

## Accélérer l'électrification des mobilités dans les territoires ultramarins

### Une transition à adapter aux réalités locales

Avril 2026

L'Avere-France est l'**association nationale pour le développement de la mobilité électrique** en France. Avec plus de **250 adhérents**, l'Association fédère un **écosystème diversifié d'acteurs engagés dans la transition énergétique des mobilités** (constructeurs de véhicules légers et lourds, acteurs de la recharge, énergéticiens, collectivités locales...). Les entreprises et les collectivités membres de l'Avere-France sont présentes sur l'**ensemble du territoire métropolitain et ultra-marin**. Elles jouent un rôle clé dans le dynamisme économique local et national, contribuant à la création d'emplois durables dans des secteurs essentiels à la transition énergétique des mobilités. L'Avere-France pilote par ailleurs le **programme CEE Advenir** qui sensibilise particuliers, élus et étudiants à la mobilité électrique et finance le développement d'infrastructures de recharge.

## Introduction

L'électrification des mobilités constitue un **levier essentiel de décarbonation des transports** et de **réduction de la dépendance aux énergies fossiles**. Dans les territoires ultramarins, elle représente également une **opportunité** stratégique pour **renforcer la souveraineté énergétique** et limiter l'exposition aux importations de carburants.

Toutefois, cette transition ne peut être appréhendée selon les mêmes modalités que dans l'Hexagone. Elle s'inscrit dans des **contextes insulaires ou isolés**, marqués par des **contraintes spécifiques** en matière de **réseau**, de **production énergétique**, de **logistique** et de **conditions socio-économiques**.

Dans ce contexte, une **approche adaptée, intégrée et territorialisée** est indispensable pour garantir le succès et la soutenabilité de l'électrification des mobilités dans les outre-mer.

Dans cette perspective, l'Avere-France formule des recommandations autour de sept axes :

- Généraliser le pilotage de la recharge dans les territoires ultramarins ;
- Déployer les infrastructures de recharge adaptées aux usages locaux ;
- Renforcer la cohérence et la lisibilité de l'action publique par une rationalisation des outils de planification dans les territoires ultramarins ;
- Moderniser les réseaux électriques et renforcer la production d'énergies renouvelables ;
- Garantir un accès équitable à la mobilité électrique par une territorialisation des dispositifs d'accompagnement ;
- Accélérer l'électrification des flottes d'entreprises afin d'abonder le marché de l'occasion ;
- Soutenir le déploiement de la recharge dans le résidentiel collectif ;
- Structurer une filière locale de compétences et de services ;
- Lever les freins liés à la gestion des batteries.

## Table des matières

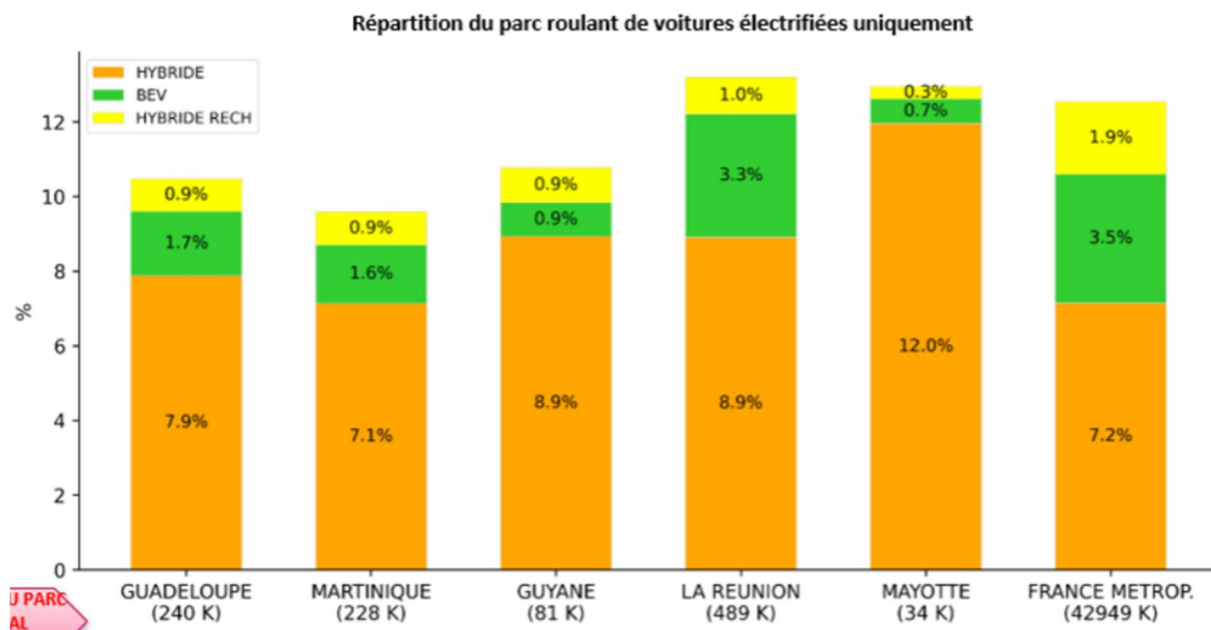
1. Une transition engagée mais confrontée à des contraintes structurelles fortes .....	3
A. Une dynamique réelle de déploiement, mais contrasté selon les territoires .....	3
B. Des contraintes énergétiques propres aux ZNI .....	5
C. Des inégalités socio-économiques structurantes .....	6
2. Réussir une électrification adaptée aux territoires ultramarins.....	6
A. Garantir un accès équitable à la mobilité électrique .....	6
B. Accélérer l'électrification des flottes et structurer la recharge pilotée en dépôt .....	8
C. Structurer une filière locale de compétences .....	8
D. Faire du pilotage de la recharge un pilier du système .....	9
E. Adapter la recharge aux usages et contraintes locales .....	10
F. Inscrire la mobilité électrique dans une stratégie énergétique territoriale .....	10
G. Maîtriser la chaîne de valeur des batteries .....	11

