à R. 122-41-1 du même code.
7. En application de l'article L. 122-27 du code de la voirie routière, l'attributaire est agréé, préalablement à la conclusion du contrat mentionné à l'article L. 122-23, par l'autorité administrative, après avis de l'Autorité qui dispose d'un délai d'un mois à compter de la date de la saisine pour se prononcer. Cet avis porte sur le respect des règles mentionnées aux articles L. 122-24 et L. 122-25 du code précité. En cas d'avis défavorable, la délivrance de l'agrément à l'attributaire est motivée par l'autorité administrative.
8. En vertu de l'article R. 122-42 du code de la voirie routière, l'agrément prévu à l'article L. 122-27 du même code est délivré par le ministre chargé de la voirie routière nationale.
9. Pour les sociétés concessionnaires qui ne sont pas des pouvoirs adjudicateurs, la passation et l'exécution des contrats d'exploitation mentionnés à l'article L. 122-23 du code de la voirie routière sont régies, en vertu de l'article R. 122-41 du même code, par les titres II et III du livre 1^{er} de la troisième partie du code de la commande publique, sous réserve des adaptations qu'il prévoit.
10. Conformément au 4^o de l'article R. 122-41 précité, les critères de notation sont pondérés et comportent au moins la qualité des services rendus aux usagers, la qualité technique et environnementale, l'ensemble des rémunérations versées par l'exploitant au concessionnaire et, si le contrat d'exploitation porte sur la distribution de carburants, la politique de modération tarifaire pratiquée par l'exploitant, la pondération de ce critère étant au moins égale à celle du critère relatif aux rémunérations.

11. En ce qui concerne l'électricité distribuée par les IRVE, celle-ci ne constitue pas un « carburant » mais une source d'énergie comprise comme un « carburant alternatif » au sens de l'article 1^{er} du décret n° 2017-1673 du 8 décembre 2017 portant diverses mesures réglementaires de transposition de la directive 2014/94/UE du Parlement européen et du Conseil du 22 octobre 2014 sur le déploiement d'une infrastructure pour carburants alternatifs.
12. Le décret du 10 septembre 2021 susvisé a étendu l'application du critère de la politique de modération tarifaire prévue au d) du 4° de l'article R. 122-41 du code de la voirie routière à l'ensemble des « sources d'énergie usuelles »¹ auquel appartient notamment l'énergie électrique². Néanmoins, il ressort de l'article 3 de ce décret que le critère de politique de modération tarifaire ne sera applicable, concernant la distribution d'énergie électrique pour la recharge des véhicules, qu'aux consultations lancées après le 1^{er} septembre 2022.
13. Cette circonstance n'interdit pas aux sociétés concessionnaires d'autoroutes de prévoir un tel critère pour les consultations lancées avant cette date.

3. ANALYSE DE LA PROCEDURE DE PASSATION

3.1. Analyse des modalités de publicité

14. Il ressort de l'application combinée de l'article R. 3122-2 du code de la commande publique et du 3° de l'article R. 122-41 du code de la voirie routière que la société concessionnaire doit publier l'avis de concession dans un journal d'annonces légales et dans une publication spécialisée correspondant au secteur économique concerné.
15. L'avis de concession a été envoyé, pour publication, le 31 mars 2021 dans les annonces légales de *La Provence*, dans les revues spécialisées *Libre Service Actualités (LSA)* et *Bulletin de l'Industrie Pétrolière (BIP)*, sur les sites internet marchesonline.com, francemarches.com et laprovencemarchespublics.com, ainsi que sur le profil acheteur de la société concessionnaire.
16. Les supports de publication choisis sont conformes à la réglementation.
17. En outre, l'article R. 3123-14 du code de la commande publique prévoit que le délai minimum de réception des candidatures, accompagnées le cas échéant des offres, est de 30 jours à compter de la date d'envoi de l'avis de concession, ce délai pouvant être ramené à 25 jours lorsque l'autorité concédante accepte que les candidatures lui soient transmises par voie électronique.
18. L'avis de concession a fixé la date limite de réception des candidatures et des offres au 19 juillet 2021, soit 110 jours après la date d'envoi de l'avis de concession, ce qui est conforme aux prescriptions de l'article R. 3123-14 susmentionné.

¹ L'article D. 122-46-1 du code de la voirie routière, applicable aux conventions de délégation de service public autoroutier en cours au 15 février 2021, dispose que « [c]onstitue une source d'énergie usuelle au sens de la présente disposition, respectivement pour les véhicules légers et les poids lourds, toute source d'énergie utilisée par plus de 1,5 % des véhicules à moteur immatriculés pendant deux années consécutives ou par au moins 5 % du parc de véhicules à moteur en circulation ».

