RÉUNION EXPRESS
Projet de train express régional de La Réunion

SYNTHÈSE
DU DOSSIER DE SAISINE

Octobre 2025

REGION REUNION
www.regionreunion.com

Avec plus de 2,5 millions déplacements quotidiens sur un territoire d'environ 2 500 km^2, La Réunion fait aujourd'hui face à un véritable coma circulatoire.

Territoire français et européen sur l'axe stratégique entre l'Asie et l'Afrique, La Réunion a connu en quelques décennies un développement important et une hausse significative de sa population. Si le réseau routier s'est considérablement développé et des efforts constants sont menés par les collectivités pour renforcer la performance et le maillage des réseaux de transports en commun, l'île enregistre plus de 30 km de bouchons chaque jour.

La création d'un mode ferré doit aujourd'hui permettre de doter La Réunion d'un axe structurant, performant et à force capacité, autour duquel pourront se déployer un ensemble d'offres multimodales tenant compte des réalités géographiques et territoriales.

Cette synthèse vise à exposer le projet REUNION EXPRESS porté par la Région Réunion et détaillé dans le dossier de saisine. Au regard de ses caractéristiques - création d'une ligne ferroviaire nouvelle d'environ 140 km pour un coût estimé entre 4 et 6 Md€ (donc supérieur à 40 km et de plus de 455 M€) - le projet relève de la catégorie "création d'une ligne ferroviaire nouvelle" visée à l'article R.121-2 du code de l'environnement. À ce titre, la saisine de la CNDP est obligatoire pour qu'elle puisse déterminer les modalités d'information et de participation du public.

LE PROJET RÉUNION EXPRESS EN BREF

Le projet ferroviaire RÉUNION EXPRESS est une infrastructure se déployant à l'échelle de La Réunion sur un linéaire d'environ 140 km entre Saint-Benoît à l'Est et Saint-Joseph au Sud.

Ce réseau structurant s'appuie sur un maillage de gares et de stations desservant les principaux pôles urbains de l'île. Il assure également une connexion avec les Transports en Commun en Site Propre (TCSP) urbains via les pôles d'échanges et se décline autour d'un nombre d'arrêts restreint proposant ainsi une vitesse commerciale élevée.

LES PRINCIPAUX OBJECTIFS DU PROJET

Le projet RÉUNION EXPRESS a pour objectif de créer une infrastructure ferroviaire structurante, destinée à transformer les mobilités du quotidien à La Réunion.

Il s'inscrit dans une démarche de réduction des émissions de gaz à effet de serre, d'amélioration de la qualité de service des transports collectifs et de cohérence avec les politiques publiques régionales de développement durable et d'aménagement du territoire

Ses objectifs principaux :

- **Performance des transports en commun :** créer un axe ferré rapide, capacitaire et fiable, capable d'absorber une part significative des flux quotidiens, de réduire les temps de parcours et d'augmenter la ponctualité et la fréquence du réseau de transport collectif.
- **Attractivité et qualité globale des transports en commun :** accroître l'offre, consolider et développer un réseau structurant en favorisant les maillages et l'intermodalité autour de cette colonne vertébrale pour desservir les mi-pentes et les hauts de l'île.
- **Cohérence des mobilités :** assurer l'articulation avec les réseaux existants et les projets en cours (gares, pôles d'échanges multimodaux, TCSP, ZAC, transports par câble…), favoriser le rabattement et l'intermodalité.
- **Réduction des émissions de GES :** offrir une alternative crédible à la voiture individuelle pour les déplacements quotidiens, fortement émetteurs.
- **Structuration du territoire :** dynamiser les centralités urbaines, prévenir l'étalement urbain en encourageant la densification autour des points d'arrêt, renforcer l'équilibre territorial.

LES POINTS-CLÉS DU PROJET

- Un réseau qui relie de manière **directe et rapide** les différents pôles urbains de l'île permettant d'offrir des temps de parcours attractifs.
- Un **réseau « express »** qui ne traverse pas (ou peu) les centres villes pour privilégier le rabattement sur les réseaux de transports intercommunaux.
- Une infrastructure **dissociée du réseau routier.**
- Un maillage de **10 pôles d'échanges multimodaux principaux** et parkings relais associés.
- Un matériel de type **train léger pouvant circuler à 110 km/h** maximum et s'adapter aux traversées des zones urbanisées
- Un réseau qui doit également permettre de **transporter du FRET**, notamment entre le Grand Port Maritime de La Réunion et l'Est de l'île, ou entre les aéroports de La Réunion Roland Garros et Pierrefonds.

