

**DÉBAT PUBLIC**

**DOSSIER DE  
PRÉSENTATION  
DU PROJET  
RÉUNION EXPRESS**

**IRE**

RÉUNION  
EXPRESS

**Réunion  
Express**

PROPOSITION DE TRAIN EXPRESS RÉGIONAL



REGION REUNION  
[www.regionreunion.com](http://www.regionreunion.com)



# AVANT-PROPOS

Établi par la Région Réunion, le présent Dossier du Maître d'Ouvrage (DMO) a vocation à partager avec le public les éléments d'information relatifs au projet Réunion Express, proposition de train express régional structurant reliant les grands bassins de vie du territoire réunionnais.

Ce projet fait l'objet d'un débat public organisé sous l'égide de la Commission nationale du débat public (CNDP), autorité administrative indépendante garante du droit du public à l'information et à la participation sur les projets et politiques ayant une incidence sur l'environnement.

Le débat public s'inscrit dans le cadre du Code de l'environnement, et notamment de l'article L.121-1, qui reconnaît le droit de toute personne :

- d'être informée sur les projets, plans ou programmes ayant un impact sur l'environnement ;
- de participer à l'élaboration des décisions publiques ayant une incidence sur l'environnement.

Le présent dossier constitue le document de référence du débat public. Il a pour objectif de présenter le contexte territorial et les enjeux de mobilité dans lesquels s'inscrit le projet Réunion Express, ainsi que ses objectifs, ses principales caractéristiques, ses effets potentiels, ses modalités de réalisation et les alternatives envisagées.

Le débat public doit permettre de débattre non seulement des caractéristiques et des impacts d'une politique publique ou d'un projet, mais également de leur pertinence et de leur opportunité, c'est-à-dire de la question de savoir s'ils doivent ou non être réalisés, et à quelles conditions.

Participer au débat public est un droit garanti à toutes et tous. Que chacun soit novice, sensibilisé.e ou expert.e de la question posée, toutes les contributions, interrogations et propositions ont vocation à enrichir le débat.

Le débat public repose sur plusieurs principes fondamentaux :

- le principe de transparence, garantissant l'accès à une information complète et pertinente ;
- le principe d'argumentation, selon lequel ce sont les arguments échangés qui importent davantage que le nombre de positions exprimées ;
- le principe d'égalité de traitement, assurant que chaque parole soit considérée avec la même attention, quels que soient le statut ou la qualité des participant.e.s.

Le débat public n'est ni un référendum ni un sondage d'opinion. Il constitue un espace d'échange, de dialogue et de participation permettant l'expression de points de vue argumentés et leur prise en compte dans la réflexion collective autour du projet.

À l'issue du débat public, la Commission nationale du débat public publiera un compte rendu restituant l'ensemble des arguments, des questionnements et des enseignements issus des échanges avec le public. La Région Réunion, maître d'ouvrage du projet, disposera alors d'un délai de trois mois pour indiquer les suites qu'elle entend donner au projet et au débat.

Le débat public sur le projet Réunion Express est présidé par Renée Aupetit, accompagnée de : Anne-Laure Daïca, Bernard Vitry, Laurent Bouvier et Daniel Guérin, membres de l'équipe du débat.

Cette équipe est chargée de garantir la qualité, la sincérité et le bon déroulement du débat public, dans le respect des principes d'indépendance, de neutralité, de transparence et d'égalité de participation.

Les informations présentées dans ce dossier correspondent à l'état actuel des études et des réflexions conduites par la Région Réunion. Elles sont susceptibles d'évoluer à la lumière des échanges, contributions et enseignements issus du débat public.

## PRÉCAUTIONS DE LECTURE

*Les caractéristiques présentées dans ce dossier correspondent à l'état actuel des études du projet Réunion Express.*

*Certaines données, hypothèses et variantes pourront évoluer au cours des études et à l'issue du débat public.*

*La présentation du projet dans ce dossier ne préjuge pas des décisions qui seront prises à l'issue du débat public.*

**POUR CONSULTER LE DMO ET SA SYNTHÈSE**

**EN VERSION NUMÉRIQUE, RENDEZ-VOUS**

**SUR LE SITE INTERNET DU DÉBAT PUBLIC :**



# SOMMAIRE

Édito de la Présidente de la Région Réunion .....	06
---	----

## CHAPITRE 1

Vue d'ensemble du Réunion Express.....	08
--	----

1. Un train express régional, au service d'un système global de transport en commun .....	10
2. Les principales caractéristiques .....	11
3. Pourquoi un train pour La Réunion ?.....	12
4. Les attentes de la Région vis-à-vis du débat public .....	13

## CHAPITRE 2

État des lieux des mobilités à La Réunion .....	14
---	----

1. Un territoire insulaire et l'impasse du coma circulatoire .....	16
2. Des besoins forts en déplacement : le défi de l'intermodalité et du maillage territorial .....	18
3. Le retour du train à La Réunion : tirer les enseignements des projets passés .....	24
4. Un projet au cœur d'une vision globale de l'aménagement du territoire .....	28

## CHAPITRE 3

Les grands enjeux du Réunion Express.....	32
---	----

1. Les enjeux territoriaux .....	34
2. Les enjeux économiques .....	35
3. Les enjeux climatiques .....	36
4. Les enjeux sociaux.....	36
5. L'organisation du réseau .....	37

## CHAPITRE 4

Les principales caractéristiques .....	38
--	----

1. La présentation générale .....	40
2. Les stations du Réunion Express .....	49
3. Les grands principes d'exploitation et de maintenance .....	53
4. L'intégration du transport de marchandises .....	56
5. Le financement et la mise en œuvre opérationnelle du Réunion Express .....	57
6. Le calendrier prévisionnel .....	62

## CHAPITRE 5

Les effets structurants du Réunion Express .....	66
--	----

1. Une nouvelle organisation des mobilités et des transports collectifs .....	68
2. L'inscription du projet dans l'aménagement du territoire .....	71
3. Les enjeux environnementaux et climatiques .....	73
4. Les retombées socio-économiques .....	79
5. La structuration de la gouvernance et du financement des mobilités à La Réunion .....	82

## CHAPITRE 6

L'insertion dans les bassins de mobilité.....	84
---	----

Les bassins, les cœurs d'agglomération et les stations :

1. Le Bassin Est .....	86
2. Le Bassin Nord .....	94
3. Le Bassin Ouest .....	116
4. Le Bassin Sud .....	146

## CHAPITRE 7

Les alternatives .....	164
------------------------	-----

1. L'option zéro : un scénario sans investissement structurant dans les transports collectifs .....	167
2. Le réseau actuel et les améliorations déjà engagées .....	168
3. Une première alternative : renforcer les infrastructures routières et les bus express .....	172
4. Une alternative renforcée : créer un réseau structurant dédié aux cars régionaux .....	174
5. Les limites des alternatives routières face aux besoins de mobilité régionale .....	178

## CHAPITRE 8

Les attentes de la Région vis-à-vis du débat public et les suites à donner .....	180
--	-----

# ÉDITO



**Huguette BELLO,**  
Présidente de la Région Réunion

Pouvoir se déplacer librement, ce n'est pas seulement une question de transport. C'est une condition de la liberté, de l'égalité et de la dignité dans la vie quotidienne. Aller travailler, étudier, se former, se soigner, accompagner ses proches, accéder à un service public ou rejoindre sa famille : derrière la question des mobilités, c'est la capacité même des Réunionnaises et des Réunionnais à vivre, à avancer et à construire leur avenir qui est en jeu.

Or, chacun le constate chaque jour : la situation actuelle n'est plus tenable. Notre île subit depuis trop longtemps les conséquences d'un modèle construit presque exclusivement autour de la voiture individuelle. Le coma circulatoire qui paralyse La Réunion fait perdre du temps, de l'énergie et du pouvoir d'achat. Il pèse sur les familles, les salariés, les étudiants, les entreprises et renforce les inégalités entre celles et ceux qui peuvent se déplacer facilement et celles et ceux pour qui chaque trajet devient une difficulté supplémentaire.

À cette réalité s'ajoute une autre fragilité, la crise énergétique que nous traversons rappelle notre dépendance massive aux carburants importés et aux énergies fossiles. Dans un monde de plus en plus instable, cette dépendance nous rend vulnérables et pèse directement le quotidien des Réunionnais.

Face à cette situation, l'attentisme et le fatalisme ne peuvent plus être les seules perspectives pour notre territoire. Nous avons une responsabilité collective : préparer dès aujourd'hui les mobilités de demain et construire une organisation des déplacements à la hauteur des besoins et des ambitions de La Réunion.

C'est le sens de l'action engagée par la Région Réunion depuis le début de cette mandature. Nous avons fait des mobilités une priorité parce qu'elles touchent à tout : l'aménagement du territoire, l'accès à l'emploi et à la formation, le développement économique, le pouvoir d'achat, l'égalité des chances, mais aussi la transition énergétique et environnementale.

En 2023, les États Généraux des Mobilités ont permis de définir ces priorités avec les Réunionnaises et les Réunionnais. Plus de 11 000 contributions citoyennes ont été recueillies. Le message exprimé a été clair : notre territoire a besoin de transports collectifs plus performants, plus accessibles et mieux coordonnés. Parmi les attentes les plus fortes, le retour d'un train à La Réunion s'est imposé comme une priorité majeure.

Cette dynamique a trouvé un prolongement concret avec la signature, le 29 août 2025, de la Feuille de route des mobilités par l'ensemble des Autorités Organisatrices des Mobilités de La Réunion. Pour la première fois, les collectivités compétentes partagent un même cap : construire un système de mobilité global, coordonné et intermodal à l'échelle de l'île.

Le Réunion Express s'inscrit dans cette ambition collective. Il porte la proposition d'un train express régional reliant les grands pôles de l'île, de Saint-Benoît à Saint-Joseph, en articulation avec les réseaux de bus, les pôles d'échanges, les parkings-relais et les mobilités de proximité.

Ce projet porte une certaine idée de l'avenir de La Réunion : une île mieux reliée, plus accessible, plus solidaire et plus durable. Une île capable d'offrir une alternative crédible à la voiture pour les grands déplacements du quotidien et de préparer son développement sans renoncer à ses exigences sociales et environnementales.

Le Réunion Express ne pourra cependant se construire qu'avec les Réunionnaises et les Réunionnais. C'est tout le sens du débat public organisé sous l'égide de la Commission Nationale du Débat Public. Cette étape essentielle permettra à chacune et chacun de s'informer, de questionner le projet et d'enrichir collectivement ses perspectives et ses modalités de réalisation.

Avec ce débat public, nous ouvrons une étape décisive : celle d'un choix collectif pour construire un modèle de mobilité à la hauteur des défis de notre temps et des générations à venir.

CHAPITRE

**01**

# **Vue d'ensemble du Réunion Express**

L'essentiel pour comprendre

# Vue d'ensemble du Réunion Express

L'essentiel pour comprendre

## 1. Un train express régional, au service d'un système global de transport en commun

Le projet Réunion Express consiste en la réalisation d'un réseau ferré interurbain express et à forte capacité, reliant Saint-Benoît à Saint-Joseph, via Saint-Denis, Saint-Paul et Saint-Pierre, soit un linéaire d'environ 140 kilomètres, avec une vitesse de pointe entre 100 et 110 km/h.

Conçu comme un mode de transport rapide et régulier, il vise à relier les grands bassins de vie du territoire dans des temps de trajet maîtrisés, indépendamment des conditions de circulation routière.

→ L'objectif est de proposer une alternative performante à la voiture pour les déplacements les plus structurants entre les principaux pôles d'emplois, de formation et de services de l'île.

### LES GRANDS PRINCIPES

- Un mode « express » traversant peu les centres-villes pour assurer une vitesse élevée, complètement dissocié du réseau routier.
- Une connexion avec les réseaux urbains et des intercommunalités pour assurer l'intermodalité et le maillage fin du territoire, du littoral jusque dans les hauts.
- Un ensemble de stations desservant les principaux pôles urbains, dotées de parking-relais et de services aux voyageurs.
- Un réseau ferré 100% électrique, qui intégrerait une dimension fret pour le transport de marchandises.

### CHIFFRES CLÉS

-  **-140 km** de Saint-Benoît à Saint-Joseph
-  Vitesse maximale **entre 100 et 110 km/h**
-  **25 stations / 16 villes** desservies
-  **100 000 voyageurs/jour** (potentiel)
-  **4 000 à 5 000 places** en parking relais




## 2. Les principales caractéristiques

### FRÉQUENCE

 **10 à 15 min** en heure de pointe

### TEMPS DE TRAJET





 **~30 min** entre Saint-Denis et Saint-Paul

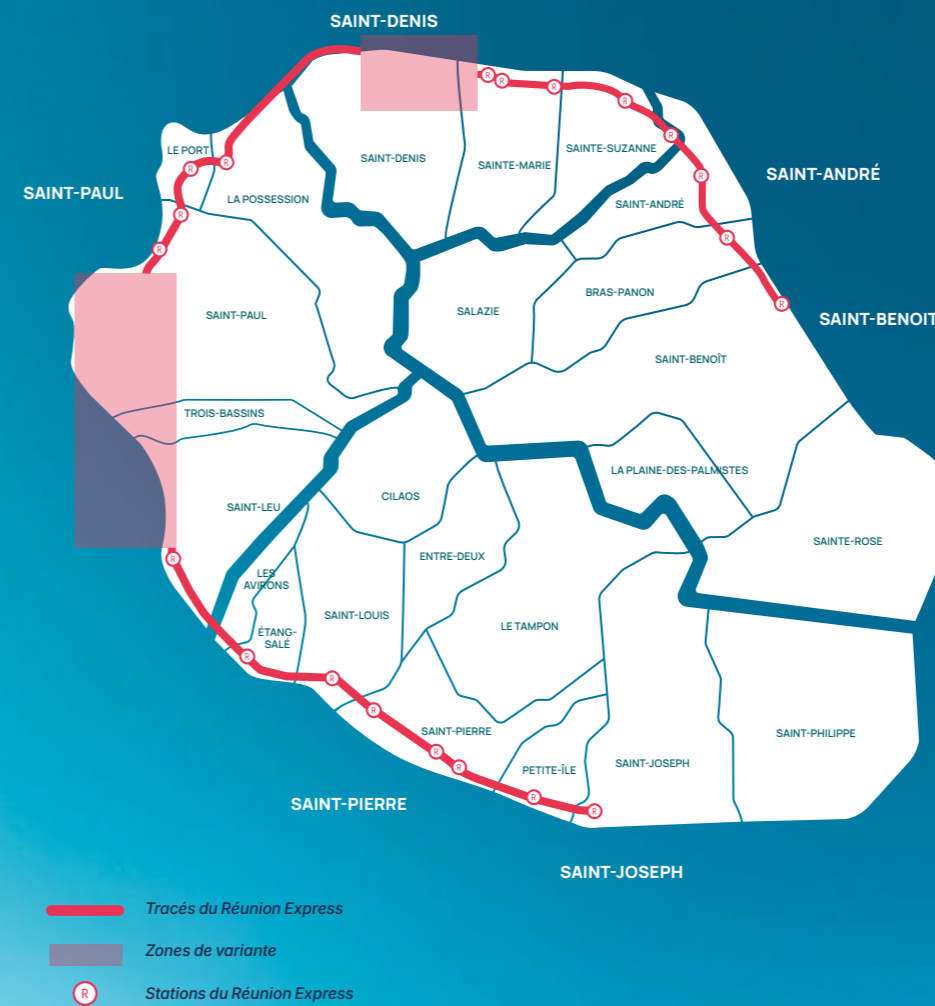
 **~45 min** entre Saint-Benoît et Saint-Denis

 **~45 min** entre Saint-Paul et Saint-Pierre

 **~15 min** entre Saint-Joseph et Saint-Pierre

### COÛT ET CALENDRIER PRÉVISIONNELS

-  **Entre 5,2 et 6 milliards d'€**  
Coût global estimé sur l'ensemble du tracé selon les variantes
-  **3 milliards d'€**  
Première tranche de travaux
-  **2030**  
Démarrage des travaux d'une première tranche
-  **2035**  
Mise en service des premiers tronçons



### LES OBJECTIFS DU PROJET POUR LE TERRITOIRE ET POUR LES RÉUNIONNAIS

- Réduire les **temps de trajet** entre les grands bassins de vie.
- Garantir des **déplacements fiables**, indépendants des aléas routiers.
- Faciliter l'**accès aux pôles** d'emploi, de formation et de services.
- Offrir une **alternative performante et crédible** à la voiture pour les trajets du quotidien.
- Désengorger progressivement les **axes routiers structurants** ainsi que les entrées et sorties d'agglomérations.
- Réduire le **coût des déplacements** pour les ménages.
- Accompagner la **transition énergétique** des mobilités.
- Structurer l'**aménagement du territoire** autour des transports collectifs.

### LA GOUVERNANCE

Le projet Réunion Express est à l'initiative et porté par la **Région Réunion**, Autorité Organisatrice des Mobilités (AOM) interurbaines à l'échelle de l'île.

Sa mise en œuvre opérationnelle a vocation à être confiée à la **Société Réunionnaise des Grands Projets (SRGP)**, structure d'ingénierie dédiée en charge du pilotage du projet, de la conduite des études et de la réalisation de l'infrastructure.

La gouvernance de la SRGP comprendrait, aux côtés de la Région Réunion, l'ensemble des AOM de La Réunion, soit la **CASUD**, la **CIREST**, la **CINOR**, la **CIVIS** et le **TO**, pour garantir la cohérence entre le réseau ferroviaire régional et les réseaux de transports urbains (bus, téléphériques, etc.).


### 3. Pourquoi un train pour La Réunion ?

#### a) Un modèle routier à saturation\*

 **2,5 millions de déplacements**, dont 65 % réalisés en voiture

 **83% des Réunionnais** se rendent au travail en voiture

 **Plus de 3h et 30 km** d'embouteillages

 **5 473 km de réseau routier** : une forte progression depuis 1946, aujourd'hui un seuil de saturation structurelle.

 **+de 500 000 véhicules en circulation**, 580 000 en 2035 selon les projections

 **2/3 de la consommation énergétique** de l'île concerne le transport

 **25% des déplacements** les plus longs génèrent près de 75 % des émissions liées à la mobilité

\*Données issues de l'Enquête Déplacements Grand Territoire (EDGT 2016), des Observatoires mobilité, de la DEAL et de l'INSEE. \*\* Valeurs journalières.

#### b) Des évolutions convergentes

- Une croissance démographique qui augmente les besoins de déplacement.
- Une saturation structurelle du réseau routier, avec une congestion qui s'aggrave.
- Une forte dépendance énergétique, liée aux carburants importés.
- Une attente citoyenne clairement exprimée, notamment lors des États Généraux des Mobilités, en faveur de transports collectifs plus performants et d'un mode ferré.
- Un socle d'études consolidé, partagé avec l'ensemble des Autorités Organisatrices des Mobilités depuis l'inscription du principe d'un mode ferré d'intérêt régional au Schéma d'Aménagement Régional (SAR) de 2011, qui fixe, à l'échelle de La Réunion, les grandes orientations d'aménagement du territoire.

#### c) Une attente citoyenne forte

Les États Généraux des Mobilités (EGM) ont été une vaste consultation citoyenne pilotée et organisée par la Région Réunion au cours de l'année 2023, sous l'égide de la Commission Nationale du Débat Public (CNDP), pour établir collectivement les priorités en matière de mobilité à court, moyen et long terme.



##### 9 mai au 23 juillet 2023

11 000 contributions recueillies au cours de la consultation citoyenne :

**77% des répondants** ont positionné la création d'un train comme l'investissement à mener en priorité

**58% des répondants** se sont déclarés prêts à utiliser les transports en commun à la place de la voiture

##### 14 octobre au 9 décembre 2023

100 citoyens mobilisés dans le cadre des travaux de l'Assemblée Citoyenne des Mobilités :

**180 propositions, 5 priorités**, dont la création d'un mode de transport collectif et de marchandises structurant et innovant

##### 29 août 2025

Les EGM se sont conclus par la **signature de la Feuille de route des mobilités**, par l'ensemble des Autorités Organisatrices des Mobilités (AOM) du territoire.

Dans le respect des priorités exprimées par les citoyens lors des États Généraux des Mobilités, la Feuille de route place le projet ferroviaire Réunion Express, comme colonne vertébrale d'un futur réseau global, intermodal et coordonné des transports en commun, en présence de l'Etat, de la CNDP et d'IDRM.

#### d) Une volonté partagée d'avancer collectivement

La signature de la Feuille de route des mobilités constitue une étape structurante pour la définition et la mise en œuvre des politiques publiques de mobilité à La Réunion. Pour la première fois, elle fixe un cap commun à l'échelle du territoire et de toutes les AOM. Elle prévoit également les conditions opérationnelles nécessaires à la mise en œuvre du projet Réunion Express, notamment à travers la création de la Société Réunionnaise des Grands Projets (SRGP).

La SRGP est l'outil opérationnel chargé de réaliser le projet Réunion Express et qui aurait spécifiquement comme missions d'assurer :

- la conduite et la coordination globale du projet ;
- le pilotage des opérations d'investissement et de réalisation des infrastructures ;
- la préparation, la conduite et le suivi des chantiers ;
- la mobilisation et la sécurisation des financements nécessaires ;
- la continuité institutionnelle et opérationnelle du projet dans le temps.

Dotée de toutes les ressources financières et techniques pour mener à bien le Réunion Express, la SRGP a vocation à mettre en œuvre un projet global de transport public fondé sur l'intermodalité et la complémentarité des modes de déplacement. Elle serait placée sous la tutelle de la Région, de la CASUD, de la CIREST, de la CINOR, de la CIVIS et du TO.

### 4. Les attentes de la Région vis-à-vis du débat public

Dans le cadre du débat public, la Région souhaite :

- Partager les enjeux du projet.
- Débattre de son opportunité.
- Enrichir les choix techniques.
- Recueillir l'avis et contributions du public sur des points structurants du projet, tels que :
  - le tracé et ses variantes ;
  - le financement ;
  - le phasage.
- Associer l'ensemble de la population réunionnaise.
- Construire un projet de mobilité et de territoire, partagé et ancré localement.

### CONCRÈTEMENT, UNE SOCIÉTÉ DE PROJET, ÇA CHANGE QUOI ?

- Le pilotage du projet est unifié et stable à chaque étape de réalisation.
  - La continuité des moyens techniques et financiers est assurée, dans le temps long de la mise en œuvre du projet (des études jusqu'à la livraison des chantiers).
  - La coordination entre les acteurs du territoire et les projets est renforcée.
- Un modèle qui a fait ses preuves avec des exemples comme la Société du Grand Paris pour la réalisation du Grand Paris Express ou encore la SOLIDEO pour la construction des infrastructures liées aux Jeux Olympiques de 2024.

La création de cette structure ne préjuge pas des conclusions du débat public. Elle vise à préparer les conditions techniques, financières et organisationnelles nécessaires à la concrétisation du projet.

CHAPITRE

# 02

## **État des lieux des mobilités à La Réunion**

Diagnostic du besoin & opportunité  
de création d'un réseau ferré

# 1. Un territoire insulaire et l'impasse du coma circulatoire

## Les chiffres clés des mobilités à La Réunion

**2/3** des déplacements se font en voiture

**+de 500 000 véhicules** en circulation aujourd'hui (projection 580 000 à horizon 2035)

**90 000 véhicules/jour** entre Duparc et Gillot  
**82 000 véhicules/jour** entre Cambaie et Savannah

**≈ 65 000 véhicules/jour** entre Saint-Louis et Saint-Pierre

**+1/3** des déplacements sont d'origine professionnels ou scolaires et universitaires

**3,35 déplacements** par habitant et par jour

25% des déplacements les plus longs (les déplacements supérieurs à 7,5 km) représente

**75% des émissions GES du secteur**

Une situation révélatrice des limites du modèle actuel pour les déplacements les plus longs, où les usagers les plus mobiles sont les premiers pénalisés par l'absence d'alternatives crédibles.

\*Données issues de l'Enquête Déplacements Grand Territoire (EDGT 2016), des Observatoires mobilité, de la DEAL et de l'INSEE.

## a) Un essor démographique accompagné d'un développement territorial marqué

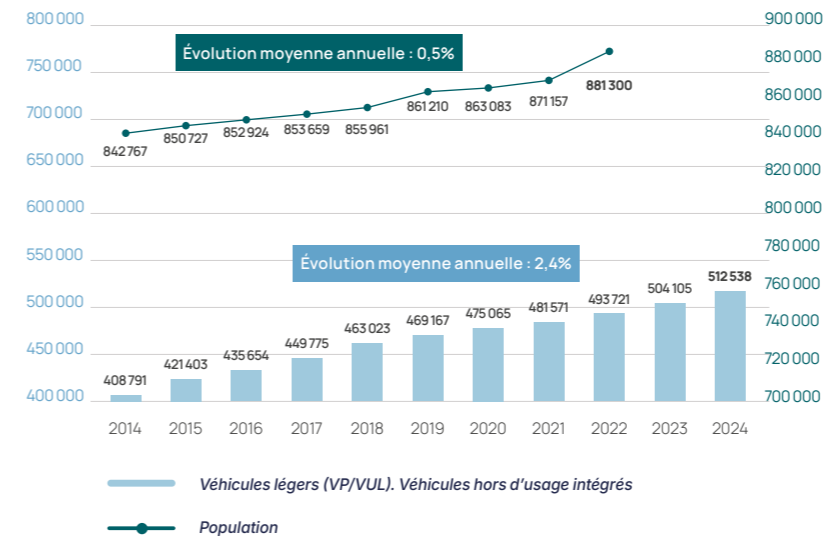
Depuis la départementalisation en 1946 puis la régionalisation en 1983, La Réunion a connu de profondes transformations en matière d'habitat, d'équipements, de santé, d'éducation et de développement économique. Cette modernisation s'est accompagnée d'un fort développement du réseau routier et d'une hausse continue du parc automobile.

Par ailleurs, l'île a enregistré une croissance démographique soutenue. Selon les derniers chiffres publiés par l'INSEE, l'île compte 910 000 habitants au 1<sup>er</sup> janvier 2026 et devrait dépasser le million dès 2044 pour atteindre environ 1,02 million en 2050, accentuant mécaniquement les besoins de mobilité.

Or, la forte dépendance à la voiture et l'étalement urbain provoquent une saturation chronique des axes, particulièrement sur le littoral, alimentant un véritable « coma circulatoire ». Le modèle actuel de déplacements montre ainsi ses limites face aux enjeux démographiques et environnementaux.

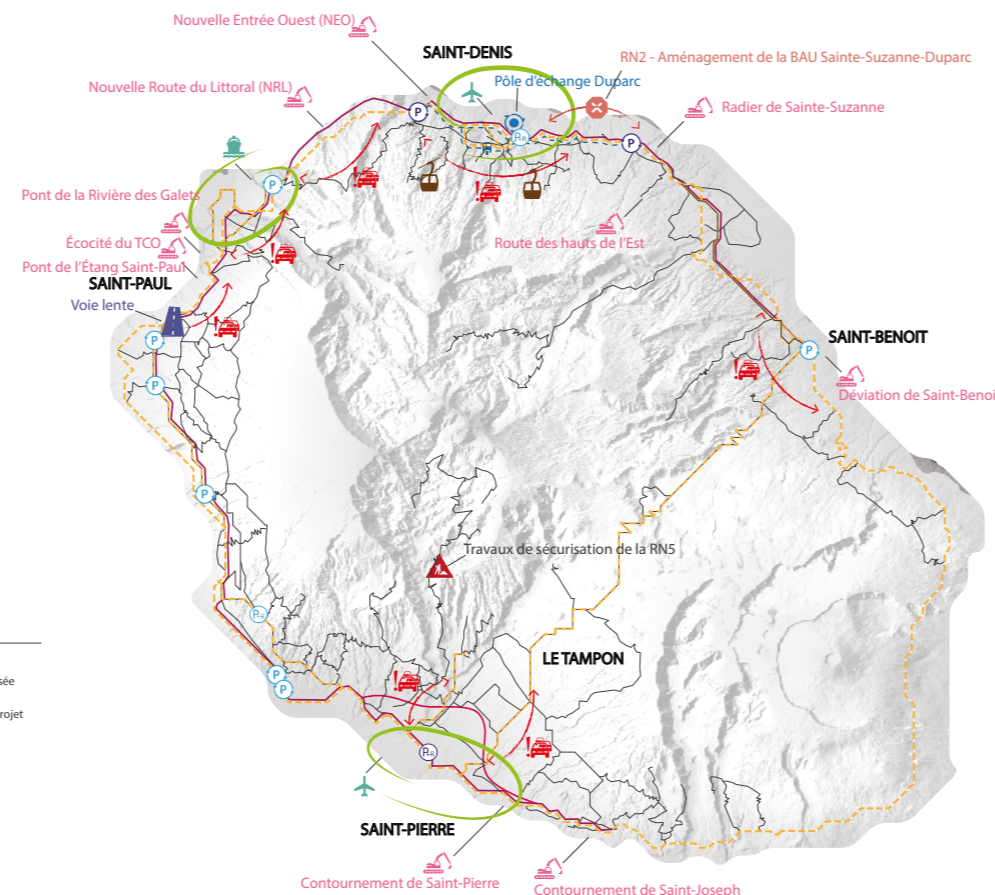
Le parc automobile croît plus vite que la population

**512 538** véhicules légers  
**+1,7%** en 2023 soit + 8433 véhicules  
**+25%** en 10 ans

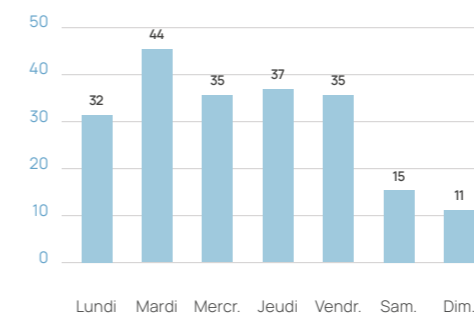


Source : DEAL

Réseau routier, zones de congestion et grands projets à La Réunion



La congestion moyenne en jours de semaine en 2022 (en kilomètre)



Méthodologie : somme des moyennes journalières/nombre de même jour dans l'année

Source : WAZE

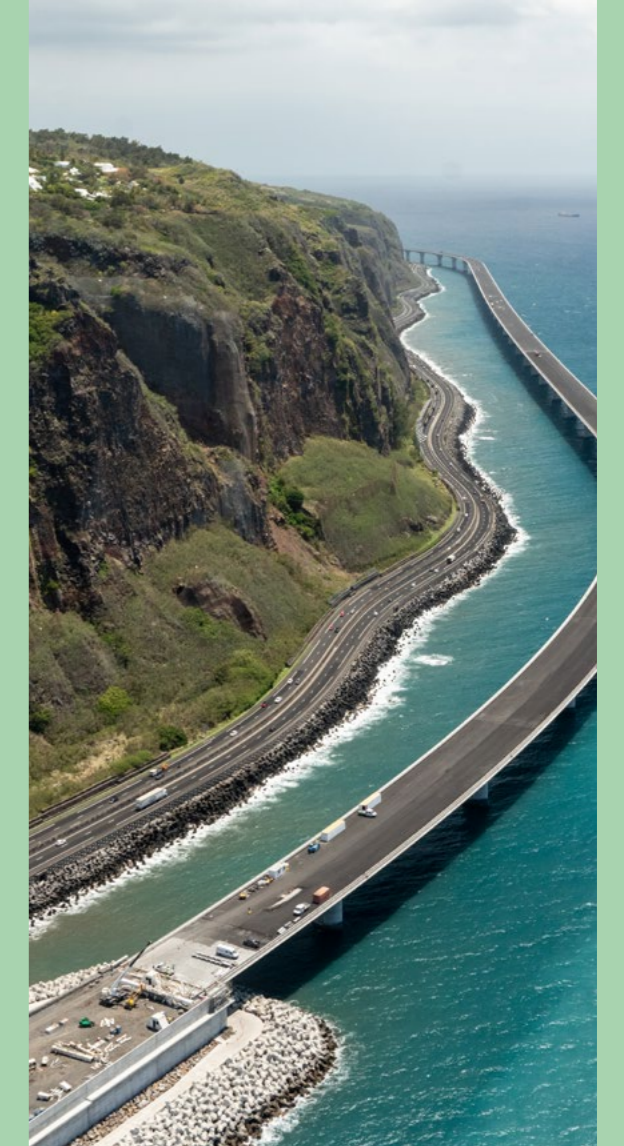
## b) Des contraintes naturelles importantes et un équilibre environnemental précaire

Territoire insulaire volcanique au relief contraignant, La Réunion se caractérise par des massifs montagneux, des ravines profondes et une étroite frange littorale constructible. Cette configuration concentre l'habitat et les infrastructures sur le littoral, accentuant les pressions foncières, dans un contexte fortement exposé aux risques naturels (cyclones, inondations, mouvements de terrain, érosion et activité du Piton de la Fournaise).

La pression sur les milieux s'exprime également à travers les mobilités. La prédominance de la voiture individuelle, contribue à l'augmentation des émissions de gaz à effet de serre, à la pollution atmosphérique localisée et à l'imperméabilisation des sols liée aux infrastructures routières.

Ainsi, le territoire réunionnais se trouve à la croisée de plusieurs tensions : répondre aux besoins d'une population croissante tout en protégeant des milieux naturels fragiles, réduire la dépendance automobile tout en maintenant l'accessibilité, densifier sans dégrader les paysages ni accroître les risques.

L'équilibre environnemental apparaît précaire, nécessitant une planification intégrée et durable à l'échelle régionale.



Source : IGN, AGORAH, Région Réunion - Septembre 2018.

## © Les déplacements à La Réunion : une histoire routière qui a marqué le développement du territoire

### LA ROUTE EN CORNICHE : RELIER LE NORD ET L'OUEST

Inaugurée dans les années 1970, la route du littoral (ancienne route en corniche) constitue pendant des décennies l'unique axe structurant entre Saint-Denis (chef-lieu) et le port de La Possession. Construite au pied d'une falaise instable et exposée aux éboulements et à la houle cyclonique, sa vulnérabilité permanente (éboulements, fermetures fréquentes) met en évidence la fragilité du modèle routier insulaire.

### LA ROUTE DES TAMARINS : STRUCTURER AU-DELÀ DE L'OUEST

Mise en service en 2009, la Route des Tamarins constitue une infrastructure structurante dont les effets dépassent le seul bassin Ouest. Elle désengorge les centres-villes littoraux, accélère l'urbanisation résidentielle et renforce l'attractivité de communes comme Saint-Paul ou La Possession.

Elle contribue également à renforcer les liaisons inter-bassins, notamment avec le Sud, en facilitant les déplacements domicile-travail et l'accès aux pôles d'emplois et de services, participant ainsi à l'élargissement des aires d'attraction et à l'intensification des mobilités à l'échelle régionale.

### LA NOUVELLE ROUTE DU LITTORAL (NRL) : SÉCURISER L'AXE VITAL

La Nouvelle Route du Littoral marque un tournant majeur dans l'histoire de l'aménagement réunionnais. Lancé dans les années 2010, ce projet vise à remplacer l'ancienne route en corniche, exposée aux éboulements et aux fortes houles, par une infrastructure plus sûre et plus résiliente, composée en grande partie de viaducs et d'ouvrages en mer.

Une première section a été mise en service en 2023 entre Saint-Denis et la Grande Chaloupe, améliorant déjà les conditions de circulation sur cet axe stratégique. Le chantier est désormais entré dans sa phase finale : les travaux de raccordement et d'aménagements à La Possession ont repris fin 2025, avant le lancement de la construction du second viaduc prévu à partir de 2027. L'objectif est une mise en service complète de la Nouvelle Route du Littoral à l'horizon 2030, afin de relier définitivement Saint-Denis à La Possession par un axe sécurisé et durable.

À La Réunion, la route a longtemps été le principal levier d'aménagement du territoire. Elle a accompagné les grandes étapes de son développement, relié les bassins de vie, soutenu la croissance économique et démographique. Ce modèle atteint aujourd'hui ses limites : saturation des axes, forte dépendance à la voiture, vulnérabilité de certaines infrastructures et pression sur l'environnement montrent que le tout-routier ne peut plus, à lui seul, répondre aux besoins actuels et futurs du territoire.

## ⓑ Une dépendance automobile face à des besoins croissants

La voiture domine largement les pratiques : plus de deux déplacements sur trois sont réalisés en automobile, contre 25 % à pied, 1,3 % à vélo et moins de 10 % en transports collectifs. La distance moyenne d'un déplacement est de 6,7 km pour une durée de 22 minutes.

Les distances domicile-travail sont significatives (13,4 km en voiture, 15,8 km en deux-roues motorisés), traduisant des mobilités intercommunales importantes. Par ailleurs, les déplacements internes aux bassins de vie (4,4 km en moyenne) correspondent à des distances compatibles avec une desserte ferroviaire interurbaine.

## L'IMPACT ENVIRONNEMENTAL DES DÉPLACEMENTS DU QUOTIDIEN

- **Une forte dépendance à la voiture individuelle :** le transport routier représente 66 % de la consommation de carburants et constitue la principale source d'émissions de CO<sub>2</sub> à La Réunion.
- **Un déséquilibre marqué des distances parcourues :** 25 % des trajets, les plus longs, concentrent à eux seuls près de 75 % des kilomètres parcourus, des consommations énergétiques et des émissions associées.
- **Des impacts sur les milieux et les ressources :** les infrastructures routières contribuent à la fragmentation des habitats, interfèrent avec les ravines et zones humides, et peuvent perturber les équilibres hydrologiques.
- **Des effets directs sur la santé et le cadre de vie :** pollution de l'air (dioxyde d'azote, particules fines), nuisances sonores et exposition accrue des populations riveraines.

**Les mobilités inter-bassins constituent un enjeu structurant du territoire : ce sont les déplacements les plus longs qui génèrent aujourd'hui près de 75% des consommations énergétiques. Cette situation met en évidence les fragilités du modèle actuel et la nécessité d'engager une transition vers des solutions de mobilité moins dépendantes des énergies fossiles.**

*\*Observatoire des Énergies de La Réunion (2023).*

## 2. Des besoins forts en déplacement : le défi de l'intermodalité et du maillage territorial

Les besoins de déplacement quotidiens à La Réunion sont fortement structurés par les grands bassins urbains du littoral. Les données de l'Enquête Déplacements Grand Territoire (EDGT, 2016) mettent en évidence une forte dépendance à la voiture, mais aussi l'existence de flux réguliers et importants justifiant une offre de transport plus capacitaire et plus performante.

### ⓐ Des déplacements quotidiens nombreux et concentrés sur le littoral

L'EDGT menée en 2016 auprès de 16 600 Réunionnais, met en évidence une population particulièrement mobile, avec plus de 2,5 millions de déplacements quotidiens, soit 3,35 déplacements par habitant et par jour.

Les flux sont fortement concentrés dans les grands bassins urbains : plus de la moitié des déplacements concernent les territoires de l'Ouest et du Nord confirmant le rôle structurant du littoral dans l'organisation des mobilités.

Ces mobilités s'organisent autour de deux pics quotidiens (07h00-08h00 et 15h00-17h30), générant une saturation chronique du réseau routier.

Les déplacements présentent une forte dimension pendulaire :

- près de 500 000 déplacements domicile-travail par jour (19 % du total) ;
- plus d'un tiers des déplacements liés au travail ou aux études ;
- environ 30 % pour les loisirs ;
- 15 % pour les achats.

## Les données confirment :

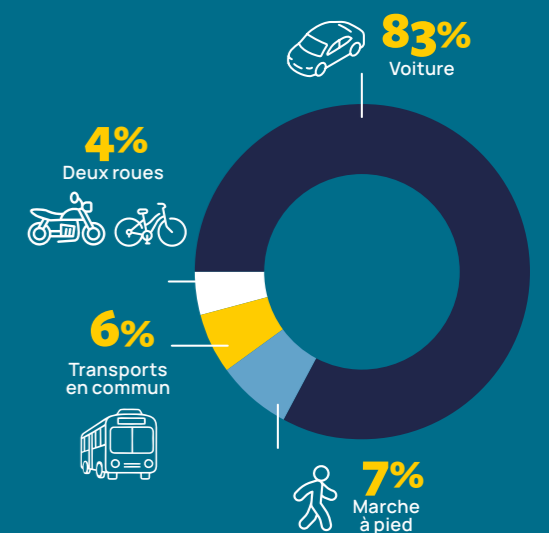
- Une intensité élevée des besoins de déplacement ;
- Une forte dépendance automobile ;
- Des flux structurants massifs et réguliers ;
- Un potentiel important de report modal vers un mode rapide, fiable et capacitaire.

Elles posent les bases d'une réflexion sur la structuration d'un réseau ferré interurbain capable de répondre durablement aux besoins croissants de mobilité à La Réunion.

Les principaux flux de déplacements journaliers



Répartition des déplacements domicile-travail selon le mode de transport en 2021



Motif des déplacements



**3,35** déplacements / jour / pers. soit plus de  
**2,5M** de déplacements réalisés chaque jour

## © Un territoire structuré par ses bassins de vie et ses aires d'attraction

Approuvé par décret interministériel en novembre 2011, le Schéma d'Aménagement Régional (SAR) constitue le document de référence pour l'aménagement et l'organisation du territoire à La Réunion.

Sur le volet des mobilités, il met en évidence une structuration de l'île autour de grands bassins de vie et d'aires d'attraction, qui fondent les principales logiques de déplacement à l'échelle territoriale.

## LE SCHÉMA D'AMÉNAGEMENT RÉGIONAL (SAR) : DE QUOI S'AGIT-IL ?

Le SAR est un document stratégique relevant de la compétence de la Région et qui fixe, à l'échelle de La Réunion, les grandes orientations d'aménagement du territoire.

Approuvé par décret, il s'impose aux principaux documents de planification et d'urbanisme et constitue, à ce titre, un cadre de référence pour la définition des politiques publiques, notamment en matière de mobilité.

Le SAR s'articule autour de grands objectifs d'aménagement du territoire :

- la maîtrise de l'étalement urbain et la réduction de la consommation d'espace ;
- la structuration du territoire autour d'une armature urbaine hiérarchisée ;
- la priorité donnée aux transports collectifs ;
- la réduction du trafic automobile et des consommations énergétiques ;
- la préservation des espaces agricoles et naturels ;
- l'anticipation des risques climatiques.