# 1. Une transition engagée mais confrontée à des contraintes structurelles fortes

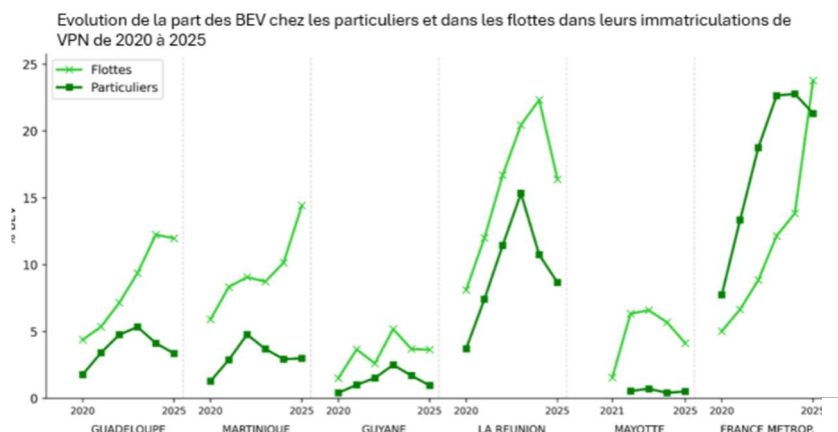
## A. Une dynamique réelle de déploiement, mais contrasté selon les territoires

- *Un marché des véhicules électrique en phase d'amorçage, porté par les flottes :*

Les territoires ultramarins disposent de parcs automobiles significatifs et relativement récents, traduisant un renouvellement plus dynamique qu'en métropole et une forte dépendance à la voiture individuelle pour les déplacements du quotidien. Pour autant, **le niveau d'électrification reste encore limité**, avec une part des véhicules électriques et hybrides rechargeables nettement inférieure à celle observée dans l'Hexagone. La dynamique de marché demeure contrastée selon les territoires : La Réunion se distingue par un niveau de maturité plus avancé, tandis que les autres DROM affichent des niveaux d'adoption plus faibles et parfois en ralentissement depuis 2022-2023. Cette situation traduit un marché encore en phase d'amorçage, sensible aux conditions économiques et aux politiques publiques.



Plusieurs caractéristiques structurelles expliquent ces écarts. D'une part, **le verdissement est aujourd'hui majoritairement porté par les flottes professionnelles**, contrairement à la métropole où les particuliers ont initié la transition. D'autre part, le marché automobile



AAA Data, avril 2026

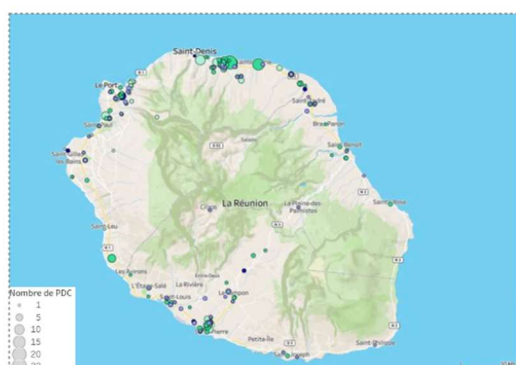
ultramarin reste marqué par une forte prédominance de l’occasion, même si la part du neuf est légèrement plus élevée qu’en métropole. Les modes de financement jouent également un rôle clé : le recours au leasing y est moins développé, les achats reposant davantage sur l’apport ou le crédit, ce qui limite l’accès aux véhicules électriques, souvent plus coûteux à l’achat. Enfin, les spécificités logistiques (importation quasi intégrale des véhicules, délais d’approvisionnement plus longs) et fiscales (octroi de mer, niveaux de prix élevés) contribuent à freiner la diffusion rapide des motorisations électriques. Dans ce contexte, **l’électrification des flottes apparaît comme un levier structurant**, à la fois pour amorcer le marché et pour alimenter, à terme, un marché de l’occasion indispensable à une diffusion plus large.