Vue aérienne de la station Saint -Pierre sur le Boulevard Banks (bassin Sud)

CHIFFRES CLÉS

140 km
de réseau linéaire

+ de 3000
places en parking relais

16 villes
desservies

Vitesse maximale de
110 km/h

Un potentiel de ***100 000*** voyageurs/jour

Environ ***25 stations*** avec acessibilité PMR : une station tous les 5 km

Fréquence de passage : ***toutes les 10 à 15 minutes***
aux heures de pointe (par sens)

Des **temps de parcours largement inférieurs à la voiture** aux heures de pointe (- 50 % sur l'arc Ouest-Nord-Est)

LES VARIANTES DE TRACÉ

Des variantes de tracé sont présentées sur 3 secteurs :

- **La traversée de Saint-Denis,** cœur économique et démographique de l'île, où différentes options sont envisagées pour articuler le réseau ferré avec les projets urbains et de transport de la CINOR (BHNS Baobab, câbles, pôles d'échanges) ;

- **La section entre Saint-Paul et Saint-Leu,** où deux variantes sont analysées : l'une à mi-pente, le long de la Route des Tamarins, privilégiant la maîtrise foncière et la limitation des impacts ; l'autre sur le littoral, plus intégrée aux zones urbanisées et touristiques mais plus contrainte foncièrement ;

- **Le secteur de Pierrefonds-Saint-Pierre,** qui interroge les modalités de franchissement de la Rivière Saint-Étienne et la desserte d'une zone industrielle, avec des impacts potentiels sur la mobilité entre Saint-Pierre, l'Entre-Deux et le Tampon.

Ces variantes feront l'objet d'analyses comparées détaillées dans le dossier du maître d'ouvrage/dossier de concertation afin d'alimenter le dialogue avec la population.

LES ALTERNATIVES AU PROJET RÉUNION EXPRESS

Le dossier du maître d'ouvrage ou le dossier de concertation pourra explorer deux alternatives globales :

- La première sera naturellement un scénario fondé sur **une poursuite en l'état de la politique régionale en matière de mobilité,** sans projets majeurs d'investissement. Il s'agira alors de dégager une vision à 2050 du réseau régional de transport fondé sur une amélioration régulière du réseau régional Car Jaune tel que connu aujourd'hui et sur la base des infrastructures de voies dédiées existantes et déjà programmées ;

- La seconde sera un scénario fondé sur **la mise en oeuvre d'un réseau de cars devant présenter des niveaux services similaires au RÉUNION EXPRESS** et notamment permettant de satisfaire la demande telle qu'identifiée à ce jour, à savoir plus de 100 000 voyageurs, tout en respectant l'objectif de vitesse de pointe et de vitesse commerciale du RÉUNION EXPRESS moyennant des investissements majeurs à l'échelle de l'Île.

Vue aérienne du train passant par l'aéroport de La Réunion Roland Garros

LE DIAGNOSTIC DES MOBILITÉS À LA RÉUNION

La Réunion : les données clés

896 175 habitants
(2025 - les données INSEE prévoient un nombre proche du million à l'horizon 2045), dont **154 000 habitants à Saint-Denis**, plus grande ville des Outre-mer

24 communes
5 EPCI

2 512 km²
40% du territoire aménageable

5 473 km
de réseau routier

+ de 85 % de la population
et l'essentiel des zones d'activités sont situés sur **une bande littorale de moins de 5 km de large**, conséquence directe des contraintes topographiques de La Réunion

Les principaux chiffres de l'Enquête Déplacements Grand Territoire
(EDGT – 2016)

+ de 2,5 millions de déplacements quotidiens sur l'île de La Réunion

475 000
véhicules en circulation

+3h et 30km
d'embouteillages chaque jour

65%
des déplacements se font en voitture

+ d'un tiers
des déplacements est lié au travail, à l'école ou aux études

Vue aérienne du carrefour Bras Canot à Saint-Benoit (bassin Est)

UNE SATURATION CHRONIQUE DES DÉPLACEMENTS QUOTIDIENS : LE COMA CIRCULATOIRE.