Le SAR actuellement en vigueur est celui approuvé en 2011. Sa révision est actuellement engagée par la Région Réunion, en concertation avec l'ensemble des acteurs du territoire. L'enquête publique est prévue en 2027.

## LES BASSINS DE VIE, L'ÉCHELLE DE RÉFÉRENCE POUR ORGANISER LES MOBILITÉS

Le SAR organise le territoire autour de quatre grands bassins de vie et de mobilité : Nord, Ouest, Sud et Est.

Construits à partir des microrégions identifiées dès 1995, ces bassins correspondent aux principaux espaces de fonctionnement quotidien du territoire. Ils constituent les véritables bassins de mobilité de l'île, puisque près de 90 % des déplacements des Réunionnais s'effectuent à l'intérieur de ces périmètres, très étendus.

Ces bassins recoupent globalement les territoires des intercommunalités, à l'exception du bassin Sud qui regroupe la CIVIS et la CASUD.

Cette organisation reflète les dynamiques territoriales observées :

- les flux domicile-travail s'y structurent majoritairement,
- les pôles économiques y sont fortement représentés,
- les réseaux de transport s'y organisent,
- les évolutions de population s'y concentrent.

Les bassins sont ainsi une échelle pertinente pour planifier et organiser l'offre de mobilité, qu'il s'agisse des réseaux urbains intercommunaux ou du réseau régional, dans une logique de complémentarité et d'intermodalité.

## LES AIRES D'ATTRACTION, RÉVÉLATRICES DES PRINCIPALES DYNAMIQUES TERRITORIALES

Parallèlement, l'analyse du fonctionnement territorial met également en évidence une structuration autour de sept aires d'attraction, couvrant 22 des 24 communes de l'île et regroupant 99 % de la population. Cette organisation souligne le rôle structurant des principaux pôles urbains et économiques.

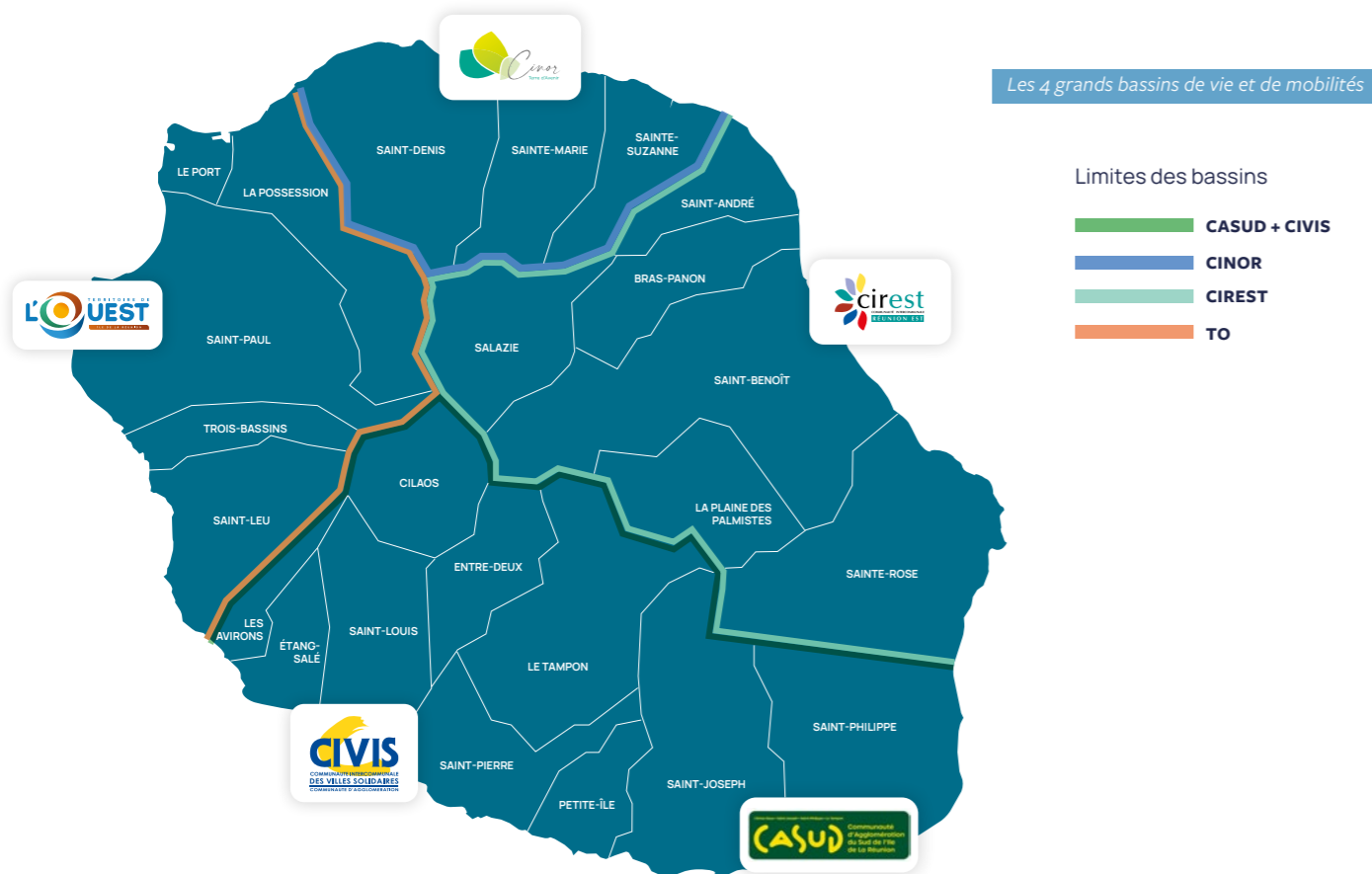
Les aires d'attraction du Nord, de l'Ouest et du Sud concentrent à elles seules 92 % de la population et 94 % des emplois, illustrant un niveau élevé de centralité autour des grands pôles d'activités.

Deux aires majeures dépassent chacune les 200 000 habitants :

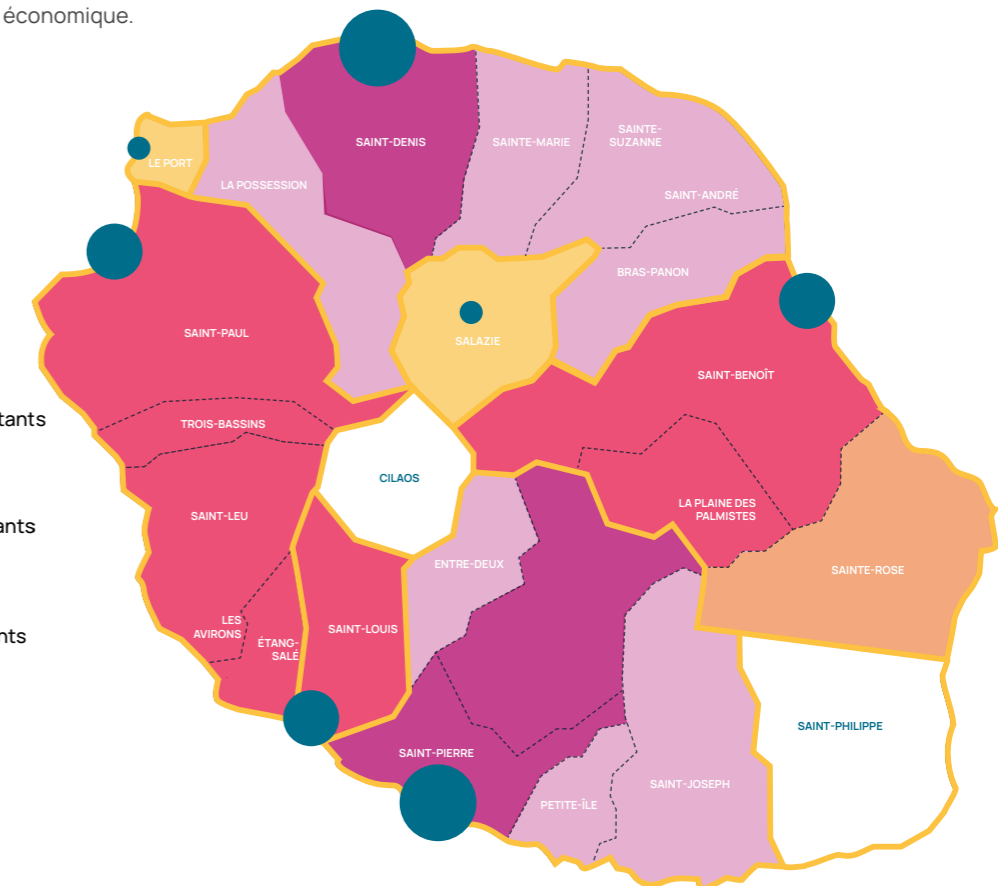
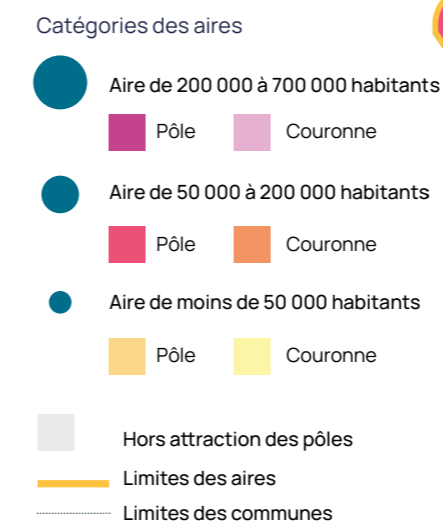
- au Nord, autour de Saint-Denis, principal centre administratif et économique de l'île ;
- au Sud, autour du pôle Saint-Pierre – Le Tampon, territoire en forte dynamique démographique et économique.

À l'Ouest, l'organisation apparaît plus multipolaire, les communes se situant sous l'influence croisée de plusieurs centralités, notamment celles du Nord et du Sud. Toutefois, Saint-Paul et Le Port concentrent près des trois quarts des emplois de la microrégion, confirmant leur rôle structurant.

À l'Est, une aire d'attraction de taille intermédiaire s'organise autour de Saint-Benoît. Entre 2007 et 2017, cette aire ainsi que la périphérie de l'aire d'attraction de Saint-Denis ont enregistré les plus fortes croissances démographiques, révélant un phénomène de périurbanisation et d'étalement résidentiel progressif.



## Zonage en 7 aires d'attraction des villes réunionnaises



## ④ Un développement important des transports en commun mais insuffisant au regard de la croissance des besoins

### UNE OFFRE DE TRANSPORT COLLECTIF ENCORE PEU LISIBLE ET INÉGALEMENT STRUCTURÉE

Le SAR rappelle la nécessité d'appuyer le développement de l'armature urbaine par une offre de transport cohérente et structurante. Si l'île dispose aujourd'hui d'un maillage significatif de transports collectifs, celui-ci demeure inégalement réparti, insuffisamment hiérarchisé et peu adapté à la croissance démographique et à l'augmentation des besoins de mobilité.

Ces écarts traduisent :

- des stratégies de desserte différentes selon les réseaux ;
- une inégalité de desserte entre territoires ;
- une lisibilité perfectible du système ;
- des coûts d'exploitation élevés sur certaines lignes longues et faiblement fréquentées.

Au-delà des ajustements ponctuels, une clarification structurelle est nécessaire pour :

- hiérarchiser les lignes ;
- distinguer les liaisons express des dessertes de proximité ;
- renforcer la complémentarité entre réseaux urbains et interurbains ;
- mieux articuler urbanisme et transport.



**+15%**  
lignes de bus  
supplémentaires  
entre 2015 et 2016

En 2016

**43,4 millions**  
de déplacements

en transports en commun,  
tous réseaux confondus

Soit  
**+13%**

En 2015

**38,2 millions**  
de déplacements

en transports en commun,  
tous réseaux confondus

### LA NÉCESSITÉ DE PASSER UN NOUVEAU SEUIL DE PERFORMANCE ET D'ATTRACTIVITÉ DES TRANSPORTS EN COMMUN

Malgré des efforts significatifs, l'offre actuelle ne permet pas encore de proposer une alternative suffisamment attractive face à la voiture. Le défi consiste désormais à :

- renforcer les axes structurants ;
- connecter les pôles interurbains et interbassins ;
- mieux organiser la complémentarité des modes ;
- inscrire la mobilité au cœur des choix d'aménagement.

C'est en relevant ce défi que les transports collectifs pourront changer d'échelle, attirer davantage d'usagers et transformer durablement les pratiques de déplacement.

**Dans cette perspective, l'émergence d'un mode structurant capable de hiérarchiser et d'organiser l'ensemble du système constituerait un levier déterminant pour l'avenir des mobilités réunionnaises.**

### LES AVANTAGES DU RÉUNION EXPRESS

≈ 100 000 voyageurs / jour à terme

- **Une vitesse élevée (entre 100 et 110 km/h)**  
→ des gains de temps significatifs (plusieurs dizaines de minutes sur chaque itinéraire)
- **Une baisse du trafic automobile**  
→ une réduction de la congestion et des nuisances
- **Des économies pour les ménages**  
→ un moindre coût d'usage de la voiture
- **Moins d'accidents**  
→ une amélioration de la sécurité routière
- **Moins de pollution**  
→ une amélioration de la qualité de l'air
- **Un projet rentable**  
→ TRI\* socio-économique : 10 à 12 %, largement supérieur au taux de référence de 3,2%
- **Un réseau de transport optimisé**  
→ une complémentarité avec les bus
- **Une meilleure accessibilité**  
→ des liaisons renforcées entre les territoires à pied ou à vélo.

\*Taux de rentabilité interne (voir glossaire).

### LA NRL, UN AXE STRATÉGIQUE POUR LE RÉUNION EXPRESS

La Nouvelle Route du Littoral occupe une place particulière dans le projet Réunion Express. Elle correspond au passage entre Saint-Denis et l'Ouest, sur l'un des axes les plus contraints et les plus fréquentés de l'île, emprunté chaque jour par plus de 70 000 usagers.

**Son achèvement répond à un impératif de sécurité et de continuité entre La Possession et la Grande Chaloupe. Le chantier, relancé fin 2025, doit permettre de livrer les 3,1 km restants, dont 2,5 km de viaduc maritime, pour une mise en service complète à l'horizon 2030. Le dernier viaduc intégrera des voies automobiles, une voie bus et un mode doux sécurisé, dans une logique d'ouverture aux mobilités collectives et actives.**

À ce stade des études, le tracé de référence du projet Réunion Express prévoit de traverser Saint-Denis et de rejoindre la NRL, puis de poursuivre vers l'Ouest en longeant le corridor de la RN1 côté montagne jusqu'à La Possession.

La NRL constituerait ainsi un point d'appui majeur pour le passage du Réunion Express entre le Nord et l'Ouest. Elle prépare un futur axe de mobilité structurant, où le train pourrait assurer une liaison rapide, régulière et fiable entre les grands bassins de vie.

## ④ Une gouvernance des mobilités multi-acteurs

### LE SAVIEZ-VOUS ?

Une Autorité Organisatrice des Mobilités (AOM) est une collectivité chargée de planifier et d'organiser les transports publics ainsi que les services de mobilité sur son territoire.

À La Réunion, le territoire comprend 6 AOM :

- la Région Réunion ;
- les cinq intercommunalités : la CASUD, la CIREST, la CINOR, la CIVIS et le TO.

Les autres collectivités ne sont pas AOM mais détiennent des compétences propres :

- le Département intervient sur la gestion, l'aménagement et l'entretien du réseau routier départemental.
- les communes interviennent sur la gestion, l'aménagement et l'entretien des voiries communales, ainsi que sur le stationnement et les parkings communaux. Elles gèrent aussi l'aménagement des espaces publics accueillant les déplacements à pied ou à vélo.

### LA RÉGION RÉUNION, AUTORITÉ ORGANISATRICE DES MOBILITÉS À L'ÉCHELLE DU TERRITOIRE

La Région porte la vision stratégique globale des mobilités et de l'aménagement du territoire.

Ses compétences couvrent :

- l'organisation des services réguliers de transport interurbain (réseau Car Jaune) ;
- la création et l'exploitation d'infrastructures ferroviaires ou de transport guidé ;
- la gestion du réseau routier national (environ 395 km).

La Loi d'Orientation des Mobilités (LOM) a renforcé son rôle de **cheffe de file des mobilités**, en lui confiant une mission de coordination des politiques de mobilité à l'échelle régionale.

### LES INTERCOMMUNALITÉS, AUTORITÉS ORGANISATRICES DES MOBILITÉS À L'ÉCHELLE DES BASSINS

Les cinq intercommunalités sont responsables :

- de la voirie d'intérêt communautaire ;
- de l'organisation des réseaux de transports en commun urbains ;
- du transport scolaire sur leur territoire.

### ÎLE DE LA RÉUNION MOBILITÉS : UN OUTIL DE COORDINATION

Créé en 2013, le syndicat mixte Île de La Réunion Mobilités (IDRM) constitue un outil de coopération entre les AOM.

Il permet :

- la concertation sur les politiques publiques de mobilité ;
- la coordination stratégique des actions ;
- le développement d'une vision partagée.

La coordination opérationnelle entre la Région et les AOM s'appuie notamment sur des contrats opérationnels de mobilité déclinés à l'échelle de chaque bassin.

**Cette gouvernance multi-acteurs permet de répondre à la diversité des besoins et des échelles de mobilité à La Réunion. Elle constitue également le socle nécessaire à la mise en œuvre d'un projet structurant à l'échelle du territoire.**

**Si cette architecture institutionnelle peut générer de la complexité, la Feuille de route des mobilités signée le 29 août 2025 ouvre désormais une nouvelle étape en donnant aux acteurs du territoire un cadre commun, une vision partagée et des conditions renforcées de coordination pour porter un projet structurant à l'échelle de l'île.**

### 3. Le retour du train à La Réunion : tirer les enseignements des projets passés

Le projet Réunion Express s'inscrit dans une trajectoire de long terme, héritée d'un passé ferroviaire, des années d'études et de concertation, ainsi que par une volonté désormais partagée à l'échelle du territoire.

Porté par la Région, en tant qu'Autorité Organisatrice des Mobilités à l'échelle du territoire, il apparaît comme un projet structurant pour l'avenir des mobilités à La Réunion, en cohérence avec le SAR et les États Généraux des Mobilités.

#### a D'un héritage ferroviaire au développement du projet Réunion Express

## 1882

### LE "TI TRAIN LONTAN" : UNE PREMIÈRE EXPÉRIENCE FERROVIAIRE

Le chemin de fer n'est pas une nouveauté à La Réunion.

Construit à partir de 1878, le « Ti train lontan » reliait Saint-Benoît à Saint-Pierre, en passant par Saint-Denis et Saint-Paul. Cette infrastructure a joué un rôle majeur dans le développement économique de l'île, notamment pour l'acheminement des cannes et du sucre vers les ports, jusque-là transportés par des convois de mules.

La disparition du rail a progressivement laissé place à une structuration quasi exclusive des mobilités autour de la route.



## Années 2000

### LE PROJET DE TRAM-TRAIN ET LA NOUVELLE ROUTE DU LITTORAL

Dans les années 2000, la Région engage un projet de tram-train interurbain destiné à desservir le corridor littoral.

Ce projet a fait l'objet :

- d'études approfondies,
- d'un débat public en 2004 sous l'égide de la Commission Nationale du Débat Public (CNDP),
- d'un examen conjoint avec le projet de Nouvelle Route du Littoral (NRL).

Les discussions ont porté sur :

- les options de desserte,
- les impacts environnementaux,
- les conditions d'insertion urbaine,
- le phasage et les coûts.

## 2010

### L'ABANDON DU TRAM-TRAIN AU PROFIT DE LA NRL

La priorité politique et financière est donnée à la réalisation de la Nouvelle Route du Littoral, afin de sécuriser un axe stratégique exposé aux risques d'éboulis.

Le projet de tram-train est abandonné, malgré les études engagées et les échanges issus du débat public. Cette décision conduit à recentrer les politiques de mobilité sur :

- les aménagements routiers,
- le développement des réseaux de bus,
- sans mise en œuvre d'un mode ferroviaire structurant.



## Depuis 2011

### ETUDES ET CONCERTATION PARTENARIALE

Cette phase a permis de bâtir les principales hypothèses de tracé, de consolider les objectifs en matière de performance et d'intermodalité. L'ensemble de ces éléments constitue aujourd'hui le socle du projet Réunion Express.

## 2023

### UN CHANGEMENT DE MÉTHODE POUR CONCRÉTISER LE RETOUR D'UN PROJET DE TRAIN

À partir de 2023, le projet ferroviaire entre dans une nouvelle phase de structuration et de consolidation. Les études sont harmonisées à l'échelle de l'ensemble du tracé, permettant de définir un tracé de référence et plusieurs variantes, tout en renforçant les objectifs de performance et l'intégration avec les autres modes de transport.

Cette nouvelle étape marque également un repositionnement du projet à l'échelle régionale, dans une logique de mobilité globale, intermodale et coordonnée. Le projet prend alors le nom de Réunion Express, affirmant l'ambition d'un train express régional structurant au service des déplacements du quotidien à La Réunion.

## b) Des États Généraux des Mobilités à la Feuille de route des mobilités : l'expression d'une volonté collective

Face à la congestion croissante du réseau routier, à la dépendance structurelle à la voiture individuelle et à l'impérative nécessité de mettre en œuvre de nouvelles solutions de déplacement, la Région Réunion a engagé en 2023 une démarche inédite de concertation citoyenne et institutionnelle : les États Généraux des Mobilités (EGM), organisés sous l'égide de la Commission Nationale du Débat Public (CNDP).

Cette démarche avait pour objectifs :

- de partager l'état des lieux des besoins et des attentes sur l'ensemble des mobilités à l'échelle de l'île ;
- d'associer largement les citoyens et l'ensemble des forces vives du territoire ;
- de définir collectivement les priorités en matière de mobilité à court, moyen et long terme.

Les EGM se sont appuyés sur une vaste consultation citoyenne ainsi que sur la mise en place d'une Assemblée citoyenne des Mobilités, composée de 100 membres (citoyens volontaires, élus, techniciens, ...).

**11 000**  
contributions  
recueillies  
au cours de la  
consultation  
citoyenne

**Les 5 priorités retenues par l'Assemblée Citoyenne des Mobilités à l'issue de ses travaux**



**1** Développer et sécuriser les déplacements en modes doux ou actifs



**2** Améliorer l'efficacité, la qualité et l'attractivité des réseaux de transports en commun tout en développant l'intermodalité



**3** Réaliser des projets structurants et innovants de transports collectifs et de marchandises



**4** Améliorer la gouvernance partagée en intégrant la participation citoyenne



**5** Repenser l'aménagement du territoire pour rendre accessibles tous les services de base à moins de 15 minutes, associés à des pôles d'accès multimodaux

### LES GRANDS ENSEIGNEMENTS DES ÉTATS GÉNÉRAUX DES MOBILITÉS

**Une forte demande de développement des transports en commun**



des répondants positionnent la création d'un train comme l'investissement à mener en priorité



suivi par la modernisation et le développement des réseaux de transports en commun existants

**Le tout-voiture, un modèle dépassé**



des répondants se déclarent prêts à utiliser les transports en commun à la place de la voiture



favorables aux mobilités actives

### LA FEUILLE DE ROUTE DES MOBILITÉS : ACTE FINAL DES EGM ET CADRE D'ACTION PARTENARIAL

Le 29 août 2025, la Région Réunion et les cinq intercommunalités (CASUD, CINOR, CIREST, CIVIS et TO), en présence d'île de La Réunion Mobilités, de la Commission Nationale du Débat Public et de la représentante de l'État, ont signé la Feuille de route des mobilités.

Cette feuille de route s'appuie sur :

- les enseignements des EGM ;
- les cinq priorités définies par l'Assemblée Citoyenne ;
- un travail technique et collégial entre les AOM.

Dans le respect des 5 priorités fixées par l'Assemblée Citoyenne à l'issue des États Généraux des Mobilités, la Feuille de route des mobilités s'articule autour de grands principes structurants :

#### • Un train comme colonne vertébrale des mobilités

Le projet ferroviaire Réunion Express, reliant Saint-Benoît à Saint-Joseph sur environ 140 km, avec une vitesse de pointe supérieure à 100 km/h, aurait vocation à devenir l'axe structurant autour duquel se structurerait et se développerait un réseau global, intermodal et coordonné entre l'ensemble des AOM.

#### • Un maillage renforcé des quatre bassins de mobilité

Autour du train, le maillage des territoires, depuis le littoral jusque dans les hauts, est voué à se développer autour du projet de train, via le réseau régional et les réseaux intercommunaux. Les stations, conçues comme des pôles d'échanges multimodaux (PEM) seraient créés ou renforcés, avec des aménagements et services associés.

Ces stations seraient des points de connexion stratégiques entre tous les modes de déplacement : réseau régional, réseaux urbains, parkings-relais, offre vélos, etc.

#### • La poursuite du développement des transports collectifs et des mobilités douces

Les AOM s'engagent à renforcer l'offre existante (fréquences, amplitudes horaires, voies réservées), à développer les mobilités actives et à poursuivre les efforts de transition vers des transports publics décarbonés.

#### • Une mise en œuvre progressive

La Feuille de route partenariale se concrétiserait selon une trajectoire claire et progressive.

Des projets structurants sont déjà engagés, d'autres entrent en phase de préparation : aménagements, services, infrastructures, ... La Feuille de route partenariale prévoit des réalisations concrètes à court et moyen termes.

**Le projet Réunion Express apparaît comme la traduction opérationnelle d'une volonté citoyenne forte et d'une volonté partenariale inédite, visant à doter La Réunion d'un système de mobilité structurant, lisible et durable à l'échelle régionale.**

### UN SCHÉMA DE GOUVERNANCE À LA HAUTEUR DES ENJEUX

Bien plus qu'une signature symbolique, la Feuille de route est un cadre d'action opérationnel qui pour la première fois acte une vision commune à l'échelle de La Réunion du développement des mobilités. Cette convergence se traduit par la volonté de mettre en place des outils adaptés de gouvernance et de pilotage, notamment le renforcement de la coordination inter-AOM et la création d'un outil dédié à la maîtrise d'ouvrage du projet Réunion Express : la Société Réunionnaise des Grands Projets (SRGP).

## LA SOCIÉTÉ RÉUNIONNAISE DES GRANDS PROJETS : l'outil opérationnel et partenarial, au service de la concrétisation du projet Réunion Express

Le Réunion Express, un projet d'infrastructure majeur qui s'inscrit dans le temps long, appelle une gouvernance capable d'en garantir la continuité et d'en assurer la bonne coordination : c'est le rôle de la SRGP, établissement public local à caractère industriel et commercial (EPIC) prévu par la loi, l'outil dédié prévu par les AOM au sein de la Feuille de route des mobilités pour piloter, concevoir et réaliser le projet.

Elle a vocation à assurer une maîtrise d'ouvrage unifiée, la coordination avec les autres réseaux, la maîtrise des coûts et la bonne insertion du projet dans les bassins. Elle disposerait par ailleurs de moyens financiers propres et sécurisés pour accompagner le projet dans la durée, selon un modèle inspiré de grandes sociétés de projet nationales.

La création de la SRGP, directement issue de la Feuille de route des mobilités, acterait la volonté collective de bâtir un système global et régional des mobilités, mieux coordonné et en interface avec les réseaux des urbains.

*Présentation complète de la SRGP page 58 du dossier.*

## 4. Un projet au cœur d'une vision globale de l'aménagement du territoire

Le projet Réunion Express s'inscrit dans la lignée des principaux documents de planification territoriale et de mobilité de La Réunion. Porté par un corpus d'études progressivement consolidé, il s'appuie sur des orientations déjà posées par le SAR de 2011, puis précisées par le Schéma Régional des Infrastructures et des Transports (SRIT), la Planification Régionale de l'Intermodalité (PRI) et les Plans de Mobilité (PDM) des intercommunalités.

### a L'inscription du projet dans les principaux documents de planification et d'aménagement territorial

#### LE SAR : POINT DE DÉPART DU RÉSEAU FERRÉ RÉGIONAL

Le SAR de 2011 a marqué un changement de paradigme en matière de mobilité à La Réunion, en basculant d'une logique historiquement dominée par le routier pour donner la priorité au développement des transports en commun.

Le SAR préconise ainsi la création d'un réseau ferré régional entre Saint-Benoît et Saint-Joseph, sur un linéaire d'environ 140 km. Ce réseau est présenté comme la colonne vertébrale du système de transports collectifs, destinée à :

- structurer le territoire ;
- offrir une desserte interurbaine express ;
- s'articuler avec les réseaux urbains via des pôles d'échanges multimodaux ;
- garantir performance, régularité et complémentarité avec les autres modes.

Suite à l'inscription au SAR du principe d'un projet ferré, plusieurs études ont été engagées permettant d'affiner le tracé et les modalités de mise en œuvre, en recherchant une vitesse commerciale compétitive face à l'automobile.

Cette inscription au SAR cadre également la bonne coordination de ce projet avec les outils de planification et d'aménagement des intercommunalités.

### LE SAR EN COURS DE RÉVISION

Le SAR approuvé en 2011 et actuellement en vigueur, est en cours de révision dans une perspective d'aménagement du territoire à l'horizon 2050.

Sur le volet des mobilités, cette révision vise à prolonger les orientations déjà fixées en confirmant la nécessité de renforcer les transports en commun autour d'un mode structurant à l'échelle de l'île.

Elle prévoit également de définir les grands principes d'aménagement et de développement urbain autour des stations du projet Réunion Express, afin de favoriser une organisation du territoire cohérente avec les mobilités collectives.

L'enquête publique est prévue en 2027.



### UN PROJET EN COHÉRENCE AVEC LES PLANS DE MOBILITÉ (PDM) ET LES PLANS DE DÉPLACEMENTS URBAINS (PDU) DES INTERCOMMUNALITÉS

#### CASUD

Le PDM pour la période 2020-2030 de la CASUD se décline en huit objectifs :

- développer la performance et l'attractivité du réseau de transports urbains ;
- repenser l'accès automobile aux centres urbains et les conditions de stationnement ;
- renforcer l'intermodalité ;
- définir un réseau hiérarchisé de voirie d'agglomération ;
- développer les modes doux et l'accessibilité pour les personnes à mobilité réduite ;
- organiser les transports de marchandises afin d'en améliorer l'efficacité et d'en réduire les impacts ;
- mieux prendre en compte les déplacements dans le développement urbain ;
- viser une optimisation globale des coûts, une utilisation plus rationnelle des énergies et une réduction des nuisances liées à la circulation automobile.



#### CINOR

Le PDM de la CINOR s'organise autour de cinq axes :

- Axe 1 : développer des transports collectifs performants ;
- Axe 2 : redistribuer l'espace public pour un usage raisonné de la voiture
- Axe 3 : s'ancrer dans la ville du quart d'heure en développant et en sécurisant les modes actifs ;
- Axe 4 : instaurer une culture de la mobilité durable et décarbonée ;
- Axe 5 : organiser la circulation des marchandises et des livraisons.



#### CIREST

Le PDU de la CIREST à l'horizon 2029 vise :

- la requalification de l'image des transports collectifs et l'amélioration de leur niveau de service ;
- le développement des réseaux locaux secondaires dans l'ensemble des communes et leur rabattement vers les pôles d'échanges ;
- le développement de l'intermodalité ;
- la réorganisation de la circulation et du stationnement ;
- l'intégration des besoins des personnes à mobilité réduite à tous les niveaux de la chaîne de déplacement ;
- le développement des mobilités alternatives, notamment les modes doux et le covoiturage ;
- une meilleure organisation du transport de marchandises et des livraisons en centre urbain ;
- la densification des espaces urbains, notamment le long de l'axe structurant du réseau Estival.



#### CIVIS

Le PDM de la CIVIS, adopté en 2021, s'appuie sur huit objectifs principaux :

- mettre en place une offre de mobilité durable ;
- rendre les transports en commun plus efficaces et plus attractifs ;
- renforcer l'intermodalité ;
- rendre la mobilité plus inclusive ;
- favoriser la cohérence entre urbanisme et transport ;
- répondre aux besoins du maillage routier en intégrant les modes de déplacement alternatifs ;
- placer la logistique urbaine au cœur des préoccupations de mobilité ;
- mettre en place une politique de stationnement à l'échelle du territoire.



#### Territoire de l'Ouest (TO)

Le PDM du TO sur la période 2026-2036 repose sur les priorités suivantes :

- doter le territoire d'une armature de transport efficace et fiable pour les habitants et les usagers ;
- multiplier les solutions de mobilités actives pour les déplacements de courte distance ;
- garantir la mobilité de tous ;
- faire du covoiturage un levier de réduction du nombre de véhicules ;
- connecter les polarités grâce à une intermodalité fonctionnelle ;
- développer des pratiques de mobilité raisonnées autour des futurs quartiers d'habitat et des zones d'activités économiques.



## **b) Un solide socle d'études**

Suite à l'inscription au SAR du principe d'un mode ferré régional, la Région Réunion a engagé un programme structuré d'études préalables afin de garantir la faisabilité technique, urbaine, environnementale et financière du réseau. Cette démarche progressive a permis de constituer un socle technique solide et partagé à l'échelle de l'île.

Les études conduites ont ensuite permis de sécuriser les principales dimensions du projet :

- sa cohérence d'ensemble à l'échelle régionale ;
- son articulation avec les projets de transports collectifs existants ou projetés par les AOM ;
- son intégration aux infrastructures routières majeures ;
- la définition de ses objectifs fonctionnels et opérationnels ;
- l'identification d'un tracé de référence et l'étude de variantes servant de base technique commune.

Des approfondissements sectoriels ont par ailleurs été menés sur plusieurs sections du tracé, avec un niveau d'analyse plus poussé sur certains secteurs prioritaires. Ce travail a permis de préciser les conditions de faisabilité, les caractéristiques de trafic, les enjeux d'insertion et les modalités de réalisation du projet.

Enfin, des études complémentaires ont été engagées afin d'homogénéiser le niveau de connaissance sur l'ensemble du parcours.

**Le projet Réunion Express dispose aujourd'hui d'un socle d'études consolidé à l'échelle régionale, intégrant un tracé de référence, des analyses de faisabilité sur l'ensemble des secteurs, des éléments socio-économiques et financiers, ainsi qu'un travail partagé avec les AOM. Ce corpus constitue une base technique et stratégique solide pour éclairer le débat public et engager la suite du projet sur des fondements à la fois robustes, cohérents et construits à l'échelle de l'île.**

**Aujourd'hui, plusieurs éléments convergent en faveur de la concrétisation du retour d'un projet de train à La Réunion**

- un projet inscrit depuis 2011 dans le SAR ;
- des études consolidées sur l'ensemble du tracé ;
- une volonté citoyenne clairement exprimée lors des États Généraux des Mobilités ;
- un engagement partagé des six AOM aboutissant à la signature d'une feuille de route commune ;
- une structuration déjà engagée avec des outils de gouvernance et de financement.

**Le projet Réunion Express constitue l'aboutissement d'un cheminement historique, technique et institutionnel. Après l'expérience du « Ti train lointan », l'épisode du tram-train, et les réorientations successives des politiques publiques, le projet ferroviaire réunionnais entre aujourd'hui dans une phase nouvelle : celle de la décision collective et structurante pour les décennies à venir.**



CHAPITRE

# 03

## **Les grands enjeux du Réunion Express**

Adapter les déplacements  
à un territoire en mutation

L'organisation des déplacements joue un rôle central dans l'équilibre du territoire. Elle conditionne l'accès à l'emploi, aux services et aux études, mais aussi le fonctionnement économique et, plus largement, la qualité de vie des Réunionnais.

Les grandes infrastructures réalisées depuis les années 1970 ont permis de relier les principaux pôles du territoire, d'accompagner la croissance démographique et de soutenir le développement économique.

Aujourd'hui, ce modèle atteint progressivement ses limites. L'augmentation des déplacements, la dépendance à la voiture et la saturation du réseau routier allongent les temps de trajet et fragilisent l'organisation des déplacements du quotidien.

La question des transports renvoie également à un enjeu d'aménagement. Mieux relier les régions de l'île, notamment l'Est au reste du territoire, constitue un levier important pour favoriser un développement plus équilibré et améliorer l'accès à l'emploi, aux services et aux équipements.

Le développement d'un mode ferroviaire structurant s'inscrirait dans cette perspective. En reliant les principaux bassins de vie, le projet Réunion Express peut renforcer l'accessibilité du territoire, soutenir l'activité économique et accompagner la croissance démographique.

Il s'inscrirait également dans les objectifs de transition écologique des déplacements, en favorisant un report vers des modes de transport collectifs moins émetteurs.

En structurant les liaisons entre les différentes régions de l'île, il pourrait aussi contribuer à un meilleur équilibre territorial, en renforçant l'accessibilité de territoires aujourd'hui plus éloignés des grands pôles d'activités.

Le projet répond à cinq enjeux majeurs, à la fois territoriaux, environnementaux, sociaux et économiques, pour l'avenir des mobilités à La Réunion.

## Enjeu 01 Territoire

Le territoire réunionnais est marqué par une forte concentration des populations et des activités sur le littoral, générant des déséquilibres entre les bassins de vie et une pression croissante sur les espaces urbanisés. Cette organisation, largement héritée du développement routier, favorise l'étalement urbain, allonge les distances de déplacement et renforce la dépendance à la voiture individuelle.

Dans ce contexte, l'enjeu est double : **rééquilibrer le développement territorial et mieux maîtriser l'urbanisation**. Il s'agit de structurer le territoire autour de centralités bien desservies, de renforcer les liens entre les bassins de vie et de favoriser une organisation plus compacte, limitant la consommation d'espace et la pression sur les milieux naturels et agricoles.

## ACCOMPAGNER UN DÉVELOPPEMENT PLUS ÉQUILIBRÉ ET MAÎTRISÉ

Cela implique de **repenser l'articulation entre mobilités et aménagement**, en orientant le développement urbain vers les secteurs les mieux connectés, en renforçant l'accessibilité aux pôles d'emplois et de services, et en offrant des alternatives crédibles à la voiture pour les déplacements structurants.

L'enjeu territorial est ainsi de passer d'un modèle diffus et dépendant du tout-routier à une organisation plus équilibrée, plus sobre en espace et plus accessible, à l'échelle de l'ensemble de l'île.

## Enjeu 02

## Économie

### ACCOMPAGNER LE DÉVELOPPEMENT ÉCONOMIQUE ET RENFORCER L'ATTRACTIVITÉ DU TERRITOIRE

Les conditions de déplacement jouent un rôle déterminant dans le fonctionnement de l'économie à l'échelle du territoire.

Les principaux pôles économiques, Saint-Denis, Le Port, Saint-Paul, Saint-Pierre et les zones industrielles, concentrent une part importante des activités et structurent les dynamiques d'emploi.

Dans ce contexte, la qualité des liaisons entre bassins de vie constituerait un facteur clé de performance économique. Des déplacements plus rapides et plus fiables permettraient de fluidifier les échanges, de mieux connecter les territoires et de renforcer l'efficacité globale du système productif.

Les infrastructures de transport joueraient ainsi un rôle structurant pour l'activité économique. Un réseau performant peut :

- faciliter les déplacements professionnels
- améliorer l'accessibilité des zones d'activités
- élargir les bassins de recrutement
- renforcer l'attractivité économique du territoire

Les gares deviendraient des points de connexion entre ces différents modes : correspondances bus, parkings relais, stationnements vélos et services aux voyageurs, taxis, téléphériques.

En structurant ces pôles d'échanges, le projet Réunion Express pourrait contribuer à un maillage plus fin du territoire en transports collectifs.

Les pôles d'échanges multimodaux joueraient également un rôle dans l'aménagement du territoire en structurant les centralités et en favorisant une densification maîtrisée autour des gares.

### Une réflexion sur l'organisation des flux logistiques

La question du transport de marchandises constitue également un enjeu important pour l'organisation économique du territoire. Aujourd'hui, les flux logistiques reposent presque exclusivement sur la route, notamment entre le Grand Port Maritime de La Réunion, les zones industrielles et les plateformes de distribution. Ces flux contribuent à la circulation sur les principaux axes routiers de l'île, en particulier sur le littoral où se concentrent les activités économiques et logistiques.

À plus long terme, l'existence d'une infrastructure ferroviaire territoriale pourrait ouvrir des perspectives pour l'organisation de certains flux logistiques, notamment entre :

- le Grand Port Maritime
- les zones industrielles et logistiques
- les aéroports Roland Garros et Pierrefonds.

Sans remettre en cause le rôle central de la route dans la distribution locale, une telle infrastructure pourrait contribuer à diversifier les modes de transport de marchandises et à améliorer l'organisation des flux économiques à l'échelle du territoire.

En améliorant la performance des liaisons entre bassins de vie et pôles d'activités, le projet Réunion Express pourrait renforcer la compétitivité et l'attractivité du territoire, au service de son développement économique.

## Enjeu 03 Climat

### RÉDUIRE LES ÉMISSIONS LIÉES AUX DÉPLACEMENTS

Le transport constitue aujourd'hui l'une des principales sources d'émissions de gaz à effet de serre à La Réunion. Selon les périmètres considérés, il représente près de la moitié des émissions du territoire et jusqu'à plus des 3/4 des émissions liées à l'énergie.

En 2024, le transport routier est le secteur du transport le plus consommateur de gazole et d'essence, représentant 66% des carburants consommés (secteur aérien : 31% du carburant dédié au secteur ; secteur maritime : 3% ).

Cette situation s'explique en grande partie par une forte dépendance à la voiture individuelle. Plus de **65 % des déplacements se font en voiture et 83 % des actifs l'utilisent pour se rendre au travail**. Le parc automobile atteint près de **475 000 véhicules et pourrait dépasser 580 000 véhicules à l'horizon 2035** si les tendances actuelles se poursuivent.

La Réunion ne disposant pas de ressources fossiles, les carburants consommés sont presque entièrement importés. Cette dépendance renforce les enjeux énergétiques et économiques liés au transport.