Du côté des collectivités d’outre-mer (COM) on constate des dynamiques très hétérogènes<sup>1</sup> :

- En 2024, Saint-Barthélemy comptait 1 006 véhicules électriques et hybrides ce qui représente 6 % du parc ;
- En 2025, la Nouvelle-Calédonie la voiture électrique représentait 3% des ventes en 2025, contre 0,2 % en 2019 ;
- La Polynésie française comptait 82 592 véhicule hybrides ou électriques en 2022 ;
- En avril 2026, Saint-Pierre-et-Miquelon recense 90 véhicules électriques et hybrides sur son territoire.

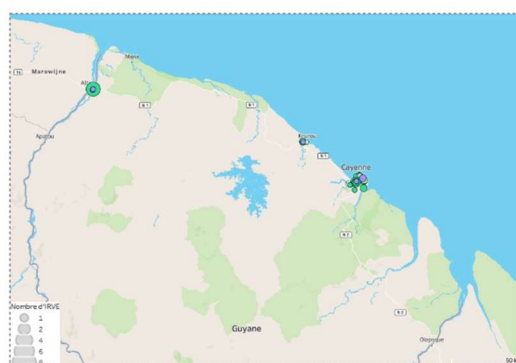
- *Des infrastructures de recharge en progression mais très hétérogène :*

Le déploiement des infrastructures de recharge dans les outre-mer reflète une **maturité très variable selon les territoires**. Certains espaces, comme La Réunion (environ 500 points de recharge) ou les Antilles (plus de 200 points en Guadeloupe et en Martinique), disposent d’un maillage déjà relativement dense et structuré, notamment dans les zones urbaines et touristiques. À l’inverse, d’autres territoires restent en phase de structuration, à l’image de la Guyane, où les infrastructures sont fortement concentrées autour de Cayenne, ou encore très peu équipés, comme Mayotte. Cette hétérogénéité s’observe également dans les COM, certains territoires ne disposant d’aucune infrastructure publique à ce jour.



Cartographie des points de recharge en services ouverts au public à La Réunion, par catégorie de puissance (sur la base des données de Gireve)

● Recharge lente (en-dessous de 7,4 kW) ● Recharge accélérée (entre 7,5 et 22 kW) ● Recharge rapide (entre 23 et 50 kW) ● Recharge ultra rapide (au-dessus de 50 kW)



Cartographie des points de recharge en services ouverts en Guyane française, par catégorie de puissance (sur la base des données de Gireve)

● Recharge lente (en-dessous de 7,4 kW) ● Recharge accélérée (entre 7,5 et 22 kW) ● Recharge rapide (entre 23 et 50 kW)

Gireve, avril 2026

<sup>1</sup> Les données relatives aux collectivités d’outre-mer sont parcellaires et parfois non actualisées

Au-delà de ces écarts quantitatifs, le modèle de déploiement présente des spécificités fortes. Les réseaux reposent principalement sur **des infrastructures de recharge accélérée (7 à 22 kW)**, adaptées aux usages locaux caractérisés par des distances quotidiennes limitées et une part importante de recharge à domicile ou sur site. Les infrastructures rapides restent plus ponctuelles et ciblées, contrairement aux modèles de hubs à très haute puissance développés dans l'Hexagone. Ce choix est cohérent avec les contraintes des territoires ultramarins, marqués par des **réseaux électriques isolés, peu interconnectés et aux marges de puissance limitées**. Dans ce contexte, un déploiement non maîtrisé des infrastructures pourrait générer des appels de puissance importants, fragiliser la sécurité d'approvisionnement et renchérir les coûts du système électrique.

Ainsi, **le développement de la recharge dans les outre-mer ne peut être pensé indépendamment des enjeux énergétiques locaux**. Il implique une approche intégrée, associant pilotage de la recharge, adaptation des puissances installées, et, lorsque pertinent, couplage avec des solutions de production locale et de stockage. Cette contrainte constitue à la fois un frein et une opportunité : si elle impose une planification plus fine, elle ouvre également la voie à des modèles innovants d'électromobilité, mieux intégrés aux systèmes énergétiques insulaires.