Plus d'un tiers des déplacements des Réunionnais est lié au travail ou aux études. La voiture reste le mode quasi exclusif pour tous les motifs, engendrant de forts pics de circulation (6h30–8h30 puis 15h–18h) qui saturent à la fois les routes et les réseaux de bus, notamment sur le littoral où se concentrent les principaux pôles d'emplois et d'habitat.

UNE SPÉCIFICITÉ TERRITORIALE FORTE.

Les échanges inter-EPCI apparaissent limités (5 à 11 % hors CASUD), mais cette lecture doit être nuancée : les communes et intercommunalités réunionnaises couvrent des surfaces très étendues, regroupant à la fois zones d'habitat, d'activités et pôles d'emploi.

Les déplacements intra-EPCI sont donc déjà de longue distance et concentrés sur quelques axes majeurs, accentuant la congestion générale.

UN ENJEU CLIMATIQUE MAJEUR.

Les 20 % des déplacements les plus longs génèrent près de 80 % des émissions de gaz à effet de serre liées à la mobilité. La concentration des flux automobiles sur le littoral renforce cet impact.

UN BESOIN DE MAILLAGE PERFORMANT ET D'INTERMODALITÉ.

La priorité est de renforcer l'offre sur les pôles urbains littoraux et d'assurer leur interconnexion efficace avec les mi-pentes et les hauts. Les périodes de saturation plaident pour un mode structurant, régulier et indépendant des aléas routiers.

UNE ATTENTE CITOYENNE AFFIRMÉE.

Les États Généraux des Mobilités (EGM) ont confirmé une volonté claire : développer un mode structurant, le train, et renforcer significativement les transports collectifs (fréquence, régularité, coordination des réseaux), tout en favorisant l'intermodalité (PEM, vélo, marche).

DES ÉTATS GÉNÉRAUX DES MOBILITÉS À LA SIGNATURE DE LA FEUILLE DE ROUTE DES MOBILITÉS : L'EXPRESSION D'UNE VOLONTÉ COMMUNE

En 2023, la Région Réunion a conduit les États Généraux des Mobilités (EGM), une vaste démarche de concertation citoyenne visant à définir collectivement les priorités de l'action publique en matière de mobilités sur l'île.

Face à la saturation routière et à la succession de projets et concertation inaboutis, cette initiative a permis d'associer pour la première fois l'ensemble des Autorités Organisatrices de la Mobilité (AOM) et partenaires (intercommunalités, Département, État, Île de La Réunion Mobilités) ainsi que les citoyens, invités à débattre de tous les modes de déplacement (voiture, bus, vélo, marche, train).

Placée sous l'égide de la CNDP qui a désigné six garants, la démarche des EGM s'est conclue le 29 août 2025 par la signature de la Feuille de route des mobilités par toutes AOM.

Ce document fondateur fixe pour la première fois un cap clair et partagé à l'échelle régionale : il aligne les stratégies locales, renforce la coordination des politiques publiques et pose le cadre d'une gouvernance unifiée et opérationnelle.

Surtout, la Feuille de route consacre le projet ferroviaire RÉUNION EXPRESS comme colonne vertébrale du futur réseau global et intermodal, traduisant la volonté commune des institutions et des citoyens d'engager une transformation profonde des mobilités réunionnaises.

09 mai > 23 juillet 2023

Une grande **consultation régionale** pour réaliser un état des lieux des besoins, attentes et priorités. Près de 11 000 contributions ont été recueillies partout dans l'île !

14 octobre > 09 décembre 2023

L 'Assemblée Citoyenne des Mobilités, composée de 100 citoyens, a travaillé sur près de 180 propositions remises aux collectivités compétentes.

13 février 2024

L 'ensemble des partenaires a signé une **déclaration commune** prenant acte des conclusions du rapport de l'Assemblée Citoyenne des Mobilités.

1er semestre 2024 > 1er semestre 2025

Poursuite des travaux entre les partenaires pour analyser l'ensemble des propositions citoyennes sous l'angle de la faisabilité technique et de la soutenabilité financière.

29 août 2025

Signature de la Feuille de route partenariale des mobilités.