Les analyses mettent en évidence une forte concentration des impacts : **25 % des trajets les plus longs génèrent près de 75 % des émissions de GES liées aux déplacements**. Au-delà des seules émissions, cette situation révèle une dépendance énergétique structurelle qui demeure, sans alternative crédible à la voiture individuelle.

Ces trajets correspondent principalement aux déplacements interurbains reliant les grands bassins de vie de l'île.

Sur environ **140 km**, le projet Réunion Express vise précisément ces flux structurants et peut offrir une alternative performante à la voiture pour les trajets les plus émetteurs.

Engager la transition des mobilités suppose d'agir en priorité sur les déplacements les plus émetteurs. Un réseau ferroviaire structurant pourrait constituer un levier concret pour réduire l'empreinte carbone des déplacements à l'échelle de l'île.

## Enjeu 04 Social

### GARANTIR UNE MOBILITÉ ACCESSIBLE ET ÉQUITABLE POUR TOUS

Se déplacer ne relève pas uniquement du transport : c'est une condition essentielle pour accéder à l'emploi, à la formation, aux services et plus largement aux opportunités du quotidien.

À La Réunion, la dépendance à la voiture peut constituer un frein pour une partie de la population : jeunes, étudiants, personnes âgées, ménages modestes ou personnes en situation de handicap. Elle peut limiter les déplacements et accentuer certaines inégalités.

Proposer une alternative fiable et accessible constitue donc un enjeu social majeur.

Le projet Réunion Express vise à offrir une solution de déplacement efficace pour tous les publics. En reliant les principaux bassins de vie, il facilite les trajets du quotidien et rend les déplacements plus sûrs et plus prévisibles.

Les gares sont pensées comme des points de connexion entre les différents modes de transport : parkings-relais, correspondances avec les réseaux urbains, mobilités douces, mais aussi services et commerces de proximité.

Le projet intègre dès sa conception les principes d'accessibilité pour tous. Les stations et les trains sont aménagés pour garantir un usage simple et confortable, notamment pour les personnes à mobilité réduite, les personnes âgées, les personnes en situation de handicap ou les familles.

Cela se traduit par des équipements adaptés : accès de plain-pied ou aménagés, cheminements continus, information visuelle et sonore, espaces dédiés dans les rames.

L'ensemble du dispositif est pensé pour faciliter les déplacements au quotidien : se repérer facilement, enchaîner les correspondances, accéder à l'information en temps réel.

En proposant une alternative à la voiture, le projet Réunion Express peut également contribuer à réduire les dépenses liées aux déplacements (carburant, entretien, usure du véhicule) et ainsi soutenir le pouvoir d'achat des Réunionnais.

La diminution du temps passé dans les embouteillages et des contraintes liées à la conduite quotidienne peut aussi avoir des effets positifs sur la qualité de vie et la santé, en réduisant le stress, la fatigue et la pénibilité des trajets.

Faciliter les déplacements, c'est permettre à chacun d'accéder plus facilement à l'emploi, à la formation et aux services. En proposant une solution fiable et accessible, le projet Réunion Express contribue à renforcer l'égalité des chances et la cohésion sociale à l'échelle du territoire.

## Enjeu 05 Organisation du réseau

### STRUCTURER UN SYSTÈME DE TRANSPORT PLUS LISIBLE ET INTERMODAL

Les réseaux de transport collectif se sont développés ces dernières années. Les intercommunalités ont modernisé leurs réseaux et engagé des projets de transports collectifs en site propre.

Cependant, l'organisation reste largement structurée à l'échelle de chaque territoire, ce qui limite la lisibilité globale du système.

Le projet Réunion Express vise à assurer les liaisons rapides entre les principaux bassins de vie, tandis que les autres modes de transport assurent la desserte locale et les déplacements de proximité.

Cette organisation permet de structurer l'ensemble du réseau de transport collectif à l'échelle de l'île et d'en faciliter l'usage pour les voyageurs.

Le système repose sur la complémentarité entre :

- le ferroviaire pour les flux interurbains
- les transports collectifs en site propre (TCSP) pour les centralités urbaines
- les bus pour la desserte fine
- les mobilités douces pour les trajets courts.

Le projet Réunion Express ne se substitue pas aux réseaux de transport existants : il s'inscrit dans un système global de mobilités fondé sur la complémentarité des offres.

L'enjeu est de renforcer les articulations entre les différents modes (réseau ferroviaire, bus urbains et interurbains, mobilités actives, etc.) afin de proposer des parcours fluides, lisibles et adaptés aux besoins du quotidien.

Dans cette logique, chaque réseau conserve son rôle propre, en cohérence avec son échelle de desserte, contribuant à un maillage équilibré du territoire et à une amélioration globale de l'accessibilité.

En structurant un système de transport plus lisible et fondamentalement intermodal, le projet Réunion Express permet l'émergence d'un réseau global de transport public fondé sur la complémentarité des offres, plus efficace et améliorant ainsi la desserte du territoire.

## Une trajectoire stratégique pour La Réunion

Le projet Réunion Express ne se limite pas à un projet de transport. Il répond à des enjeux qui dépassent la seule question des déplacements : organisation du territoire, transition écologique, cohésion sociale, développement économique et lisibilité du système de mobilité.

En proposant une alternative structurante à la voiture individuelle, il ouvre la voie à un modèle de mobilité plus équilibré, plus accessible et plus durable, capable de mieux relier les bassins de vie et de répondre aux besoins des Réunionnais dans leur diversité.

À travers ces enjeux, c'est une vision d'ensemble qui se dessine : celle d'un territoire mieux connecté, plus inclusif et plus résilient, où les mobilités constituent un levier au service du développement et de la qualité de vie.

Le débat public permettrait précisément d'examiner cette perspective collective, d'en mesurer les conditions de réalisation et d'éclairer les choix qui engageront l'avenir des mobilités à La Réunion.

# CHAPITRE 04

## **Les principales caractéristiques**

Présentation et mise en œuvre

# 1. La présentation générale du Réunion Express

## Les chiffres clés

-  Linéaire de **~140 km** de Saint-Benoît à Saint-Joseph
-  Vitesse maximale **entre 100 et 110 km/h**
-  Environ **25 stations / 16 villes** desservies
-  **100 000 voyageurs/jour** (potentiel)
-  **4 000 à 5 000 places** en parking relais
-  Fréquence **10 à 15 min** en heure de pointe

## TEMPS DE TRAJET

-  **~45 min** entre Saint-Benoît et Saint-Denis
-  **~30 min** entre Saint-Denis et Saint-Paul
-  **~45 min** entre Saint-Paul et Saint-Pierre
-  **~15 min** entre Saint-Joseph et Saint-Pierre

## a) L'axe structurant des mobilités du territoire

Le projet Réunion Express prévoit la mise en place d'un **réseau ferroviaire interurbain rapide et à haute capacité**, reliant Saint-Benoît à Saint-Joseph en passant par Saint-Denis, Saint-Paul et Saint-Pierre.

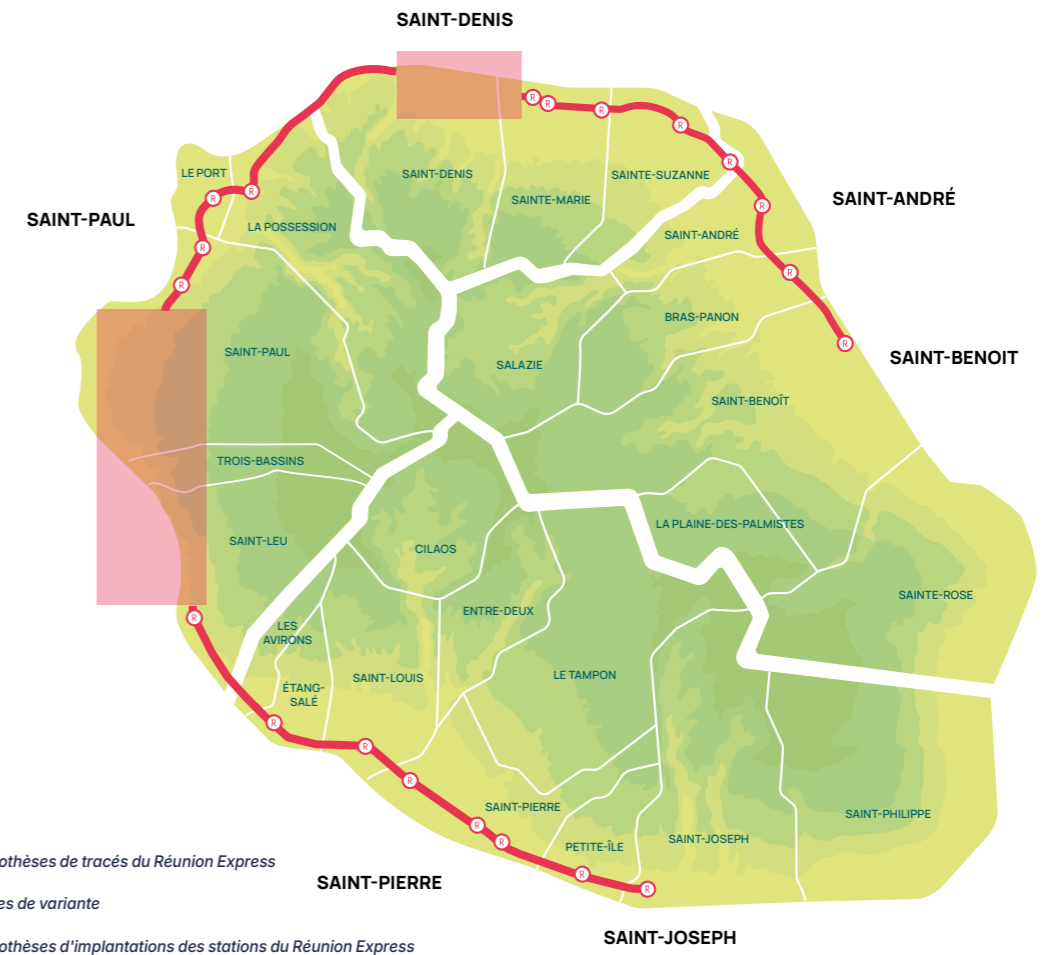
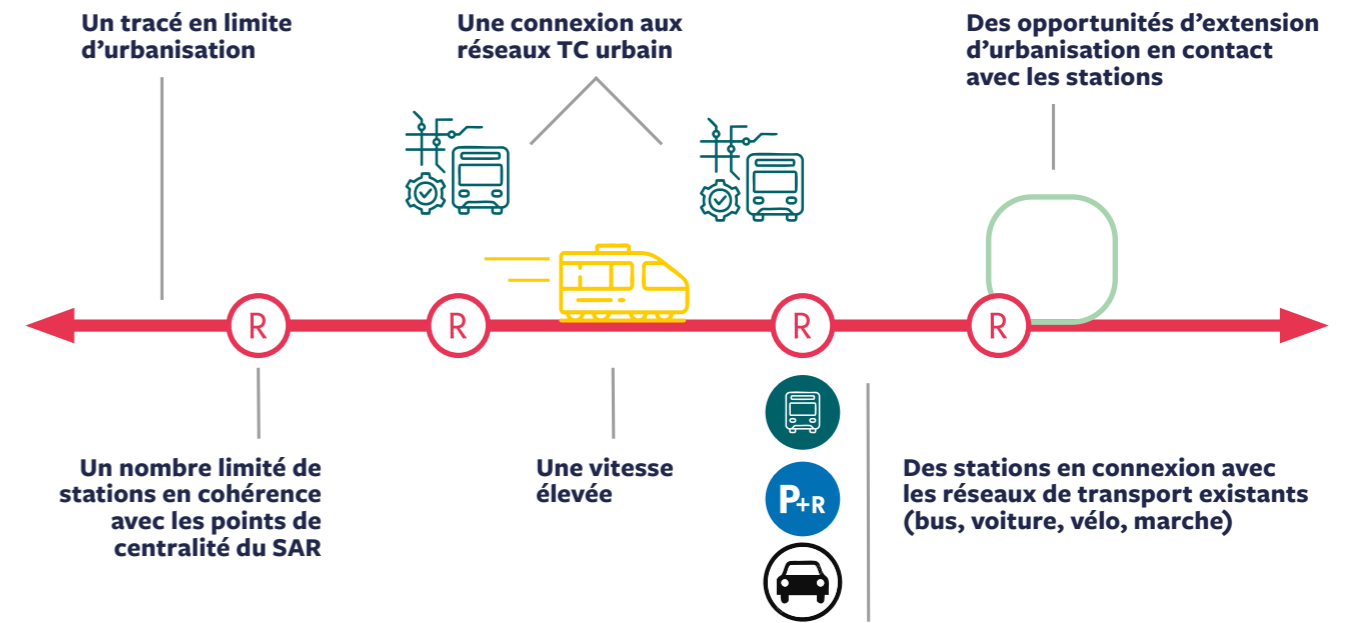
Pensé comme un mode de transport fiable et performant, ce réseau a pour ambition de **connecter efficacement les principaux bassins de vie de l'île**, en garantissant des temps de trajet maîtrisés, indépendamment des aléas de la circulation routière.

L'objectif est d'offrir **une alternative crédible et attractive à la voiture** pour les déplacements structurants, notamment entre les grands pôles d'emplois, d'enseignement et de services du territoire.

## Les grands principes

- Un mode « **express** » privilégiant des tracés en dehors des centres urbains afin de garantir des vitesses élevées, entièrement indépendant du réseau routier.
- Une **connexion renforcée avec les réseaux de transport des villes et des intercommunalités** permettant une intermodalité efficace et un maillage fin du territoire, du littoral jusque dans les hauts.
- Un ensemble de stations desservant les principaux pôles urbains de l'île, équipées de parking-relais et de services dédiés aux voyageurs.
- Une infrastructure ferroviaire 100% électrique, intégrant une **composante FRET** pour le transport de marchandises.

Concept du projet Réunion Express



Hypothèses de tracés du Réunion Express  
Zones de variante  
Hypothèses d'implantations des stations du Réunion Express  
Cartographie du tracé du projet Réunion Express et des zones de variantes

## b Le tracé de référence du Réunion Express

À la suite des études détaillées menées et de la concertation engagée avec les collectivités, le tracé de référence constitue aujourd'hui la base du projet Réunion Express.

Sa définition résulte d'un équilibre entre plusieurs objectifs :

- assurer une desserte efficace des principaux bassins de vie et d'emploi ;
- garantir des temps de parcours compétitifs ;
- favoriser l'intermodalité avec les autres réseaux de transport ;
- tout en tenant compte des fortes contraintes géographiques, urbaines, environnementales et réglementaires propres au territoire réunionnais.

Le choix du tracé s'appuie notamment sur les grandes infrastructures routières existantes, qui structurent déjà les principaux flux de déplacement à l'échelle de l'île. Cette logique permet :

- de limiter les impacts fonciers ;
- de réduire la fragmentation des espaces naturels et agricoles ;
- de mutualiser certains corridors d'infrastructure ;
- et de faciliter l'insertion du projet dans un territoire fortement contraint.

La définition du tracé prend également en compte :

- la topographie volcanique et montagneuse de l'île ;
- la présence de ravines et de secteurs à fortes contraintes géotechniques ;
- les risques naturels (mouvements de terrain, inondations, submersions, risques cycloniques ou volcaniques) identifiés notamment dans les Plans de Prévention des Risques (PPR) ;
- les espaces naturels, agricoles et forestiers à préserver ;
- ainsi que les périmètres de protection environnementale et paysagère.

## c Les variantes du tracé du Réunion Express

Dans sa définition actuelle présentée au débat public, le projet comporte plusieurs secteurs faisant l'objet de variantes. Ces variantes répondent à la nécessité de comparer différentes solutions possibles au regard :

- des contraintes urbaines et foncières ;
- des enjeux environnementaux et paysagers ;
- des risques naturels ;
- des performances de transport recherchées ;
- ainsi que des conditions d'insertion du projet dans les différents bassins de vie.

Les variantes permettent également d'éclairer les choix économiques du projet. Selon les secteurs et les solutions retenues, les besoins en ouvrages d'art (viaducs, tunnels, franchissements), les contraintes d'insertion urbaine, les acquisitions foncières ou encore les adaptations des réseaux et voiries peuvent conduire à des écarts significatifs de coûts d'investissement, mais également de coûts d'exploitation et de maintenance à long terme.

Dans plusieurs secteurs, ces contraintes conduisent à étudier différentes variantes afin d'identifier les solutions les plus adaptées en matière :

- d'insertion territoriale ;
- de faisabilité technique ;
- de maîtrise des coûts ;
- de desserte des populations ;
- et d'impact environnemental.

Le tracé de référence repose ainsi sur les principes suivants :

- un itinéraire débutant au giratoire des Plaines, à Saint-Benoît, longeant la RN2 jusqu'à Sainte-Marie ;
- un tracé se poursuivant le long du littoral, en bordure de la RN2 depuis Sainte-Marie, desservant Duparc et l'aéroport Roland-Garros, puis traversant Saint-Denis (avec plusieurs variantes à l'étude) avant de rejoindre la Nouvelle Route du Littoral (NRL) ;
- un parcours longeant ensuite la RN1 côté montagne depuis la NRL jusqu'à l'échangeur de Sainte-Thérèse, puis empruntant successivement la RN1001 (Avenue de la Compagnie des Indes), le boulevard des Mascareignes, la RN7 (axe mixte) et la Chaussée Royale jusqu'à la gare routière de Saint-Paul. À partir de là, le projet s'insère le long de la route des Tamarins, côté mer ou le long du littoral selon les variantes étudiées ;
- de l'Étang-Salé à Pierrefonds, le tracé longe la RN1 côté littoral, se prolonge vers la ZAC Canabady et le boulevard Banks, avant d'emprunter ce dernier pour rejoindre Saint-Joseph.
- entre Saint-Pierre et Saint-Joseph, le tracé s'inscrit dans la continuité de l'axe structurant du littoral, la RN1 se prolongeant à Saint-Pierre par la RN2 en direction du Sud, puis en tunnel jusqu'à Saint-Joseph. Cette section vise à assurer la continuité de la liaison interurbaine vers l'extrême Sud tout en renforçant l'accessibilité du bassin, tout en répondant aux enjeux spécifiques de ce secteur, notamment la préservation des paysages et des contraintes d'insertion plus importantes.

Dans plusieurs secteurs, les solutions les plus performantes en matière de desserte ou d'insertion urbaine peuvent ainsi présenter des coûts plus élevés, tandis que d'autres variantes permettent de limiter les impacts fonciers ou techniques en s'appuyant davantage sur des infrastructures existantes. Le choix final devra donc résulter d'un équilibre entre qualité de desserte, faisabilité technique, impacts territoriaux, environnementaux et soutenabilité économique du projet.

**Ces zones concernent la traversée de Saint-Denis et le tronçon entre Saint-Paul et Saint-Leu.**

### LA TRAVERSÉE DE SAINT-DENIS

En tant que chef-lieu, capitale économique de La Réunion et plus grande ville d'outre-mer avec plus de 150 000 habitants, Saint-Denis constitue un enjeu majeur en matière d'insertion urbaine, de desserte et de connexion avec les projets de transports existants et à venir. Ce secteur devra notamment s'articuler avec les initiatives portées par la CINOR, telles que le projet de BHNS Baobab ou encore les projets de transport par câble.

### LA SECTION ENTRE SAINT-PAUL ET SAINT-LEU

Ce tronçon, long d'environ 30 km, constitue la zone de variantes la plus étendue du projet.

Deux options principales sont actuellement envisagées :

- une première variante le long de la route des Tamarins, à mi-pente. Elle privilégie la performance en termes de vitesse commerciale, limite les besoins fonciers et réduit la fragmentation des espaces en s'appuyant sur une infrastructure existante. En revanche, elle offre une desserte moins directe des zones habitées, reposant davantage sur des systèmes de rabattement. Cette option implique également la réalisation d'ouvrages d'art importants.
- une seconde variante au plus près du littoral, coeur de l'activité économique et touristique de l'île. Plus complexe en termes d'insertion et de maîtrise foncière, elle permet toutefois une desserte directe des principaux bassins touristiques, avec une connexion directe à l'aéroport de La Réunion Roland-Garros.

## d Le positionnement des terminus du Réunion Express

Le tracé de référence présenté au débat public comporte deux terminus, en application des orientations du Schéma d'Aménagement Régional (SAR) de 2011, qui structurent l'organisation territoriale et les grands axes de mobilité de l'île :

- Saint-Benoît à l'Est, au niveau du giratoire des Plaines ;
- Saint-Joseph au Sud, au niveau de l'entrée de la ville, depuis Saint-Pierre.

Le choix de ces terminus répond à une double logique, à la fois territoriale et technique.

- D'une part, ces deux pôles correspondent à des aires d'attraction structurantes du territoire réunionnais : l'est de l'île s'organise autour du bassin de vie de Saint-Benoît, dont la croissance démographique récente traduit une dynamique de périurbanisation significative.
- De même, le sud-est, entre Saint-Pierre et Saint-Joseph, constitue un bassin de population important, avec notamment 39 000 habitants à Saint-Joseph. Cette liaison présente la particularité de ne pas être dotée d'une infrastructure à 4 voies, ce qui génère des difficultés d'accessibilité et renforce la nécessité d'un raccordement efficace au réseau structurant.

Le tracé présenté dans le cadre du débat public s'appuie sur des études de trafic et des projections fondées sur les aires d'attraction et les principaux bassins de vie. En tant qu'axe ferroviaire interurbain structurant, le Réunion Express relie en priorité les zones où les flux sont les plus importants, **soit 16 communes sur 24**, concentrant l'essentiel des déplacements quotidiens.

D'autre part, ces choix tiennent compte des contraintes d'insertion et de faisabilité technique propres au territoire réunionnais. Au-delà de Saint-Benoît vers l'est et de Saint-Joseph vers le sud sauvage, les conditions géographiques, relief marqué, zones des « hauts », zones volcaniques ou naturelles sensibles, limitent la pertinence d'un prolongement ferroviaire.

## La maîtrise foncière du projet

La réalisation du Réunion Express nécessitera, sur certains secteurs, des acquisitions foncières afin de permettre l'implantation des infrastructures ferroviaires, des stations, des pôles d'échanges ou encore des équipements d'exploitation et de maintenance.

Le projet privilégie autant que possible une insertion le long des grandes infrastructures existantes (RN1, RN2, Route des Tamarins, NRL), afin de limiter les impacts fonciers, urbains et environnementaux.

À ce stade des études, les besoins précis en emprises foncières restent encore à affiner et dépendront notamment :

- du tracé retenu ;
- des variantes finalement choisies ;
- des choix techniques d'insertion ;
- et des études environnementales et réglementaires à venir.

Les acquisitions foncières éventuelles interviendraient dans le cadre des procédures réglementaires prévues par le Code de l'expropriation et feront l'objet d'études et de concertations spécifiques au fur et à mesure de l'avancement du projet.

Plus largement, le mode ferré, par nature structurant et capacitaire, n'est pas adapté à la desserte fine de ces territoires caractérisés par un habitat diffus et des contraintes topographiques importantes.

Pour autant, le projet ne se limite pas aux seules zones directement desservies par le train. Il repose sur une logique d'intermodalité et de complémentarité des modes, essentielle pour intégrer pleinement les habitants des hauts et des zones rurales non directement connectées à une station. En se connectant aux réseaux intercommunaux (bus, transports guidés, téléphériques), le Réunion Express permettra d'organiser des solutions de rabattement efficaces vers les stations, véritables pôles d'échanges multimodaux situés aux interfaces entre les hauts et le littoral.

Cette organisation en réseau contribue à améliorer la desserte fine des territoires tout en renforçant l'efficacité globale du système de transport. Elle permet également de **désengorger les axes routiers structurants**, aujourd'hui fortement sollicités, en offrant des alternatives fiables et combinées. Grâce à cette complémentarité des modes, les usagers disposeront de solutions adaptées à leurs besoins, conciliant accessibilité locale et performance des déplacements à l'échelle de l'île.

Le projet privilégie ainsi un tracé optimisé, conciliant efficacité du service, maîtrise des coûts et faisabilité technique, conformément aux principes de choix du mode et d'insertion du projet. Ces terminus apparaissent dès lors comme des points d'équilibre entre desserte des populations, performance du système de transport et soutenabilité du projet, tout en s'inscrivant dans une logique globale de maillage du territoire.

## e La performance et les bénéfices du Réunion Express

### DES BÉNÉFICES QUOTIDIENS POUR LES RÉUNIONNAIS

- Des temps de trajet réduits et maîtrisés entre les villes : moins de temps perdu sur la route, plus de temps pour sa famille, ses loisirs, etc.
- Des horaires fiables et réguliers : fini l'incertitude des embouteillages. On sait à quelle heure on part et à quelle heure on arrive !
- Moins de stress et moins de fatigue : un trajet confortable en train, régulier, sécurisé, sans le stress et la vigilance constante liés aux aléas de la circulation.
- Un service cadencé et fréquent, notamment aux heures de pointe : un train toutes les 10 à 15 minutes.
- Des stations connectées et dotées de services aux voyageurs : parkings-relais, interconnexion avec les réseaux de transports urbains, commerces et services de proximité, etc.
- Un gain de pouvoir d'achat : moins de dépenses en carburant, en entretien et en usure du véhicule, grâce à une alternative performante et accessible à tous les âges. Avec le train, les foyers pourraient même reconsidérer l'opportunité de l'achat d'une deuxième ou troisième voiture.
- Un transport performant pour tous : jeunes, étudiants, actifs, seniors, etc. Chacun disposerait d'une solution fiable, sans dépendance systématique à la voiture.

### UNE EXPLOITATION ADAPTÉE AUX RYTHMES DE DÉPLACEMENT DE L'ÎLE

Le fonctionnement du Réunion Express reposerait sur une amplitude horaire élargie afin de répondre aux besoins de mobilité du quotidien, notamment pour les déplacements domicile-travail, domicile-études et les déplacements interurbains.

À ce stade des études, le réseau serait exploité :

- de 05h00 à 00h00, soit 19 heures de service par jour ;
- avec une fréquence renforcée en heures de pointe ;
- un train toutes les 10 minutes ;
- et une fréquence adaptée aux périodes de moindre affluence.

Sept heures de pointe ont été retenues à ce stade pour les études d'exploitation correspondant aux périodes de pointe du matin, du midi et du soir.

Cette organisation vise à proposer une offre régulière, lisible et fiable, adaptée aux principaux flux de déplacement observés à l'échelle de l'île.

## DES TEMPS DE PARCOURS CONSIDÉRABLEMENT RÉDUITS AUX HEURES DE POINTE

Sur l'arc Ouest-Nord-Est, le projet Réunion Express offre des temps de parcours inférieurs à ceux observés en voiture particulière, avec un avantage encore plus marqué aux heures de pointe (jusqu'à -50 % sur certains axes). Cet écart est renforcé si l'on intègre les contraintes propres à l'automobile, notamment le temps nécessaire à la recherche de stationnement.

Par ailleurs, l'incertitude liée aux conditions de circulation incite les usagers à prévoir des marges de sécurité, allongeant encore les durées de déplacement. Dans ce contexte, la régularité et la fiabilité du mode ferroviaire constituent un avantage concurrentiel déterminant par rapport à la voiture.

Les nouveaux voyageurs du projet Réunion Express bénéficieront d'un gain de temps de plusieurs dizaines de minutes sur chaque tronçon de l'itinéraire.

Comparaison des temps de parcours entre modes en heures de pointe

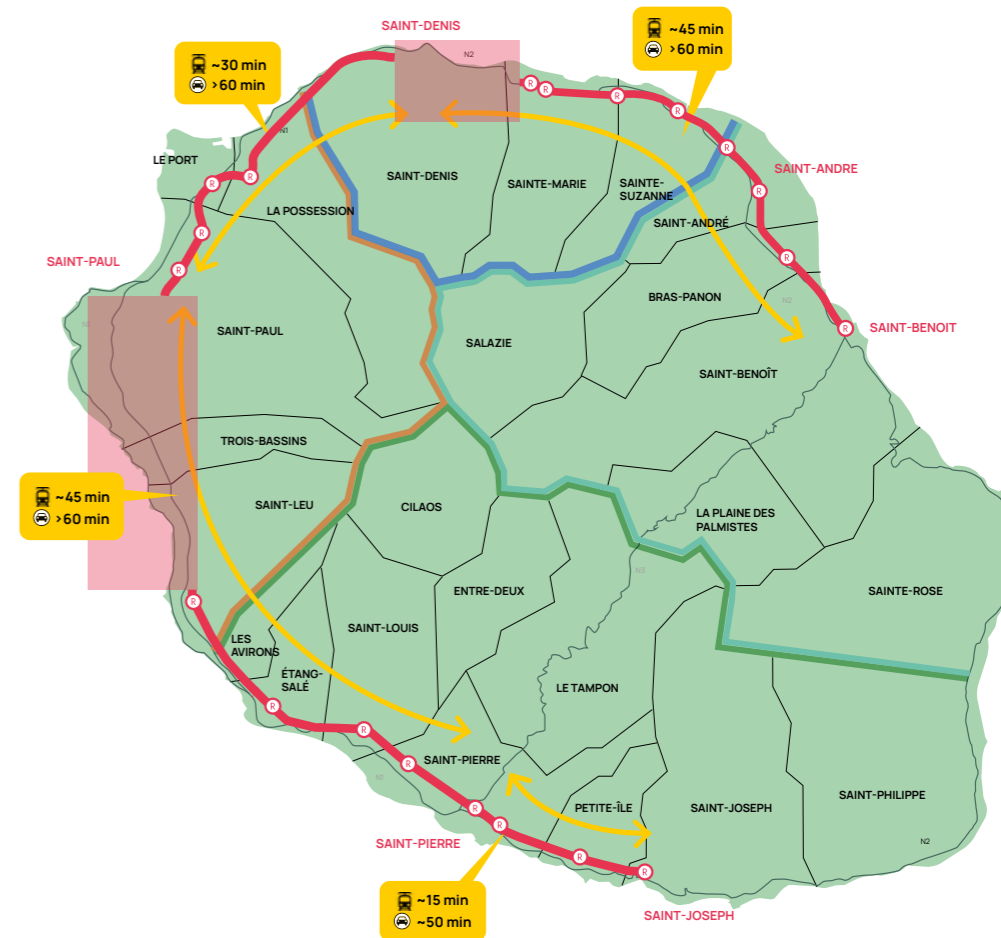
- Temps de parcours par modes en heures de pointe
- Sens de circulation

#### RÉUNION EXPRESS

- Hypothèse de tracé
- Zone de variantes

#### LIMITES DES BASSINS

- CASUD + CIVIS
- CINOR
- CIREST
- TO



## UNE SOLUTION DE DÉPLACEMENT FIABLE, RAPIDE ET ADAPTÉE AUX FORTES AFFLUENCES

L'axe Ouest-Nord-Est se distingue comme le corridor le plus performant, tant en termes de fréquentation que d'efficacité globale.

Les principales stations identifiées en termes de fréquentation sont les suivantes :

- la station de **Saint-Benoît** et celles situées dans la traversée de **Saint-Denis**, avec un volume estimé autour de **20 000 montées-descentes** quotidiennes par arrêt ;
- la station de **Saint-André**, avec environ **14 000 échanges** par jour ;
- les stations **Saint-Pierre, Le Port et Saint-Paul**, autour de **10 000 échanges** par jour ;
- les stations **Saint-Joseph et La Possession**, avec un niveau comparable un peu en deçà des **10 000 échanges** quotidiens.

Potentiel de fréquentation du projet Réunion Express à l'heure de pointe du matin

- NB Charge horaire maximale par sens
- Hypothèse de station du projet Réunion Express
- LIMITES DES BASSINS: CASUD + CIVIS, CINOR, CIREST, TO





## DES GAINS CONCRETS POUR LE QUOTIDIEN DES RÉUNIONNAIS

Le projet Réunion Express vise à améliorer le pouvoir d'achat et la qualité de vie des habitants, en proposant une alternative fiable et accessible à la voiture individuelle. Selon les profils d'usagers, les bénéfices peuvent prendre des formes différentes, mais convergent vers une réduction des dépenses de mobilité et un gain de temps au quotidien. Le projet Réunion Express permet de construire des parcours combinés efficaces, en facilitant les correspondances entre les modes de transports et en améliorant concrètement les déplacements du quotidien des Réunionnais.



### Un étudiant sans voiture

habitant à Saint-Benoît et en formation à Saint-Denis

• **+ d'1h de gagnée en heure de pointe vs Car Jaune**

• **Des économies importantes réalisées en évitant l'achat et les coûts associés à une voiture individuelle**

• **La gratuité des déplacements**



### Un salarié

habitant à Saint-André et travaillant au Port

• **Près de 200€ économisés par mois en réduisant l'usage de la voiture (carburant)**

• **+ d'1h de gagnée en heure de pointe**

• **Un trajet direct, simple et sans rupture complexe**



### Un parent solo

habitant à Saint-Paul et travaillant à Saint-Suzanne

• **~170€ économisés par mois en réduisant l'usage de la voiture (carburant)**

• **Près de 30 min de gain de temps estimé en heure de pointe**

• **Plus de temps utile pour la vie familiale**



### Un senior isolé

qui habite à Saint-Paul et qui doit se rendre régulièrement à Saint-Pierre pour des rendez-vous médicaux spécialisés

• **~140€ à 300€ économisés par mois par rapport au coût complet d'une voiture**

• **25 à 40 min de gain de temps estimé en heure de pointe**

• **Des places assises dédiées en heure de pointe dans chaque rame**

• **La gratuité des déplacements**



### Une famille avec 2 enfants

qui habite à Saint-Joseph et se rendant régulièrement à Saint-Denis pour les activités périscolaires de leurs enfants, des démarches ou des visites familiales.

• **~200€ par mois économisés par mois par rapport au coût complet d'une voiture**

• **45 à 60 min de gain de temps estimé en heure de pointe**

• **Un trajet fluide et sans stress, même en période de forte affluence**

Les estimations présentées s'appuient sur la tarification actuellement en vigueur du réseau Car Jaune: abonnement mensuel à 60 €, ticket occasionnel à 2€, tarif à 1€ pour les enfants de moins de 12 ans, ainsi que la gratuité pour les étudiants et les seniors.

Pour les déplacements en voiture, deux niveaux de coûts ont été retenus :

- le coût marginal, correspondant uniquement aux dépenses de carburant (diesel) ;
- le coût complet, intégrant également l'assurance, l'entretien et l'amortissement du véhicule, calculés sur la base du barème kilométrique fiscal applicable à un véhicule de 6 CV.

Les temps de trajet pris en compte correspondent aux conditions de circulation observées aux heures de pointe.

## f Les grands ouvrages existants et à réaliser

Le projet Réunion Express s'inscrit dans un territoire marqué par des contraintes géographiques fortes, nécessitant le recours à des ouvrages d'art structurants pour assurer la continuité et la performance du réseau.

Dans ce contexte, le secteur Ouest concentre une part importante des ouvrages existants et des infrastructures à créer, du fait de la complexité du relief, de la présence de ravines et des enjeux d'insertion en milieu littoral et urbain.

La variante du tracé qui suit la route des Tamarins s'inscrit dans un territoire déjà structuré par plusieurs ouvrages d'art majeurs, notamment liés aux infrastructures routières existantes. On recense en particulier des franchissements de ravines réalisés, notamment à la ravine des Colimaçons. Ces ouvrages existants constituent des références importantes en termes d'implantation, de gabarit et de conception, et encadrent les possibilités d'insertion du projet Réunion Express.

Parallèlement, la variante littorale implique la réalisation d'ouvrages souterrains significatifs, avec plusieurs kilomètres de tunnels.

Le recours à ces infrastructures lourdes est directement lié aux contraintes d'insertion du tracé en zone littorale urbanisée ou dans des secteurs naturels sensibles, comme le franchissement de site naturel comme le Cap Houssaye et des ravines de grands gabarits :

- Un tunnel sous Le Cap La Houssaye (3 variantes) ;
- Des ouvrages d'art sur les ravines principalement comprises entre Trois-Bassins et Saint-Leu.

Elle comprend également des ouvrages d'art nécessaires à l'insertion du système en site urbain :

- Les franchissements de carrefours en dénivelé ;
- Les stations dénivelées ;
- Les soutènements de voirie.

Au-delà du seul bassin Ouest, le bassin Sud présente également des enjeux d'ouvrages d'art majeurs. La continuité du tracé le long du corridor littoral (RN1 puis RN2 à partir de Saint-Pierre) implique le franchissement de ravines importantes, des insertions en milieux urbains contraints et des interfaces avec les infrastructures existantes. Ces contraintes nécessitent le recours à des ouvrages importants, notamment un tunnel de 9 km, afin d'assurer la continuité et la fiabilité de la liaison vers l'extrême Sud.



Exemple d'entrée d'un tunnelier

Par ailleurs, le projet s'inscrit dans un contexte où plusieurs ouvrages existants ou en cours de réalisation présentent des caractéristiques compatibles ou favorables à l'accueil d'un mode structurant, ou traduisent une anticipation des besoins futurs de mobilité :

- La Nouvelle Route du Littoral (NRL), infrastructure majeure intégrant de nombreux viaducs ;
- L'axe mixte entre Saint-Denis et Sainte-Marie ;
- Le franchissement de la rivière des Pluies entre Saint-Denis et Sainte-Marie ;
- La tranchée couverte de Mazagran à Saint-Denis sur le boulevard Sud, permettant une insertion en milieu urbain dense ;
- Les ouvrages à venir, notamment les franchissements de la rivière des Marsouins à Saint-Benoît et de l'Étang de Saint-Paul.

Le projet repose sur une combinaison d'optimisation des ouvrages existants et de création d'ouvrages d'art structurants, nécessaires pour franchir les obstacles naturels et garantir la performance globale de la ligne, tout en maîtrisant les impacts territoriaux et environnementaux.

## DES IMPACTS ENVIRONNEMENTAUX ANALYSÉS DANS LES ÉTUDES ULTÉRIEURES

La réalisation des grands ouvrages du Réunion Express nécessitera une attention particulière en matière d'insertion paysagère, de gestion des eaux pluviales, de limitation des nuisances de chantier (bruit, poussières, circulation des engins), de gestion des déblais et de préservation des ravines, des milieux littoraux et des continuités écologiques.

Ces enjeux feront l'objet d'études environnementales détaillées dans le cadre de l'Étude d'Impact Environnemental et selon la démarche « Éviter - Réduire - Compenser » (ERC) présentée en page 73 du dossier.

Les études ultérieures permettront également de préciser les emprises foncières, les surfaces artificialisées ainsi que les besoins liés aux pôles d'échanges et parkings-relais.



Exemple d'ouvrage de type non courant

## g Un train 100% électrique

Le projet de Réunion Express repose sur un système de transport ferroviaire entièrement électrique, en cohérence avec les objectifs de transition énergétique du territoire.

Ce choix permettrait de réduire fortement les impacts environnementaux des déplacements, grâce à l'absence d'émissions directes de polluants, la diminution des émissions de gaz à effet de serre et la réduction des nuisances sonores, notamment dans les zones urbaines et le long du littoral.

Concrètement, les trains sont alimentés en électricité via une ligne aérienne, elle-même reliée au réseau électrique de l'île grâce à des installations réparties le long du tracé. Ce système, largement éprouvé, garantirait à la fois performance, régularité et capacité.

Le fonctionnement du projet Réunion Express représenterait une consommation d'énergie significative, estimée entre 25 et 40 GWh par an, avec des besoins importants aux heures de pointe. Dans un territoire insulaire comme La Réunion, cela pose un enjeu central : mieux maîtriser et optimiser les consommations d'énergie.

Pour cela, le projet intègre plusieurs solutions concrètes :

- La production d'électricité locale grâce à des installations photovoltaïques (ombrières de parkings, toitures de stations ou de dépôts) ;
- La récupération de l'énergie au freinage des trains, qui peut être réutilisée au lieu d'être perdue ;
- Des systèmes de stockage d'énergie, permettant de mieux répartir la consommation dans le temps.

Ces dispositifs permettraient de réduire les besoins énergétiques globaux du système et d'améliorer son intégration dans le réseau électrique local. Ils présentent un potentiel aujourd'hui estimé entre 30 et 40% de la consommation globale du Réunion Express.

**Au-delà de ses bénéfices environnementaux, le projet Réunion Express contribuerait ainsi à réduire la dépendance du territoire aux énergies fossiles importées, en proposant un mode de transport plus sobre, plus stable et mieux adapté aux enjeux énergétiques de l'île.**

## FOCUS SUR LA SOUTENABILITÉ EN TERMES DE CAPACITÉ DE PRODUCTION ÉLECTRIQUE ACTUELLE ET FUTURE DE L'ÎLE POUR L'EXPLOITATION DU PROJET RÉUNION EXPRESS

Le choix d'un système ferroviaire 100 % électrique soulève la question de sa compatibilité avec les capacités de production électrique de l'île, aujourd'hui encore en partie dépendantes d'énergies importées.

À l'échelle du projet, les besoins énergétiques du Réunion Express restent toutefois **maîtrisés et proportionnés** au regard de la consommation globale du territoire. Ils s'inscrivent dans une dynamique d'évolution du mix énergétique réunionnais, marquée par une montée en puissance des énergies renouvelables (solaire, hydraulique, biomasse) et par des objectifs d'autonomie énergétique à moyen terme.

Par ailleurs, un système ferroviaire électrique présente un **rendement énergétique nettement supérieur** à celui de la voiture individuelle, y compris dans un scénario de motorisation électrique du parc automobile.

À niveau de service équivalent, il permet de transporter un grand nombre de voyageurs avec une consommation d'énergie par passager significativement réduite.

Ainsi, au-delà de la seule question des émissions, le projet Réunion Express contribue à **optimiser l'usage de l'électricité à l'échelle du système de mobilité**, en réduisant la dépendance globale aux énergies fossiles et en accompagnant la transition vers un modèle énergétique plus durable.



## h Un mode de transport accessible à tous

Le projet de Réunion Express intègre dès sa conception les **principes d'accessibilité universelle**, afin de garantir un usage simple, confortable et sécurisé pour l'ensemble des usagers, notamment les **personnes à mobilité réduite (PMR), les personnes âgées, sourdes, sourdaveugles, malentendantes et aphasiques, ainsi que les familles avec enfants**. L'ensemble des stations et du matériel roulant est conçu pour être entièrement accessible de plain-pied ou via des dispositifs adaptés (ascenseurs, rampes, cheminements continus), permettant une autonomie maximale des usagers.