## B. Des contraintes énergétiques propres aux ZNI

Les réseaux électriques des territoires ultramarins sont situés en **zones non interconnectées (ZNI)**, c'est-à-dire des systèmes isolés du réseau continental européen. Cette configuration structurelle entraîne des **limitations significatives en matière de capacité de production, de flexibilité et de gestion de la puissance**, rendant ces systèmes particulièrement **sensibles aux variations de la demande**.

Dans ce contexte, l'intégration progressive des véhicules électriques constitue un **enjeu majeur d'équilibrage du système électrique et de pilotage de la demande**, notamment lors des périodes de pointe, où les risques de tension sur le réseau sont les plus élevés.

Par ailleurs, le **mix énergétique** demeure encore **largement carboné** dans certains territoires, bien qu'une dynamique de décarbonation soit déjà engagée et appelée à s'accélérer conformément aux objectifs de transition énergétique.

Dans ce cadre, le développement de la mobilité électrique ne peut être dissocié d'une stratégie concomitante de **renforcement des capacités de production d'énergie renouvelable** et de **déploiement de solutions de smart charging**, afin de garantir une intégration maîtrisée de ces nouveaux usages et d'éviter la création de tensions locales sur les réseaux insulaires.

Enfin, dans une logique d'anticipation et de sécurisation du système électrique, EDF SEI a engagé des études prospectives visant à **modéliser l'évolution du parc de véhicules et ses impacts sur le réseau**, afin d'adapter les infrastructures et d'optimiser leur intégration. Certaines collectivités ont mis en place des **schémas directeurs des infrastructures de recharge pour véhicules électriques (SDIRVE)**, afin de structurer le déploiement de l'offre de recharge sur leurs territoires. À La Réunion, cette compétence est assurée par le Syndicat intercommunal d'électricité du département de La Réunion (SIDELEC).

### C. Des inégalités socio-économiques structurantes

À ces contraintes s'ajoutent des **réalités économiques et sociales spécifiques** : chômage plus important, pouvoir d'achat plus faible et coût de la vie plus élevé.

En effet, le taux de chômage en Guadeloupe est de 17,2 % contre 7,7 % en France hexagonale. Ce taux atteint les 16,4 % pour la Réunion, 12,5 % pour la Martinique et 17,5 % pour la Guyane<sup>2</sup>. De plus, la grande pauvreté est 5 à 15 fois plus fréquente dans les départements d'outre-mer (DOM) qu'en France hexagonale. Alors qu'ils rassemblent seulement 3 % de la population française, les 5 départements d'outre-mer accueillent 24 % des habitants en situation de grande pauvreté.<sup>3</sup>

Dans un contexte général de coût de la vie plus élevé<sup>4</sup> dans les territoires ultramarins, la mobilité occupe une place particulièrement importante dans le budget des ménages, en raison d'une **forte dépendance à la voiture individuelle**. Celle-ci s'explique notamment par le développement inégal des réseaux de transport collectif, qui limite les alternatives à l'usage du véhicule personnel. Mais également par un **coût des véhicules** et des **pièces détachées en moyenne plus important** par rapport à la métropole. Selon un rapport de la délégation sénatoriale aux outre-mer<sup>5</sup>, les véhicules neufs des marques généralistes s'affichent à **+10 %** en moyenne, tandis que les pièces détachées grimpent de **20 à 25 %**, quadruplant parfois selon les références. Ces surcoûts, creusent l'écart d'accès à la mobilité électrique pour des populations déjà fragilisées par un chômage à **deux chiffres** et une pauvreté plus importante.

À défaut d'un accompagnement adapté, le développement de la mobilité électrique pourrait conduire à une **transition à deux vitesses**, dans laquelle les ménages les plus vulnérables resteraient dépendants de véhicules thermiques, exposés à des coûts d'usage plus élevés, tandis que les ménages les plus aisés seraient les principaux bénéficiaires des avantages économiques du véhicule électrique sur le long terme.

## 2. Réussir une électrification adaptée aux territoires ultramarins

En ce sens, la réussite de l'électrification des mobilités dans les territoires ultramarins repose sur plusieurs conditions essentielles : garantir un accès équitable à la mobilité électrique, faire du pilotage de la recharge un levier central, adapter les infrastructures aux usages réels, renforcer la formation locale, unifier les outils de planification en y intégrant notamment des éléments sur la gestion des batteries condition sine qua non d'une électrification maîtrisée.

### A. Garantir un accès équitable à la mobilité électrique

L'accès aux véhicules électriques demeure aujourd'hui limité dans les territoires ultramarins, en raison de **coûts d'acquisition élevés** et de **dispositifs de soutien insuffisamment adaptés**.