Signature de la feuille de route des mobilités, le 29 août 2025

Vue aérienne du Pôle multimodal de La Possession (bassin Ouest)

LES PRINCIPALES CARACTÉRISTIQUES DU PROJET

LES GAINS ATTENDUS DU RÉUNION EXPRESS

- **Temps de parcours et fiabilité :** sur l'arc Ouest–Nord–Est, les temps de trajet en RÉUNION EXPRESS sont inférieurs à la voiture particulière, jusqu'à –50 % en heure de pointe, auxquels s'ajoute la suppression du temps de stationnement et du « temps de précaution » lié aux aléas routiers.

  La fiabilité du mode guidé, indépendante des embouteillages, constitue un avantage concurrentiel majeur sur la voiture, en assurant des horaires réguliers et prévisibles.

  Ces gains de temps concernent autant les usagers du train que les automobilistes et voyageurs en bus bénéficiant de la décongestion du réseau routier.

- **Forte capacité :** à terme, le RÉUNION EXPRESS se développe potentiellement sur plusieurs lignes qui cumulent environ 100.000 voyageurs/jour à leur mise en service.

  Il permet de désaturer le réseau routier, de rééquilibrer la charge entre modes de transport et d'améliorer la vitesse commerciale des bus.

- **Intégration de la dimension marchandises :** le projet intègre une dimension fret urbain (via un TramFret). Cette solution vise à mutualiser les flux logistiques tout en limitant les nuisances routières, et s'adresse à une typologie de marchandises compatible avec l'infrastructure.

UN SOLIDE SOCLE D'ÉTUDES

Le projet RÉUNION EXPRESS s'appuie sur plus de dix ans d'études et de concertations avec les acteurs du territoire menées par la Région Réunion pour en définir les contours et les modalités.

Engagées dès 2012 sur la base du Schéma d'Aménagement Régional (SAR), les premières études ont permis, en lien avec les AOM, de définir un tracé de référence à l'échelle de l'île, consolidé par des études d'intégration aux grands échangeurs routiers et validé en 2016 sur un linéaire d'environ 140 km, de Saint-Benoît à Saint-Joseph.

De 2016 à 2019, les études se sont concentrées sur la section Nord, avec des analyses d'opportunité, de faisabilité et de trafic, un bilan socio-économique et une concertation publique sous l'égide de la CNDP.

En parallèle, des études conjointes avec le Territoire de l'Ouest ont porté sur les liaisons Saint-Paul – Saint-Denis intégrant la Nouvelle Route du Littoral.

Depuis 2020, la Région a harmonisé le niveau d'études sur l'ensemble du tracé, précisant les principes d'insertion, les besoins fonciers, l'offre de transport et le phasage.

LA PRISE EN COMPTE DES ENJEUX ENVIRONNEMENTAUX

La réalisation d'une infrastructure de 140 km constitue un défi environnemental et paysager majeur : le RÉUNION EXPRESS devra s'insérer dans une mosaïque de milieux sensibles (espaces naturels, paysages littoraux, terres agricoles) et traversera, conformément au SAR, plusieurs Espaces Remarquables du Littoral (ERL).

Les franchissements (ravines et rivières, dont Grande Ravine, Rivière Sainte-Étienne, Ravine Manapany) seront conçus dans le strict respect de la démarche Éviter-Réduire-Compenser (ERC), avec une attention particulière aux sites emblématiques tels que la forêt de l'Étang-Salé et la savane du Cap Lahoussaye.

À l'inverse, le projet s'appuiera autant que possible sur des ouvrages existants et notamment sur la Nouvelle Route du Littoral déjà dimensionnée pour accueillir le train sans impact sur le massif de la Montagne.

Hors agglomération, l'insertion le long des infrastructures existantes visera à préserver le foncier agricole et à limiter le morcellement des exploitations, en cohérence avec les objectifs de la loi ZAN (projet éligible à la liste des projets d'envergure nationale ou européenne).

Dès la phase de concertation ou de débat public, les documents supports présenteront une synthèse consolidée des enjeux d'impact environnemental, paysager et foncier sur l'ensemble du tracé.

GOUVERNANCE, COÛT ET CALENDRIER DU PROJET

Le RÉUNION EXPRESS représente un investissement majeur pour le territoire, évalué entre 4 et 6 milliards d'euros pour l'ensemble de ses 140 kilomètres, selon les choix techniques et les modalités de déploiement qui seront retenus.

Sa réalisation suivra un phasage progressif, avec une première tranche estimée à environ 3 milliards d'euros, dont les travaux pourraient débuter à l'horizon 2030, pour une mise en service prévisionnelle autour de 2035. Le développement ultérieur du réseau se fera par étapes successives, afin d'assurer une montée en charge maîtrisée et cohérente à l'échelle de l'île.