² D'après les données publiques du service des données et études statistiques (SDES) disponibles sur le site du ministère de la transition écologique (<https://www.statistiques.developpement-durable.gouv.fr/donnees>), plus de 1,5 % des véhicules légers immatriculés en 2019 et 2020 étaient électriques (hors véhicules hybrides).

19. En outre, par divers avis rectificatifs datés du 19 avril 2021, et des 8 et 9 juin 2021, la société concessionnaire a modifié les documents de la consultation des entreprises, soit au plus tard 40 jours avant la date limite initiale de remise des candidatures et des offres.
20. Les modalités de mise en œuvre de ces modifications sont conformes :
 - à l'article R. 3122-8 du code de la commande publique car, notamment, l'ensemble des opérateurs économiques ont été informés des modifications des documents de la consultation et ont disposé d'un délai suffisant pour remettre une candidature et une offre ;
 - à l'article 3.3 du règlement de la consultation, qui prévoyait que la société concessionnaire pouvait modifier le détail du dossier de consultation jusqu'à 15 jours calendaires avant la date limite de remise des candidatures et des offres.

3.2. Analyse de la politique de modération tarifaire portant sur les carburants

3.2.1. Analyse des engagements de modération tarifaire des prix des carburants

21. La société Escota évalue les propositions des candidats³ en termes de modération tarifaire pour la distribution de carburants sur la base des écarts, exprimés en euros TTC, qu'ils s'engagent à ne pas dépasser, durant toute la durée du contrat, entre les prix par litre de la semaine précédente, publiés par la direction générale de l'énergie et du climat du ministère de la transition écologique (ci-après « DGEC »), et les prix moyens hebdomadaires par litre, pour trois types de carburants : B7 (anciennement gazole), E10 (anciennement SP95-E10) et E5 (anciennement SP98).
22. L'Autorité relève tout d'abord que les écarts de prix moyens hebdomadaires par litre que le preneur s'engage à ne pas dépasser par rapport aux prix moyens hebdomadaires publiés par la DGEC sont plus faibles que les écarts de prix moyens hebdomadaires pratiqués durant l'année 2020 sur les deux aires et pour les trois types de carburants. La formule de modération tarifaire proposée par la société Escota, ainsi que les engagements du titulaire pressenti, devraient par conséquent conduire à une baisse des tarifs payés par l'utilisateur sur les aires concernées, par rapport aux tarifs pratiqués actuellement, toutes choses égales par ailleurs.
23. L'Autorité constate que l'autre soumissionnaire proposait des écarts identiques à ceux proposés par le titulaire pressenti.
24. L'Autorité remarque enfin que l'engagement peut être relativisé, en ce que la modération tarifaire est appréciée uniquement en référence à des moyennes de prix hebdomadaires. Cette circonstance permet à l'exploitant de jouer sur les variations de prix entre les différentes périodes de la semaine, qui peuvent se caractériser par des différences d'affluence sur le réseau.

³ L'Autorité note que la société Escota impose aux candidats un écart maximum par rapport aux prix DGEC à ne pas dépasser.