---

<sup>2</sup> Au 4<sup>e</sup> trimestre 2025, Insee

<sup>3</sup> Insee, 2022 Ludovic Audoux, Pascal Prévot Focus n°27.

<sup>4</sup> Les produits alimentaires coûtent **30 à 41% plus cher** dans les DROM, jusqu'à **70%** à Saint-Pierre-et-Miquelon.

<sup>5</sup> [La lutte contre la vie chère outre-mer : pansements ou vrais remèdes ? - Sénat](#)

Les **mécanismes existants**, tels que le leasing social, **ne prennent pas pleinement en compte les spécificités locales**, notamment en matière de conditions de financement. À ce jour, certains territoires ultramarins, tels que la Guadeloupe ou la Martinique, ne bénéficient toujours pas de ce dispositif. Les concessionnaires expliquent cette situation par plusieurs facteurs structurels.

D'une part, le prix d'achat des véhicules, bien que certains soient éligibles au dispositif, reste **plus élevé** en outre-mer, ce qui, combiné au plafonnement du leasing, augmente le reste à financer pour les ménages. De plus, la **dépréciation plus rapide** des véhicules en fin de contrat, liée aux conditions climatiques (corrosion saline, ensoleillement), réduit la valeur de reprise, tandis que des taux d'intérêt et des coûts annexes plus élevés renchérissent le montant des loyers. Dans ces conditions, il devient difficile, voire impossible, de proposer les niveaux de mensualités visés par le dispositif.

À titre d'exemple sur un segment B, pour cibler une mensualité de l'ordre de 200 €, les valeurs de reprise implicites représentaient environ **55-60 % du prix du véhicule**, selon la durée et le kilométrage du contrat. Or ces niveaux sont **très largement supérieurs aux valeurs résiduelles observées sur les marchés locaux** (dans certains cas x2) et ce, sans même intégrer l'ensemble des coûts annexes (notamment les assurances emprunteur), ce qui accentue encore l'écart.

Ce problème avait déjà été observé en Hexagone lors de la première version du leasing social. Pour la deuxième version, la plupart des constructeurs ont mis en place des garanties de reprise des véhicules ou ont revu à la baisse les valeurs de revente estimées. En revanche, ces ajustements n'ont **pas été appliqués de manière uniforme en outre-mer**. À cet égard, l'Avere-France, souligne qu'il est difficilement acceptable que les territoires ultramarins ne puissent bénéficier pleinement du dispositif de leasing social, alors même que leurs **besoins en mobilité y sont particulièrement importants** et que les **contextes socio-économiques locaux** justifient un accompagnement dans la transition vers la mobilité électrique.

Par ailleurs, certaines fiscalités, comme **l'octroi de mer**, peuvent contribuer à renchérir le coût des véhicules. A la Réunion, depuis le 1 mars 2025, au-delà de 151 chevaux un taux de 8% s'applique pour les véhicules électriques et s'accroît plus la puissance augmente.

## B. Développer la recharge résidentielle pour assurer l'accessibilité à la mobilité électrique

Au-delà de l'accessibilité économique du véhicule électrique, son développement repose également sur un facteur déterminant : l'accès à un point de recharge à domicile, qui demeure aujourd'hui le principal lieu de recharge des véhicules. Dans ce contexte, le **développement de la recharge en résidentiel collectif constitue un levier indispensable** pour la massification de la mobilité électrique, en particulier dans les territoires ultramarins.

Si l'habitat individuel reste une aspiration forte, la réalité territoriale est contrastée. Dans certains territoires comme Saint-Pierre-et-Miquelon, l'habitat individuel est très majoritaire (environ 80 %), tandis que dans d'autres, la rareté du foncier, et la densification urbaine imposent un **recours accru à l'habitat collectif**, notamment dans les zones urbanisées comme à La Réunion. Dans ces contextes, l'absence de solutions adaptées en copropriété exclut une part importante des ménages de la transition électrique.

Si un cadre réglementaire existe notamment via le droit à la prise et les obligations de pré-équipement dans le neuf, il reste insuffisant. Le **recours à des infrastructures de recharge collectives mutualisées apparaît structurant**. Il doit s'accompagner d'un renforcement des

**actions de sensibilisation** auprès des syndicats, bailleurs, installateurs et résidents, afin de favoriser une meilleure appropriation des enjeux. Soutenir financièrement ces projets constitue une **condition essentielle pour garantir une électrification des usages à la fois inclusive et adaptée aux réalités territoriales**.