Le modèle de financement repose sur un partenariat à trois niveaux : l'Union européenne, dans le cadre de ses politiques de cohésion et de transition écologique ; l'État, via ses dispositifs de soutien à la décarbonation des transports ; et les collectivités locales, au titre de leur compétence en matière de mobilité. La part locale s'appuiera sur une fiscalité dédiée et adaptée, spécifiquement affectée aux infrastructures de transport, sans impact sur le pouvoir d'achat des Réunionnais.

La mise en œuvre opérationnelle et financière sera confiée à la Société Locale des Grands Projets (SLGP), prévue au sein de la feuille de route des mobilités et placée sous la tutelle conjointe des six AOM de La Réunion. Dotée de ressources propres et d'une capacité d'endettement à long terme, cette société unifiera la maîtrise d'ouvrage des grands projets de mobilité, garantissant leur cohérence, leur soutenabilité et leur articulation avec les autres modes de transport. Outre la réalisation du RÉUNION EXPRESS, elle pourra intervenir sur les pôles d'échanges multimodaux, les projets de rabattement (bus, modes actifs) et les aménagements urbains autour des stations.

LES ATTENTES DE LA RÉGION EN MATIÈRE DE PARTICIPATION DU PUBLIC

Forte d'un niveau homogène d'études préliminaires sur l'ensemble du tracé de référence du projet RÉUNION EXPRESS, et s'appuyant sur la dynamique des États Généraux des Mobilités ainsi que de la feuille de route signée par l'ensemble des AOM, la Région présente aujourd'hui un projet arrivé à maturité pour être partagé dans le cadre d'un débat public ou d'une concertation.

La participation du public doit prolonger cette trajectoire en consolidant, de manière transparente, les fondements techniques, territoriaux et financiers du projet.

LES PRINCIPALES ATTENTES DE LA RÉGION

- Partager les enjeux du projet.
- Permettre à chacun de s'exprimer sur l'opportunité du projet, et de débattre de ses caractéristiques.
- Enrichir l'état des réflexions, conforter ou ajuster les choix techniques.
- Dans la continuité de la feuille de route des mobilités, poursuivre le dialogue sur la bonne coordination avec les projets du territoire.
- Identifier les synergies possibles.
- Poser les bases d'une concertation régulière avec les réunionnais sur ce projet dimensionnant pour le territoire.

L'ambition est d'ouvrir un débat large et documenté permettant à chaque réunionnais de s'approprier le projet : comprendre ses objectifs, ses modalités de réalisation et ses effets attendus, poser des questions, exprimer un avis et formuler des propositions.

Cette nouvelle démarche de participation du public doit poursuivre et amplifier la dynamique initiée par les EGM, en associant particulièrement les jeunes et les publics éloignés des démarches classiques de concertation, via des formats accessibles et de proximité à l'échelle de tous les bassins de vie.

La Région souhaiterait que le débat porte simultanément sur l'infrastructure, son financement et l'outil de réalisation. Il s'agit de partager le principe de financement et les modalités de mise en œuvre au sein d'une société de projet (rôle, gouvernance, responsabilités, articulation avec l'État et les collectivités). Ce cadrage financier et organisationnel est en effet indissociable de l'appréciation de l'utilité, de la faisabilité et du calendrier du projet.

La concertation devra également alimenter les réflexions sur le phasage de réalisation : priorisation des sections, conditions de mise en service, articulation avec les projets de mobilité et d'aménagement connexes, ainsi que les jalons techniques et réglementaires. Les contributions recueillies auront vocation à enrichir l'état des études, conforter ou ajuster les choix techniques (tracé, performances, insertion, intermodalité) et préciser les mesures d'accompagnement.

Enfin, au-delà de la coordination avec les seules AOM, la Région entend conforter l'ancrage territorial du projet en donnant toute sa place à l'expression des communes et des acteurs locaux (économiques, associatifs, institutionnels). L'objectif est de construire un socle partagé autour du projet, sécurisant les choix structurants (techniques, financiers et de gouvernance) et permettant de tenir le calendrier de décision et de mise en œuvre au service.

REGION REUNION

www.regionreunion.com

RÉUNION EXPRESS

Projet de train express régional de La Réunion