Une attention particulière est portée à l'**ergonomie des aménagements** : quais à hauteur adaptée, espaces réservés dans les rames, signalétique lisible et contrastée, dispositifs sonores et visuels d'information voyageurs. Ces éléments facilitent les déplacements des personnes en situation de handicap, mais également ceux des seniors ou des usagers avec poussettes.

Le **confort d'usage** constitue également un enjeu central, avec des espaces généreux permettant la circulation des fauteuils roulants et des équipements familiaux, ainsi qu'une organisation des flux pensée pour limiter les conflits d'usage et sécuriser les déplacements. L'accessibilité ne se limite pas aux infrastructures, mais s'inscrit dans une approche globale du service, intégrant la lisibilité du réseau, l'information en temps réel et la simplicité des correspondances.

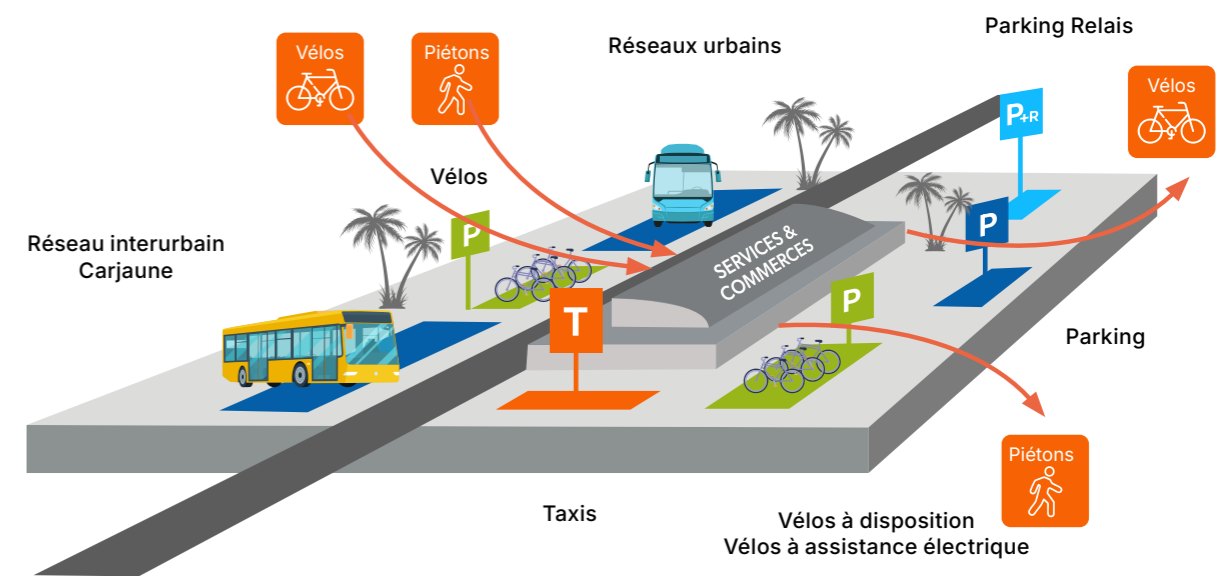
Le projet Réunion Express se positionne comme un **système de transport inclusif**, répondant aux besoins de tous les publics et contribuant à une **mobilité équitable** à l'échelle du territoire.

## 2. Les stations du Réunion Express

### a L'axe structurant des mobilités du territoire

Les stations du projet Réunion Express sont conçues comme de véritables pôles d'échanges multimodaux (PEM), c'est-à-dire des lieux permettant la correspondance simple et rapide entre plusieurs modes de transport (train, bus, téléphérique, modes actifs, voiture). Elles constituent des points clés du réseau, facilitant les déplacements et l'intermodalité.

Pensées comme des espaces d'articulation entre les différents services de mobilité, les stations du projet Réunion Express visent ainsi à offrir une chaîne de déplacement fluide et accessible, au service des usagers et de la desserte du territoire.



Configuration d'un PEM (Extrait de la PRI - Région Réunion)

## b Les emplacements des stations

L'implantation des stations du projet Réunion Express répond à une logique de performance du système et de structuration du territoire. Le projet privilégie un **nombre d'arrêts limité, afin de garantir des vitesses commerciales élevées, tout en assurant la desserte des principaux pôles urbains** et générateurs de déplacements de l'île. Les stations sont ainsi positionnées en priorité au niveau des centralités, des zones d'activités, des pôles touristiques et des secteurs présentant un potentiel socio-économique significatif.

Conçues comme de véritables **pôles d'échanges multimodaux, les stations du projet Réunion Express constituent l'interface entre le réseau ferroviaire et les autres modes de déplacement.** Leur localisation vise à optimiser les correspondances avec les transports collectifs existants (TCSP, bus), ainsi qu'à faciliter les rabattements en modes actifs et motorisés (marche, vélo, stationnements, dépose-minute).

Dans cette logique, plusieurs emplacements de stations ont été identifiés à proximité immédiate d'aires de covoiturage existantes ou en projet. Cette articulation permet de renforcer les pratiques de mobilité partagée, en offrant aux usagers la possibilité de combiner covoiturage et transport ferroviaire sur un même trajet.

Le covoiturage constitue ainsi un complément naturel au projet Réunion Express, notamment pour les déplacements en provenance des "hauts", des secteurs peu denses ou éloignés des axes structurants.

Les stations participent également à la structuration du développement urbain en accompagnant les dynamiques d'aménagement autour des centralités desservies.

Les modalités d'insertion des stations s'adaptent aux contextes territoriaux traversés. Le projet privilégie, lorsque cela est possible, une implantation **en continuité ou à proximité d'infrastructures existantes**, afin de limiter les impacts sur le foncier, les milieux naturels et les tissus urbains.

En milieu urbanisé, une attention particulière est portée à l'intégration des stations dans leur environnement immédiat, notamment en termes d'accessibilité, de gestion des flux et de qualité des espaces publics. Dans les secteurs plus sensibles, notamment sur le plan paysager ou environnemental, la conception des stations s'inscrit dans une démarche visant à réduire les effets d'emprise et à assurer une insertion respectueuse des caractéristiques locales (relief, ravines, paysages littoraux, patrimoine urbain et architectural, continuités écologiques, végétation existante ou encore identité des quartiers traversés).

## c Des parkings relais pour faciliter l'accès au réseau

Afin de favoriser l'usage du projet Réunion Express et de limiter le recours à la voiture sur les axes les plus congestionnés, des **parkings relais (P+R)** seront aménagés à proximité de certaines stations, en particulier en entrée d'agglomération et aux interfaces avec les territoires des hauts.

Ces équipements permettent aux usagers de stationner leur véhicule en périphérie du réseau ferroviaire, puis de poursuivre leur trajet en transport collectif. Ils constituent ainsi un levier essentiel de **report modal**, en captant les flux automobiles en amont des zones urbaines les plus denses.

**En complément, ces pôles pourront intégrer ou s'appuyer sur des aires de covoiturage**, afin de favoriser les usages partagés de la voiture et d'optimiser les déplacements sur les premiers kilomètres. Cette combinaison entre covoiturage, stationnement relais et transport collectif renforce l'efficacité globale du système de mobilité.

Implantés de manière stratégique, les parkings relais seront conçus en articulation avec les pôles d'échanges multimodaux, afin de garantir une **transition rapide et fluide** entre la voiture et le train, mais également avec les autres modes de transport (bus, téléphériques, vélo).

Les parkings relais correspondent à des espaces de stationnement situés à proximité des stations et destinés aux usagers des transports collectifs, afin de leur permettre de poursuivre leur déplacement en train, en bus ou via d'autres modes de transport.

Les modalités d'accès et de tarification de ces parkings relais restent à définir à ce stade du projet. Plusieurs modèles pourront être étudiés, allant de la gratuité totale ou partielle à des dispositifs de tarification couplés à l'usage du réseau de transport collectif, afin d'encourager le report modal tout en garantissant un fonctionnement équilibré des équipements.

Ces aménagements participent pleinement à la stratégie globale du projet, en contribuant à **réduire la congestion routière**, à améliorer l'accessibilité du réseau et à offrir des solutions de mobilité adaptées aux habitants, notamment ceux résidant en dehors des zones directement desservies par le train.

Hypothèse de stations	Nombre indicatif de places du P+R
Saint-Benoît	100 places
Bras Panon	100 places
Saint-André	70 à 250 places
Quartier Français	50 places
Sainte-Suzanne	200 places
Sainte-Marie	50 à 200 places
Duparc	660 à 800 places
Saint-Denis	230 à 290 places
La Possession	500 à 600 places
Cambaie	50 à 100 places
Saint-Paul	600 à 1000 places
L'Éperon	480 places
L'Ermitage	150 à 200 places
Trois-Bassins	80 places
Portail Saint-Leu	50 places
Etang-Salé-les-Bains	160 places
Saint-Louis	120 places
Pierrefonds	50 à 100 places
Terre-Sainte	220 places
Petite-Île	50 à 100 places
Saint-Joseph	100 places

## À quoi ressembleront les stations du projet Réunion Express ?

Les stations du projet Réunion Express ne sont pas conçues comme des gares ferroviaires classiques de type TER ou SNCF. Elles s'inscrivent dans une logique de **stations légères, fonctionnelles et ouvertes sur leur environnement**, adaptées à un système de transport fréquent et cadencé.

Leur conception repose sur quelques grands principes :

- des **quais accessibles et lisibles**, facilitant les circulations des voyageurs ;
- une **intégration directe avec les autres modes de transport** (bus, téléphérique, vélo, marche) ;
- des aménagements pensés pour des **correspondances rapides et fluides** ;
- des équipements adaptés aux usages du quotidien (information voyageurs, abris, services de proximité).

À ce stade des études, ces éléments relèvent de **principes d'aménagement**. L'architecture détaillée, le design et l'intégration précise de chaque station seront définis ultérieurement, en fonction des contraintes locales et des choix d'insertion dans chaque territoire.



Le projet Réunion Express a vocation à s'intégrer pleinement aux mobilités du quotidien, en complémentarité avec les déplacements à vélo et les autres modes actifs. Les stations seraient notamment reliées aux aménagements cyclables existants et futurs développés par les communes et les intercommunalités : **pistes cyclables, voies vertes, itinéraires sécurisés ou continuités littorales.**

## Développer l'intermodalité : relier le vélo au projet Réunion Express

Certaines stations pourraient également accueillir des équipements dédiés aux cyclistes, comme des parkings vélos sécurisés, des abris, des consignes ou des bornes de recharge pour vélos à assistance électrique, afin de faciliter l'intermodalité entre le train et les déplacements de proximité. Le dimensionnement de ces équipements dépendra notamment de la fréquentation attendue des stations, de leur environnement urbain, des connexions cyclables existantes ou projetées et des besoins identifiés à l'échelle des différents bassins de vie.

La stratégie de mobilité cyclable porte également sur l'organisation du stationnement des vélos à proximité immédiate des stations, mais aussi sur la possibilité d'accueillir des vélos à bord de certaines rames grâce à des espaces dédiés.

Cette possibilité pourrait être mise en œuvre selon les capacités disponibles, les conditions d'exploitation du réseau et les niveaux de fréquentation observés, notamment en dehors des périodes de plus forte affluence. Le projet Réunion Express pourrait ainsi constituer une opportunité majeure pour renforcer l'intermodalité entre les transports collectifs et les mobilités actives, en élargissant le rayon d'action des usagers sans dépendance systématique à la voiture individuelle.

L'objectif est de favoriser des déplacements plus fluides, plus durables et plus attractifs pour les habitants, tout en répondant aux attentes contemporaines en matière de qualité de vie, de réduction des émissions et de liberté de déplacement.

**Le projet Réunion Express ambitionne de proposer un service attractif, accessible et adapté aux besoins quotidiens des habitants comme des visiteurs.**

## d) Une qualité de service au profit de tous les Réunionnais

Le projet Réunion Express vise à offrir une expérience de déplacement simple, confortable et fiable pour l'ensemble des usagers. Le niveau de service recherché repose sur une fréquence élevée, une régularité des circulations et des temps de parcours maîtrisés, afin de constituer une alternative attractive à la voiture individuelle.

Les rames et les stations sont conçues pour garantir un haut niveau de confort, avec des espaces adaptés, une information voyageurs en temps réel et des conditions d'accès facilitées.

La billettique s'inscrit dans une logique de simplicité et d'intégration avec les autres réseaux de transport du territoire. Elle permettra aux usagers d'accéder facilement au service, notamment grâce à des supports dématérialisés et à une tarification lisible.

L'objectif est de proposer une politique tarifaire accessible et équitable, en cohérence avec les politiques publiques de mobilité et les pratiques déjà en place à La Réunion. À ce stade du projet, les modalités tarifaires précises restent à définir et feront partie des sujets de réflexion et de débat avec les collectivités et les autorités organisatrices de la mobilité.

Plusieurs principes sont toutefois envisagés :

- une recherche de cohérence avec les tarifs actuellement pratiqués sur les réseaux de transport collectif, notamment le réseau Car Jaune ;
- la mise en place de titres combinés permettant d'utiliser plusieurs modes de transport avec un même billet ;
- ainsi que des dispositifs de tarification adaptés à certains publics (abonnements, tarifs réduits, publics scolaires ou sociaux).

Comme pour les autres réseaux de transport collectif, une partie du coût réel du service pourrait être prise en charge par les collectivités publiques afin de maintenir un niveau de tarif accessible aux usagers. Les modalités de financement et le niveau éventuel de contribution publique seront définis dans les phases ultérieures du projet, en lien avec le modèle économique global du Réunion Express et les compétences des différentes autorités organisatrices de la mobilité.

## e) L'intermodalité du réseau avec les autres offres de transport

Le projet Réunion Express constitue l'ossature du système de transport collectif à l'échelle de l'île. Son efficacité repose sur une organisation en réseau, fondée sur la **complémentarité des modes** et la mise en place de **logiques de rabattement structurées** depuis l'ensemble des territoires vers les stations ferroviaires.

Dans ce schéma, le train assure les déplacements rapides sur les grands axes, tandis que les réseaux locaux (bus, TCSP, téléphériques, modes actifs) prennent en charge la desserte fine des quartiers, des hauts et des zones d'activités. Cette articulation permet de proposer une **chaîne de déplacement continue**, combinant performance sur les longues distances et accessibilité locale.

Les stations jouent un rôle d'interface entre ces différents réseaux. Elles sont conçues pour organiser efficacement les correspondances et faciliter les transitions entre les modes, grâce à des aménagements adaptés : quais bus au plus près des accès, stationnements vélos sécurisés, parcs relais, espaces de dépose-minute. L'objectif est de garantir des **temps de correspondance réduits**, une bonne lisibilité des parcours et un usage simple du réseau.

Sur le plan opérationnel, cette organisation s'appuie sur les dynamiques portées par les autorités organisatrices de la mobilité :

- Au Nord, les connexions avec les projets de TCSP développés par la CINOR, notamment le projet « Baobab », permettront d'alimenter directement les stations du Réunion Express et de renforcer les connexions vers les hauts de Saint-Denis, Sainte-Marie et Sainte-Suzanne.

- À l'Ouest, les réseaux du TO organiseront les rabattements vers les pôles de Saint-Paul, Saint-Gilles et Saint-Leu, tout en assurant des connexions avec les territoires des hauts, notamment vers Trois-Bassins, La Saline, Plateau Caillou ou Guillaume.
- À l'Est, les réseaux portés par la CIREST structureront les accès aux stations de Saint-André, Saint-Benoît et Bras-Panon, en lien avec les bassins de vie environnants. Ils permettront également de connecter les territoires de Sainte-Rose et de Saint-Philippe au Réunion Express, afin d'assurer une continuité des déplacements à l'échelle de l'Est et du Sud-Est de l'île ainsi qu'une desserte des secteurs des hauts.
- Au Sud, les réseaux de la CASUD et de la CIVIS assureront les connexions vers les centralités de Saint-Pierre, Saint-Louis, Le Tampon et Saint-Joseph mais également vers les territoires des hauts tels que la Plaine des Cafres, le Tampon, l'Entre-Deux ou les Avirons.

Au-delà des infrastructures, l'intermodalité repose également sur une **intégration des services** à l'échelle du réseau : coordination des horaires, information voyageurs unifiée, billettique commune et lisible. Ces éléments sont essentiels pour garantir une expérience fluide et encourager l'usage combiné des différents modes de transport.

Le projet Réunion Express ne fonctionne pas de manière isolée, mais comme un système intégré, permettant de **connecter l'ensemble du territoire**, y compris les zones non directement desservies par le ferroviaire, et d'offrir des solutions de mobilité adaptées aux besoins quotidiens des Réunionnais.

## 3. Les grands principes d'exploitation et de maintenance

### a) Un matériel roulant dimensionné pour les spécificités du territoire

Le choix du matériel roulant ne relève pas d'une approche unique, mais résulte d'un croisement de plusieurs paramètres structurants propres au territoire réunionnais et aux objectifs du projet.

D'une part, il tient compte des conditions d'insertion de l'infrastructure. Celles-ci intègrent les contraintes physiques (profil en long, courbures, disponibilités foncières), mais aussi les enjeux d'intégration urbaine. Le système retenu doit ainsi permettre un bon partage de l'espace avec les autres usages, tout en contribuant à l'organisation des centralités et à la qualité des aménagements traversés.

D'autre part, le dimensionnement du matériel est directement lié au niveau de service attendu. La capacité à répondre à la demande repose sur un équilibre entre fréquence, performance d'exploitation et caractéristiques des rames. L'objectif est de garantir une absorption efficace des flux, notamment sur les sections les plus sollicitées du réseau.

Le choix s'inscrit par ailleurs dans une logique d'optimisation globale des ressources publiques. Il s'appuie sur une analyse croisée entre les niveaux de fréquentation anticipés et l'ensemble des coûts du système sur sa durée de vie (investissement, exploitation, maintenance et renouvellement), afin de retenir la solution la plus pertinente à moyen et long terme.

Les études conduites ont ainsi visé à identifier un matériel capable de concilier ces différentes exigences, en privilégiant une solution performante à la fois pour les usagers et soutenable pour la collectivité. Cette démarche reste évolutive et conduit à réexaminer régulièrement les choix techniques au fil du développement du réseau.

Dans cette optique, le matériel roulant est envisagé comme un élément structurant du système, appelé à circuler sur plusieurs lignes. Cela suppose d'anticiper les enjeux d'interopérabilité et d'adaptation aux différentes configurations rencontrées sur le territoire.

Plusieurs enseignements ressortent des analyses réalisées :

- Les premières études ont porté sur la recherche d'un matériel roulant capable de répondre à la fois aux contraintes d'insertion du territoire (pentes marquées, tracés contraints, milieu urbain dense) et aux enjeux des liaisons interurbaines. Les analyses menées, notamment sur les sections à l'Est et à l'Ouest de Saint-Denis ainsi que vers le Sud, ont mis en évidence la nécessité de disposer de matériels performants, aptes à atteindre des vitesses plus élevées et à assurer des liaisons rapides entre les principaux pôles du territoire.
- Par ailleurs, l'intégration d'un volet fret constitue un enjeu structurant. Le système doit permettre le transport de marchandises dans des conditions compatibles avec l'exploitation voyageurs, sans rupture de charge, afin de renforcer les connexions logistiques à l'échelle de l'île, en particulier entre les infrastructures portuaires et aéroportuaires.

Au regard de l'ensemble de ces éléments, l'orientation retenue privilégie un matériel de type train léger, offrant un compromis entre vitesse, capacité et insertion urbaine. Ce choix permet d'assurer des performances élevées sur les sections interurbaines tout en maintenant une bonne compatibilité avec les traversées urbaines, en limitant les contraintes d'emprise et en garantissant la continuité des circulations sur l'ensemble du réseau.

Le choix d'un matériel de type train léger répond à la volonté de disposer d'un système intermédiaire entre le tramway urbain et le ferroviaire conventionnel. Contrairement à un tramway classique, principalement adapté à des circulations urbaines à faible vitesse et à arrêts rapprochés, le système envisagé doit permettre des liaisons plus rapides entre les principaux pôles du territoire, tout en conservant une bonne capacité d'insertion en milieu urbain.

Cette orientation permet de concilier des performances adaptées aux sections interurbaines (vitesse, régularité, capacité) avec les contraintes d'exploitation et d'intégration propres aux traversées urbaines. Elle contribue également à assurer une exploitation homogène et évolutive à l'échelle de l'ensemble du réseau.



Rame Dualis d'Alstom - T11 en Ile-de-France



Rame Tango de Stadler, Rhône Express à Lyon

## b) L'organisation de la maintenance du réseau

L'organisation de la maintenance du projet Réunion Express constitue un enjeu central pour garantir la sécurité, la fiabilité et la performance du système dans la durée. Elle repose sur une stratégie combinant maintenance préventive, corrective et, à terme, prédictive, afin d'optimiser la disponibilité des infrastructures et du matériel roulant tout en maîtrisant les coûts d'exploitation.

- Le dispositif s'appuie sur un maillage structuré de centres de maintenance et de remisage (CMR), répartis sur le réseau, permettant d'assurer à la fois l'entretien courant, les opérations de maintenance lourde et le remisage des rames.
- Ces installations sont complétées par des équipes d'intervention mobiles, capables d'intervenir rapidement sur l'ensemble du linéaire en cas d'incident ou de besoin spécifique.

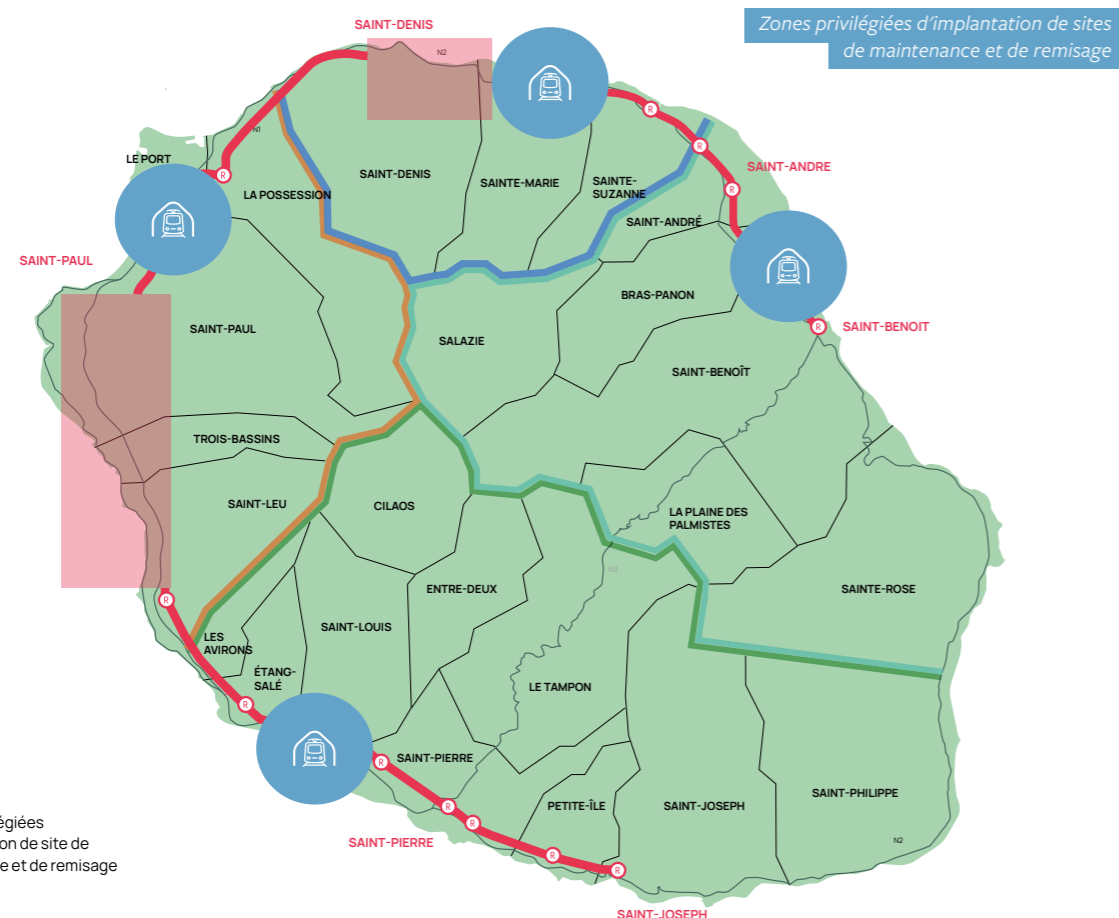
La maintenance des différents sous-systèmes (voie, alimentation électrique, signalisation, matériel roulant, équipements en stations) est organisée selon des plans d'entretien adaptés aux contraintes locales et aux niveaux de sollicitation du réseau. Elle s'appuie sur des outils de supervision et de gestion centralisée permettant un suivi en temps réel de l'état des équipements et une planification optimisée des interventions.

L'organisation de la maintenance intègre par ailleurs les spécificités du territoire réunionnais, notamment les contraintes climatiques, l'environnement maritime et les enjeux d'accessibilité. Elle vise ainsi à assurer un haut niveau de robustesse du système, tout en favorisant la montée en compétences des équipes locales dans les métiers de la maintenance ferroviaire.

## c) L'implantation des sites de maintenance

Des centres de maintenance et de remisage principaux sont envisagés le long du tracé, répartis sur des secteurs stratégiques afin d'assurer l'exploitation, la maintenance et le remisage du matériel roulant dans de bonnes conditions. Leur localisation précise reste à affiner et dépendra notamment de la première phase de réalisation du projet, qui conditionnera les besoins opérationnels et les priorités d'implantation.

À ce stade, plusieurs secteurs sont identifiés à titre indicatif, notamment au Nord (à proximité de Duparc), dans l'Ouest (secteur Cambaie/La Possession, à proximité du Port Est), ainsi que dans le Sud (secteur élargi de Pierrefonds et à l'Est, en cohérence avec les principaux pôles d'échanges et les logiques d'exploitation du réseau. Ce dispositif pourra être complété par des sites secondaires, notamment sur la branche Est.



## d) Un levier de création d'emplois et de développement économique local

Le projet Réunion Express s'inscrit comme un vecteur structurant de développement de l'emploi, des compétences et de l'activité économique à l'échelle du territoire réunionnais. Au-delà des besoins directement liés à la réalisation de l'infrastructure ferroviaire, il constitue le socle d'émergence progressive d'une véritable filière ferroviaire locale, organisée dans le temps et articulée avec les politiques régionales de formation, d'insertion et de développement économique.

À ce stade des études, le projet mobiliserait environ **25 000 emplois/an locaux** pendant la phase de conception-réalisation et générer à terme environ **350 emplois permanents** liés à l'exploitation et à la maintenance du réseau.

Les besoins en compétences s'inscrivent dans une double temporalité, distinguant :

- la phase de construction du réseau ;
- puis la phase d'exploitation et de maintenance après sa mise en service.

La phase de réalisation mobiliserait principalement des métiers liés au génie civil, aux travaux publics, aux systèmes ferroviaires, à l'énergie, à l'ingénierie et à l'encadrement de chantier. Elle s'appuierait en partie sur des compétences déjà présentes localement, tout en nécessitant le développement de spécialisations spécifiques dans les domaines de la voie ferrée, de la signalisation, des systèmes électriques ou des caténaires.

Le projet pourrait également générer des besoins importants dans des métiers connexes liés aux services, à l'accueil, à la sécurité, au numérique, au nettoyage, à la médiation, à la logistique, à la gestion des équipements ou encore aux activités commerciales développées autour des stations et pôles d'échanges.

Dans cette perspective, le Réunion Express constitue également une opportunité d'anticiper la formation et l'insertion des jeunes Réunionnais dans des secteurs variés, au-delà des seuls métiers ferroviaires, en lien avec les besoins futurs du territoire et les évolutions des mobilités.

À plus long terme, la phase d'exploitation générerait des emplois pérennes dans les domaines :

- de la conduite ferroviaire ;
- de la maintenance des infrastructures et des équipements ;
- de la régulation et de la supervision du trafic ;
- du service aux voyageurs ;
- ainsi que de la gestion et de l'exploitation du réseau.

Cette démarche pourrait également s'accompagner d'actions d'information, d'orientation et de découverte des métiers auprès des jeunes, des demandeurs d'emploi et des publics en insertion, afin de préparer progressivement les compétences nécessaires aux différentes phases du projet et de favoriser les retombées locales en matière d'emploi.

Pour répondre à ces besoins nouveaux en compétences, la stratégie régionale repose sur deux leviers complémentaires.

D'une part, le recours à la mobilité nationale constituerait un outil opérationnel immédiat permettant de former rapidement des publics réunionnais aux métiers ferroviaires, notamment lorsque certains plateaux techniques ou certifications spécialisées ne sont pas encore disponibles localement.

Cette approche pourrait s'appuyer sur des partenariats avec des centres de formation spécialisés, des CFA ferroviaires, l'AFPA ou des acteurs industriels du secteur. Elle permettrait d'anticiper les besoins dès les premières phases du projet et d'accompagner progressivement la montée en charge des effectifs formés.

D'autre part, le développement d'un pôle d'excellence ferroviaire au sein du Campus Professionnel de l'océan Indien (CPOI) constituerait l'axe structurant de long terme de la stratégie régionale de formation. S'appuyant sur des infrastructures et des plateaux techniques existants, ce pôle aurait vocation à être progressivement adapté aux besoins du secteur ferroviaire, avec notamment la création d'un site pédagogique de maintenance et de remisage (SMR), l'intégration d'équipements spécialisés, de matériels roulants d'apprentissage, de simulateurs de conduite et d'outils pédagogiques dédiés.

Déployé progressivement en cohérence avec le calendrier prévisionnel du projet, ce dispositif permettrait à terme non seulement de répondre aux besoins du projet Réunion Express, mais également de pérenniser une offre de formation locale et de positionner La Réunion comme un centre de compétences ferroviaires à l'échelle de l'océan Indien.

Le projet Réunion Express ne se limite ainsi pas à la seule création d'emplois directs. Il participe à la structuration progressive d'un écosystème territorial associant formation, insertion professionnelle, ingénierie, maintenance industrielle et développement économique local.

## 4. L'intégration de la dimension fret

### Qu'est-ce que le fret ?

Le fret désigne le transport de marchandises sur un territoire, par avion, bateau, via le réseau routier ou ferré.

#### a) Les enjeux du fret : besoins et bénéfices attendus

Au-delà de sa vocation première de transport de voyageurs, le projet Réunion Express intègre la possibilité de développer une **composante dédiée au transport de marchandises**, constituant un **levier structurant pour l'organisation logistique de l'île**.

La prise en compte du fret constitue une **attente forte exprimée lors des États Généraux des Mobilités**.

Définie et développée en concertation avec les acteurs économiques et les professionnels de la filière logistique et du transport de marchandises, cette orientation répond à plusieurs enjeux majeurs :

- **Un besoin de diversification des solutions logistiques** sur un territoire fortement dépendant de la route, notamment pour les flux entre le Grand Port Maritime, les zones d'activités et les bassins de consommation ;
- **Une opportunité de report modal** permettant de réduire la congestion routière, en particulier sur les axes littoraux structurants ;
- **Un potentiel économique** lié à l'optimisation des chaînes logistiques, à la fiabilisation des délais de transport et au développement de nouvelles offres de distribution urbaine ;
- **Un levier environnemental**, contribuant à :
  - la réduction des émissions de gaz à effet de serre ;
  - la diminution des nuisances sonores et de la pollution atmosphérique ;
  - une meilleure maîtrise des flux de marchandises dans les zones urbaines et touristiques.

Le développement d'une offre fret s'inscrit ainsi dans une **logique de transition écologique** et de **complémentarité avec les politiques de mobilité durable portées à l'échelle régionale**.

#### b) Les conditions de mise en œuvre du fret sur le réseau

L'intégration du transport de marchandises au sein du projet Réunion Express repose sur une organisation fine, permettant de concilier les exigences du service voyageurs avec celles du fret.

Cette approche implique :

- En premier lieu le choix d'un matériel roulant adapté, pouvant soit être spécifiquement dédié au transport de marchandises, soit résulter de l'adaptation de rames existantes. Dans tous les cas, ce matériel devra être pleinement compatible avec les caractéristiques techniques du réseau, notamment en termes de gabarit, de capacité de charge et de systèmes d'alimentation.
- Le fonctionnement du service fret doit également s'inscrire dans une logique d'exploitation maîtrisée. Les circulations pourront être organisées soit en insertion entre les rames de voyageurs, soit sur des plages horaires spécifiques, en dehors des périodes de forte fréquentation. Cette organisation vise à garantir la fluidité du trafic et à préserver la performance globale du système.

Par ailleurs, le transport de marchandises serait ciblé sur des flux compatibles avec les contraintes ferroviaires, notamment des marchandises légères ou de logistique urbaine, dont le conditionnement et le poids permettent une manipulation et un transport adaptés aux infrastructures existantes. Des points de chargement et de déchargement pourront être identifiés à proximité des stations ou de sites logistiques stratégiques, afin d'assurer une articulation efficace avec les autres maillons de la chaîne logistique.

L'intégration du fret suppose une adaptation des modalités d'exploitation et de maintenance, ainsi qu'une attention particulière aux enjeux de sécurité, notamment dans les interfaces avec les voyageurs et dans la gestion des circulations. L'ensemble de ces conditions doit être précisé afin de garantir une exploitation robuste et cohérente du réseau.

Cette proximité pourrait favoriser le report modal et contribuer à structurer une chaîne logistique plus performante à l'échelle du territoire, en renforçant les connexions entre le port, les zones d'activités et les principaux pôles de consommation de l'île.

## LE GRAND PORT MARITIME DE LA RÉUNION : UNE OPPORTUNITÉ POUR LE FRET FERROVIAIRE

Le tracé de référence du projet Réunion Express passe à proximité du Grand Port Maritime de La Réunion, offrant ainsi des perspectives intéressantes pour le développement de dessertes fret en lien avec les installations portuaires existantes ou futures. En tant que principal point d'entrée des flux de marchandises de l'île, le port constitue un secteur stratégique pour envisager à terme une articulation entre le réseau ferroviaire et les activités logistiques.

## 5. Le financement et la mise en œuvre opérationnelle du Réunion Express

#### a) L'évaluation du coût d'investissement prévisionnel du projet

À La Réunion, les dépenses consacrées au transport représentent aujourd'hui environ **1 % du PIB régional**, un niveau sensiblement inférieur à celui observé en Île-de-France (2 à 2,5 %) ou à l'échelle nationale (≈ 3 %). Ces éléments de comparaison mettent en évidence l'existence de **marges de manœuvre pour renforcer l'investissement dans les transports collectifs**, dans un contexte de besoins croissants en matière de mobilité.

L'évaluation du coût du projet Réunion Express s'appuie sur un ensemble d'études techniques et financières approfondies, conduites depuis près d'une dizaine d'années sous l'égide de la Région, avec l'appui de plusieurs bureaux d'études spécialisés.

Aux conditions économiques du **1<sup>er</sup> janvier 2026**, le coût global du projet est estimé à environ **5,2 milliards d'€ HT**, pour un linéaire de l'ordre de **140 km**, incluant une provision pour aléas de **15 %**.

Ce montant intègre l'ensemble des composantes nécessaires à la mise en service du système ferroviaire :

- les **infrastructures** (≈ 3,1 Md€), qui constituent le poste principal ;
- les **systèmes d'exploitation et équipements** (≈ 1 Md€) ;
- le **matériel roulant** (≈ 280 M€) ;
- les **installations de maintenance et de remisage** (≈ 160 M€) ;
- ainsi que les coûts liés à la maîtrise d'ouvrage, à la maîtrise d'œuvre et aux acquisitions foncières.

À ces coûts d'investissement s'ajoutent des coûts d'exploitation estimés à environ 70 M€ par an, dans un scénario de fonctionnement comprenant une fréquence de 10 minutes en heure de pointe et une amplitude de service de 19 heures. Ces niveaux d'investissement s'inscrivent dans des ordres de grandeur comparables aux grands projets ferroviaires structurants, tout en tenant compte des spécificités du territoire réunionnais (contraintes géographiques, insertion urbaine, ouvrages complexes).

Ils constituent une base de référence pour l'analyse de la soutenabilité financière du projet et la définition de ses modalités de financement, qui feront l'objet d'arbitrages et d'approfondissements dans les phases ultérieures.

Les coûts présentés à ce stade sont exprimés hors taxes (HT). Les modalités éventuelles de récupération ou de compensation de la TVA dépendront du cadre juridique et fiscal retenu pour le projet et seront précisées dans les phases ultérieures d'études.

#### c) Un dispositif en cours de définition : état d'avancement et perspectives d'études

À ce stade, l'intégration du fret au sein du projet Réunion Express est identifiée comme une opportunité structurante, mais dont les modalités restent à consolider. Les premières analyses ont permis de mettre en évidence l'intérêt d'une mutualisation des infrastructures et d'identifier des cas d'usage pertinents, notamment pour le transport de marchandises légères et la logistique de proximité.

Toutefois, la mise en œuvre opérationnelle d'un tel dispositif nécessite des approfondissements complémentaires. Il s'agit en particulier de mieux caractériser les flux de marchandises à l'échelle de l'île, d'évaluer le potentiel de report modal et de préciser les modèles économiques associés. Les conditions d'insertion du fret dans l'exploitation globale du réseau devraient également être étudiées de manière fine, afin d'en mesurer les impacts sur la capacité et la régularité du service voyageurs.

Des études techniques devront par ailleurs préciser les besoins en matériel roulant, les aménagements nécessaires au niveau des stations ou des sites logistiques, ainsi que les conditions d'exploitation et de maintenance associées. L'identification et la mobilisation des acteurs économiques concernés constitueront également un élément clé pour structurer une offre de fret pertinente et viable.

La poursuite de ces études permettrait de confirmer les conditions de faisabilité et de définir les modalités de déploiement d'une offre fret intégrée, en cohérence avec les objectifs du projet et les spécificités du territoire réunionnais.



## LES COÛTS D'EXPLOITATION DU RÉSEAU

Les coûts d'exploitation du projet Réunion Express ont été estimés sur la base d'un scénario de fonctionnement correspondant à un service structurant à l'échelle de l'île. Celui-ci repose sur une ligne d'environ **140 km**, avec une fréquence soutenue de **10 minutes en heure de pointe et de 20 minutes en heures creuses**, sur une amplitude journalière de **19 heures**.

Dans ces conditions, et compte tenu d'une vitesse commerciale moyenne de l'ordre de 60 km/h, les coûts d'exploitation directs, incluant notamment la conduite, l'énergie, la maintenance et la régulation du réseau, sont estimés à environ **70 millions d'euros par an**.

Ce niveau de coût s'inscrit dans les standards observés pour des infrastructures de transport collectif de même nature, au regard du niveau de service proposé.

## **b** La gouvernance institutionnelle et opérationnelle

Le projet Réunion Express s'inscrit dans un cadre exigeant, à la croisée d'enjeux juridiques, financiers et de gouvernance. Il repose sur une coopération étroite avec les collectivités territoriales, en articulation avec les projets urbains et de mobilité qu'elles portent.

Sa mise en œuvre suppose également de mobiliser des ressources adaptées et pérennes, en cohérence avec l'ampleur du projet. Enfin, elle nécessite la mise en place d'une structure de pilotage dédiée, garantissant la continuité de la maîtrise d'ouvrage et la stabilité du projet dans la durée.

## LA COMPÉTENCE RÉGIONALE

La Région Réunion dispose de compétences spécifiques en matière de transport, y compris ferroviaire, qui s'inscrivent dans le cadre général des compétences des régions françaises, tout en tenant compte des particularités liées à son statut et à sa situation géographique.

Les régions françaises, y compris celles d'outre-mer, sont désignées comme autorités organisatrices pour l'organisation des services de transport ferroviaires de voyageurs d'intérêt régional. Cette compétence est codifiée à l'article L. 2121-3 du code des transports.

Les régions doivent également veiller à la complémentarité des services ferroviaires avec les autres modes de transport, dans le cadre de la planification régionale de l'intermodalité (SRADDET prévu par l'article L. 4251-1 du code général des collectivités territoriales ; articles L. 1213-3 et L. 1213-3-1 du code des transports).

À la différence des régions métropolitaines, La Réunion ne dispose pas actuellement d'un réseau ferroviaire actif. Cependant, les principes généraux des compétences régionales en matière de transport ferroviaire restent applicables si un projet ferroviaire était développé sur l'île.

## La Société Réunionnaise des Grands Projets : un outil opérationnel et partenarial au service de la réalisation du projet Réunion Express

À l'initiative de la Région Réunion et des autres Autorités Organisatrices des Mobilités (AOM), la Société Réunionnaise des Grands Projets (SRGP) est un établissement public local à caractère industriel et commercial (EPIC), créé par la loi pour conduire la réalisation du projet ferroviaire Réunion Express.

Elle réunit, aux côtés de la Région, les cinq autres autorités organisatrices de la mobilité du territoire, la CASUD, la CINOR, la CIREST, la CIVIS et le TO, dans une logique de gouvernance partagée. Cette organisation vise à garantir une coordination efficace entre les acteurs et à assurer la cohérence entre le futur réseau ferroviaire régional et les réseaux de transport intercommunaux.

## QU'EST-CE QUE LA SRGP ?

La Société Réunionnaise des Grands Projets constitue :

- un outil public dédié à la réalisation du projet Réunion Express ;
- une maîtrise d'ouvrage unique, garante du pilotage d'un projet d'infrastructure d'envergure ;
- une gouvernance partenariale, associant la Région et les intercommunalités ;
- des dispositifs de contrôle et de transparence renforcés ;
- un cadre financier structuré, permettant de sécuriser la réalisation du projet ;
- une continuité des moyens techniques et financiers, assurée sur l'ensemble du cycle du projet, des études préalables jusqu'à la livraison des infrastructures.

## UN PROJET ISSU D'UN CONSENSUS TERRITORIAL

Face aux défis des mobilités, la Région Réunion a lancé en 2023 les États Généraux des Mobilités (EGM), rassemblant collectivités, partenaires et citoyens pour faire émerger des solutions durables à l'échelle du territoire.