### C. Accélérer l'électrification des flottes et structurer la recharge pilotée en dépôt

Dans les territoires ultramarins, l'électrification des flottes professionnelles constitue un levier prioritaire pour accélérer le déploiement de la mobilité électrique. Ces usages, par nature planifiables, avec des véhicules stationnés en dépôt et des cycles d'utilisation maîtrisés, offrent des conditions particulièrement favorables à un **déploiement rapide et structuré**.

Elles permettent notamment d'intégrer dès l'origine des solutions de **recharge pilotée**, essentielles pour préserver l'équilibre des systèmes électriques locaux, ainsi que, lorsque pertinent, des dispositifs de stockage sur site.

Dans cette perspective, plusieurs leviers doivent être activés :

- **Renforcer les appels à projets "flottes + IRVE"**, en intégrant systématiquement des exigences de pilotage de la recharge et, le cas échéant, de stockage ;
- **Prioriser le déploiement de la recharge en dépôt et sur les lieux d'activité** (zones d'emploi, ports, aéroports), avant l'extension de la recharge rapide ouverte au public ;
- **Adapter les dispositifs de financement**, en couvrant à la fois les investissements initiaux (CAPEX) et les coûts d'exploitation et de maintenance, avec une logique de conversion progressive des parcs ;
- **Mobiliser les flottes comme levier de structuration des filières locales**, en soutenant le développement des compétences (installation, maintenance, réparation).

Enfin, l'électrification des flottes joue un rôle déterminant dans **le développement d'un marché de l'occasion**, condition essentielle pour élargir l'accès au véhicule électrique dans des territoires où les contraintes de pouvoir d'achat sont plus fortes.

### D. Structurer une filière locale de compétences

La réussite de cette transition dans les territoires ultramarins repose également sur la capacité à **structurer localement les compétences** et les écosystèmes nécessaires à son déploiement.

Cela passe notamment par la **formation de professionnels** qualifiés dans les domaines du véhicule électrique et des infrastructures de recharge, ainsi que par **l'accompagnement des acteurs économiques** dans la structuration d'un écosystème local.

Dans des territoires confrontés à un chômage important, les métiers de l'électromobilité représentent une opportunité de reconversion et de **création d'emplois durables**. À mesure que la demande de véhicules électriques et d'infrastructures de recharge croît, ces métiers ne vont qu'augmenter en nombre et en diversité. Il est donc essentiel **de former localement**, afin que cette dynamique bénéficie en priorité aux résidents et contribue à l'ancrage territorial de la filière.

A titre d'exemple, en Guadeloupe, le Conseil régional ambitionne de **renforcer les compétences des mécaniciens automobiles** par le développement de formations locales. De même, à La Réunion, EDF mène des **actions de sensibilisation** auprès des équipes commerciales de

concessionnaires volontaires, afin de les former aux bénéfices environnementaux du véhicule électrique ainsi qu'aux enjeux liés au pilotage de la recharge.

Ces initiatives doivent désormais être généralisées et structurées à plus grande échelle, afin de faire évoluer durablement les pratiques professionnelles et d'intégrer pleinement la mobilité électrique dans les processus d'information et de conseil aux usagers.

#### E. Faire du pilotage de la recharge un pilier du système

Dans les territoires ultramarins, la question centrale n'est pas uniquement celle des volumes d'énergie consommés, mais celle de la **puissance appelée**, en particulier lors des **périodes de pointe**, souvent concentrées le soir entre 18h et 22h alors même que la production solaire n'est plus disponible.

Un développement non maîtrisé de la recharge des véhicules électriques pourrait accentuer les **tensions sur le réseau** et conduire à mobiliser des moyens de production plus carbonés et plus coûteux. Dans ce contexte, le **pilotage intelligent de la recharge** doit constituer un **principe structurant du déploiement**.

Comme mentionné précédemment, le rôle des vendeurs automobiles est essentiel pour sensibiliser les clients à **l'importance du pilotage de la recharge** lors de l'achat ou de la location d'un véhicule électrique. En tant que premiers interlocuteurs des clients, il apparaît nécessaire de généraliser ce type d'initiatives, porté par EDF à la Réunion, afin de renforcer cette sensibilisation à plus grande échelle.

De manière plus globale, il est indispensable que les pouvoirs publics notamment la CRE mette en place des signaux tarifaires incitatifs pour favoriser la recharge lors de la production solaire et décaler les usages en dehors des périodes critiques.

Dans cette perspective, l'Avere-France est convaincu que le pilotage de la recharge doit être progressivement complété par le développement de **solutions de stockage**, afin de mieux absorber les variations de production et de consommation. À moyen terme, **l'émergence de la bidirectionnalité** (véhicule-to-grid, véhicule-to-home) constitue également un levier supplémentaire de flexibilité pour le système électrique.