3.2.2. Analyse de la méthode de notation du sous-critère portant sur la modération tarifaire des prix des carburants

25. Il ressort du rapport d'analyse des offres que, pour le critère de la modération tarifaire, les offres des candidats sont évaluées en fonction de deux valeurs :
 - premièrement, l'engagement de l'offre la moins-disante ;
 - deuxièmement, l'écart entre leur engagement et l'engagement de l'offre la moins-disante.
26. La note des candidats est obtenue en pondérant les notes de chaque carburant par la répartition prévisionnelle des volumes de vente.
27. L'Autorité rappelle que les critères de sélection doivent permettre de départager les offres conformément à leurs différences. Ainsi, la méthode de notation retenue doit refléter la réalité des écarts qui séparent les offres sur chacun des critères, de sorte que la note attribuée à chaque offre traduise sa performance globale au regard de l'ensemble des critères, compte tenu de leurs poids respectifs.
28. L'Autorité constate que la méthode de notation employée par la société Escota départage correctement les offres des candidats du point de vue de la modération tarifaire puisque la formule ne prend en compte que les engagements des candidats (c'est-à-dire les écarts en centimes entre leurs prix par carburant et les prix DGEC).
29. L'Autorité relève au demeurant que le titulaire pressenti n'aurait pas été sélectionné s'il avait proposé un engagement beaucoup moins favorable à l'usager : avec un engagement conduisant à des prix supérieurs de plus de 3,4 % sur l'aire de Baume de Marron et 2,5 % sur l'aire de Peypin, son offre n'aurait pas été retenue.
30. L'Autorité rappelle en outre que le d) du 4° de l'article R. 122-41 du code de la voirie routière impose que la pondération du critère de la modération tarifaire relatif à la distribution de carburants soit au moins égale à celle du critère relatif aux rémunérations versées par l'exploitant au concessionnaire.
31. Comme elle le proposait dans son rapport annuel sur les marchés et contrats passés par les sociétés concessionnaires d'autoroutes pour l'exercice 2020, l'Autorité a évalué l'effort, exprimé en coût monétaire, associé au gain d'un point sur chacun des critères. Il ressort de cette analyse que, pour obtenir un point supplémentaire sur le sous-critère de la rémunération globale minimum, et donc sur le critère des rémunérations versées, le soumissionnaire devrait s'engager à verser 0,118 million d'euros de plus au concessionnaire ; en parallèle, le gain d'un point supplémentaire sur le critère de la modération tarifaire lui coûterait, dans l'hypothèse d'une baisse homogène des prix des carburants, moins de 0,003 million d'euros de pertes de recettes sur la durée de son contrat. Avec la méthode mise en place, l'incitation du soumissionnaire à améliorer son offre sur le critère de la modération tarifaire est nettement plus importante que son incitation à améliorer son offre sur le critère de la rémunération du concessionnaire.
32. L'Autorité considère donc que la méthode de notation retenue par la société Escota satisfait l'exigence fixée au d) du 4° de l'article R. 122-41 du code de la voirie routière, au bénéfice des usagers de l'autoroute.

3.3. Analyse de la politique de modération tarifaire portant sur la source d'énergie usuelle fournie par les bornes de recharge pour véhicules électriques

3.3.1. Analyse de l'applicabilité d'un critère de modération tarifaire pour la source d'énergie usuelle fournie par les bornes de recharge pour véhicules électriques

33. À la date d'envoi de l'avis de concession, la procédure objet du présent avis était soumise, notamment, à l'article R. 122-41 du code de la voirie routière dans sa rédaction antérieure à la modification opérée par le décret n° 2021-1177 du 10 septembre 2021 susvisé et mentionnée au point 12 du présent avis.
34. Il en résulte que la société concessionnaire n'avait pas l'obligation d'attribuer le contrat sur le fondement, notamment, d'un critère relatif à la politique de modération tarifaire pratiquée par l'exploitant, dont la pondération aurait dû être au moins égale à celle du critère relatif aux rémunérations.
35. L'Autorité relève néanmoins que les documents de la consultation prévoyaient un sous-critère relatif à la modération tarifaire sur l'énergie distribuée par les IRVE portant, d'une part sur la grille tarifaire prévue par le soumissionnaire au début du contrat et, d'autre part, sur les règles d'évolution des prix (pour les tarifs de recharge à l'acte). De plus, ce critère, pris dans sa globalité, avait un poids égal à celui relatif aux rémunérations versées par l'exploitant au concessionnaire.

3.3.2. Analyse de la méthode de notation du sous-critère relatif à la modération tarifaire des prix de la source d'énergie usuelle fournie par les bornes de recharge pour véhicules électriques

36. Il ressort des rapports d'analyse des offres que le critère relatif à la modération tarifaire des IRVE a été apprécié uniquement du point de vue de la grille tarifaire proposée en début de contrat, et non du point de vue de l'évolution des prix proposée au cours du contrat.
37. L'Autorité rappelle que la description d'un critère au sens de l'article R. 3124-4 du code de la commande publique doit permettre à chaque entreprise de connaître avec précision les éléments de son offre qui seront appréciés. Dans le cas présent, les documents de la consultation ne spécifiaient pas les indices de référence à retenir pour construire la loi d'évolution des prix. Dans ces conditions, les évolutions des prix proposées dans les différentes offres reposaient sur des indices divers, rendant difficile toute comparaison objective.
38. L'Autorité reconnaît que, sur le marché naissant des IRVE, les déterminants des coûts sont encore mal connus, ce qui peut expliquer les difficultés à imposer des indices de prix dans les documents de consultation. Elle appelle néanmoins l'attention de la société Escota sur l'importance qui s'attache à ce que l'ensemble des éléments d'appréciation des critères portés à la connaissance des entreprises candidates soient pris en considération et l'invite, pour ce faire, à clarifier dès l'appel d'offres les modalités de présentation par les candidats de l'évolution des prix. L'Autorité appelle également le concédant à définir un référentiel pertinent pour simplifier la comparaison objective des offres concurrentes du point de vue de ce critère.
39. Dans le cas présent, les offres des candidats, relativement à leur politique de prix, sont évaluées en fonction de deux valeurs :
 - premièrement, l'engagement de l'offre la moins-disante ;
 - deuxièmement, l'écart entre leur engagement et l'engagement de l'offre la moins-disante.