Dans le prolongement de cette démarche, la Région, les autres autorités organisatrices de la mobilité, ainsi que l'État et Île de La Réunion Mobilités ont signé le 29 août 2025 la Feuille de route des mobilités, qui définit une vision partagée et un cadre d'action commun. Elle place le train au cœur du développement des mobilités et prévoit une gouvernance partenariale renforcée, fondée sur la mise en place d'une société de projet dédiée.

## UNE MISSION CLAIRE : CONCEVOIR ET RÉALISER LE RÉUNION EXPRESS

La Société Réunionnaise des Grands Projets exercera la maîtrise d'ouvrage du projet Réunion Express. Elle aura la responsabilité de concevoir et de réaliser l'ensemble des infrastructures nécessaires au futur réseau ferroviaire.

Ses principales missions :

- **CONCEVOIR ET RÉALISER LES INFRASTRUCTURES**
  - La construction des infrastructures ferroviaires
  - La réalisation des gares et pôles d'échanges multimodaux
- **PRÉPARER ET ORGANISER LE RÉSEAU**
  - L'acquisition et la maintenance du matériel roulant
  - La préparation des conditions d'exploitation
- **ASSURER L'INTÉGRATION DU PROJET DANS LE TERRITOIRE**
  - La coordination avec les réseaux de transport existant
  - L'aménagement urbain dans un périmètre de 400 mètres autour des futures gares pour renforcer la bonne intégration du projet dans son environnement.
- **PORTER DES MISSIONS COMPLÉMENTAIRES EN INTERFACE AVEC LE PROJET RÉUNION EXPRESS**
  - La possibilité d'assurer, à la demande éventuelle des autres AOM, la maîtrise d'ouvrage de projets de transports en commun urbains et connectés au projet Réunion Express.

La SRGP constitue un outil créé pour porter les études, la préparation et, le cas échéant, la réalisation du projet Réunion Express. Les évolutions futures de ses missions dépendront des décisions qui seront prises à l'issue du débat public, des études complémentaires et des arbitrages des collectivités partenaires.

Dans l'hypothèse où le projet ne serait pas poursuivi dans sa forme actuelle, les conditions d'évolution, de réorientation ou de dissolution de la SRGP relèveraient des décisions de ses membres fondateurs et du cadre juridique applicable à l'établissement.

## UN MODÈLE QUI A FAIT SES PREUVES

Le recours à une société de projet dédiée est aujourd'hui largement éprouvé pour conduire la réalisation de grandes infrastructures publiques. Ce modèle permet de :

- concentrer les compétences techniques nécessaires
- sécuriser les financements
- assurer un pilotage stable dans la durée

Des exemples en France

### • LA SOCIÉTÉ DES GRANDS PROJETS

Anciennement Société du Grand Paris, cette structure pilote la réalisation du Grand Paris Express, le plus grand projet de métro automatique en Europe.

### • SOLIDEO

La Société de livraison des ouvrages olympiques a assuré la réalisation des infrastructures nécessaires aux Jeux Olympiques et Paralympiques de Paris 2024.

### • LA SOCIÉTÉ DU GRAND PROJET FERROVIAIRE DU SUD-OUEST

La Société du Grand Projet du Sud-Ouest (SGPSO) gère la participation de 25 collectivités territoriales au financement de la Ligne Nouvelle Sud-Ouest, qui regroupe plusieurs opérations : des aménagements ferroviaires et de nouvelles lignes entre Bordeaux, Dax et l'Espagne.

La création de la SRGP s'inscrit dans cette même logique : doter La Réunion d'un outil dédié pour piloter la réalisation du projet Réunion Express.

## **c** Les garanties de gouvernance, de transparence et de stabilité de la SRGP

## UN FINANCEMENT STRUCTURÉ ET PÉRENNE

La SRGP disposera de ressources financières diversifiées afin de garantir la réalisation du projet Réunion Express dans la durée. Fixées par la loi de finances, elle disposera par ailleurs de **recettes fiscales propres et sécurisées**.

Le financement reposera notamment sur :

- les dotations de la Région Réunion et des collectivités partenaires
- les subventions de l'État
- les financements européens
- le recours à l'emprunt
- des ressources fiscales dédiées.

Ce modèle vise à garantir un **financement durable, sécurisé et soutenable** dans le temps long du projet.



## UNE GOUVERNANCE PARTENARIALE

La gouvernance de la SRGP associera les Autorités Organisatrices des Mobilités (AOM) du territoire. Elle comprendra, aux côtés de la Région Réunion, les autres AOM de La Réunion, soit la CASUD, la CIREST, la CINOR, la CIVIS et le TO, pour garantir la cohérence entre le réseau ferroviaire régional et les réseaux de transports urbains (bus, téléphériques, etc.). La société sera dirigée par un directoire, chargé du pilotage opérationnel.

Ses orientations seront définies et contrôlées par un conseil de surveillance, composé de représentants de la Région Réunion et des intercommunalités disposant de la compétence mobilité. Un représentant de l'État pourra y siéger en qualité d'observateur.

En tant qu'EPIC, la SRGP sera également soumise à des obligations de transparence financière et de contrôle de ses comptes, dans les conditions prévues par la réglementation applicable aux établissements publics locaux.

## UNE APPROCHE TERRITORIALE

Un Comité stratégique de développement réunira les maires des communes concernées ainsi que les acteurs économiques et sociaux du territoire.

Des comités territoriaux ou comités de gare permettront également d'associer les collectivités locales aux projets d'aménagement autour des gares.

## UN DISPOSITIF DE CONTRÔLE RENFORCÉ

Afin d'assurer un suivi rigoureux de la mise en œuvre du projet, un comité de tutelle et d'audit sera mis en place. Ce comité aura pour mission de suivre l'ensemble des paramètres de gestion du projet, notamment :

- l'évolution des coûts ;
- la gestion des ressources humaines ;
- le respect des délais ;
- la maîtrise des risques ;
- la gestion financière et comptable.

Il contribuera ainsi à garantir la **transparence du pilotage du projet et le respect des procédures.**

## d Les scénarios de financement du projet mis en débat

La mise en œuvre du projet Réunion Express repose sur la création d'un établissement public dédié, la Société Réunionnaise des Grands Projets, dotée de la personnalité morale et de l'autonomie financière. Cette structure assurera la maîtrise d'ouvrage du projet et mobilisera, à ce titre, l'ensemble des ressources nécessaires à sa réalisation et à son exploitation. Ses ressources seront diversifiées et pourront notamment comprendre :

- des dotations en capital apportées par la Région Réunion et les établissements publics de coopération intercommunale ;
- des financements publics (État, Union européenne, collectivités), sous forme de subventions, avances ou participations, y compris en nature (terrains, ouvrages) ;
- des financements européens, notamment via les instruments thématiques dédiés aux infrastructures de transport ;
- des emprunts de long terme contractés auprès d'acteurs institutionnels (Caisse des dépôts, Banque européenne d'investissement, établissements bancaires) ;
- des participations des aménageurs et constructeurs aux coûts des gares ;
- des recettes issues de la gestion et de la valorisation du patrimoine (redevances, occupation du domaine, produits de cession ou de location) ;
- toute ressource fiscale ou parafiscale affectée par la loi, incluant notamment le versement mobilité régional ;
- ainsi que des contributions diverses (dons, legs, produits pour services rendus).

Ce modèle permettra à la société de projet de disposer de ressources propres et pérennes, fixées dans le cadre de la loi de finances, et de recourir à l'emprunt afin de financer les investissements, tout en assurant leur remboursement dans la durée.

## UN FINANCEMENT REPOSANT SUR DES RESSOURCES FISCALES ET ÉCONOMIQUES DÉDIÉES

Compte tenu de l'importance des enjeux financiers, une étude de soutenabilité a été engagée afin d'évaluer l'équilibre entre les dépenses du projet (investissement et fonctionnement) et les recettes mobilisables.

Le financement du Réunion Express pourrait ainsi reposer sur un modèle combinant :

- des subventions publiques (État, Union européenne, collectivités) ;
- le recours à l'emprunt de long terme, avec des conditions indicatives de financement de l'ordre de 2,6 % sur 35 ans (Caisse des dépôts) et 3,1 % sur 35 ans (Banque européenne d'investissement) ;
- des ressources fiscales spécifiques transférées et affectées au remboursements d'emprunts : versement mobilité régional additionnel (9 M€) déjà adopté en loi de Finances 2026, taxes de séjours sur les nuitées d'hôtel ;
- d'autres dispositifs pourront être envisagés si nécessaire.

## UN MODÈLE INTÉGRANT REDÉPLOIEMENT DES RESSOURCES ET LA CONTRIBUTION DES USAGERS

Le financement du projet repose également sur des logiques de redéploiement :

- les économies réalisées grâce à la restructuration des réseaux de bus et de cars (réduction des doublons) seront réaffectées au financement du Réunion Express ;
- une redevance d'usage pourra être mise en place, versée par l'exploitant, contribuant à l'équilibre financier du système ;
- la contribution des voyageurs (via la vente des tickets) sera maintenue à un niveau comparable à celui observé actuellement, soit environ 19 % des coûts du système de transport.

L'ensemble de ces leviers témoigne de la diversité des sources de financement mobilisables pour le projet.

## LA VALORISATION DU FONCIER COMME LEVIER COMPLÉMENTAIRE

Le projet Réunion Express intègre également une dimension d'aménagement du territoire, en cohérence avec les grandes orientations du Schéma d'Aménagement Régional (SAR), qui identifie le développement d'un mode ferré structurant comme un levier majeur d'organisation des mobilités et de structuration urbaine à l'échelle de l'île.

Dans cette perspective, la société de projet pourrait intervenir dans un périmètre d'environ 400 mètres autour des gares afin d'accompagner le développement d'opérations d'aménagement et de projets immobiliers en lien avec les collectivités concernées.

Cette approche vise notamment à :

- favoriser une urbanisation mieux organisée autour des pôles de transport ;
- renforcer les logiques de centralité et de proximité ;
- accompagner le développement de quartiers mieux connectés aux transports collectifs ;
- et capter une partie des plus-values foncières générées par l'amélioration de l'accessibilité apportée par le projet.

À titre indicatif, les recettes associées à cette valorisation foncière sont estimées à environ 5 M€ par an, dans un contexte où le marché immobilier réunionnais représente plusieurs milliards d'euros de transactions annuelles.

## UNE SOUTENABILITÉ FINANCIÈRE CRÉDIBLE

Au regard de l'ensemble de ces éléments, le modèle de financement du projet Réunion Express apparaît globalement soutenable, en s'appuyant sur :

- un équilibre entre investissements, coûts d'exploitation et ressources identifiées ;
- des marges de progression des dépenses de transport à La Réunion ;
- une diversification des sources de financement ;
- et la capacité à mobiliser des ressources redéployées.

Ce cadre constitue une base solide pour la poursuite des études et les arbitrages à venir, en vue de sécuriser le financement du projet dans la durée.

## 6. Le calendrier prévisionnel

Quand le projet verrait-il le jour ? Par où commencerait-il ? Le calendrier prévisionnel apporte des repères sur les grandes étapes du projet Réunion Express, depuis les études jusqu'à la mise en service, et permet de comprendre comment son déploiement se construit dans le temps.

### a) Une mise en œuvre progressive

Compte tenu de son ampleur, le projet Réunion Express s'inscrit dans le temps long. Sa mise en œuvre se construit par étapes, depuis les études déjà engagées jusqu'à la mise en service progressive et l'exploitation du réseau.

À ce stade, le calendrier prévisionnel du projet intègre l'organisation d'un débat public, envisagé au second semestre 2026, sous réserve des décisions et du calendrier de la Commission nationale du débat public (CNDP). Les années suivantes seraient consacrées à l'approfondissement des études, aux procédures réglementaires, à la préparation opérationnelle ainsi qu'à la structuration de la gouvernance et du modèle de financement.

Le calendrier se déploie ainsi de manière progressive afin de :

- laisser toute sa place à la concertation avec le public ;
- consolider le tracé et les variantes ;
- préciser les choix techniques et d'exploitation ;
- organiser les acquisitions foncières et les interfaces avec les projets urbains ;
- et définir les priorités de réalisation.

Compte tenu de la longueur du réseau et des investissements associés, le Réunion Express a vocation à être réalisé par phases successives.

Une première phase de travaux pourrait être engagée à l'horizon 2030, avec une mise en service des premiers tronçons autour de 2035.

Le choix des premiers secteurs réalisés constitue un enjeu majeur du projet et fait partie des sujets soumis au débat public.

Plusieurs critères peuvent être pris en compte pour définir les priorités de réalisation :

- le niveau de congestion routière observé sur certains axes ;
- le potentiel de fréquentation et de report modal ;
- les besoins de desserte des principaux bassins de vie, d'emploi et d'équipements ;
- la disponibilité foncière et les contraintes techniques ;
- les possibilités d'insertion dans les espaces urbains ;
- la cohérence avec les projets d'aménagement portés par les collectivités ;
- ou encore la capacité à réaliser des tronçons rapidement afin de produire des premiers effets visibles sur les déplacements.

Plusieurs logiques de phasage peuvent ainsi être envisagées :

- un démarrage sur les secteurs les plus congestionnés ;
- un lancement sur les portions présentant les meilleures conditions de faisabilité technique et foncière ;
- une progression par bassins territoriaux ;
- ou encore une réalisation simultanée de plusieurs tronçons afin d'équilibrer le développement du projet à l'échelle de l'île.

Le phasage du projet devra également tenir compte des conditions futures d'exploitation du réseau. Les choix de priorisation des tronçons auront ainsi vocation à intégrer les niveaux de fréquentation attendus, les besoins de fonctionnement du service, les coûts d'exploitation et les équilibres économiques du système de mobilité dans la durée. Cette approche vise à accompagner progressivement la montée en puissance du Réunion Express dans des conditions compatibles avec les capacités financières et opérationnelles du territoire.

Les études menées à ce stade ont permis d'identifier différents scénarios de phasage, intégrant notamment des approches par répartition territoriale, par niveau de congestion ou par continuité du réseau. Ces scénarios, présentés plus en détail en page 64, pourront évoluer à l'issue du débat public et des études complémentaires.

Le réseau a ainsi vocation à se déployer progressivement dans une logique de long terme, en cohérence avec les capacités d'investissement du territoire, les priorités de mobilité et les dynamiques d'aménagement urbain autour des futures stations.

## UN PROJET QUI SE CONSTRUIT DANS LE TEMPS, PAR ÉTAPES SUCCESSIVES

### b) Des étapes déjà engagées

Le projet Réunion Express s'appuie sur un socle d'études et de démarches engagées depuis plusieurs années. Les États généraux des mobilités, organisés en 2023, ont notamment fait émerger une attente forte autour de la mise en place d'un mode de transport structurant à l'échelle de l'île. Dans leur prolongement, la signature, le 29 août 2025, de la feuille de route des mobilités en acte le principe.

La Région Réunion a saisi la Commission nationale du débat public en octobre 2025 afin de définir les modalités de participation du public. La CNDP a décidé, en novembre 2025, l'organisation d'un débat public, marquant l'entrée dans une nouvelle phase. Dans le même temps, la gouvernance commence à se structurer, avec un principe de création de la Société Réunionnaise des Grands Projets acté par les intercommunalités à la fin de l'année 2025.

L'année 2026 correspondrait à la préparation puis, sous réserve du calendrier fixé par la Commission nationale du débat public (CNDP), à la tenue du débat public sous l'égide de la Commission particulière du débat public. Les éléments nécessaires à la compréhension du projet seraient mis à disposition du public afin d'organiser les échanges à l'échelle du territoire.

Le débat public constituerait une étape clé. Il permettrait de présenter les orientations retenues, d'en expliquer les enjeux et de recueillir les avis, les questions et les contributions des Réunionnais.

À l'issue du débat, un bilan serait établi par la CNDP. Sur cette base, la Région Réunion se prononcerait sur les suites à donner et sur les conditions de poursuite. Une phase d'approfondissement serait alors engagée, afin de préciser le tracé, les choix techniques, les conditions d'insertion et les modalités de réalisation.

Le projet franchirait ensuite les étapes réglementaires nécessaires à sa mise en œuvre : études environnementales détaillées, enquêtes publiques, autorisations administratives et acquisitions foncières. Ces démarches conditionneraient sa réalisation et garantiraient sa bonne insertion dans le territoire.

La phase de travaux porterait sur la réalisation des infrastructures ferroviaires, la construction des stations et des pôles d'échanges, ainsi que sur l'installation des équipements nécessaires à l'exploitation du réseau.

En parallèle, le matériel roulant serait acquis et les installations de maintenance seraient mises en place.

La mise en service s'inscrirait dans une logique progressive, par sections, en fonction des choix retenus, notamment en matière de phasage. Les premières mises en service interviendraient à partir du milieu des années 2030, au fur et à mesure de l'avancement des différentes sections.

2011

Inscription au SAR du principe d'un réseau ferré régional. Cette intégration au SAR a enclenché une série d'études et de concertations institutionnelles aboutissant au projet présenté aujourd'hui.

2023

**EXPRESSION DES BESOINS ET ATTENTES**

- États généraux des mobilités
- 11 000 contributions citoyennes
- Forte attente d'un mode de transport structurant

2025

**DÉCISION POLITIQUE ET LANCEMENT DU PROJET**

- Signature de la feuille de route des mobilités
- Saisine de la CNDP
- Décision d'organiser un débat public
- Principe de création de la gouvernance (SRGP)

2026

**INFORMATION ET DÉBAT PUBLIC**

- Préparation du débat
- Mise à disposition des études
- Débat public
- Expression des citoyens et acteurs du territoire

**UNE ÉTAPE CLÉ POUR ÉCLAIRER LES CHOIX**

2027-2030

**ÉTUDES APPROFONDIES ET AUTORISATIONS**

- Poursuite des études techniques et environnementales
- Définition du tracé et des priorités
- Enquêtes publiques
- Autorisations administratives
- Acquisitions foncières

À partir de 2030

**PREMIERS TRAVAUX**

- Lancement d'une première phase de travaux
- Réalisation des infrastructures
- Construction des stations
- Installation des équipements

À partir de 2035

**PREMIÈRES MISES EN SERVICE**

- Mise en service progressive de premiers tronçons
- Montée en charge du réseau
- Premiers effets visibles pour les usagers

À partir de 2050

**RÉSEAU COMPLET ET STRUCTURATION DU TERRITOIRE**

- Déploiement progressif de l'ensemble du réseau
- Réunion Express intégré au système global de mobilité
- Réponse aux besoins d'une île à plus d'1 million d'habitants

## © Le phasage mis en débat

À ce stade, le phasage du projet Réunion Express n'est pas arrêté. Il constitue un sujet central du débat public, dans la mesure où il conditionne à la fois le rythme de réalisation du projet et la perception de ses premiers effets pour les usagers.

L'approche retenue repose sur un principe commun :

- une première phase de réalisation d'un montant maximal de l'ordre de 3 milliards d'euros, permettant une mise en service progressive du réseau,
- complétée dans un second temps par une ou plusieurs phases ultérieures, visant à achever le tracé de référence.

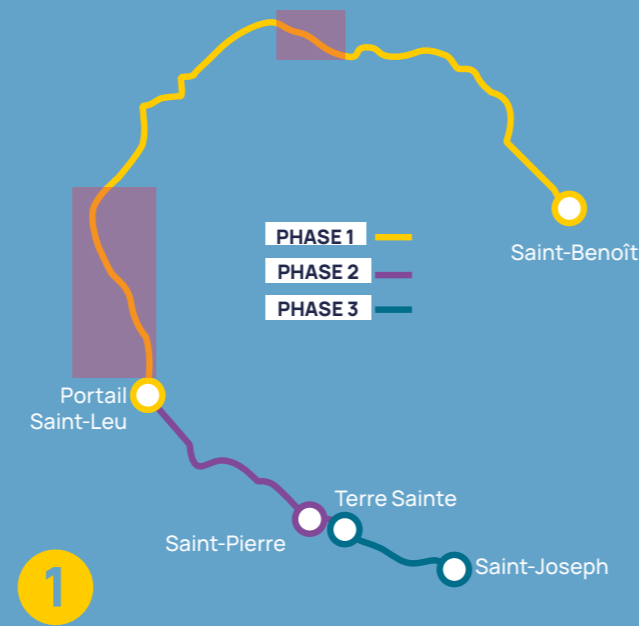
Dans ce cadre, plusieurs logiques de phasage peuvent être envisagées, en fonction des priorités retenues :

- répondre en priorité aux secteurs les plus congestionnés ;
- relier rapidement les principaux bassins de vie et pôles d'attractivité ;
- engager les sections les plus simples à réaliser pour accélérer la mise en service ;
- ou encore répartir les investissements sur plusieurs territoires.

Les études menées ont permis d'identifier plusieurs familles de scénarios de phasage, illustrant ces différentes approches, sans pour autant prétendre à l'exhaustivité.

En effet, le nombre de combinaisons possibles est très large, chaque scénario pouvant lui-même se décliner selon les variantes de tracé et les terminus retenus.

Dans le cadre du débat public, cinq exemples de phasage sont présentés à titre illustratif :



**1** Un phasage "par l'Est", consistant à démarrer depuis Saint-Benoît et à dérouler progressivement le réseau vers l'Ouest, avec un terminus provisoire pouvant varier selon les variantes (Saint-Gilles dans le cas de la variante littorale ou Portail / Saint-Leu dans le cas de la variante par la Route des Tamarins).



**3** Un phasage "central", visant à traiter en priorité le cœur du réseau, entre les principaux bassins de vie, afin de capter rapidement les flux les plus importants (par exemple entre La Possession et le Sud).



**5** Un phasage "par les terminus", consistant à développer en priorité les extrémités du réseau avant leur mise en continuité progressive.



**2** Un phasage "par le Sud", engagé depuis Saint-Joseph, avec une progression vers l'Ouest et un terminus intermédiaire situé à Saint-Paul dans le cas de la variante par la Route des Tamarins ou Saint-Gilles dans le cas de la variante littorale.



**4** Un phasage "réparti", permettant d'intervenir dès la première phase sur plusieurs bassins du territoire, dans une logique d'équilibre territorial.

■ Zones de variante  
● Hypothèse d'implantation de stations

Ces scénarios traduisent des stratégies différentes en matière de desserte, de couverture territoriale et de traitement des congestions, telles qu'analysées dans les études (notamment au regard de critères comme la réponse à la demande, la couverture du territoire ou la compatibilité avec le fret).

Ils ne constituent toutefois ni des options figées ni un choix arrêté, mais des illustrations des possibilités offertes par le projet. Le phasage définitif aura vocation à se construire à l'issue du débat public, en tenant compte des priorités exprimées, des contraintes techniques et financières, ainsi que des opportunités de mise en œuvre.

Dans cette perspective, le projet est conçu pour offrir une grande souplesse de déploiement, permettant d'adapter le calendrier et les séquences de réalisation aux enjeux du territoire et aux conditions de financement, dans une logique progressive à l'horizon 2050.

*Pour la bonne compréhension des scénarios, toutes les hypothèses d'implantation des stations n'ont pas été représentées.*

CHAPITRE

05

**Les effets  
structurants  
du Réunion  
Express**

# 1. Une nouvelle organisation des mobilités et des transports collectifs

Le projet Réunion Express constitue une infrastructure structurante à l'échelle de l'île, pensée comme la colonne vertébrale du système de transport collectif. En offrant des performances élevées en termes de capacité, de vitesse et de régularité, il vise à transformer en profondeur les pratiques de déplacement, tout en renforçant la cohérence globale des réseaux existants et à venir.

## a) Prévion de trafic et report modal

Le projet présente un fort potentiel de fréquentation, estimé à **près de 100 000 voyageurs par jour** à terme. Les niveaux de trafic les plus élevés sont attendus sur l'arc Ouest-Nord-Est, où se concentrent les principaux flux domicile-travail et les pôles d'activités.

Grâce à **des temps de parcours compétitifs, voire inférieurs à la voiture aux heures de pointe**, le projet Réunion Express constitue une alternative performante pour les déplacements quotidiens. Il permet notamment de structurer des liaisons interurbaines majeures, telles que :

- Le Port / La Possession → Saint-Denis (Bertin, Université, Aéroport) ;
- Est → Saint-Denis le matin, avec des flux inverses le soir ;
- Liaisons entre l'Ouest et l'Est (Saint-Paul → Saint-André, Bras-Panon, Saint-Benoît) ;
- Liaisons dans le Sud entre Saint-Louis et Saint-Pierre/ Saint-Joseph.

Ces performances se traduisent par **des gains de temps significatifs**, tant pour les usagers actuels des transports collectifs que pour les automobilistes susceptibles de changer de mode.

Dans un contexte où **la voiture représente aujourd'hui la majorité des déplacements**, souvent avec un faible taux d'occupation (≈ 1,1 personne par véhicule), le projet permet d'enclencher **un report modal vers les transports collectifs**, estimé à plusieurs points de part modale (actuellement ≈ 7 %).

À l'horizon de la mise en service du projet Réunion Express, la réduction du trafic automobile, en considérant la progression constatée ces dernières années serait de l'ordre de 15% à 20 % en 2045 et davantage à plus long terme (30% en 2060).

Comparaison des temps de parcours entre modes en heures de pointe

Temps de parcours par modes en heures de pointe

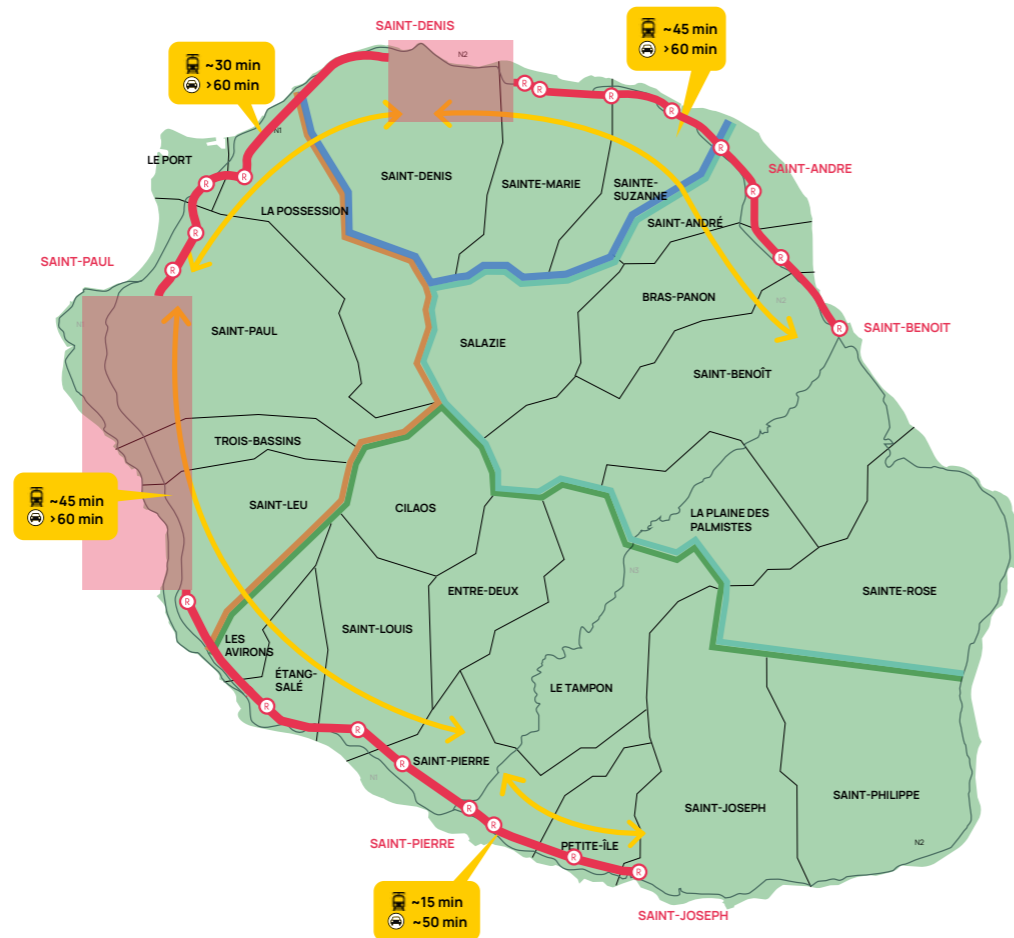
Sens de circulation

### RÉUNION EXPRESS

- Tracé
- Zone de variantes

### LIMITES DES BASSINS

- CASUD + CIVIS
- CINOR
- CIREST
- TO



## b) Le renforcement des réseaux de transports collectifs

Le déploiement du projet Réunion Express s'inscrit dans une logique de complémentarité avec les réseaux existants. Il ne s'y substitue pas, mais en recompose l'organisation à l'échelle régionale, en structurant les flux autour d'un axe capacitaire, rapide et fiable.

Cette transformation repose sur une hiérarchisation du réseau :

- un réseau structurant, porté par le Réunion Express et les lignes à haut niveau de service ;
- des réseaux de rabattement, organisés à l'échelle des bassins de vie pour alimenter les stations.

Cette organisation permet d'améliorer la lisibilité du système de transport et d'adapter plus finement l'offre aux besoins des territoires.

Elle s'accompagne d'une restructuration des réseaux de bus et de cars, visant à :

- limiter les doublons avec le réseau ferroviaire ;
- renforcer les liaisons de rabattement ;
- redéployer l'offre à coûts constants en améliorant la couverture territoriale.

Cette réorganisation pourrait également permettre de renforcer le maillage des territoires des hauts grâce à une meilleure distribution des réseaux de bus vers les stations du Réunion Express, en facilitant les déplacements entre les quartiers des hauts, les zones d'habitat, les centres urbains et les principaux pôles de mobilité.

Le projet constitue également un levier majeur d'amélioration de la qualité de service des transports collectifs, à travers :

- l'augmentation des vitesses commerciales (sites propres, priorités aux carrefours) ;
- une meilleure régularité et fiabilité des circulations ;
- l'optimisation des correspondances et des temps d'attente.

Par ailleurs, l'efficacité du système repose sur une intégration renforcée des modes, incluant :

- une coordination horaire entre les réseaux ;
- l'organisation des échanges dans les pôles d'échanges multimodaux ;
- la mise en place d'une billettique unifiée et d'une information voyageurs harmonisée.

Ainsi, le projet Réunion Express ne constitue pas seulement une nouvelle infrastructure, mais un levier de transformation globale du système de mobilité, permettant d'améliorer simultanément la performance, la lisibilité et l'attractivité des transports collectifs.

Il contribue enfin à proposer une offre de mobilité compétitive à l'échelle de l'île, capable de répondre à la fois aux besoins de déplacements urbains quotidiens et aux liaisons interurbaines structurantes.

Potentiel de fréquentation du Réunion Express à l'heure de pointe du matin

- NB Charge horaire maximale par sens
- Station du Réunion Express
- LIMITES DES BASSINS
  - CASUD + CIVIS
  - CINOR
  - CIREST
  - TO



## © L'amélioration des conditions de déplacement et d'accès aux pôles urbains et économiques

Le projet Réunion Express permet de relier les principaux pôles urbains, économiques et administratifs de l'île grâce à une infrastructure ferroviaire, desservant **16 communes** et environ **25 stations**, avec une fréquence de **10 à 15 minutes en heure de pointe**.

Offrant des vitesses pouvant atteindre plus de **100 km/h**, il garantit des temps de parcours rapides, réguliers et indépendants de la congestion routière, avec des gains pouvant atteindre **jusqu'à 50 % aux heures de pointe** sur les axes les plus chargés.

Dans un contexte marqué par **2,5 millions de déplacements quotidiens**, dont **65 % réalisés en voiture**, et plus de **30 km d'embouteillages chaque jour**, le projet constitue une réponse structurante pour améliorer les conditions de mobilité à l'échelle de l'île.

Le projet Réunion Express permet d'améliorer significativement l'accès aux zones d'emploi, aux équipements et aux centralités, tout en contribuant à la réduction de la congestion routière.

En facilitant les échanges entre les bassins de vie, qui concentrent **92 % de la population et 94 % des emplois**, il renforce l'accessibilité du territoire et soutient son attractivité économique à l'échelle régionale.

## © La contribution au rééquilibrage territorial

En structurant les mobilités à l'échelle de l'île, le projet Réunion Express participe pleinement à un objectif de rééquilibrage territorial, en s'inscrivant dans l'armature définie par le Schéma d'Aménagement Régional (SAR) et en reliant les principaux pôles urbains et secondaires.

Le projet vise à renforcer les connexions entre **les quatre grands bassins de vie** (Nord, Ouest, Sud, Est), au sein desquels s'effectuent aujourd'hui près de **90 % des déplacements**, en facilitant les échanges interterritoriaux et en réduisant les inégalités d'accessibilité.

En améliorant l'accès aux centralités urbaines, aux zones d'emploi et aux services, le projet Réunion Express contribue à mieux intégrer les territoires périphériques dans le fonctionnement global de l'île. Il permet ainsi de rapprocher les populations des principaux pôles attractifs, tout en accompagnant une organisation territoriale plus équilibrée et moins dépendante du littoral.

Cette dynamique s'appuie sur un maillage de **pôles d'échanges multimodaux (PEM)** et de solutions de rabattement (réseaux de bus, TCSP, modes actifs, parkings-relais), qui assurent la diffusion de l'offre de transport au-delà du seul axe ferroviaire. Ces dispositifs permettent notamment d'améliorer l'accessibilité des secteurs aujourd'hui moins bien desservis.

En particulier, le projet favorise une meilleure connexion des **mi-pentes et des « hauts »** au réseau structurant, en s'appuyant sur les réseaux intercommunaux et les logiques d'intermodalité. Il contribue ainsi à réduire les effets d'enclavement et à offrir des alternatives crédibles à la voiture individuelle pour l'ensemble des territoires.

Enfin, en lien avec les orientations du SAR, le Réunion Express participe à une **restructuration du développement territorial**, en soutenant la densification autour des pôles desservis et en limitant les phénomènes d'étalement urbain. Il constitue ainsi un levier structurant pour un aménagement plus équilibré, durable et cohérent à l'échelle de La Réunion.

## © Le train : un maillon clé d'un système global et performant des transports en commun à La Réunion

Le projet Réunion Express s'inscrit dans une vision globale des mobilités, fondée sur la complémentarité des modes et la cohérence du système de transport. Il constitue l'ossature d'un réseau multimodal intégrant bus, TCSP, modes actifs et solutions de rabattement.

Son efficacité repose sur un maillage structuré autour de pôles d'échanges multimodaux, facilitant les correspondances et assurant la continuité des déplacements à l'échelle de l'île.

## UN CHANGEMENT DE PARADIGME POUR LES INFRASTRUCTURES ROUTIÈRES

La politique d'aménagement évolue vers une logique de **robustesse des réseaux existants**, fondée sur des aménagements ciblés et une meilleure articulation avec les transports collectifs, en substitution aux grands projets routiers non réalisés.

## 2. L'inscription du projet dans l'aménagement du territoire

**Au-delà de ses effets sur les déplacements, le projet Réunion Express constitue un levier majeur d'organisation et de développement du territoire. En structurant les mobilités à l'échelle de l'île, il influencerait les dynamiques urbaines, économiques et foncières, en cohérence avec les orientations du Schéma d'Aménagement Régional (SAR).**

### ⓐ Un axe structurant pour relier les territoires et soutenir le développement de l'île

Le projet de Réunion Express s'inscrit pleinement dans les orientations du **Schéma d'Aménagement Régional**, qui constitue le cadre de référence en matière d'organisation et de développement du territoire réunionnais. Celui-ci fixe comme principes structurants une **urbanisation maîtrisée**, la **préservation des espaces naturels et agricoles** et le **renforcement d'une armature territoriale organisée autour de pôles et de bassins de vie**.

Dans ce cadre, le SAR identifie la nécessité de développer une **offre de transport collectif structurante**, afin de réduire la dépendance à la voiture, d'améliorer l'accès aux services et de soutenir un aménagement plus économe en espace.

Le projet Réunion Express, en tant qu'infrastructure ferroviaire régionale, participe directement à ces objectifs en contribuant à la **structuration des centralités**, à la **densification des espaces urbanisés** et à une **meilleure articulation entre urbanisme et mobilités**.

### ⓑ Un projet encadré par les documents de planification et attentif aux enjeux fonciers et agricoles

À ce titre, le projet mobilise des emprises foncières identifiées de longue date, en cohérence avec les réserves et les principes d'organisation spatiale portés par le SAR.

Celui-ci affirme en effet comme objectif prioritaire la **protection des espaces naturels et agricoles** et la **maîtrise de la consommation foncière**, dans un contexte marqué par une pression démographique et urbaine croissante.

Le projet s'inscrit dans cette logique en privilégiant des tracés optimisés, recherchant en priorité l'insertion dans des secteurs déjà urbanisés ou le long de corridors d'infrastructures existants, afin de limiter l'artificialisation des sols.

Néanmoins, compte tenu de l'ampleur du projet, des acquisitions foncières seront nécessaires pour la réalisation de l'infrastructure et des équipements

associés. Une attention particulière sera portée à leurs impacts, notamment dans les secteurs agricoles, afin de limiter la consommation de terres, d'éviter de fragiliser les exploitations et de maintenir la cohérence des parcelles.

Cette démarche s'inscrit dans les orientations du SAR, qui visent à maîtriser l'urbanisation et à préserver les espaces agricoles et naturels, tout en permettant la réalisation d'infrastructures structurantes nécessaires au développement du territoire.

### ⓒ Un projet qui favorise un développement urbain plus maîtrisé

Le projet s'inscrit dans les objectifs généraux de sobriété foncière et de limitation de l'étalement urbain. En structurant les déplacements autour d'un axe de transport collectif performant, le projet Réunion Express favorise un développement urbain plus compact, mieux organisé et davantage orienté autour des centralités existantes.

Il encourage ainsi la concentration des nouvelles constructions à proximité des stations et des pôles d'échanges, plutôt qu'une urbanisation diffuse. Le projet constitue donc un levier pour accompagner un aménagement du territoire plus durable et plus cohérent à l'échelle de l'île.

Les documents relatifs au Schéma d'Aménagement Régional (SAR) en vigueur ainsi qu'à sa révision en cours sont accessibles sur le site de la Région Réunion : [www.regionreunion.com/actualite/toute-l-actualite/le-schema-d-amenagement-regional-sar](http://www.regionreunion.com/actualite/toute-l-actualite/le-schema-d-amenagement-regional-sar) et [sar.regionreunion.com](http://sar.regionreunion.com)

### d Des pôles d'échanges au cœur des dynamiques urbaines et de la maîtrise du foncier

Les stations du projet Réunion Express, conçues comme des pôles d'échanges multimodaux (PEM), sont des points structurants du territoire. Leur localisation, leur insertion dans le tissu urbain et leur articulation avec les réseaux existants concentrent des enjeux majeurs en matière de mobilités, d'aménagement et de gestion du foncier.

Autour de ces pôles, le projet favorise des dynamiques de densification et de requalification urbaine, en cohérence avec les orientations du Schéma d'Aménagement Régional (SAR), qui promeut une **organisation du territoire autour de centralités structurées et une urbanisation maîtrisée et économe en espace**.

Les effets du projet sur l'évolution urbaine autour des stations dépendront des choix de tracé, des projets portés par les collectivités et des évolutions futures des documents d'urbanisme. Les études ultérieures permettront de préciser les surfaces concernées, les capacités de développement et les modalités d'aménagement autour des gares et pôles d'échanges.

L'implantation des gares représente ainsi une opportunité de concentrer le **développement urbain à proximité des infrastructures de transport collectif**, contribuant à limiter l'étalement urbain et à réduire la consommation d'espaces naturels et agricoles.

Selon les configurations locales et les projets portés par les collectivités, certaines stations pourraient également s'inscrire dans des opérations urbaines mixtes intégrant logements, commerces, bureaux, services ou équipements publics. Cette approche vise à renforcer l'attractivité des pôles d'échanges, à rapprocher les fonctions urbaines des infrastructures de transport collectif et à favoriser un développement plus compact et mieux organisé autour des gares.

Cette logique trouve pleinement sa place dans les objectifs de **Zéro Artificialisation Nette (ZAN)**, en privilégiant la densification, la mobilisation du foncier déjà urbanisé et la requalification de secteurs existants plutôt que l'ouverture à l'urbanisation de nouveaux espaces.

Ces secteurs ont vocation à accueillir logements, activités économiques et services, renforçant les centralités et l'attractivité des territoires desservis. Ils impliquent en parallèle une maîtrise renforcée du foncier, afin d'encadrer les dynamiques de valorisation et de pression foncière, de garantir la production de logements accessibles et de préserver les équilibres territoriaux.

Par ailleurs, l'efficacité de ces pôles repose sur une organisation performante de la multimodalité à l'échelle de leur bassin de desserte. L'enjeu serait de structurer les rabattements dans un rayon de **2 à 3 km** autour des gares, en articulation avec les réseaux de bus et de cars, ainsi qu'avec les modes actifs (marche, vélo) et les solutions de covoiturage.

Enfin, la mise en oeuvre de ces dynamiques suppose un pilotage coordonné entre les acteurs de l'aménagement et de la mobilité, afin d'assurer la cohérence entre développement urbain, organisation des déplacements et gestion économe du foncier.

## 3. Les enjeux environnementaux et climatiques

**Le projet Réunion Express s'inscrit dans un territoire particulièrement exposé aux enjeux environnementaux et climatiques : relief contraint, littoral fragile, exposition aux risques naturels (inondations, mouvements de terrain, houles, cyclones) et forte richesse écologique.**

Les études environnementales menées jusqu'à présent mettent en évidence une diversité d'enjeux, structurés autour des milieux physiques, naturels et humains, qui orientent certains choix de tracé et les modalités d'insertion du projet.

Les études ultérieures permettront de caractériser l'état initial dans lequel s'inscrira le projet et une Étude d'Impact Environnemental (EIE) sera engagée en phase opérationnelle. Elle évaluera notamment les effets cumulés et les mesures associées à la séquence « Éviter-Réduire-Compenser » (ERC). Les enjeux environnementaux du projet Réunion Express sont résumés ci-après.