En effet, les **batteries stationnaires** permettent de stocker l'électricité abondante lors des périodes solaires, très abondante dans ces territoires, pour la réinjecter dans le réseau lors des pics de consommation, allégeant ainsi ses contraintes. **Leur couplage avec les stations de recharge** constitue un levier stratégique pour optimiser la gestion du réseau et en limiter les tensions.

Il serait intéressant de développer dans ces territoires des projets clés en main à destination des particuliers, combinant bornes de recharge, stockage par batterie, photovoltaïque et chauffe-eau solaire, afin de soulager le réseau électrique.

Ces technologies révèlent **surtout leur utilité stratégique** lors des **périodes cycloniques**, fréquentes dans ces territoires, où elles permettent de pallier les coupures de réseau et de stabiliser l'approvisionnement énergétique.

## F. Adapter la recharge aux usages et contraintes locales

Les caractéristiques des usages dans les territoires ultramarins, notamment des **distances quotidiennes généralement modérées**, permettent d'envisager des **solutions de recharge sobres et adaptées**. A la Réunion, à titre d'exemple, la distance moyenne parcourue quotidiennement est de 40 km. Le dimensionnement des infrastructures doit ainsi être **ajusté au plus près des besoins réels**, en évitant le **surdimensionnement** des puissances installées, qui entraînerait des coûts supplémentaires et des contraintes accrues pour le réseau.

Le **développement de la recharge rapide dans les territoires ultramarins doit, le cas échéant, rester extrêmement ciblé et limité**, en priorité sur les axes structurants où des besoins ponctuels peuvent exister. Ce positionnement apparaît cohérent au regard des caractéristiques locales, pour lesquels la recharge à domicile ou sur le lieu de travail est généralement suffisante. **Des orientations en ce sens sont déjà engagées dans plusieurs territoires** et constituent un cap à maintenir.

Au niveau des **équipements**, on distingue :

- La **prise renforcée** : elle **limite efficacement la puissance appelée**, réduisant ainsi la contrainte sur le réseau. En revanche, si sa pilotabilité est généralement statique au départ, des solutions permettent d'automatiser le pilotage (déclenchement de la recharge depuis le véhicule ou connexion de la prise renforcée au compteur numérique via un professionnel agréé – dans ce cas la recharge se déclenche automatiquement pendant les heures creuses<sup>6</sup>). A l'inverse ;
- La **borne de recharge** peut offrir un pilotage dynamique plus performant, mais son appel de puissance supérieur peut fragiliser le réseau. Son déploiement doit s'accompagner d'une **modulation de puissance** afin de concilier optimisation du pilotage et préservation de la stabilité électrique.

## G. Inscrire la mobilité électrique dans une stratégie énergétique territoriale

La mobilité électrique est aujourd'hui intégrée à plusieurs documents de planification, tels que les PPE, les S3REnR et les SDIRVE, ce qui tend à **fragmenter la vision globale de son développement**. Au regard des enjeux de transition énergétique, une meilleure articulation, voire une **convergence de ces outils**, apparaît nécessaire afin d'anticiper plus efficacement les besoins et d'assurer la cohérence des investissements entre sources de production et secteurs de consommation. Une telle évolution permettrait de **disposer d'une vision plus holistique de la transition énergétique et de renforcer la lisibilité ainsi que l'efficacité de l'action publique**.

Cette convergence doit reposer sur une **gouvernance opérationnelle dédiée**, associant collectivités, État, gestionnaires de réseau et acteurs de l'IRVE, afin de coordonner la planification (puissance, implantations), les dispositifs d'aide et le suivi de la chaîne batteries. Elle doit s'inscrire dans un calendrier progressif et s'appuyer sur un socle d'indicateurs partagés.

L'exemple de Saint-Barthélemy illustre cette approche intégrée : si le schéma directeur initial portait principalement sur le déploiement des IRVE, il a rapidement dépassé ce seul périmètre pour **intégrer également la production photovoltaïque et la gestion des batteries**. Conçu en

---

<sup>6</sup> À La Réunion, ce dispositif est proposé par EDF et permet aux foyers qui l'installent de bénéficier d'une prime de 200 € (financée par le Cadre Territorial de Compensation de la Réunion).

lien avec les contraintes propres aux ZNI, il articule ainsi le développement des infrastructures de recharge avec celui des capacités de production locale et des solutions de stockage.

#### H. Maîtriser la chaîne de valeur des batteries

La **gestion des batteries** en fin de vie constitue aujourd'hui un point de **fragilité majeur**. **Aucune filière locale de recyclage** n'est actuellement pleinement opérationnelle dans les territoires ultramarins, et les volumes disponibles ne permettent pas, à ce stade, d'envisager l'implantation de structures de traitement sur chaque territoire.