40. L'Autorité rappelle que les critères de sélection doivent permettre de départager les offres conformément à leurs différences objectives. Ainsi, la méthode de notation doit notamment refléter la réalité des écarts qui séparent les offres sur chacun des critères, de sorte que la note attribuée à chaque offre traduise sa performance globale au regard de l'ensemble des critères, compte tenu de leurs poids respectifs.
41. L'Autorité estime que la méthode de notation employée par la société Escota départage correctement les offres des candidats du point de vue de la grille tarifaire en début de contrat puisque la formule tient compte du rapport entre les engagements des différents candidats (l'offre la moins-disante et l'offre du candidat).

3.4. Analyse du projet de contrat

3.4.2. Sur la politique de modération tarifaire des prix de carburants

42. Afin de garantir aux usagers une application effective de la politique de modération tarifaire, il appartient à la société concessionnaire de s'assurer, au cours de l'exécution du contrat, de l'application des engagements de modération tarifaire et de sanctionner, le cas échéant, les écarts qui pourraient être constatés, en prévoyant une clause de pénalité en cas d'inexécution des engagements du preneur.
43. L'Autorité constate que le preneur doit transmettre, chaque semaine, à la société Escota, un état justifiant de ce respect pour les trois catégories de carburants concernées, ce qui permet une vérification régulière de ses engagements.
44. Par ailleurs, l'article 6.5.8 du cahier des charges des installations commerciales applicable aux trois contrats de sous-concession objets du présent avis, prévoit que la société concessionnaire peut appliquer à l'exploitant ou à ses tiers-exploitants une pénalité de 1 000 euros par manquement – notamment en matière de politique tarifaire – et, le cas échéant, par jour de retard, encourue de plein droit dès le constat du manquement, à moins que la société n'ait notifié une mise en demeure préalable fixant un délai au preneur. En cas de mise en demeure infructueuse, et après une période de 30 jours suivant l'expiration du délai imparti, une majoration de 1 000 euros de la pénalité par manquement et, le cas échéant, par jour de retard est prévue au même article.
45. L'Autorité considère que la pénalité précitée est suffisamment dissuasive s'agissant de la politique de modération tarifaire des prix des carburants.

3.4.3. Sur le taux d'occupation maximal de chaque borne de recharge pour véhicules électriques

46. L'énergie électrique fournie par les bornes de recharge électrique est une source d'énergie usuelle pour les véhicules légers au sens de l'article D. 122-46-1 du code de la voirie routière (voir points 11 et 12 du présent avis).

47. Il résulte des dispositions de l'article 3 de l'arrêté du 8 août 2016, modifié par arrêté du 15 février 2021⁴, fixant les conditions d'organisation du service public sur les installations annexes situées sur le réseau autoroutier concédé que :
- sauf dérogation expressément accordée par le ministre chargé de la voirie routière nationale, « 1° Toutes les sources d'énergies usuelles, telles que définies à l'article D. 122-46-1 du code de la voirie routière, sont distribuées au plus tard au 1^{er} janvier de l'année N + 3, N étant l'année calendaire, où l'un des seuils prévus à l'article D. 122-46-1 du code de la voirie routière est atteint » ;
 - « 3° Le nombre de points de distribution de chaque source d'énergie usuelle est adapté aux niveaux de trafics au droit de l'aire. À ce titre, le niveau d'occupation d'un point de distribution ne dépasse pas 7 heures quotidiennes plus de 10 jours par an ».
48. Il sera nécessaire que la société concessionnaire rappelle ces dispositions à son cocontractant et prévoie, dans les conditions contractuelles, les exigences techniques qui en découlent (ce qui pourrait être fait dès à présent en prévoyant l'application différée de ces stipulations), qu'elle en vérifie le respect au cours de l'exécution des contrats et qu'elle prévoie une clause de pénalité adéquate sanctionnant l'inexécution des engagements par les preneurs.
49. À cet égard, l'Autorité constate que le projet de contrat particulier devant être conclu dans le cadre de la procédure faisant l'objet du présent avis ne prévoit ni un engagement sur le taux d'occupation maximal des bornes de recharge pour véhicules électriques, ni un mécanisme de surveillance de ce plafond d'occupation. En revanche, les articles 32.2.2. de la partie 1 (Baume de Marron) et 34.2.3 de la partie 2 (Peypin) relatifs au « réinvestissement pour évolution de la demande » dudit projet prévoient un mécanisme d'adaptation de l'offre qui devra « être conforme à la législation et réglementation en vigueur ».