Les études de conception ultérieures devront tenir compte de la singularité des bassins traversés et des variantes de tracés mentionnées sur certains secteurs. Elles devront intégrer des exigences fortes en matière d'adaptation au changement climatique, de préservation des milieux naturels et de limitation des impacts, selon la logique ERC précitée.

Enfin, le projet constitue également un levier important pour réduire les émissions de gaz à effet de serre (GES) liées aux déplacements.

### LA SÉQUENCE ÉVITER-RÉDUIRE-COMPENSER (ERC)

La séquence ERC est une démarche méthodologique d'évaluation des impacts prescrite par l'article L. 110-1 du Code de l'environnement.

Elle consiste à analyser les effets d'un projet sur l'environnement en ayant pour objectifs d'éviter ses potentielles atteintes, de réduire celles qui n'ont pu être suffisamment évitées et, si possible, de compenser les effets notables qui n'ont pu être ni évités ni suffisamment réduits. Elle dépasse la seule prise en compte de la biodiversité pour englober l'ensemble des thématiques de l'environnement (air, eau, bruit, santé...).

- **ÉVITER** : une mesure d'évitement modifie un projet afin de supprimer un effet négatif identifié qu'il engendrerait ;
- **RÉDUIRE** : une mesure de réduction vise à réduire autant que possible la durée, l'intensité et/ou l'étendue des effets d'un projet qui ne peuvent pas être complètement évités ;
- **COMPENSER** : une mesure de compensation a pour objet d'apporter une contrepartie aux effets négatifs notables, directs ou indirects du projet qui n'ont pu être évités ou suffisamment réduits.

## a Synthèse des enjeux

Sur le **milieu physique**, les premières analyses montrent que :

- les risques d'inondation et hydrauliques sont globalement faibles mais localement significatifs au droit des ravines et rivières (Saint-Denis, Chaudron, Rivière-des-Pluies notamment), nécessitant une attention particulière sur les ouvrages de franchissement ;
- les risques de mouvements de terrain restent globalement limités mais ponctuellement présents au niveau des ravines et talus ;
- les enjeux littoraux sont particulièrement marqués pour certains tracés en bord de littoral, avec des niveaux d'aléas forts liés au recul du trait de côte et à la submersion marine.

En réponse, le projet intègre :

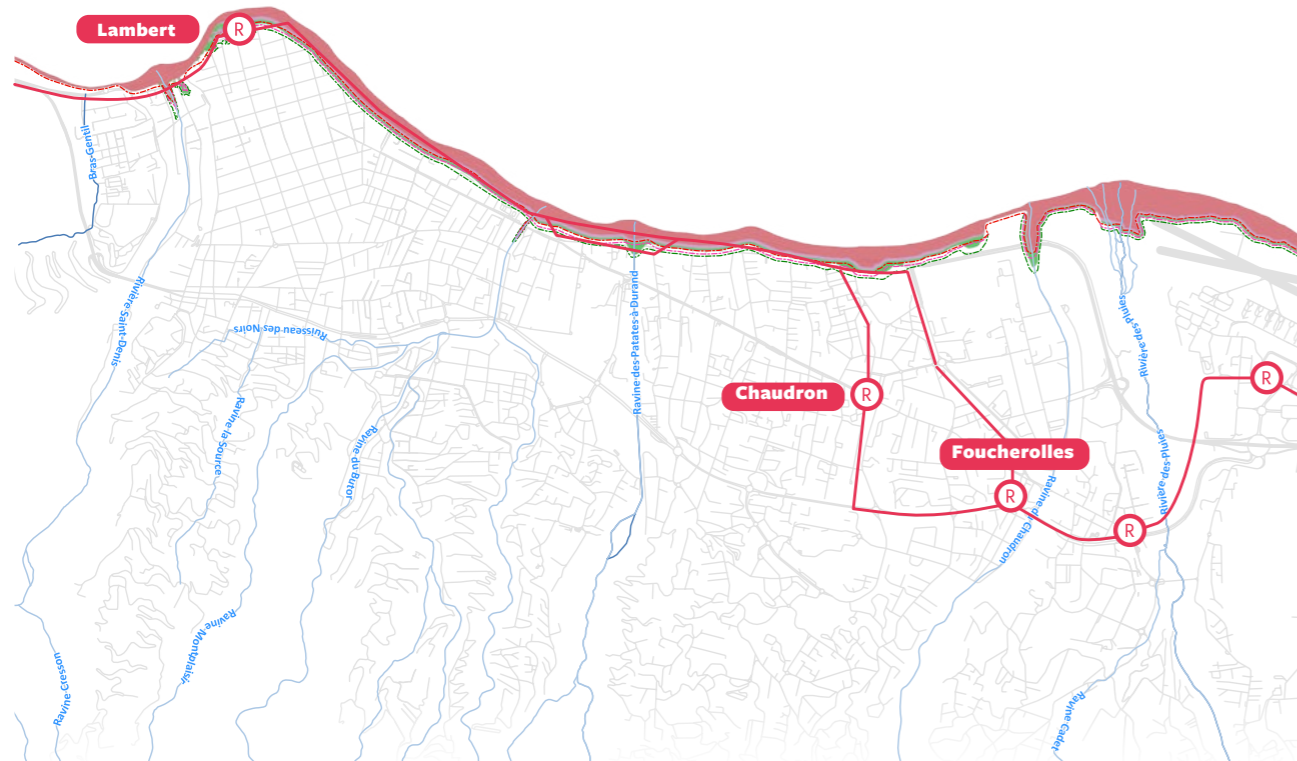
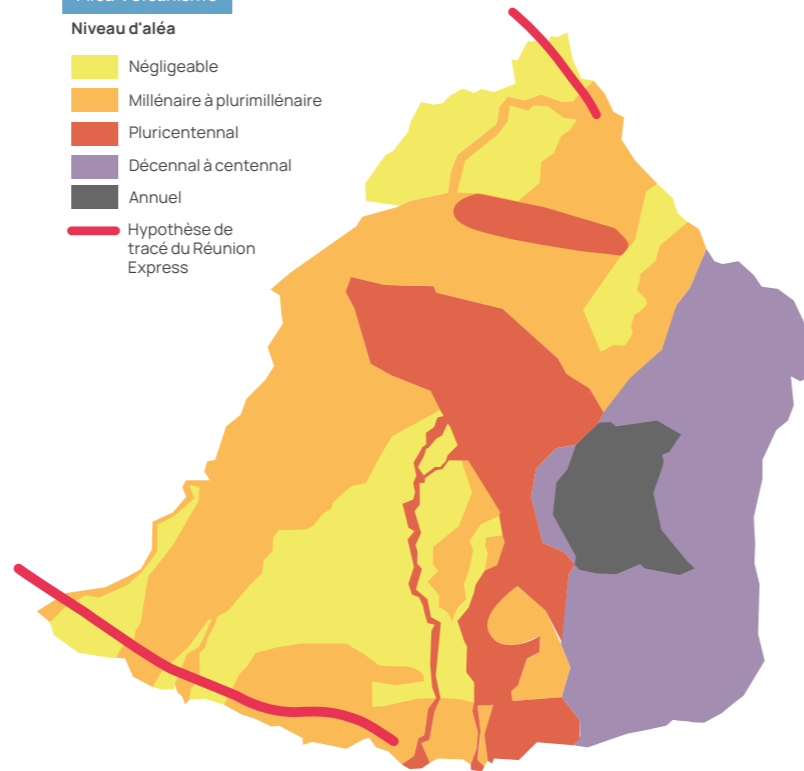
- des principes de transparence hydraulique des ouvrages ;
- une implantation évitant au maximum les zones les plus exposées ;
- des dispositifs de résilience (altimétrie, conception des équipements, limitation des remblais).

**Cette approche vise à garantir la robustesse du système dans un contexte de changement climatique.**

### Aléa Volcanisme

#### Niveau d'aléa

- Négligeable
- Millénaire à plurimillénaire
- Pluricentennal
- Décennal à centennal
- Annuel
- Hypothèse de tracé du Réunion Express



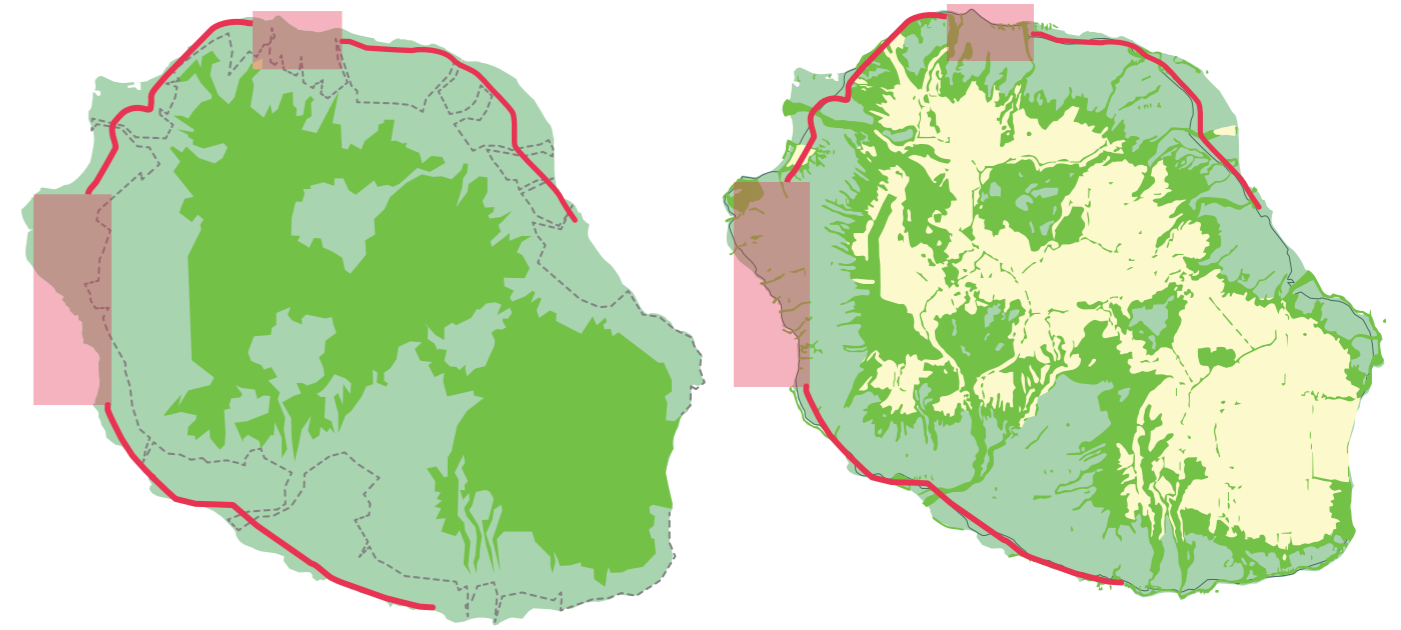
### Aléas Recul du trait de côte et Submersion – Saint-Denis Corridor Littoral

- Hypothèses de tracés du Réunion Express
- Hypothèses d'implantations des stations du Réunion Express
- Aléa de référence submersion marine
  - Fort
  - Moderne
  - Faible
- Aléa de référence submersion marine
  - Fort
  - Moderne
  - Faible

## QU'EST-CE QU'UN INVENTAIRE FAUNE-FLORE ?

Concernant le milieu naturel, l'analyse des enjeux a été réalisée sur les différents bassins du projet. Elle sera complétée ultérieurement par un inventaire faune-flore qui permettra d'identifier la présence d'espèces sensibles sur le périmètre du projet.

**Cette approche écologique consiste à observer et analyser le site naturel où a lieu un projet d'aménagement, tout au long de l'année, en tenant compte des spécificités de chaque saison : été et hiver austral. L'inventaire faune-flore, entrant dans le cadre de la réalisation de l'Étude d'Impact Environnemental (EIE), permettrait d'avoir une connaissance exhaustive de la biodiversité présente sur les parcelles concernées par le projet. La séquence « Éviter-Réduire-Compenser » (ERC) sera déployée par la suite au regard des résultats de cet inventaire.**



### Parc National de La Réunion

- Coeur (UNESCO)
- Aire d'adhésion

### Zones Naturelles d'Intérêt Ecologique, Faunistique et Floristique (ZNIEFF)

- Type 1
- Type 2

À ce stade, les analyses environnementales montrent que le projet s'inscrit majoritairement hors des grands zonages réglementaires (Parc national, réserves, ZNIEFF), ce qui constitue un point favorable.

Toutefois, plusieurs enjeux écologiques structurants sont identifiés :

- présence de corridors écologiques liés aux cours d'eau, assurant des continuités entre montagne et littoral ;
- existence de corridors terrestres localisés, notamment en entrée nord de Saint-Denis ;
- présence d'un couloir de déplacement de l'avifaune marine, incluant des espèces patrimoniales (pétrels et puffins), avec un enjeu plus marqué sur certains secteurs urbains.

Dans ce cadre, le projet vise :

- le maintien des continuités écologiques (notamment au droit des ravines) ;
- la limitation des emprises nouvelles et de la fragmentation des habitats ;
- l'adaptation des aménagements (éclairage, hauteurs, calendrier de travaux) pour limiter les impacts sur l'avifaune.

**Cette démarche privilégie l'évitement des impacts, puis leur réduction et, le cas échéant, leur compensation.**

Le projet de Réunion Express s'inscrit dans un territoire où la ressource en eau constitue un enjeu particulièrement sensible, notamment en raison de la forte perméabilité des sols volcaniques qui rend les nappes souterraines plus vulnérables aux pollutions.



Il est également en interaction avec plusieurs éléments structurants du territoire, tels que les cours d'eau et certains périmètres de protection de captages d'eau potable, en particulier dans les secteurs urbanisés.

Dans ce contexte, le projet intégrera des mesures visant à préserver la qualité de la ressource en eau et à limiter les impacts liés aux aménagements. Les principaux enjeux portent sur :

- la gestion des eaux pluviales et la préservation des écoulements existant ;
- la prévention des risques de pollution, notamment en phase chantier ;
- la limitation de l'imperméabilisation des sols.

**Des dispositions seront prévues en phases de conception et de réalisation du projet, notamment à travers la mise en place de dispositifs de gestion des eaux (rétention, traitement), la protection des zones sensibles et une utilisation raisonnée des matériaux.**

**Cette approche vise à assurer la compatibilité du projet avec les enjeux liés à la ressource en eau, dans une logique de préservation des milieux et de gestion durable des ressources.**

**Concernant le milieu humain**, le projet Réunion Express s'insère parfois dans un tissu urbain dense, marqué par la présence de nombreux équipements, d'établissements recevant du public et d'infrastructures existantes. Cet environnement présente des sensibilités particulières, notamment en matière de bruit, de patrimoine bâti et, ponctuellement, d'activités réglementées.

Dans ce contexte, le projet portera une attention particulière à son insertion urbaine et paysagère. Les principaux enjeux concernent l'intégration des ouvrages dans les secteurs à valeur patrimoniale, la compatibilité avec les usages et les fonctions urbaines en place ainsi que la gestion des nuisances en phase chantier (bruit, poussières, accessibilité).

L'enjeu est fort également en matière de cadre de vie et santé. Couplé à la réalisation de pôles d'échanges, de parcs relais et d'aménagements cyclables, le projet Réunion Express favorisera le report modal vers les transports en commun et les modes actifs, ce qui permettra de réduire les nuisances liées au trafic routier.

Le projet aura ainsi un impact positif sur le cadre de vie et la santé. Pour autant, il s'accompagnera d'une étude acoustique et vibratoire et d'une étude air et santé. L'étude acoustique permettra de statuer sur la nécessité ou non de mettre en œuvre des protections acoustiques ; hors zones urbanisées, le projet est globalement situé le long de la RN et il est peu probable qu'il aggrave la situation. L'étude air et santé permettra de comparer la situation projet avec la situation fil de l'eau.

En complément, des mesures seront également intégrées dès la conception du projet afin de limiter les impacts et d'assurer une insertion qualitative :

- un travail spécifique sur l'architecture et le paysage des stations ;
- une concertation avec les collectivités, les acteurs locaux et les services compétents ;
- des dispositifs de réduction des nuisances en phase chantier.

Cette approche vise à garantir une bonne intégration du projet dans son environnement urbain, en conciliant exigences techniques, qualité du cadre de vie et valorisation des territoires traversés.

## **(b) Une contribution à la réduction des gaz à effet de serre (GES)**

Le secteur des transports constitue un levier majeur des émissions de gaz à effet de serre à La Réunion, dans un contexte de forte dépendance à la voiture individuelle et aux énergies fossiles. En effet, les transports représentent environ **40 % des émissions de GES de l'île**, les déplacements reposant quasi exclusivement sur l'usage de carburants fossiles (essence, gazole, fioul).

Cette situation s'inscrit dans une dynamique plus large de hausse des consommations énergétiques, liée à l'augmentation des déplacements et à l'allongement des distances entre lieux de vie et d'emploi.

Le modèle actuel de mobilité apparaît ainsi fortement émetteur et peu soutenable à long terme.

À La Réunion, la forte dépendance à la voiture individuelle représente également un coût important pour les ménages, incluant l'achat ou le financement du véhicule, le carburant, l'assurance, l'entretien et le stationnement. À titre indicatif, le coût d'usage d'une voiture peut représenter plusieurs milliers d'euros par an pour un ménage.

Dans ce contexte, le projet Réunion Express constitue une réponse structurante en proposant une alternative performante, capacitaire et électrifiée à la voiture individuelle. Il favoriserait un report modal significatif vers les transports collectifs, contribuant à réduire les émissions liées aux déplacements et à améliorer l'efficacité énergétique globale du système de mobilité.

À l'échelle du projet, et sur la base des hypothèses de fréquentation (de l'ordre de 100 000 voyageurs/jour), les effets attendus permettent d'envisager un ordre de grandeur de réduction des émissions de plusieurs dizaines de milliers de tonnes de CO<sub>2</sub> par an, en substitution à des déplacements réalisés en voiture individuelle.

Au-delà de cet effet direct, le projet s'inscrit dans une trajectoire de transition énergétique visant à réduire la dépendance aux énergies fossiles, en cohérence avec les objectifs régionaux de développement des énergies renouvelables et de transformation des pratiques de mobilité.

En structurant l'urbanisation autour des axes de transport collectif et en limitant l'étalement urbain, le Réunion Express participe indirectement à la réduction des déplacements contraints et des distances parcourues, renforçant ainsi son impact positif sur les émissions de gaz à effet de serre à l'échelle du territoire.

En contribuant à une réduction du trafic automobile sur les principaux axes routiers, le projet pourrait également participer indirectement à une amélioration des conditions de circulation pour les transports de marchandises et les flux logistiques, aujourd'hui fortement dépendants du transport routier. Cette évolution pourrait contribuer à limiter certaines émissions liées à la congestion et aux déplacements des poids lourds à l'échelle de l'île.

## **LE RÉUNION EXPRESS : UN LEVIER DE RÉDUCTION DES GES**

Les transports représentent **41% des émissions de GES à La Réunion**

**100 000 voyageurs/jour** attendus à terme

**Mode électrifié** compatible avec la transition vers un mix énergétique renouvelable

Plusieurs dizaines de milliers de tonnes de **CO<sub>2</sub> évitées chaque année**

L'énergie renouvelable produite représente un potentiel significatif permettant de **réduire de 30 à 40% la consommation** du Réunion Express



Illustration de mesures pouvant être mises en place : barrières de protection de la végétation et d'un cours d'eau, station de filtration des eaux sales, point de tri sélectif, protections acoustiques, etc.

### © Impact des travaux

Les différentes phases de travaux nécessitent des emprises de chantier, des circulations d'engins de chantier et la modification des circulations existantes. Elles généreront donc des nuisances sur l'environnement et le cadre de vie qu'il conviendra de maîtriser par des actions de prévention, de concertation et des engagements précis en termes de management de la qualité et de l'environnement du chantier.

Ces mesures feront partie intégrante de la séquence ERC précitée et porteront notamment sur des engagements en matière :

- de propreté des emprises du chantier et de ses abords, de maintien des clôtures et des installations de chantier ;
- de zones de stockage et de décharge (Les lois Grenelle 1 et 2 ont renforcé l'obligation de tri le plus en amont possible, de valorisation et de recyclage et la Directive Européenne déchets de 2008 fixe l'objectif de recyclage des déchets de construction et de démolition à 70% depuis 2020) ;
- de protections spéciales à mettre en place contre les risques de projections et émanations de toutes sortes, ainsi que de chutes d'objets ;
- de maintien des circulations piétonnes, PMR et modes doux dans le respect des lois et décrets en vigueur ;
- de réparation rapides et régulières des dégradations éventuelles sur l'environnement (avec sanctions associées le cas échéant) ;
- de protection des arbres et des espaces verts ;
- de protection des nappes et cours d'eau par les pollutions de toutes natures, et de maintien de l'écoulement des eaux de ruissellement ;
- de limitation des nuisances sonores ainsi que des poussières fumées, odeurs, etc. notamment dans le voisinage d'établissements sensibles (Hôpitaux, bâtiments d'enseignement, crèches, etc.).

### d Parcours réglementaire

Le projet devra être compatible avec les plans et programmes applicables sur le territoire et se conformera donc aux règlements suivants (liste non exhaustive) :

- SAR / SMVM / SRIT ;
- SCOT ;
- PLU ;
- PDU et PDM ;
- PPR multirisques ;
- PPR Littoral.

Le parcours réglementaire ne pourra être précisé que lors des phases opérationnelles du projet.

Celui-ci pourra être concerné par de multiples procédures touchant la composante environnementale du projet, la production des dossiers afférents et leur instruction par les services compétents. En première approche sont identifiés les items suivants qui devront être intégrés au planning général de l'opération :

- Débat public ;
- Concertation(s) préalable(s) ;
- Evaluation environnementale (Étude d'impact) ;
- Mise en compatibilité du plan d'urbanisme (MECDU) ;
- Installations classées pour la protection de l'environnement (ICPE) ;
- Loi sur l'eau ;
- Autorisation environnementale (avis de l'AE) ;
- Expropriation et enquête parcellaire ;
- Enquête publique ;
- Déclaration de projet (DP) et déclaration d'utilité publique (DUP) ;
- Aménagement foncier, agricole et forestier (AFAF) ;
- Dérogation au titre des espèces protégées (CNP/CSRPN) ;
- Autorisation d'urbanisme dans les abords de monuments historiques (SPR) ;
- Autorisation au titre du Code du patrimoine ;
- Autorisation de défrichement ;
- Autorisation de porter atteinte aux allées et alignements d'arbres ;
- Archéologie préventive ;
- Occupation temporaire ;
- Bruit de voisinage et bruit de chantier ;
- Avis CDPENAF.

## 4. Les retombées socio-économiques

Le projet de Réunion Express constitue une infrastructure structurante dont les effets socio-économiques sont multiples. Son évaluation, conduite conformément aux référentiels nationaux, met en évidence une rentabilité positive et des bénéfices significatifs pour les usagers, les acteurs économiques et le territoire dans son ensemble.

### LES DONNÉES CLÉS DES RETOMBÉES SOCIO-ÉCONOMIQUES DU RÉUNION EXPRESS



**100 000** voyageurs/jour attendus à terme



Vitesse commerciale **entre 100 et 110 km/h**



Environ **25 000** emplois locaux

→ En phase de conception/réalisation (2027-2050)



→ Réduction du **trafic automobile** **≈ 15 à 20%** en 2045 (30% en 2060)  
Contribution à la baisse de la congestion et des nuisances

→ **Gain de 45 à 50 minutes de temps de trajet**, selon les variantes étudiées pour les usagers du Réunion Express qui empruntaient auparavant les transports en commun

→ **Économies pour les ménages**

→ Baisse des coûts d'usage de la voiture (carburant, entretien...)

Principaux bénéficiaires : les automobilistes reportés vers le TC

**Baisse de l'accidentologie routière**

→ Diminution des tués et blessés

→ **Réduction des émissions polluantes et des GES**

Amélioration de la qualité de l'air et contribution climatique

**TRI socio-économique : ≈ 10 à 12%**

→ Projet jugé économiquement rentable (supérieur au taux de référence de 3,2%)

→ **Optimisation du système de transport**

→ Restructuration des réseaux bus et cars

Réduction des doublons et amélioration de l'efficacité globale

**Amélioration de l'accessibilité du territoire**

→ Gains de desserte urbaine et interurbaine

## a Les avantages monétarisables

L'analyse socio-économique du projet, conduite conformément aux référentiels méthodologiques en vigueur du ministère des transports et de l'Etat, met en évidence des bénéfices monétarisables significatifs, qui constituent le socle de sa rentabilité.

Ces bénéfices reposent en premier lieu sur des gains de temps importants pour les usagers, liés à la performance du projet Réunion Express. Ils se déclinent selon plusieurs dimensions :

- la réduction des temps de parcours grâce à la décongestion du réseau routier ;
- les gains pour les usagers actuels des transports collectifs ;
- les gains pour les automobilistes qui se reportent vers le transport collectif.

À ces effets directs s'ajoutent des bénéfices pour l'ensemble de la collectivité, liés notamment au report modal :

- la diminution de l'usage de la voiture individuelle, générant des économies sur les coûts d'usage des véhicules (carburant, entretien, etc.) ;
- la réduction du nombre de véhicules en circulation, ainsi que des besoins en offre de transport routier redondante ;
- la baisse de l'accidentologie routière, avec des effets positifs en termes humains et économiques.

Le projet contribue également à la réduction des externalités négatives, en limitant les émissions de polluants atmosphériques et de gaz à effet de serre, ainsi que les nuisances sonores.

Ainsi, au-delà de l'amélioration des conditions de déplacement, le projet Réunion Express pourrait générer des bénéfices économiques et sociaux significatifs, tant pour les usagers que pour l'ensemble du territoire.

## b La gouvernance institutionnelle et opérationnelle

Au-delà des gains pour les usagers, le projet pourrait générer des économies à l'échelle collective grâce à :

- Une optimisation des réseaux de transport existants, avec restructuration des lignes de bus et des cars interurbains pour éviter les doublons ;
- La réduction des coûts d'exploitation routiers indirects (usure des infrastructures, congestion) ;
- Un redéploiement des ressources publiques actuellement affectées aux services routiers vers un système plus performant.

## c Le transport des marchandises

Le projet intègre également une réflexion sur le transport de marchandises, en complément du transport de voyageurs.

Le développement d'un tram-fret permettrait :

- d'optimiser l'utilisation de l'infrastructure en dehors des heures de pointe voyageurs ;
- de réduire la circulation de poids lourds sur le réseau routier ;
- de favoriser des circuits logistiques plus durables, notamment pour les flux urbains et interurbains.

Cette approche contribuerait à renforcer l'efficacité globale du système de transport tout en répondant aux enjeux environnementaux et logistiques du territoire.

## d Les indicateurs de rentabilité

L'évaluation socio-économique met en évidence une rentabilité solide du projet Réunion Express, confirmant sa pertinence et son opportunité à l'échelle du territoire.

Le taux de rentabilité interne (TRI) est estimé à 10-12%, selon les tests de sensibilité et les variantes, soit un niveau nettement supérieur au taux d'actualisation de référence (3,2%), ce qui atteste du caractère économiquement favorable de l'investissement.

Cette performance repose principalement sur :

- l'importance des **gains de temps** générés pour les usagers ;
- le **niveau élevé de fréquentation attendu** (≈ 100 000 voyageurs par jour) ;
- les effets positifs sur les externalités, notamment la réduction des accidents, de la congestion et des pollutions.

L'analyse des bénéfices montre que les **premiers bénéficiaires du projet sont les automobilistes actuels**, qui, en se reportant vers le projet Réunion Express, réalisent des économies significatives sur les coûts de possession et d'usage de leur véhicule tout en gagnant du temps.

Ce transfert modal contribue également à une **baisse notable de l'accidentologie routière**, avec des effets positifs tant sur le plan humain qu'économique.

Ainsi, au-delà de sa performance financière, le projet présente un **bilan socio-économique** positif, en apportant des gains significatifs pour les usagers et pour la collectivité.

## e Prise en compte des efforts non monétarisables

Au-delà des éléments quantifiables, le projet pourrait générer des bénéfices majeurs difficilement monétarisables mais essentiels :

- **L'amélioration de la qualité de vie (réduction du stress lié aux déplacements, confort) ;**
- **Une meilleure accessibilité aux services (emploi, santé, éducation) ;**
- **Une réduction des inégalités territoriales et sociales ;**
- **La structuration urbaine et la limitation de l'étalement ;**
- **Une résilience accrue du système de mobilité.**

Ces effets renforcent la valeur globale du projet au-delà de sa seule rentabilité économique.



## f Les effets sur l'emploi et la montée en compétences du territoire (phase chantier et exploitation)

Le projet Réunion Express pourrait générer des effets significatifs sur l'emploi local, tant pendant la phase de conception-réalisation que durant l'exploitation du futur réseau ferroviaire.

La phase chantier mobiliserait d'une part des emplois directs liés aux études, aux travaux, à l'ingénierie et aux opérations de chantier, et d'autre part des emplois indirects associés aux activités amont de fabrication, de fourniture et de logistique nécessaires à la réalisation des infrastructures.

Pour estimer les effets d'un investissement en infrastructure sur l'emploi, le ministère recommande, à défaut de données plus précises, l'utilisation des ratios indicatifs suivants (\*) :

- **5 emplois/an directs par million d'euros HT investi ;**
- **4,2 emplois/an indirects par million d'euros HT investi.**

Ces ratios reposent sur des données économiques nationales relatives aux secteurs des travaux publics et de la construction d'infrastructures.

Pour le projet Réunion Express, cette méthodologie a été adaptée afin de tenir compte des spécificités du territoire réunionnais, notamment de la part des fournitures, équipements et matériels importés sur l'île. Des coefficients correctifs ont ainsi été appliqués aux différents postes de l'estimation prévisionnelle afin d'évaluer les effets potentiels sur les emplois locaux.

À ce stade des études, l'évaluation réalisée pour l'ensemble du projet conduit à estimer, sur la période de conception-réalisation (2027-2050), un volume d'environ :

- **25 000 emplois/an locaux**, dont :
- environ **13 900 emplois/an directs** ;
- environ **11 700 emplois/an indirects**.

Ces valeurs correspondent à des **emplois/année**, c'est-à-dire à un volume cumulé de travail mobilisé sur la durée du projet. Elles ne correspondent donc pas nécessairement à des créations nettes d'emplois permanents.

Le matériel roulant fait également l'objet de ratios d'évaluation spécifiques recommandés au niveau national. Toutefois, à ce stade, son impact estimé sur l'emploi local apparaît plus limité compte tenu de la part importante de fabrication réalisée hors du territoire réunionnais.

Au-delà de la phase chantier, le Réunion Express générerait également des emplois pérennes liés à l'exploitation quotidienne du réseau ferroviaire.

Une première estimation conduit à évaluer à environ :

- 350 emplois permanents les besoins liés :
- à la conduite des trains ;
- à l'exploitation ferroviaire ;
- à la maintenance des infrastructures et des équipements ;
- à la gestion des stations et des services aux voyageurs ;
- ainsi qu'aux fonctions de supervision et d'exploitation du réseau.

Cette première estimation repose notamment sur les hypothèses suivantes :

- une ligne d'environ 135 km ;
- une vitesse commerciale moyenne de 55 km/h ;
- une fréquence en heure de pointe de 10 minutes ;
- une amplitude d'exploitation de 19 heures par jour (de 5h à 24h) ;
- une exploitation annuelle de 335 jours "pleins".

\* Source : calcul CGDD sur la base des données économiques INSEE Esane 2016 relatives aux secteurs des travaux publics (construction de routes et voies ferrées, ponts et tunnels, réseaux électriques et télécommunications, ouvrages maritimes et fluviaux, terrassement et location de matériels de construction avec opérateur).

## g Un train moteur d'attractivité économique

Au-delà de ses effets directs, le projet Réunion Express constitue un vecteur d'attractivité économique pour le territoire :

- amélioration de l'accessibilité des pôles économiques, touristiques et d'emploi ;
- valorisation du foncier autour des gares et dynamisation des centralités ;
- renforcement de la compétitivité du territoire pour les entreprises ;
- soutien au développement touristique grâce à une meilleure desserte des sites majeurs.

Le projet contribue ainsi à positionner La Réunion comme un territoire innovant en matière de mobilité durable, attractif pour les investissements et les talents.

# 5. La structuration de la gouvernance et du financement des mobilités à La Réunion

Le projet de Réunion Express induit une transformation profonde du système de mobilité à l'échelle de l'île, tant en matière d'organisation des réseaux que de gouvernance et de financement. Il implique une évolution des pratiques institutionnelles, une coordination renforcée entre acteurs et la mise en place de nouveaux modèles économiques et opérationnels.

## a Les effets sur le coût des transports pour les usagers

Le projet Réunion Express vise à proposer une offre de transport à la fois performante et accessible, dans une logique de maintien de l'équilibre économique du système de mobilité.

L'amélioration du service (rapidité, régularité, confort) s'accompagne d'une réflexion sur la tarification, avec un objectif de **maintenir un niveau de contribution des usagers comparable à celui observé aujourd'hui** (environ 19 % des coûts du système de transport).

Pour les ménages, le projet se traduit par :

- des **économies directes** liées à la réduction de l'usage de la voiture (carburant, entretien, stationnement) ;
- une meilleure prévisibilité des dépenses de mobilité ;
- une accessibilité renforcée à une offre de transport collectif performante.

Ainsi, malgré l'investissement global du projet, le projet Réunion Express contribue à **réduire le coût global de la mobilité pour les usagers**, en particulier pour les ménages dépendants de la voiture individuelle.

## c Une évolution de la gouvernance et des outils de mobilité

Le projet implique une évolution significative de la gouvernance des mobilités à La Réunion, avec un renforcement de la coordination entre acteurs. La création d'une **Société Réunionnaise des Grands Projets**, sous forme d'établissement public, constitue un élément structurant. Elle permet :

- d'assurer la maîtrise d'ouvrage du projet ;
- de sécuriser les financements ;
- de garantir la continuité et la stabilité du projet dans le temps.

Cette évolution s'accompagne d'un renforcement de la coordination entre :

- la Région (autorité organisatrice ferroviaire),
- les intercommunalités (réseaux urbains),
- **Île de La Réunion Mobilités**, le syndicat mixte des mobilités.

Sur le plan opérationnel, le projet favorise la mise en place d'un **système de mobilité intégré**, reposant sur :

- une **tarification coordonnée** entre les différents réseaux ;
- **billétique intéropérable**, facilitant l'usage combiné des modes ;
- des **systèmes d'information voyageurs harmonisés**, permettant une meilleure lisibilité de l'offre.

Cette évolution contribue à simplifier l'expérience usager et à renforcer l'attractivité globale des transports collectifs.

## b La capacité d'investissement des Autorités Organisatrices des mobilités

Le financement du projet Réunion Express représente un investissement majeur, estimé à environ **5,2 Md€**, avec des coûts d'exploitation de l'ordre de **70 M€ par an**.

Toutefois, plusieurs éléments permettent de préserver la capacité d'investissement des autorités organisatrices de la mobilité (AOM) :

- l'existence de marges de progression des dépenses de transport à La Réunion ( $\approx 1\%$  du PIB, contre 2 à 3 % en métropole) ;
- la mobilisation de ressources fiscales dédiées (versement mobilité régional, fiscalité spécifique, contributions diverses) ;
- le recours à une société de projet dédiée, permettant de porter l'investissement et la dette sur le long terme.

Par ailleurs, le projet devrait générer des économies indirectes, notamment grâce à la restructuration des réseaux de bus et à la suppression de doublons, permettant un redéploiement des moyens existants.

Dans ce cadre, le projet Réunion Express apparaît comme un projet financièrement soutenable, n'excluant pas la poursuite d'autres investissements en matière de mobilités, notamment à l'échelle locale.

## d Les enjeux liés à la phase de chantiers

La réalisation du projet Réunion Express constitue un chantier d'envergure, avec des impacts significatifs à court et moyen terme sur les territoires traversés.

Ces impacts concernent notamment :

- les conditions de circulation, avec des perturbations temporaires liées aux travaux ;
- les activités économiques locales, pouvant être affectées durant les phases de chantier ;
- les nuisances (bruit, poussières, emprises temporaires).

Toutefois, ces impacts sont :

- **progressifs et localisés**, en fonction des phases de réalisation ;
- encadrés par des dispositifs de gestion et d'accompagnement (information, phasage, mesures de réduction).

En contrepartie, la phase chantier génère des **retombées économiques importantes**, avec la mobilisation d'emplois locaux et le développement de compétences dans les secteurs du BTP, de l'ingénierie et des services.

À plus long terme, ces chantiers participent à la transformation du territoire, en préparant la mise en service d'une infrastructure structurante aux bénéfices durables.

CHAPITRE

# 06

## **L'insertion dans les bassins de mobilité**

Intermodalité, complémentarité et développement du maillage des transports en commun

# Bassin Est

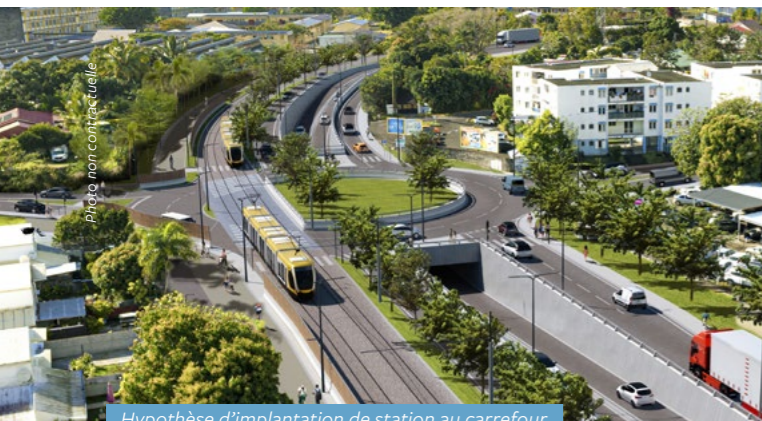
## Le territoire de la CIREST : de Sainte-Rose à Saint-André

Le bassin Est se caractérise par un territoire étendu, structuré autour des communes de Saint-Benoît, Bras-Panon, Saint-André et Sainte-Rose. Il couvre 73 721 hectares et 60% du parc national de La Réunion se trouve sans son périmètre.

Ce bassin présente une forte identité agricole et industrielle, avec la présence de nombreuses exploitations agricoles et d'activités liées à la transformation et à la valorisation des ressources du territoire.

Les déplacements quotidiens s'organisent principalement le long de la RN2, axe structurant reliant les communes de l'Est au bassin Nord. Une part importante des habitants effectue ainsi des déplacements pendulaires vers les pôles d'emploi situés à Saint-Denis ou dans les zones d'activités du Nord et de l'Ouest.

Le territoire présente également des contraintes liées à son étendue et à la dispersion de l'habitat, rendant l'organisation de l'offre de transport collectif plus complexe. Dans ce contexte, les enjeux de mobilité concernent le renforcement de l'attractivité des transports collectifs, l'amélioration des connexions avec les pôles d'échanges et le développement de solutions de mobilité adaptées aux spécificités territoriales.



Hypothèse d'implantation de station au carrefour de Bras Canon à Saint-Benoît (bassin Est)

## Les données clés du territoire

### BASSIN EST

Superficie du bassin : **735,80 km<sup>2</sup>**  
Population : **127 102 habitants**

### 6 COMMUNES DE LA CIREST

Bras-Panon, Plaine des Palmistes, Saint-André, Saint-Benoît, Sainte-Rose, Salazie

### CHIFFRES CLÉS DES RÉSEAUX DE TRANSPORT EN COMMUN

Nombre d'usagers / an : **1,3 millions**

### ESTIVAL

Nombre de ligne : **40 lignes**  
Nombre de voyages / an : **1 339 019**

### CAR JAUNE

Nombre de ligne : **3 lignes**

### TAUX DE MOTORISATION MOYEN

**1,05 véhicule / ménage**

Source : INSEE, IEDOM, EPCI, EDGT



**Zones de congestion**  
Saint-Benoît et Saint-André



Un territoire plus diffus avec des déplacements structurés par la RN2

### LE PLAN DE DÉPLACEMENTS URBAINS (PDU) DE LA CIREST (2019-2029)

- la requalification de l'image des transports collectifs et l'augmentation de leur niveau de service
- le développement des réseaux locaux secondaires sur l'ensemble des communes et leur rabattement sur les pôles d'échanges
- le développement de l'intermodalité
- la réorganisation de la circulation et du stationnement
- l'intégration des besoins des PMR à tous niveaux de la chaîne de déplacements
- le développement des mobilités alternatives (modes doux, covoiturage...)
- une meilleure organisation du transport de marchandises et des livraisons en centres urbains
- la densification des espaces urbains notamment le long de l'axe structurant du réseau Estival.

### ZOOM SUR LE RÉAMÉNAGEMENT DE LA RN2 ET DU PROJET ESTI+

Le projet porte sur le réaménagement de l'axe de la RN2 sur un tronçon de 3 km, entre l'échangeur de Bourbier et le giratoire des Plaines, à Saint-Benoît. Il a pour objectif d'intégrer l'ensemble des besoins de mobilité et d'améliorer la fluidité de la circulation. La fin du projet est prévue en 2028, avec une réalisation en plusieurs phases, pour un coût estimé à 90 millions d'euros.

Il est prévu de mettre la RN2 à 2x2 voies, d'implanter deux voies de bus en site propre, de créer un axe piéton et cycliste ainsi qu'un pôle d'échange multimodal, et d'établir le périmètre d'accueil du Réunion Express. À terme, l'augmentation du nombre d'usagers des transports en commun est estimée entre 25 et 40 %. Ce projet contribue aux efforts de la Région Réunion pour moderniser ses infrastructures routières et améliorer la qualité de vie de la population.