En conséquence, les batteries doivent être **rapatriées vers l'Hexagone**, voire vers des États tiers, pour y être traitées. Ce transfert se heurte toutefois à d'importantes contraintes logistiques et financières, les compagnies maritimes refusant encore majoritairement leur prise en charge. Cette situation fait peser un risque structurel de blocage à moyen terme sur le développement de la mobilité électrique.

Dans ce contexte, La Réunion apparaît comme un territoire pionnier. L'ouverture d'un site opéré par Suez, intégrant un **atelier de démantèlement et de conditionnement des batteries** lithium-ion, a permis de lever une partie des contraintes d'export. Grâce à des accords avec les compagnies maritimes, les batteries peuvent désormais être expédiées vers l'Hexagone pour traitement. Par ailleurs, certains distributeurs en Guyane, en Martinique et en Guadeloupe ont développé des Battery Repair Centers (BRC), permettant d'assurer une réparation locale et de limiter les flux d'export.

Dans ce contexte, la structuration d'une filière opérationnelle de gestion des batteries en outre-mer apparaît comme **une condition incontournable à la viabilité et à l'essor de la mobilité électrique**. Plusieurs dynamiques locales confirment d'ailleurs cette évolution. En Guadeloupe, une table ronde a été organisée en janvier dernier afin de réunir les acteurs concernés et d'identifier des solutions durables. En Nouvelle-Calédonie, l'Agence calédonienne de l'énergie a conduit un travail d'analyse sur le gisement des batteries de véhicules électriques et des batteries stationnaires, qui a abouti, en partenariat avec la Province Sud, à la mise en place d'un appel à manifestation d'intérêt (AMI) visant à structurer des filières autour du stockage, du réemploi et de l'inertage.

L'ensemble de ces initiatives pourrait utilement converger vers l'élaboration d'un cadre commun, voire d'un **cahier des charges partagé**, permettant d'harmoniser les pratiques et de sécuriser la filière à l'échelle des territoires ultramarins.

Propositions/Recommandations de l'Avere-France :

### **1. Adapter le cadre énergétique et le pilotage de la recharge**

- Systématiser le pilotage intelligent de la recharge dans les zones non interconnectées, afin de limiter les appels de puissance en période de pointe. En maximisant la recharge en heure solaires pour bénéficier de la production photovoltaïque si elle est développée sur le territoire ;
- Renforcer les signaux tarifaires existants pour les rendre plus incitatifs et favoriser le décalage des usages notamment durant la production solaire ;
- Développer des solutions clés en main à destination du B2C, combinant bornes de recharge, stockage, photovoltaïque et chauffe-eau solaire.

### **2. Déployer des infrastructures de recharge adaptées aux usages locaux**

- Privilégier des infrastructures dimensionnées au plus juste, en cohérence avec les usages observés (notamment recharge lente ou intermédiaire) ;
- Éviter le surdimensionnement des installations, source de coûts et de contraintes pour le réseau ;
- Définir des préconisations adaptées aux différents cas d'usage (domicile, entreprises, voirie).

### **3. Garantir un accès équitable à la mobilité électrique**

- Adapter les dispositifs de soutien à l'acquisition aux réalités socio-économiques des territoires ultramarins ;
- Mettre en cohérence la fiscalité pour favoriser les véhicules électriques en premier lieu.
- Développer des solutions de financement adaptées, tenant compte des conditions locales de revenus et d'accès au crédit ;
- Accélérer l'électrification des flottes professionnelles.

### **4. Structurer une filière locale de compétences et de services**

- Soutenir le développement de formations initiales dédiées aux métiers de la mobilité électrique (automobile et infrastructures de recharge) ;
- Accompagner la montée en compétence des acteurs locaux (installateurs, mainteneurs, distributeurs) ;
- Renforcer les actions de sensibilisation auprès des entreprises et des particuliers.

### **5. Lever les freins liés à la gestion des batteries**

- Définir un cadre opérationnel sécurisé pour le transport des batteries usagées, en particulier par voie maritime, en lien avec les acteurs du secteur (élaboration d'un cahier des charges) ;
- Soutenir le développement de solutions locales de réparation et de reconditionnement, afin de limiter les flux logistiques ;
- Étudier des solutions mutualisées à l'échelle régionale, adaptées aux volumes disponibles.

### **6. Renforcer la cohérence et la lisibilité de l'action publique**

- Améliorer l'articulation entre les différents outils de planification (PPE, S3REnR, SDIRVE) en tendant vers un cadre programmatique unifié intégrant production et consommation.