3.4.4. Sur la politique tarifaire des bornes de recharge pour véhicules électriques

50. Afin de garantir aux usagers l'application effective de la politique tarifaire à laquelle le preneur pressenti à l'issue de la mise en concurrence s'est engagé, il appartient à la société concessionnaire de s'assurer de son respect au cours de l'exécution des contrats et de prévoir une clause de pénalité suffisamment dissuasive sanctionnant son éventuelle inexécution.
51. L'Autorité constate que le projet de contrat ne prévoit pas d'obligation pour le preneur d'informer la société concessionnaire de toute évolution des tarifs, ce qui ne permet pas à la société concessionnaire de s'assurer du respect des engagements en matière de politique tarifaire du preneur pressenti.
52. L'article 6.5.8 du cahier des charges des installations commerciales applicable au contrat de sous-concession objet du présent avis, évoqué au paragraphe 44 du présent avis, est également applicable en matière de politique tarifaire des prix de l'énergie distribuée par les bornes de recharge pour véhicules électriques. Ainsi, de la même manière, l'Autorité considère que la pénalité précitée est suffisamment dissuasive s'agissant de l'exploitation des bornes de recharge pour véhicules électriques.

⁴ Par arrêté du 15 février 2021 portant modification de l'arrêté du 8 août 2016 fixant les conditions d'organisation du service public sur les installations annexes situées sur le réseau autoroutier concédé.

CONCLUSION

53. L'Autorité émet un avis favorable sur la procédure de passation du contrat portant sur la construction, l'exploitation et l'entretien d'installations annexes à caractère commercial permettant d'assurer les activités de distribution de carburants, de boutique, de restauration et d'installations de bornes de recharge pour véhicules électriques sur les aires de Baume de Marron et de Peypin, situées sur l'autoroute A52.
54. L'Autorité recommande, à titre de bonnes pratiques :
- de prévoir une formule de modération tarifaire des prix de carburants ne permettant pas de tirer avantage, compte tenu des différences d'affluence sur le réseau, de variations de prix entre les différentes périodes de la semaine ;
 - de prévoir des sanctions suffisamment dissuasives en cas de manquement aux engagements de modération tarifaire des prix des carburants, tenant compte des avantages de toute nature qui résulteraient, pour le preneur, de l'application de tarifs plus élevés que ceux qu'il s'est engagé à pratiquer en application du contrat ;
 - afin de rendre pleinement opérant le critère relatif à la modération tarifaire pour l'accès à l'énergie fournie par les bornes de recharge pour véhicules électriques, d'appliquer une méthode de notation objective des offres concurrentes tenant compte des évolutions de prix proposées ;
 - de prévoir, dans les clauses contractuelles, un engagement sur le niveau d'occupation maximal des bornes de recharge conforme à la réglementation applicable ;
 - de mettre en place un dispositif contractuel de suivi du niveau d'occupation des bornes de recharge et prévoyant d'adapter en conséquence, en cas d'atteinte du niveau maximal, le nombre de points de distribution ;
 - de mettre en place un dispositif contractuel permettant de s'assurer du respect des engagements du preneur en matière de politique tarifaire des bornes de recharge pour véhicules électriques.
55. L'Autorité invite enfin le concédant à définir un référentiel pertinent pour simplifier la comparaison objective des offres concurrentes du point de vue du critère de la modération tarifaire des prix de l'électricité fournie par les bornes de recharge pour véhicules électriques.

*

Le présent avis sera notifié au ministre chargé de la voirie routière nationale et publié sur le site internet de l'Autorité.

L'Autorité a adopté le présent avis le 20 janvier 2022.

Présents : Monsieur Bernard Roman, président ; Monsieur Philippe Richert, vice-président ; Madame Florence Rousse, vice-présidente ; Monsieur Patrick Vieu, vice-président ; Madame Sophie Auconie, vice-présidente ; Mesdames Marie Picard et Cécile George, membres du collège.

Le Président

Bernard Roman