## Le Réunion Express dans le Bassin Est

### LONGUEUR DE LIGNE

Environ **16,7 km**  
entre Saint-Benoît et Quartier Français

### 3 stations proposées

### INFOS CLÉS

**14 à 20 000**  
échanges/jour  
pour Saint-André et Saint-Benoît

**≈ 15 min**  
de temps de trajet  
en heure de pointe  
vs 15-20 min en voiture

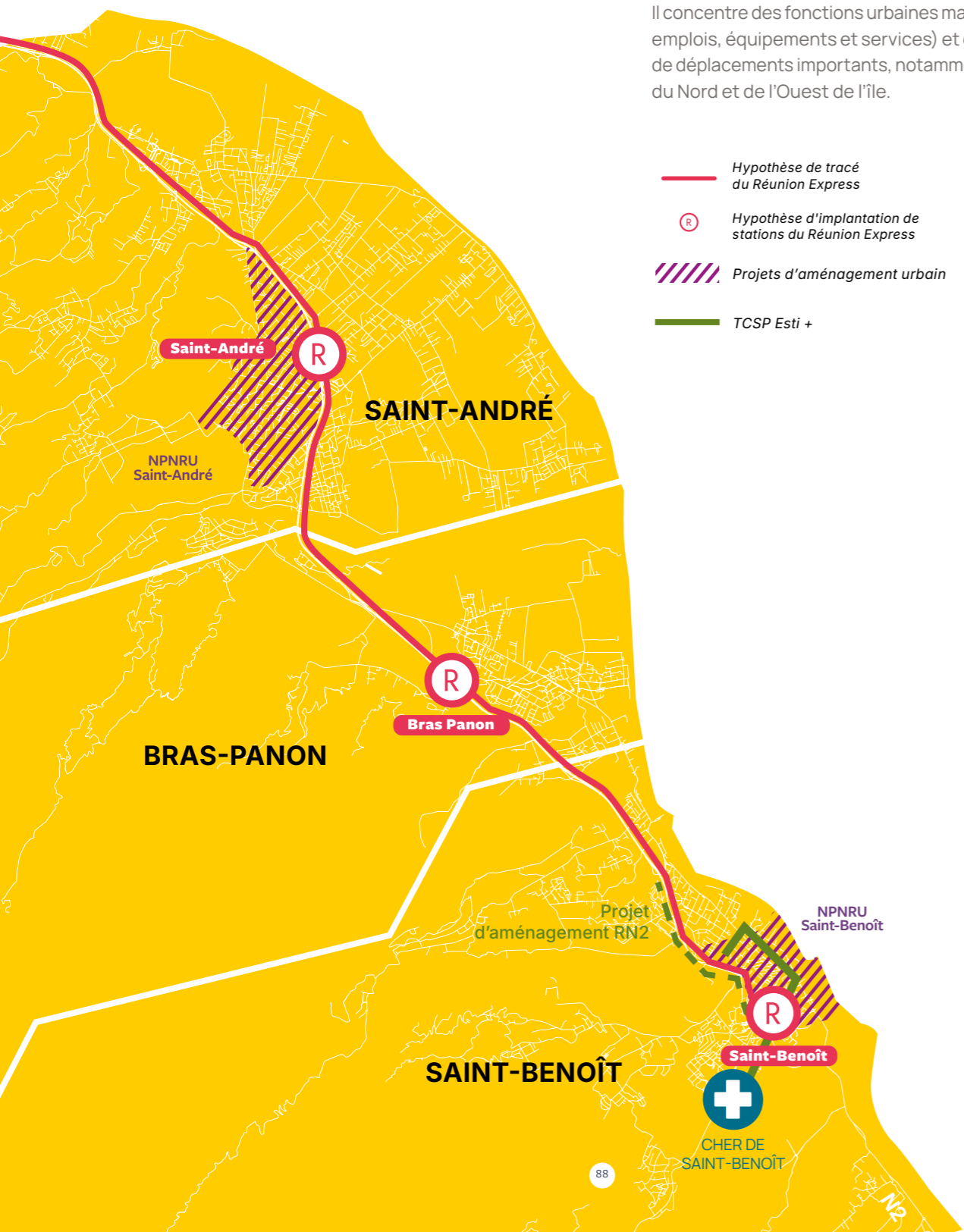


- Hypothèse de tracé du Réunion Express
- Hypothèse d'implantation de stations du Réunion Express
- Aménagement RN2
- Nœud de congestion
- Projets d'aménagement urbain



# Cœur d'agglomération du bassin Est

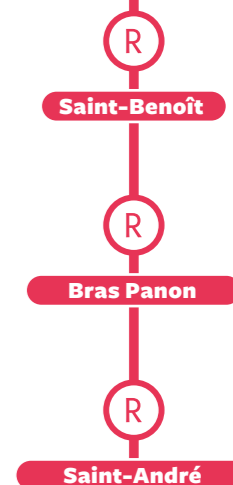
Le cœur d'agglomération de l'Est de La Réunion constitue un pôle structurant du territoire, articulé autour de Saint-André et de ses communes voisines. Il concentre des fonctions urbaines majeures (habitat, emplois, équipements et services) et génère des flux de déplacements importants, notamment en direction du Nord et de l'Ouest de l'île.



- Hypothèse de tracé du Réunion Express
- Ⓜ Hypothèse d'implantation de stations du Réunion Express
- //// Projets d'aménagement urbain
- TCSP Esti +

# LES STATIONS DU BASSIN EST

Saint-Benoît .....	P. 92
Bras-Panon .....	P. 93
Saint-André .....	P. 94



# Station Saint-Benoît



**Le projet du Réunion Express**

- Hypothèse de tracé
- Hypothèse d'implantation de station

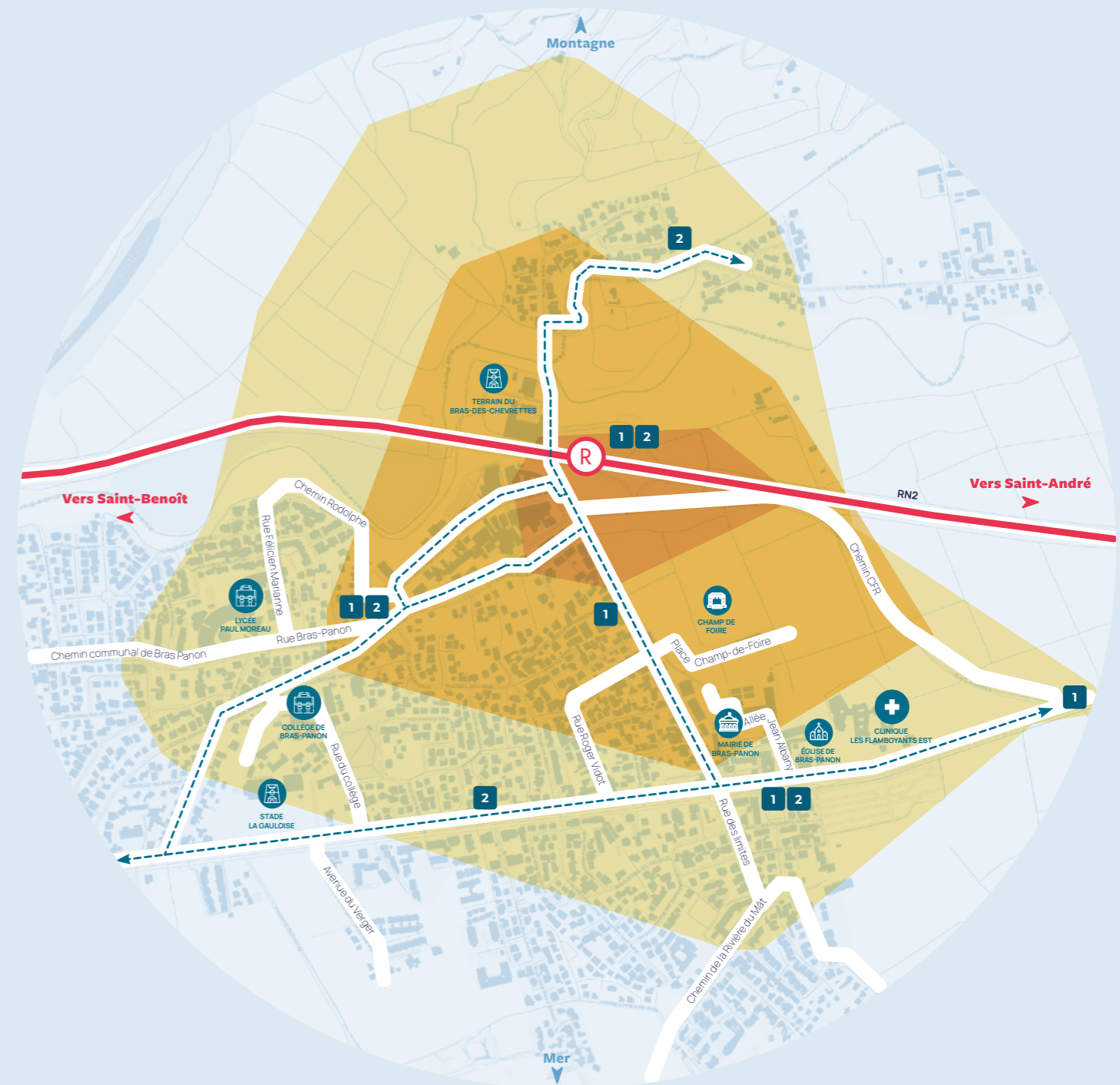
**Réseau bus**

- Lignes de bus CAR JAUNE
- Arrêt de bus
- Lignes de bus ESTIVAL

**Trajets à pied**

- 15 min
- 10 min
- 5 min

# Station Bras-Panon



**Le projet du Réunion Express**

- Hypothèse de tracé
- Hypothèse d'implantation de station

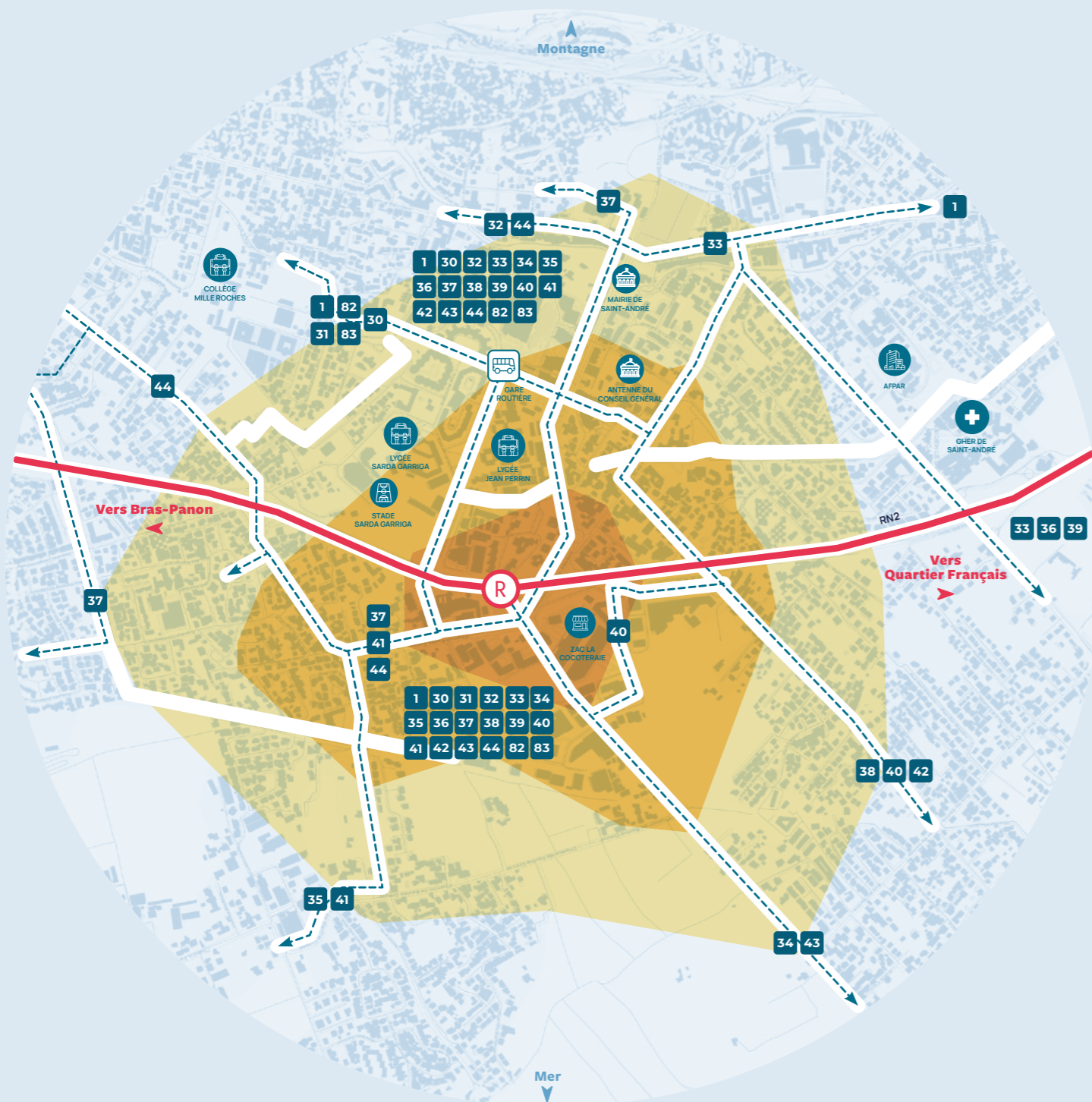
**Réseau bus**

- Arrêt de bus
- Lignes de bus ESTIVAL



**Trajets à pied**

- 15 min
- 10 min
- 5 min



# Station Saint-André





**Le projet du Réunion Express**

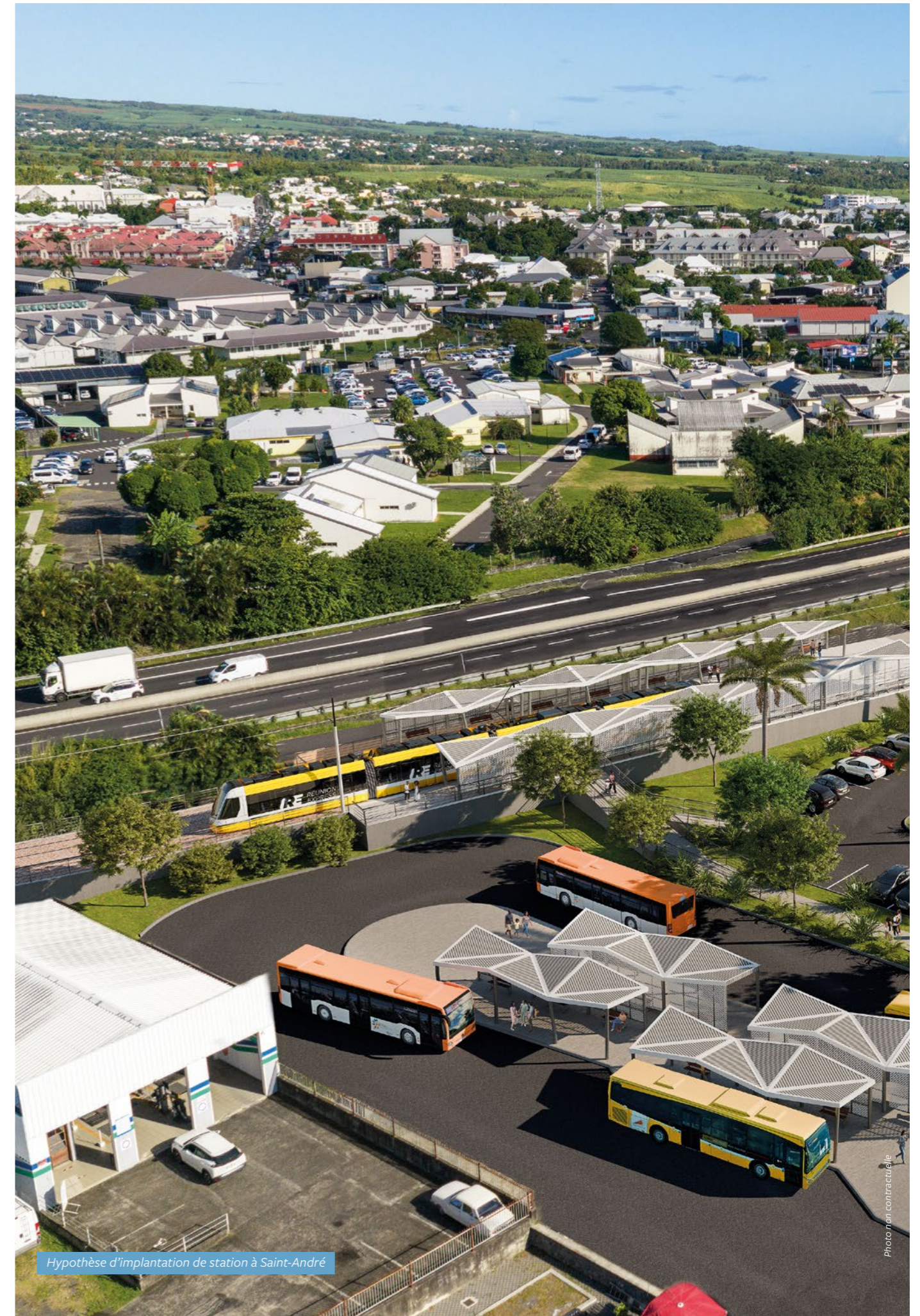
-  Hypothèse de tracé
-  Hypothèse d'implantation de station

**Réseau bus**

-  Arrêt de bus
-  Lignes de bus ESTIVAL

**Trajets à pied**

-  15 min
-  10 min
-  5 min



Hypothèse d'implantation de station à Saint-André

Photo non contractuelle

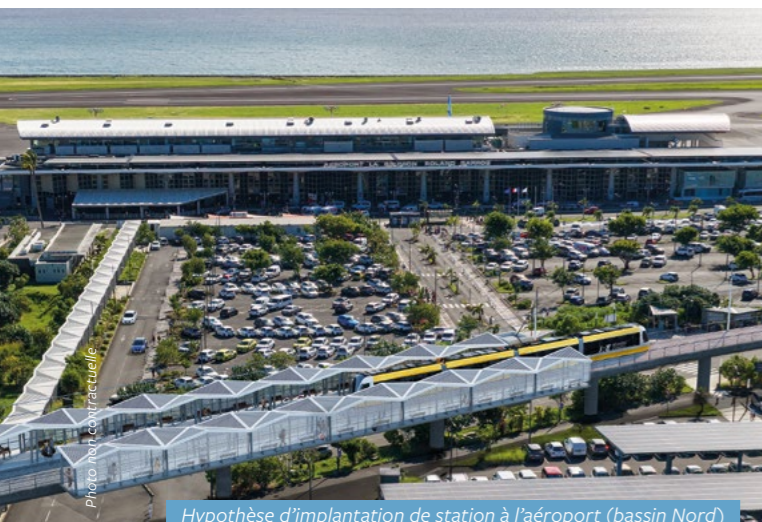
# Bassin Nord

## Le territoire de la CINOR : de Sainte-Suzanne à Saint-Denis

Le bassin Nord constitue le principal pôle institutionnel, économique et administratif de La Réunion. Organisé autour de Saint-Denis, Sainte-Marie et Sainte-Suzanne, il concentre une part majeure des emplois, des services publics et des équipements structurants de l'île, dont l'aéroport Roland-Garros.

Ce rôle moteur s'accompagne d'une forte attractivité territoriale, générant d'importants flux quotidiens de déplacements, notamment depuis l'Est et l'Ouest. Contraint par une topographie marquée et un développement historiquement concentré sur une étroite bande littorale, le bassin Nord connaît une saturation récurrente de ses infrastructures de transport. Les déplacements, majoritairement réalisés en voiture, s'effectuent souvent sur des distances importantes et aux mêmes heures, accentuant la congestion des axes routiers et dégradant la qualité de vie.

Dans un contexte de croissance démographique continue, ces tensions posent des enjeux majeurs d'accessibilité, de transition écologique et d'organisation durable du territoire.



Hypothèse d'implantation de station à l'aéroport (bassin Nord)

## Les données clés du territoire

### BASSIN NORD

Superficie du bassin : **287,84 km<sup>2</sup>**  
Population : **211 936 habitants**

### 3 COMMUNES DE LA CINOR

Saint-Denis, Sainte-Marie, Sainte-Suzanne

### CHIFFRES A DES RÉSEAUX DE TC

Nombre d'usagers / an : **1,3 millions**

### TAUX DE MOTORISATION MOYEN

**0,98 véhicule / ménage**

Source : INSEE, IEDOM, EPCI, EDGT



**1 déplacement sur 4** sur le bassin Nord



+ de **55 000 déplacements journaliers** entre Saint-Denis et Sainte-Marie



**65-70%** des déplacements réalisés en voiture



**5%** part des transports en commun pour les déplacements domicile-travail

## LE PLAN DE MOBILITÉ DE LA CINOR

- Développer des transports collectifs performants.
- Redistribuer l'espace public pour un usage raisonné de la voiture.
- S'ancrer dans la ville du ¼ d'heure : développer et sécuriser les modes actifs.
- Instaurer une culture de la mobilité durable et décarbonée.
- Organiser la circulation des marchandises et des livraisons.

## Le Réunion Express dans le Bassin Nord

### LONGUEUR DE LIGNE

Environ **23,7 km** entre l'entrée de Sainte-Suzanne à la sortie Ouest de Saint-Denis

### Entre 7 et 8 stations proposées

Des variantes à l'étude pour la traversée de Saint-Denis

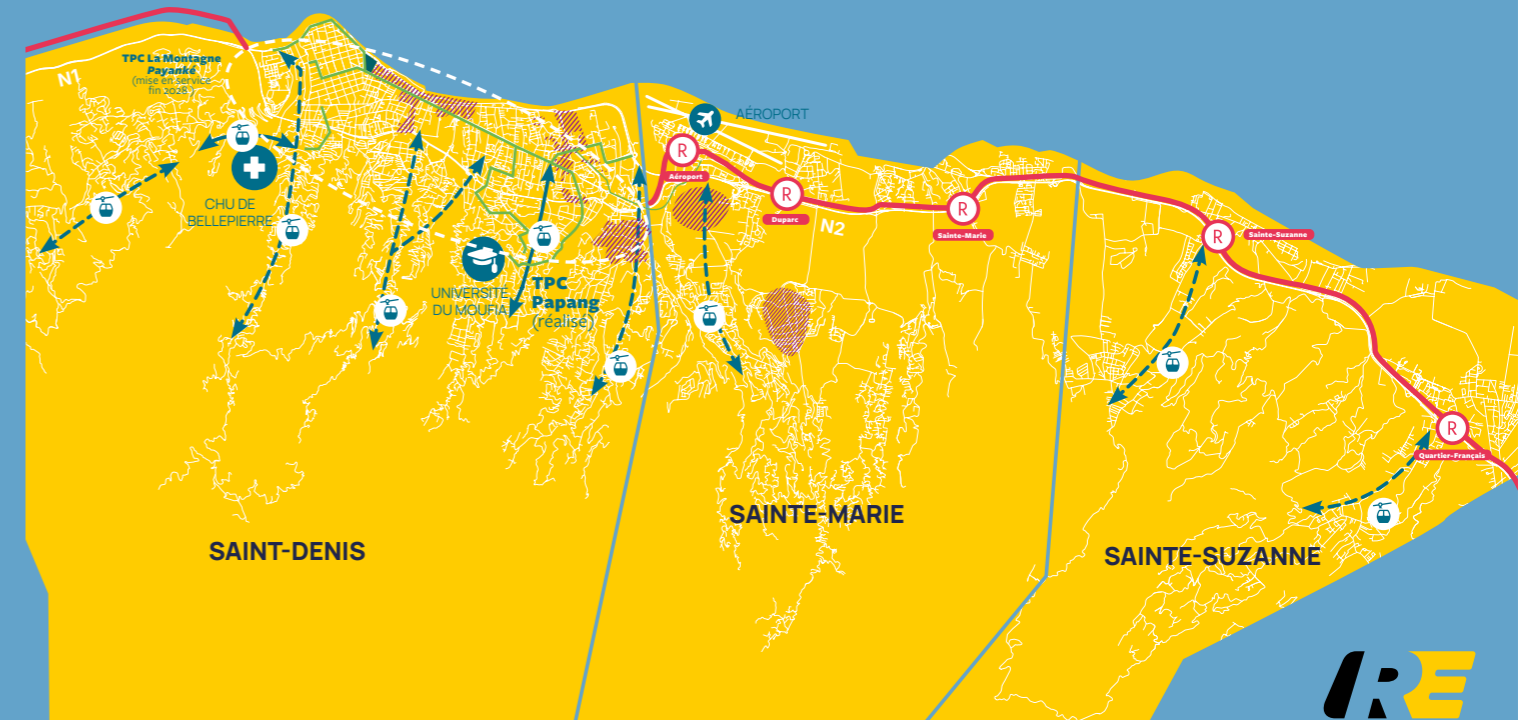
### INFOS CLÉS



≈ **20 000 échanges/jour** pour les stations situées à Saint-Denis



≈ **30 min** de temps de trajet en heure de pointe vs **60 min en voiture**



### ZOOM SUR LE PROJET BAOBAB

Le projet BAOBAB pour « Bus Aéroport Ouest Bus Aéroport Bocage » se développera sur une distance de 27 kilomètres de l'entrée ouest de Saint-Denis, jusqu'à Quartier Français. Il s'agit d'un projet de BHNS (Bus à Haut Niveau de Service), visant à améliorer les performances du réseau de transport collectif urbain. Le réseau sera connecté au Réunion Express et aux systèmes de transport par câble.

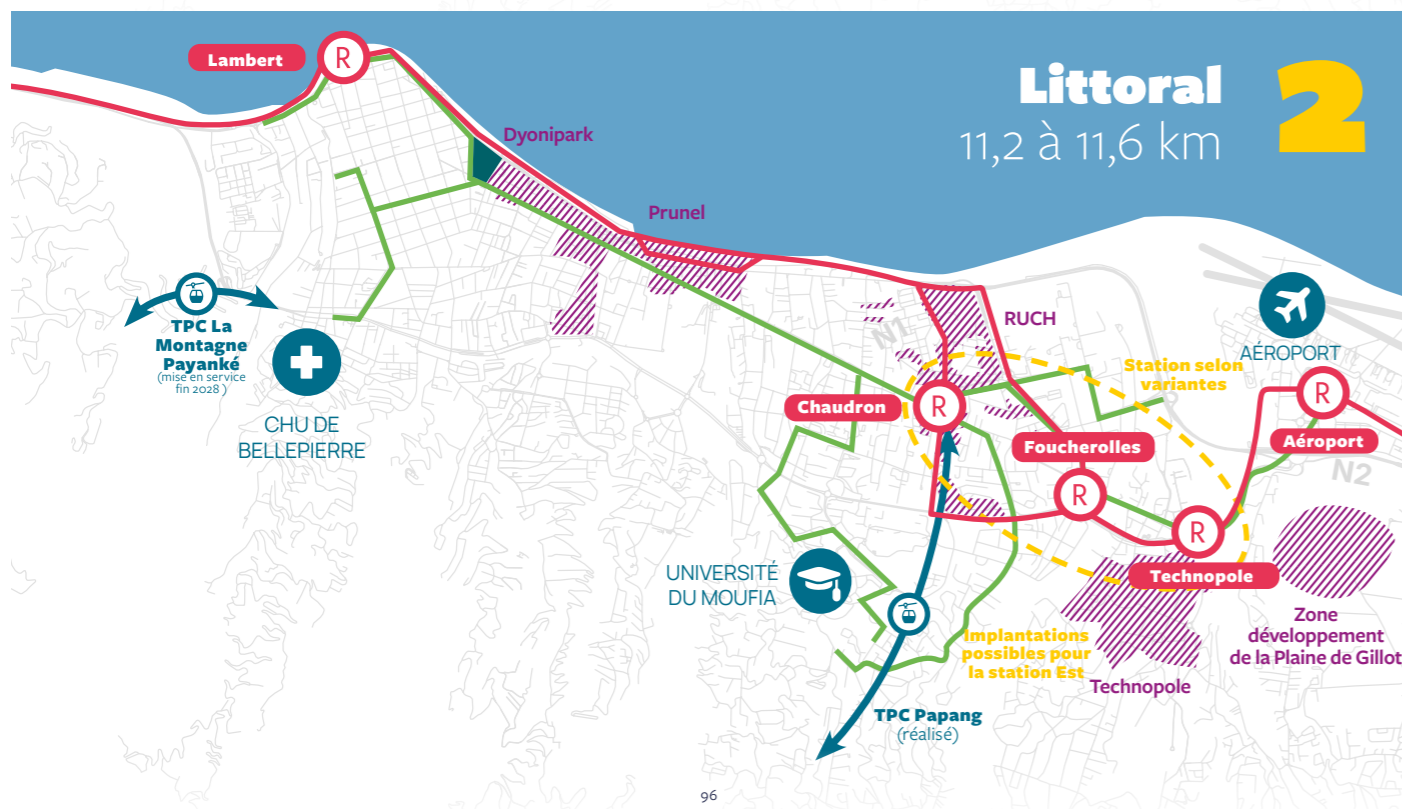
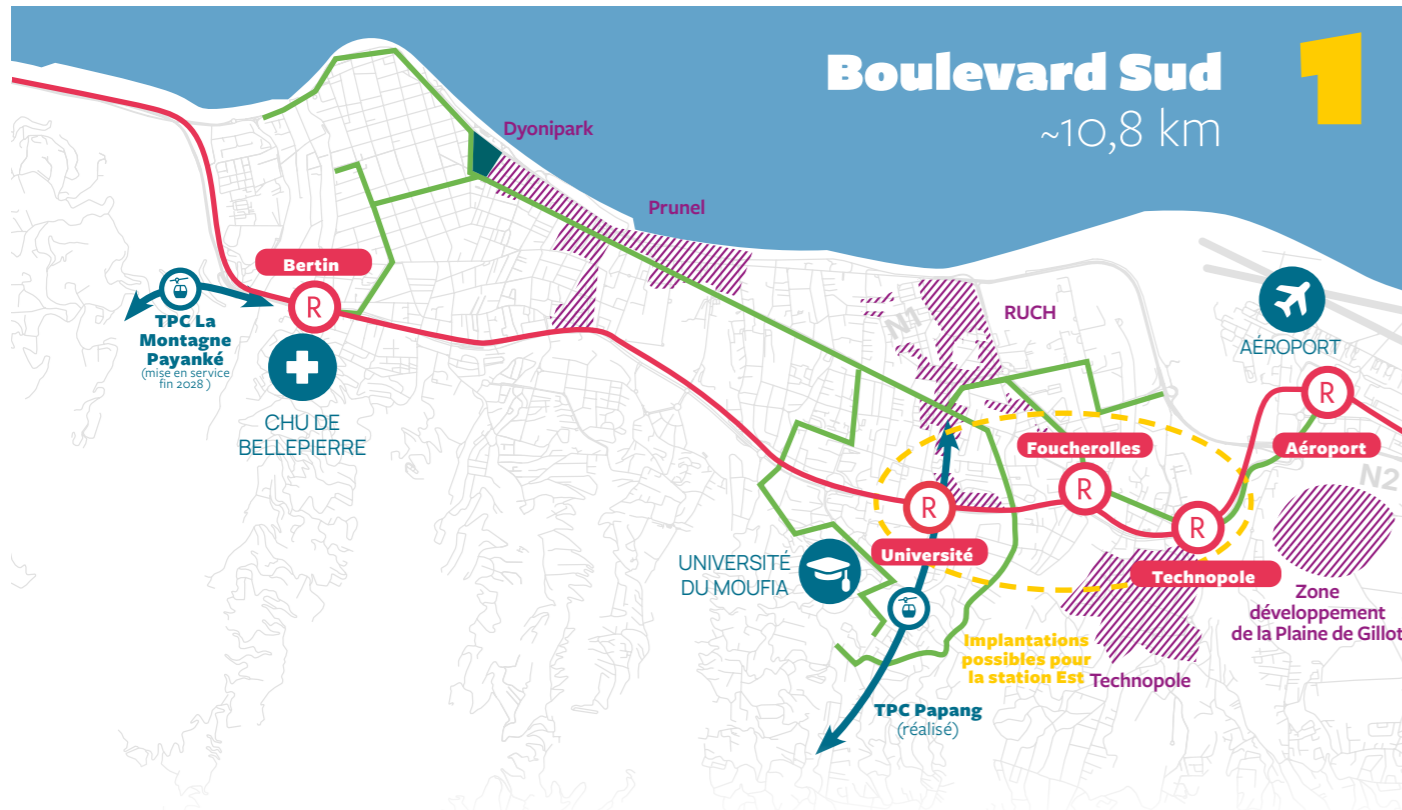
Fin du projet prévu en 2030.

- Tracé du Réunion Express
- Stations du Réunion Express
- - - - Zone de variantes
- ▨ Projets d'aménagement urbain
- Lignes fortes du projet de Bus à Haut Niveau de Services BAOBAB
- ← TPC → Transports urbains par câble (TPC) réalisés et/ou confirmés
- ← TPC ? → Fuseau d'étude pour TPC complémentaire, en application du Plan de Mobilité de la CINOR



# Les variantes du cœur d'agglomération Nord (Saint-Denis)

- Variantes du tracé du Réunion Express
- R Stations du Réunion Express
- Projets d'aménagement urbain
- Lignes fortes du projet de Bus à Haut Niveau de Services BAOBAB
- À l'est de Saint-Denis, plusieurs scénarios d'implantation de station étudiés selon les variantes de tracé.



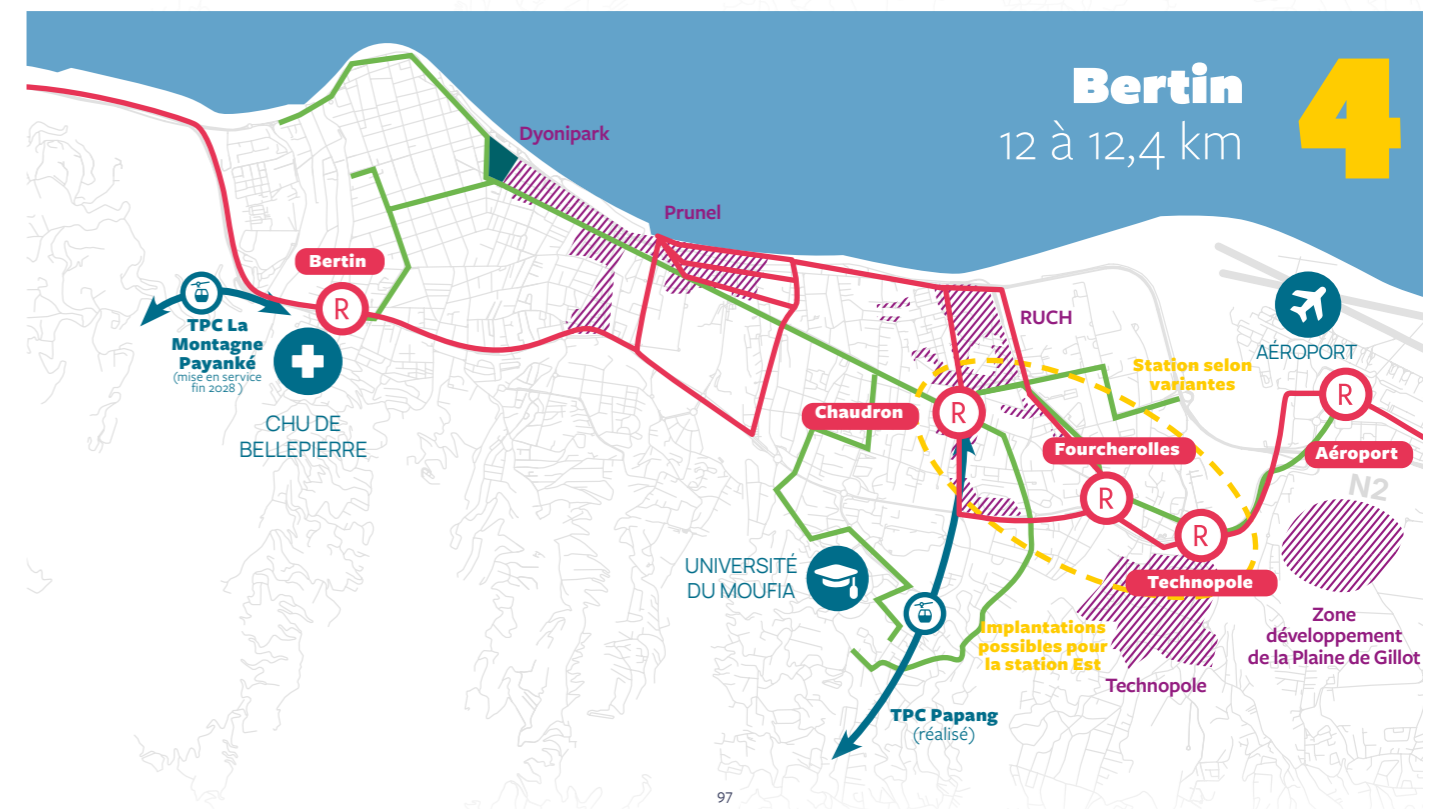
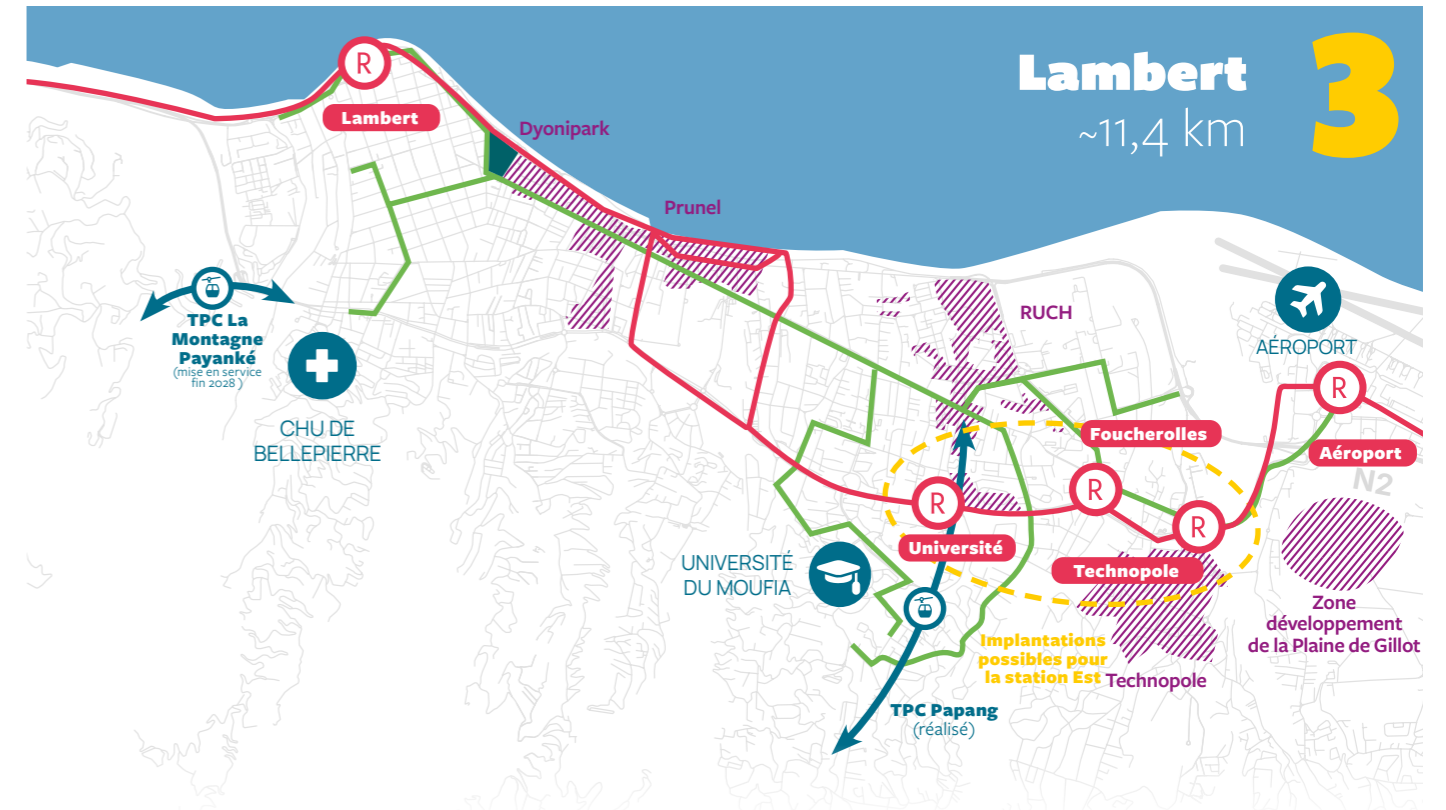
À Saint-Denis, le projet de Réunion Express fait l'objet de plusieurs variantes de tracé, afin de répondre aux enjeux spécifiques de ce secteur dense et stratégique.

Ces options visent à assurer une desserte efficace des principaux pôles (centre-ville, université, aéroport, zones d'activités), tout en s'adaptant aux contraintes urbaines, environnementales et d'insertion.

Les variantes explorent différents équilibres entre performance du réseau, qualité de desserte des quartiers et impacts sur le cadre de vie.

Elles permettent ainsi d'éclairer les choix à opérer pour intégrer au mieux le projet Réunion Express dans le tissu urbain dionysien, en conciliant efficacité des déplacements et cohérence avec les dynamiques d'aménagement du territoire.

Deux stations sont envisagées Saint-Denis : à l'Ouest, deux implantations sont possibles au niveau de la station Lambert ou au pied de l'hôpital Bellepierre ; à l'Est, plusieurs implantations sont envisagées et déclinées dans chaque variante (Technopole, Foucherolles, Université ou Chaudron).



