



ASSEMBLÉE NATIONALE

17ème législature

Adaptation du plan d'électrification pour La Réunion

Question écrite n° 15241

Texte de la question

M. Frédéric Maillot alerte Mme la ministre des outre-mer sur l'impérative adaptation du plan d'électrification aux spécificités des zones non interconnectées (ZNI) d'outre-mer et notamment à La Réunion. La crise énergétique, aggravée par le contexte géopolitique actuel, a conduit le Gouvernement à revoir la stratégie nationale et à annoncer, le 10 avril 2026, un plan d'électrification. Toutefois, une approche différenciée et singulière doit être envisagée pour les territoires d'outre-mer, zones non interconnectées (ZNI), dans le cadre de la transition énergétique qu'il souhaite impulser. À La Réunion, plusieurs contradictions structurelles doivent être levées pour l'électrification de la mobilité légère qui constitue un enjeu majeur, conformément au Pacte vert pour l'Europe visant la neutralité carbone à l'horizon 2050. La part des énergies renouvelables (EnR) dans la production électrique atteint 92,4 % en 2024, un résultat remarquable qui place le *Péi*, La Réunion, bien au-dessus des autres territoires non interconnectés. Cependant, derrière ce chiffre encourageant, la réalité est plus contrastée : ces EnR sont majoritairement importées - biodiesel et pellets de bois représentent à eux seuls 61,2 % de la production électrique - tandis que les énergies renouvelables véritablement locales (hydraulique, photovoltaïque, bagasse, éolien) n'en constituent que 31,2 % du *mix*. Le *Péi* reste ainsi exposé aux fluctuations des marchés internationaux substituant en partie une dépendance à une autre. Cette performance sur le *mix* électrique masque un défi autrement plus structurel : le secteur des transports, qui concentre 63,3 % de la consommation d'énergie finale à La Réunion, reste massivement dépendant des carburants fossiles, avec 449 927 tonnes de carburants fossiles routiers consommés en 2024, soit 628 litres par habitant. Ce seul secteur est à l'origine de 77 % des émissions de CO₂. Les véhicules électriques ne représentent qu'environ 3,5 % du parc automobile à La Réunion et leur part dans les ventes de véhicules neufs est en recul ces dernières années. Cette tendance s'explique par plusieurs facteurs, notamment le coût d'acquisition encore élevé, le maillage insuffisant des infrastructures de recharge et les enjeux liés au recyclage des batteries. Par ailleurs, bien que la mobilité lourde ne représente qu'environ 1,5 % du parc total, il convient de souligner que plus de 50 % des lignes de transport public ne seraient pas électrifiables dans les conditions actuelles d'exploitation, en raison des contraintes topographiques, des limitations d'autonomie des véhicules électriques et des insuffisances en infrastructures de recharge. Dans ce contexte, l'hydrogène s'impose comme une alternative crédible et complémentaire à l'électrique pour décarboner les segments des bus, autocars et poids lourds. C'est la raison pour laquelle M. le député appelle à une adaptation de la politique d'électrification qui prenne en compte le retard d'infrastructures accusé par le territoire. Les moyens de l'État doivent être renforcés pour permettre le déploiement des infrastructures prévues par la PPE. Cette adaptation suppose un soutien renforcé aux énergies renouvelables locales, pour réduire la dépendance aux importations fossiles ; la prise en compte effective des contraintes ultramarines (tropicalisation des équipements, surcoûts logistiques, fragilité des réseaux insulaires) ; une diversification des solutions énergétiques, en intégrant pleinement le bioGNV, l'hydrogène bas-carbone et, plus largement, les carburants alternatifs adaptés aux usages intensifs. Les territoires doivent constituer des postes avancés de la transition énergétique, au regard des nombreux atouts naturels dont ils disposent. En conséquence, il lui demande si elle entend rendre plus accessible le solaire individuel (photovoltaïque et chauffe-eau solaire) à travers un renforcement de l'aide de l'État notamment pour les foyers les plus modestes ; inscrire La Réunion, conformément à l'annonce du Gouvernement, comme territoire d'expérimentation parmi la centaine évoquée ; intégrer, dès la conception des plans nationaux, les spécificités des territoires insulaires ultramarins (relief, insularité, tropicalisation des équipements, fragilité des réseaux), ces réalités ne devant pas être traitées en simple adaptation *a posteriori* ; soutenir les projets d'éclairage public autonome et réaliser une

évaluation de l'applicabilité réelle du plan d'électrification à La Réunion. Au regard des contraintes identifiées, notamment l'impossibilité d'électrifier plus de 50 % des lignes de transport public, le Gouvernement doit préciser quelles mesures du plan s'appliquent effectivement au territoire et proposer des alternatives crédibles pour les usages non couverts. M. le député demande également à Mme la ministre si elle entend prévoir un soutien financier renforcé dédié au verdissement des flottes et des mobilités en outre-mer. Les aides annoncées - *leasing* social, bonus à l'achat, enveloppes EDF - doivent être déclinées avec des enveloppes spécifiques pour les territoires ultramarins, tenant compte des surcoûts logistiques et de la diversité des solutions à financer : véhicules électriques, bioGNV, hydrogène bas-carbone, bio-éthanol, etc. Ces leviers conditionnent la crédibilité et l'efficacité de la transition énergétique à La Réunion. Sans eux, les ambitions nationales resteront lettre morte pour les territoires, de plus en plus vulnérables aux crises internationales malgré leurs dotations naturelles. Il souhaite connaître sa position à ce sujet.

Données clés

Auteur : [M. Frédéric Maillot](#)

Circonscription : Réunion (6^e circonscription) - Gauche Démocrate et Républicaine

Type de question : Question écrite

Numéro de la question : 15241

Rubrique : Outre-mer

Ministère interrogé : [Outre-mer](#)

Ministère attributaire : [Outre-mer](#)

Date(s) clé(s)

Question publiée au JO le : [19 mai 2026](#), page 4343