# Les variantes de tracé à Saint-Denis : quelles principales caractéristiques ?

CRITÈRES/ VARIANTES	1 TRACÉ		2 TRACÉ LITTORAL		3 TRACÉ MIXTE	4 TRACÉ MIXTE VIA LA STATION BERTIN	
	Via le Boulevard Sud	Via le Boulevard du Chaudron	Via la centralité du Chaudron	Via la station Lambert	Via le Boulevard du Chaudron	Via la centralité du Chaudron	
<b>CARACTÉRISTIQUES PRINCIPALES</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Longueur : 10,8 km</li> <li>Aucun viaduc</li> <li>2 stations : Bertin et Université*</li> </ul> <small>*L'analyse de la variante 1 est réalisée uniquement avec la station Université considérant l'enjeu prioritaire de se connecter avec Papang</small>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Longueur : 11,2 à 11,6 km</li> <li>Part importante de viaduc (44%)</li> <li>2 stations : Lambert et Technopole (ou Foucherolles)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Longueur : 11,2 à 11,6 km</li> <li>Part importante de viaduc (44%)</li> <li>2 stations : Lambert et Chaudron</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Longueur : 11,4 km</li> <li>Part importante de viaduc (35 à 45%)</li> <li>2 stations : Lambert et Université*</li> </ul> <small>*L'analyse de la variante 1 est réalisée uniquement avec la station Université considérant l'enjeu prioritaire de se connecter avec Papang</small>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Longueur : 12 à 12,4 km</li> <li>Part en viaduc modérée (20%)</li> <li>2 stations : Bertin et Technopole (ou Foucherolles)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Longueur : 12 à 12,4 km</li> <li>Part en viaduc modérée (20%)</li> <li>2 stations : Bertin et Chaudron</li> </ul>	
<b>PERFORMANCES DU RÉSEAU</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Temps de parcours : 14-15min, en l'absence de viaduc</li> <li>Vitesse commerciale : 44,4 km/h</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Temps de parcours : 12min, en raison de nombreux viaducs</li> <li>Vitesse commerciale : 56,2 km/h</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Temps de parcours : 12-13min, en raison de nombreux viaducs</li> <li>Vitesse commerciale : 54,4 km/h</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Temps de parcours : 13-14min, en raison de nombreux viaducs</li> <li>Vitesse commerciale : 50,2 km/h</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Temps de parcours : 15min</li> <li>Vitesse commerciale : 48,2 km/h</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Temps de parcours : 16 min</li> <li>Vitesse commerciale : 47 km/h</li> </ul>	
<b>DESSERTE DU TERRITOIRE ET INTERMODALITÉ</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Trafic : ~100 000 voy./jour sur l'ensemble de la ligne</li> <li>Population &lt; 500m : ~10 600 habitants</li> <li>Emplois &lt; 500m : ~15 900</li> </ul> <p>Une très bonne desserte des centralités dionysiennes et des principaux équipements (CHU, université, administrations)</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Trafic : inférieur à la variante 1</li> <li>Population &lt; 500m : ~4 000 habitants</li> <li>Emplois &lt; 500m : ~4 400</li> </ul> <p>Une couverture moins performante que pour la variante 1 et un impact significatif sur le trafic voyageur</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Trafic : inférieur à la variante 1</li> <li>Population &lt; 500m : ~9 500 habitants</li> <li>Emplois &lt; 500m : ~1 800</li> </ul> <p>Une couverture moins performante que pour la variante 1 et un impact significatif sur le trafic voyageur</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Trafic : inférieur à la variante 1</li> <li>Population &lt; 500m : ~8 700 habitants</li> <li>Emplois &lt; 500m : ~6 300</li> </ul> <p>Une couverture moins performante que pour la variante 1 et un impact significatif sur le trafic voyageur</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Trafic : légèrement inférieur à la variante 1</li> <li>Population &lt; 500m : ~6 000 habitants</li> <li>Emplois &lt; 500m : ~14 000</li> </ul> <p>Une couverture moins performante que pour la variante 1 sans impact significatif sur le trafic voyageur</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Trafic : équivalent à la variante 1</li> <li>Population &lt; 500m : ~11 400 habitants</li> <li>Emplois &lt; 500m : ~11 400</li> </ul> <p>Une très bonne desserte des centralités dionysiennes et des principaux équipements (CHU, université, administrations)</p>	
	Les variantes assurent toutes une connexion avec le réseau de bus existant et en projet (les lignes structurantes du projet Baobab et le réseau de bus secondaire), permettant une bonne articulation des modes de transport. S'agissant des transports par câble Papang (existant) et Payanké (en projet), seules les variantes 1 et 3 peuvent permettre de desservir les deux			Les variantes assurent toutes une connexion avec le réseau de bus existant et en projet (les lignes structurantes du projet Baobab et le réseau de bus secondaire), permettant une bonne articulation des modes de transport. S'agissant des transports par câble Papang (existant) et Payanké (en projet), seules les variantes 1 et 3 peuvent permettre de desservir les deux			
<b>CARACTÉRISTIQUES D'INSERTION</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Une insertion pouvant se faire essentiellement au sol</li> <li>Des contraintes localisées (rivière Saint-Denis, secteur &gt; 8% de pente, tranchée couverte Mazagran-Doret)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Une insertion largement en viaduc (environ 5km sur 11,2km)</li> <li>Des contraintes fortes sur le littoral</li> </ul>		<ul style="list-style-type: none"> <li>Une insertion mixte (4 km de viaduc)</li> <li>Des contraintes en zone urbaine dense et en interface littorale</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Une insertion mixte à dominante urbaine (2,5 km de viaduc)</li> <li>Des contraintes liées aux transitions entre les zones urbaines et littorales</li> </ul>		
<b>ENJEUX LIÉS AUX EMPRISES FONCIÈRES</b>	Des emprises foncières potentielles sur les secteurs de la rue Tessan (avec emprises possibles sur des zones bâties) et de la rue du Père Lafosse	Des emprises foncières potentielles sur le Boulevard du Chaudron (RN102)	Des emprises foncières potentielles sur les avenues Hyppolyte Foucque et Georges Pompidou et le secteur de la rue du Père Lafosse	Des emprises foncières potentielles sur les secteurs de la rue Tessan (avec emprises possibles sur des zones bâties) et de la rue du Père Lafosse	Des emprises foncières potentielles sur le Boulevard du Chaudron (RN102)	Des emprises foncières potentielles sur les avenues Hyppolyte Foucque et Georges Pompidou et le secteur de la rue du Père Lafosse	
<b>ENJEUX RÉGLEMENTAIRES ET ENVIRONNEMENTAUX</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Peu d'enjeux environnementaux majeurs</li> <li>Des contraintes limitées liées au milieu naturel</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Exposition directe au littoral</li> <li>Plus de 2 km concernés par le recul du trait de côte</li> <li>Plus de 5 km concernés par le risque de submersion marine</li> </ul>		<ul style="list-style-type: none"> <li>Exposition directe au littoral</li> <li>Plus de 2 km concernés par le recul du trait de côte</li> <li>Plus de 2 km concernés par le risque de submersion marine</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Exposition limitée aux zones littorales</li> <li>Plus de 2 km concernés par le risque de submersion marine</li> </ul>		
<b>NIVEAU D'INVESTISSEMENT</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Investissement : ~435 M€</li> <li>Fonctionnement (hors GER)* : ~6,3 M€/an</li> </ul> <small>*Gros Entretien Renouvellement</small>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Investissement : ~675 M€</li> <li>Fonctionnement (hors GER) : ~7,2 M€/an</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Investissement : ~700 M€</li> <li>Fonctionnement (hors GER) : ~7,5 M€/an</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Investissement : ~675 M€</li> <li>Fonctionnement (hors GER) : ~7,4 M€/an</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Investissement : ~585 M€</li> <li>Fonctionnement (hors GER) : ~7,1 M€/an</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Investissement : ~610 M€</li> <li>Fonctionnement (hors GER) : ~7,3 M€/an</li> </ul>	
<b>DÉLAIS DE RÉALISATION</b>	Des risques techniques globalement maîtrisés (une insertion majoritairement au sol, peu d'ouvrage)	Des risques impactant la maîtrise du calendrier (des viaducs importants et des contraintes littorales)		Des risques impactant la maîtrise du calendrier (des viaducs importants et des contraintes littorales)	Des risques impactant la maîtrise du calendrier, toutefois moindres que pour les variantes 2 et 3 (portions en viaduc et contraintes littorales limitées)		

En conclusion, la **variante 1 (via le Boulevard Sud)** apparaît comme une solution robuste du point de vue de l'insertion. Elle bénéficie de conditions techniques globalement favorables, en s'appuyant sur des emprises existantes structurantes (RN6), avec des contraintes environnementales et foncières maîtrisées. Elle offre également un très bon niveau de desserte des centralités urbaines.

Elle présente les coûts les plus économiques (en investissement comme en exploitation). En raison de son insertion pressentie au sol, le temps de parcours est légèrement plus élevé que pour certaines autres variantes, mais cet écart reste limité, de l'ordre de quelques minutes seulement. Ses principales difficultés résident dans certaines contraintes ponctuelles d'insertion, notamment le franchissement de la rivière Saint-Denis et la présence d'une tranchée couverte.

La **variante 4 (corridor mixte via Bertin, décliné selon les options de stations au Chaudron ou Technopole)** propose un compromis équilibré entre performance, desserte et intermodalité. Elle permet de combiner une bonne couverture des secteurs urbains et économiques avec cependant des temps de parcours et des coûts plus élevés que pour la variante 1.

Enfin, les **variantes 2 et 3, plus littorales**, se distinguent par des temps de parcours optimisés, même si les gains restent limités à quelques minutes par rapport aux autres variantes.

En revanche, elles concentrent des enjeux environnementaux majeurs, en particulier liés à l'exposition du tracé au littoral : risques de submersion marine, recul du trait de côte et vulnérabilité accrue au changement climatique.

Ces contraintes impliquent le recours à des ouvrages en viaduc de grande longueur et renforcent la complexité technique ainsi que les incertitudes à long terme.

Ainsi, les différences de performance entre variantes restent relativement limitées à l'échelle du projet. **Chaque corridor présente des avantages et des contraintes spécifiques selon les critères considérés.** Les choix relèvent donc d'un équilibre à trouver entre desserte du territoire, conditions d'insertion, coûts pour la collectivité et prise en compte des enjeux environnementaux et climatiques.

## DES VARIANTES CONFRONTÉES AUX RISQUES LITTORAUX ET AU REcul DU TRAIT DE CÔTE

Certaines variantes du bassin Nord traversent des secteurs particulièrement exposés aux risques littoraux, notamment au recul du trait de côte\* ainsi qu'aux risques de submersion marine lors d'épisodes cycloniques ou de fortes houles.

Ces enjeux entraînent une complexité réglementaire plus importante ainsi que des délais d'instruction potentiellement plus longs pour certaines variantes du projet.

\* Phénomène d'érosion entraînant un déplacement progressif du littoral vers l'intérieur des terres.



# LES STATIONS DU BASSIN NORD

Quartier Français ..... P. 106

Sainte-Suzanne ..... P. 107

Sainte-Marie ..... P. 108

Duparc ..... P. 109

Aéroport ..... P. 110

## Saint-Denis :

### • Station Est :

Technopole ..... P. 111

Foucherolles ..... P. 114

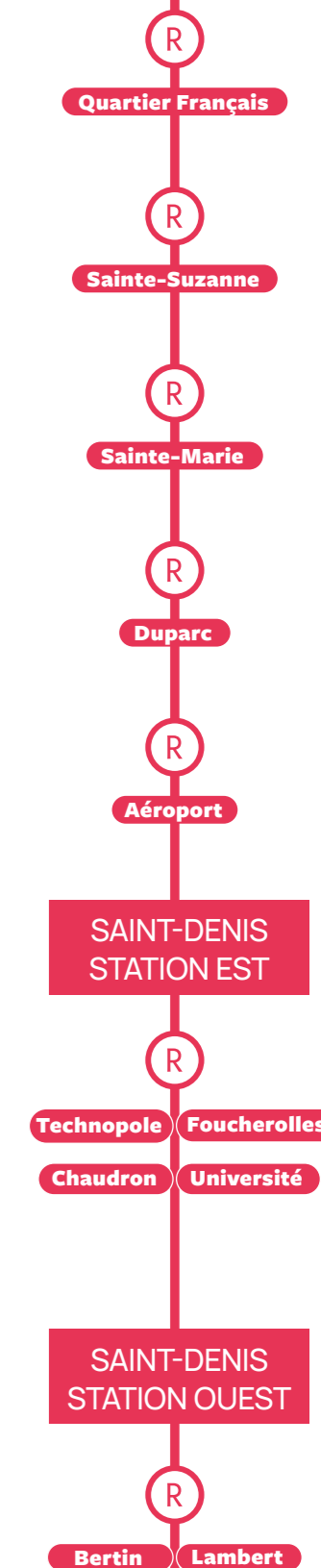
Université ..... P. 115

Chaudron ..... P. 116

### • Station Ouest :

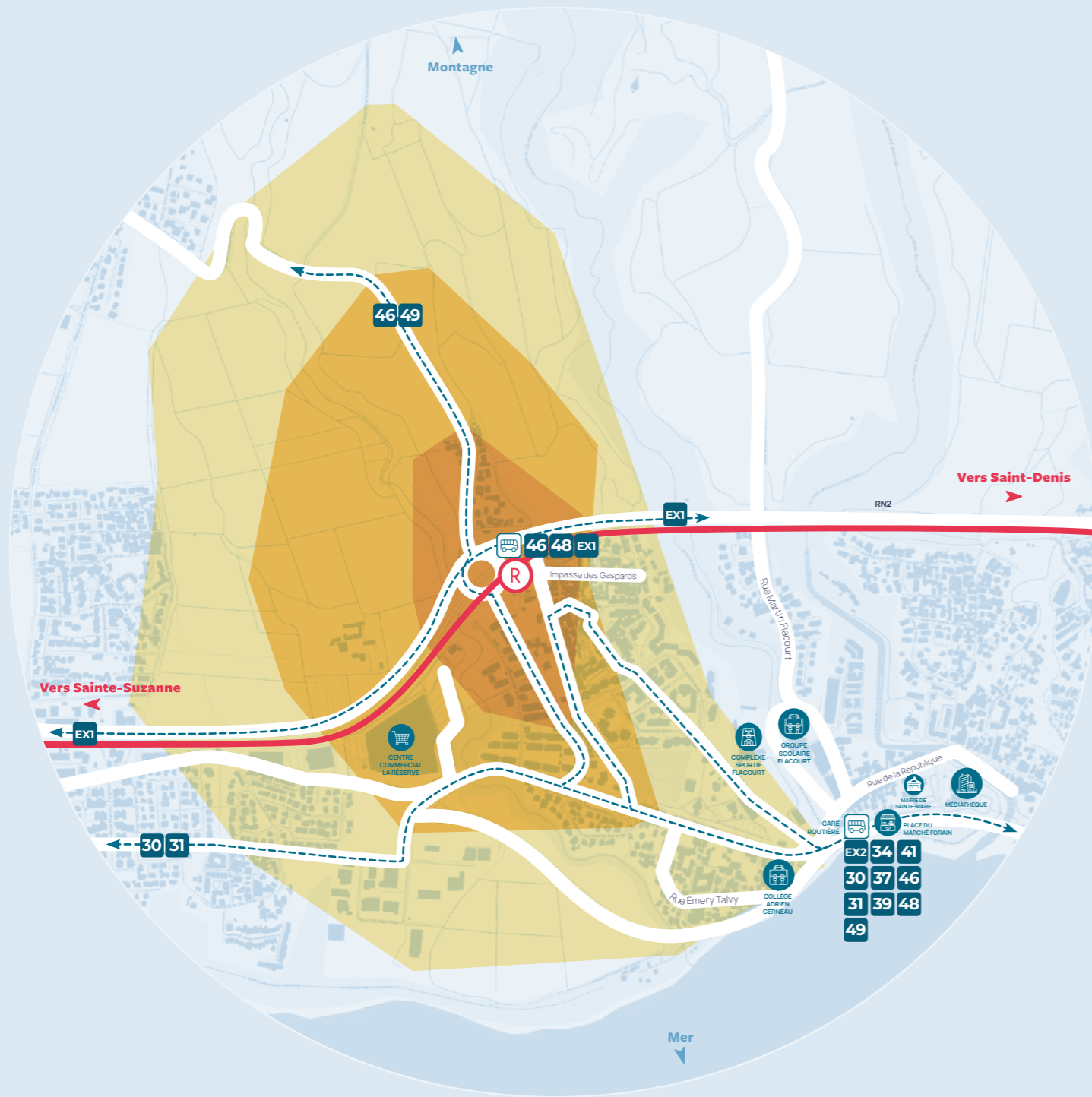
Bertin ..... P. 117

Lambert ..... P. 118





# Station Sainte-Marie



**Le projet du Réunion Express**

- Hypothèse de tracé
- Hypothèse d'implantation de station

**Réseau bus**

- Arrêt de bus
- Lignes de bus CITALIS

**Trajets à pied**

- 15 min
- 10 min
- 5 min

# Station Duparc



**Le projet du Réunion Express**

- Hypothèse de tracé
- Hypothèse d'implantation de station

**Réseau bus**

- Arrêt de bus
- Ligne forte de bus CITALIS
- Lignes de bus CITALIS

**Trajets à pied**

- 15 min
- 10 min
- 5 min

# Station Aéroport



**Le projet du Réunion Express**

- Hypothèse de tracé
- Hypothèse d'implantation de station

**Réseau bus**

- Arrêt de bus
- Ligne forte de bus CITALIS
- Lignes de bus CITALIS

**Trajets à pied**

- 15 min
- 10 min
- 5 min

# Station Technopole



**Le projet du Réunion Express**

- Hypothèse de tracé
- Hypothèse d'implantation de station

**Réseau bus**

- Arrêt de bus
- Ligne forte de bus CITALIS
- Lignes de bus CITALIS

**Trajets à pied**

- 15 min
- 10 min
- 5 min



Hypothèse d'implantation de station à l'aéroport Roland-Garros

Photo: [dumy.fr](#)

# Station Foucherolles



**Le projet du Réunion Express**

- Hypothèse de tracé
- R Hypothèse d'implantation de station

**Réseau bus**

- Arrêt de bus
- 1 5 8 Lignes fortes de bus CITALIS
- 31 Lignes de bus CITALIS

**Trajets à pied**

- 15 min
- 10 min
- 5 min

# Station Université



**Le projet du Réunion Express**

- Hypothèse de tracé
- R Hypothèse d'implantation de station

**Réseau de transports en commun**

- Arrêt de bus
- 1 5 7 8 Lignes fortes de bus CITALIS
- 31 Ligne de bus CITALIS
- Station téléphérique

**Trajets à pied**

- 15 min
- 10 min
- 5 min

# Station Chaudron



**Le projet du Réunion Express**

- Hypothèse de tracé
- Hypothèse d'implantation de station

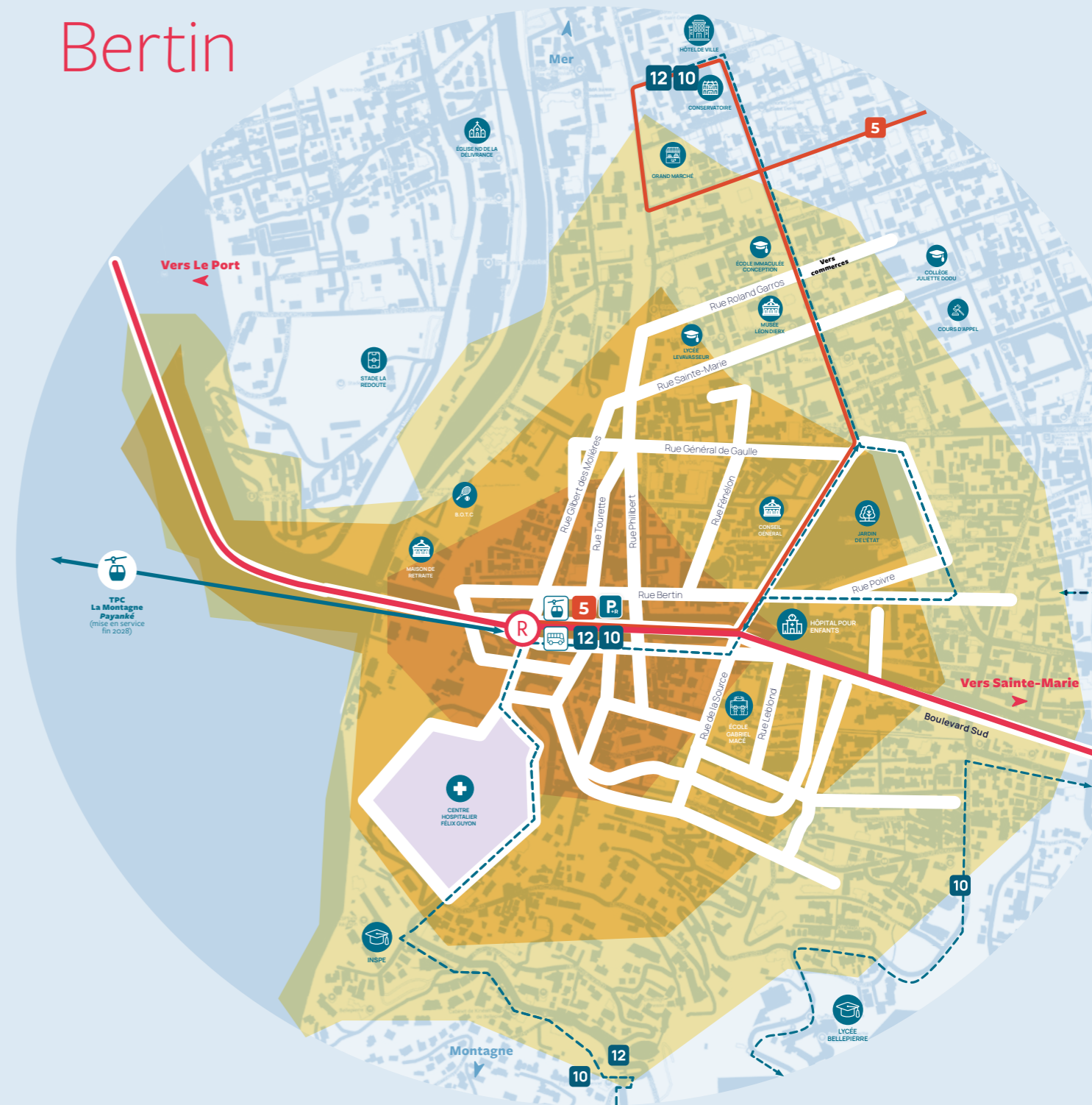
**Réseau de transports en commun**

- Arrêt de bus
- Lignes fortes de bus CITALIS
- Ligne de bus CITALIS
- Station téléphérique

**Trajets à pied**

- 15 min
- 10 min
- 5 min

# Station Bertin



**Le projet du Réunion Express**

- Hypothèse de tracé
- Hypothèse d'implantation de station

**Réseau bus**

- Arrêt de bus
- Ligne forte de bus CITALIS
- Ligne de bus CITALIS
- Parking relais

**Trajets à pied**

- 15 min
- 10 min
- 5 min

**Projets en cours**

- TPC La Montagne Payanké (Transport urbain par câble)

# Station Lambert



**Le projet du Réunion Express**

- Hypothèse de tracé
- R Hypothèse d'implantation de station

**Réseau bus**

- Arrêt de bus
- 1 5 Lignes fortes de bus CITALIS
- 7 8 Lignes fortes de bus CITALIS
- 11 Ligne de bus CITALIS

**Trajets à pied**

- 15 min
- 10 min
- 5 min



Hypothèse d'insertion du Réunion Express sur la NRL

# Bassin Ouest

## Le Territoire de l'Ouest (TO) : de La Possession à Saint-Leu

Le bassin Ouest constitue l'un des principaux pôles résidentiels et économiques de La Réunion. Organisé autour des communes de La Possession, Le Port, Saint-Paul, Trois-Bassins et Saint-Leu, il accueille une population en forte croissance et concentre de nombreuses zones d'activités, des équipements publics et pôles touristiques majeurs du territoire.

Cette attractivité s'accompagne d'importants flux de déplacements quotidiens, notamment vers le bassin Nord et le bassin Sud. La RN1, axe structurant du littoral, supporte une part très importante de ces mobilités, ce qui entraîne régulièrement des phénomènes de congestion, en particulier aux heures de pointe.

Le territoire se caractérise également par une organisation spatiale contrastée entre les zones littorales urbanisées et les quartiers situés dans les mi-pentes et les hauts, générant des besoins importants de déplacements pendulaires. Dans ce contexte, les enjeux portent sur l'amélioration de l'accessibilité du territoire, le développement d'alternatives à la voiture individuelle et le renforcement de l'intermodalité entre les différents modes de transport.



Vue du Pôle multimodal de Saint-Paul centre depuis le canal Bernica (bassin Ouest)

### Les données clés du territoire

#### BASSIN OUEST

Superficie du bassin : **536,1 km<sup>2</sup>**  
Population : **213 494 habitants**

#### 5 communes du TO

La Possession, Le Port, Saint-Paul, Trois-Bassins, Saint-Leu

#### Usagers des transports en commun

environ **3 000 000 voyageurs / an** (réseau Kar'Ouest)

#### Taux de motorisation

**1,18 voiture / ménage**

Source : INSEE, IEDOM, EPCI, EDGT

+ de la moitié des déplacements de l'île

**Pôles de congestion principaux :** Saint-Paul et Le Port

#### LE PLAN DE MOBILITÉ DU TO

Le plan de mobilité du Territoire de l'Ouest 2026-2036 a fait l'objet d'une concertation publique de juillet à octobre 2024.

- garantir la mobilité de tous
- faire du covoiturage un levier pour réduire le nombre de véhicules
- connecter les polarités au grès d'une intermodalité fonctionnelle
- développer des pratiques de mobilités raisonnées autour des futurs quartiers d'habitat et des zones d'activités économiques.
- doter le territoire d'une armature de transport efficiente et de confiance pour les habitants et usagers
- multiplier les solutions de mobilités actives pour les déplacements de courte distance

#### ZOOM SUR LE BHNS OUEST DU TO

Le Territoire de l'Ouest va mettre en œuvre le BHNS Ouest préfigurant le projet de tramway urbain Tram'Ouest reliant La Possession à Saint-Paul qui a vocation à être coordonné avec le projet Réunion Express et à être mutualisé avec celui-ci sur une partie du tracé emprunté.

Il s'agit d'un système de transport qui a pour vocation de fiabiliser la mobilité dans les secteurs les plus congestionnés du territoire Ouest. Son but principal étant de répondre à la demande et au développement de plus en plus croissant de usagers en ville.

Son tracé est identifié entre le centre-ville de La Possession et l'échangeur de l'Eperon en passant par la ZAC 2000, le centre-ville du Port, le futur quartier de Cambaie et le centre-ville de Saint-Paul. Il proposerait une offre de transport plus fréquente et se déplaçant sur des voies dédiées ou avec des systèmes permettant au bus d'être prioritaire.

### Le Réunion Express dans le Bassin Ouest

#### LONGUEUR DE LIGNE

Environ **38 km** entre La Possession et Portail Saint-Leu

#### Entre 8 et 10 stations proposées

Des variantes à l'étude sur le littoral

#### INFOS CLÉS

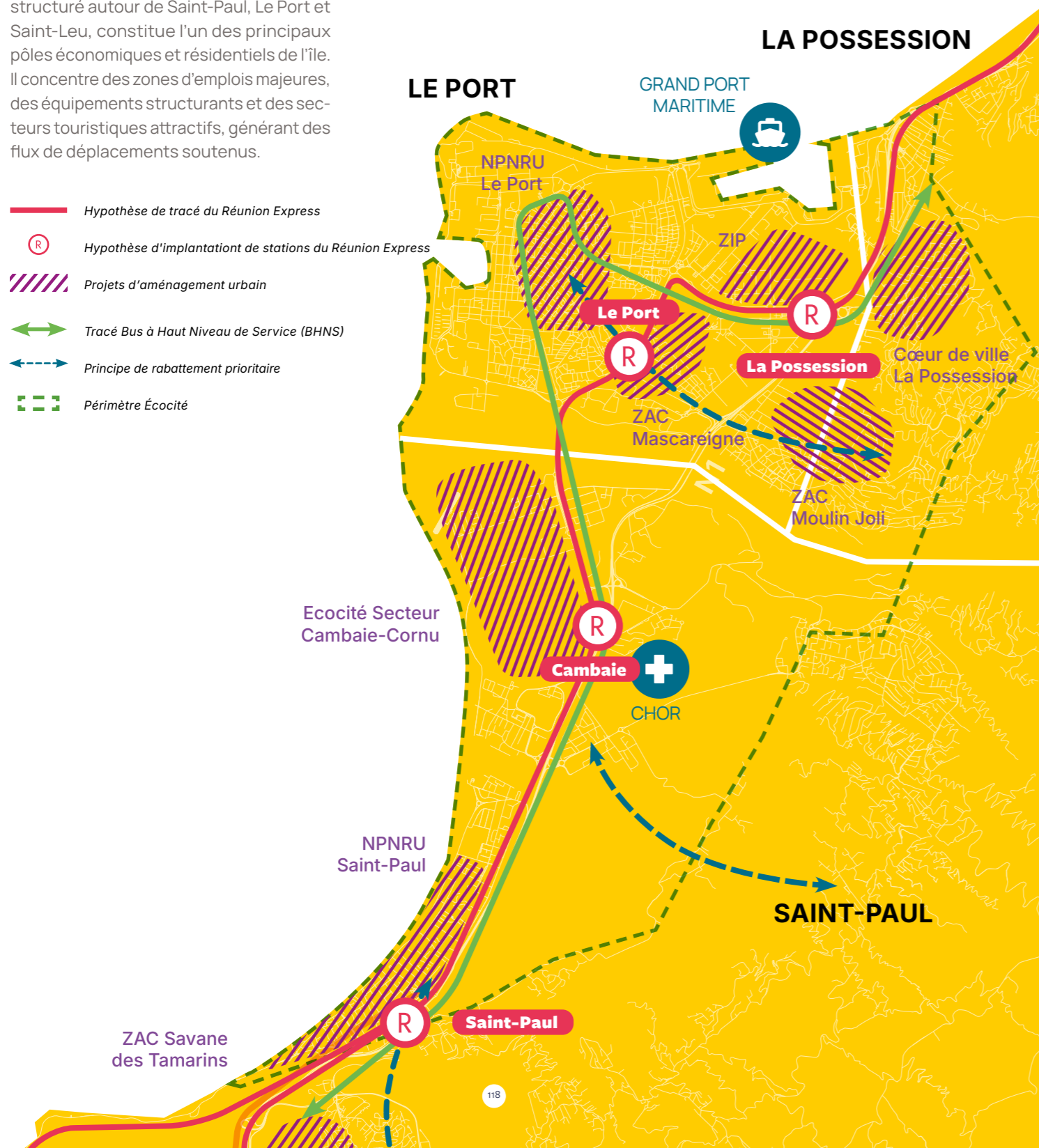
**≈ 9 000 à 10 000 échanges/jour** pour les stations Le Port et Saint-Paul

**40 min** de temps de trajet en heure de pointe vs **≈ 60 min en voiture**



# Cœur d'agglomération du bassin Ouest

Le cœur d'agglomération du bassin Ouest, structuré autour de Saint-Paul, Le Port et Saint-Leu, constitue l'un des principaux pôles économiques et résidentiels de l'île. Il concentre des zones d'emplois majeures, des équipements structurants et des secteurs touristiques attractifs, générant des flux de déplacements soutenus.



# Les variantes de tracé à l'Ouest :

## quelles principales caractéristiques ?

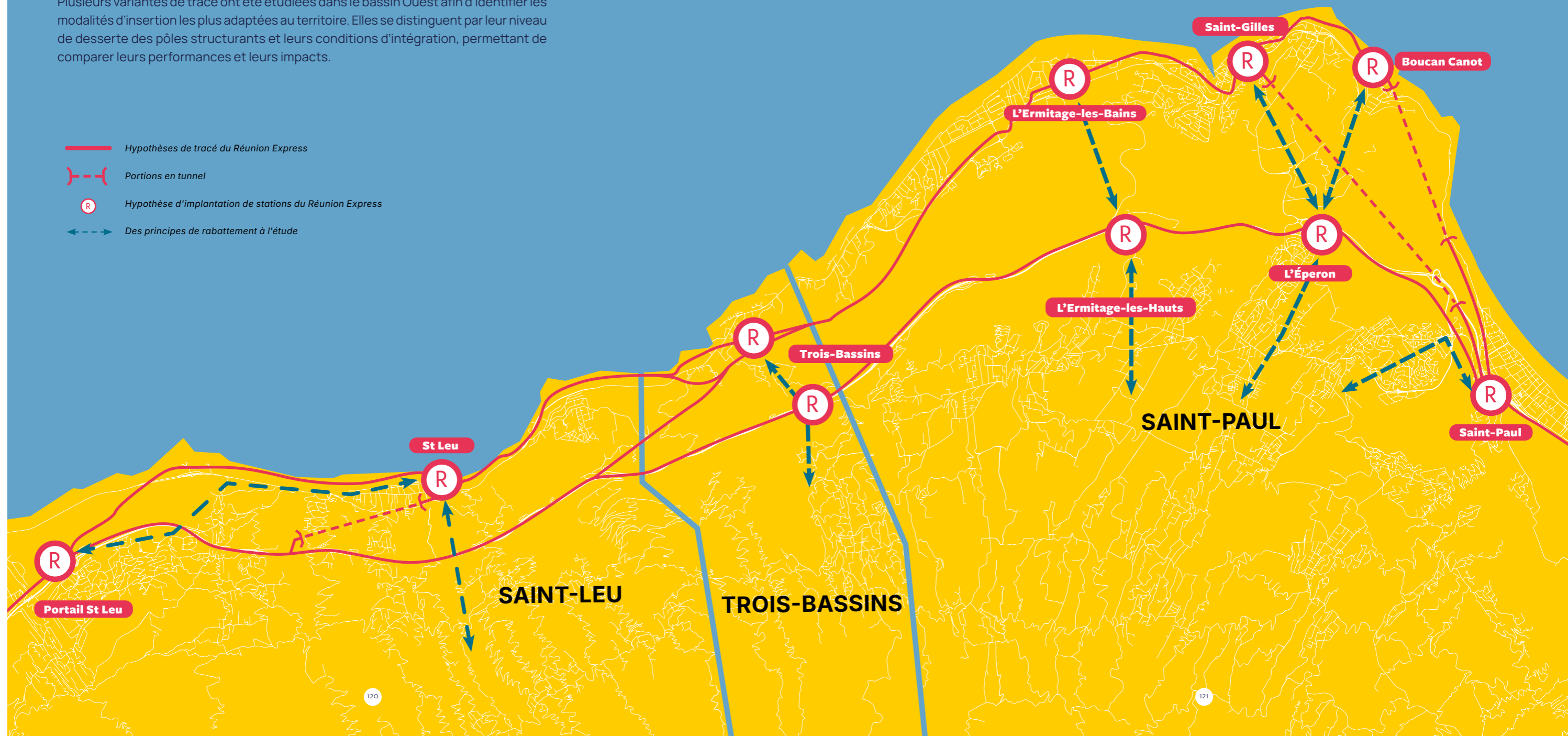
Plusieurs variantes de tracé ont été étudiées dans le bassin Ouest afin d'identifier les modalités d'insertion les plus adaptées au territoire. Elles se distinguent par leur niveau de desserte des pôles structurants et leurs conditions d'intégration, permettant de comparer leurs performances et leurs impacts.

— Hypothèses de tracé du Réunion Express

)- - - ( Portions en tunnel

Ⓜ Hypothèse d'implantation de stations du Réunion Express

← - - - → Des principes de rabattement à l'étude



# Les variantes de tracé dans l'Ouest : quelles principales caractéristiques ?

CRITÈRES/ VARIANTES	1 VARIANTE 1 VIA LA ROUTE DES TAMARINS	2 VARIANTE 2 AVEC UN TUNNEL COURT À BOUCAN CANOT ET LA TRAVERSÉE DE LA VILLE DE SAINT-LEU	3 VARIANTE 3 AVEC UN TUNNEL LONG À SAINT-GILLES ET LA TRAVERSÉE DE LA VILLE DE SAINT-LEU	4 VARIANTE 4 AVEC UN TUNNEL LONG À SAINT-GILLES ET UN TUNNEL À SAINT-LEU	5 VARIANTE 5 AVEC UN TUNNEL LONG À SAINT-GILLES ET UNE REMONTÉE VERS LES COLIMAÇONS
CARACTÉRISTIQUES PRINCIPALES	<ul style="list-style-type: none"> <li>Longueur : 27,2 km</li> <li>5 stations : Saint-Paul, l'Éperon, l'Ermitage-les-Hauts, Trois-Bassins, Portail</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Longueur : 31,3 km (+ 4,1 km par rapport à la variante 1)</li> <li>7 stations : Saint-Paul, Boucan Canot, Saint-Gilles, L'Ermitage, Trois-Bassins, Saint-Leu centre, Portail Saint-Leu</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Longueur : 30,1 km (+ 2,9 km par rapport à la variante 1)</li> <li>6 stations : Saint-Paul, Saint-Gilles, L'Ermitage, Trois-Bassins, Saint-Leu centre, Portail Saint-Leu</li> <li>Part importante en tunnel</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Longueur : 30,0 km</li> <li>6 stations : Saint-Paul, Saint-Gilles, L'Ermitage, Trois-Bassins, Saint-Leu centre, Portail Saint-Leu</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Longueur : 29,8 km</li> <li>5 stations : Saint-Paul, Saint-Gilles, L'Ermitage, Trois-Bassins, Portail Saint-Leu</li> </ul>
PERFORMANCES DU RÉSEAU	<ul style="list-style-type: none"> <li>Temps de parcours optimisé : 25 min</li> <li>Vitesse commerciale élevée : 66 km/h</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Temps de parcours élevé (environ 40 min)</li> <li>Vitesse commerciale faible (47 km/h)</li> <li>Ralentissement lors de la traversée de Saint-Leu (mode dégradé)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Temps de parcours élevé (37 min)</li> <li>Vitesse commerciale faible (49 km/h)</li> <li>Ralentissement lors de la traversée de Saint-Leu (mode dégradé)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Temps de parcours : environ 6 à 7 min plus court que la variante 3</li> <li>Vitesse commerciale intermédiaire : environ 10 km/h de plus que pour la variante 3, grâce à l'évitement du centre ville de Saint-Leu</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Temps de parcours : environ 8 à 9 min plus court que la variante 3</li> <li>Vitesse commerciale intermédiaire : environ 14 km/h de plus que pour la variante 3 grâce à l'évitement du centre-ville de Saint-Leu et du tronçon rapide Trois-Bassins - Saint-Leu</li> </ul>
DESSERTE DU TERRITOIRE ET INTERMODALITÉ	<p>Trafic potentiel autour de 100 000 voyageurs/jours pour l'ensemble de la ligne</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Une desserte équilibrée entre les hauts et le littoral</li> <li>Pôle d'échanges intermodaux et parking relais aménageables</li> <li>Connexion avec des projets de téléphériques</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Trafic potentiel identique à la variante 1</li> <li>Desserte des centralités touristiques, centre-villes et plages (hôtels, port, commerces)</li> <li>Desserte résidentielle modérée à Saint-Gilles et Saint-Leu</li> <li>Desserte de Trois-Bassins dans l'optique d'une urbanisation future</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Potentiel voyageur identique à la variante 1</li> </ul> <p>Desserte littorale maintenue (variante 1) mais pas de desserte de Boucan Canot</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Potentiel voyageur identique à la variante 1</li> </ul> <p>Desserte littorale maintenue (variante 1) mais pas de desserte de Boucan Canot</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Potentiel voyageur identique à la variante 1</li> </ul> <p>Desserte littorale maintenue (variante 1) mais : pas de desserte de Boucan Canot ni de Saint-Leu</p>
CARACTÉRISTIQUES D'INSERTION	<ul style="list-style-type: none"> <li>Une insertion le long de la route nationale</li> <li>Impact localisé en sortie de Saint-Paul : franchissement RN + viaduc et tunnel entre St-Paul et Éperon</li> <li>Infrastructure visible dans le paysage</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Impacts importants sur les voies vélo existantes ou envisagées sur la RN1a sur les secteurs Boucan Canot et Saint-Gilles</li> <li>Impact très fort sur le plan de circulation de Saint-Leu</li> <li>Des contraintes fortes en zone urbaine</li> <li>Traversées de continuité écologique et agricole (en sortie de Trois-Bassins et Saint-Leu)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Impacts importants sur les voies vélo existantes ou envisagées sur la RN1a sur le secteur de Saint-Gilles</li> <li>Impact très fort sur le plan de circulation de Saint-Leu</li> <li>Contraintes fortes en zone urbaine</li> <li>Traversées de continuité écologique et agricole (en sortie de Trois-Bassins et Saint-Leu)</li> </ul>	<p>Par rapport à la variante 3 : suppression des impacts liés à la traversée de Saint-Leu</p>	<p>Par rapport à la variante 3 :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Suppression des impacts sur le tronçon La Saline - Saint-Leu ainsi que ceux liés à la traversée de Saint-Leu</li> <li>Nouveaux impacts agricoles et écologiques en sortie de Trois-Bassins</li> </ul>
ENJEUX LIÉS AUX EMPRISES FONCIÈRES	<p>Le projet nécessite environ 62 500 m<sup>2</sup> de foncier, principalement situés le long de la RN1 (hors emprises routières actuelles)</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Le projet nécessite environ 126 000 m<sup>2</sup> de foncier non maîtrisé</li> <li>L'impact sur le bâti est important en agglomération de Saint-Paul, Saint-Gilles et Saint-Leu</li> </ul>	<p>Par rapport à la variante 2 :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Suppression de l'impact foncier dans Boucan Canot ainsi que dans les secteurs de Cap Homard et Grand Fond</li> </ul>	<p>Par rapport à la variante 3 :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Réduction de l'impact foncier en cœur d'agglomération de Saint-Leu mais de nouveaux impacts en entrée de ville</li> </ul>	<p>Par rapport à la variante 3 :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Suppression des impacts après Trois-Bassins</li> <li>Nouveaux impacts en zone agricole pour rejoindre les Colimaçons</li> </ul>
MODALITÉS TECHNIQUES	<ul style="list-style-type: none"> <li>Insertion importante en viaduc (23% du linéaire)</li> <li>Accès au chantier via les échangeurs de la route nationale</li> <li>Tunnel : 2% du linéaire</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>RN1a maintenue sous trafic dense pendant les travaux (20 000 véhicules / jour)</li> <li>Travaux complexes en milieu urbain (notamment traversée de Saint-Leu) avec un fort impact pour les riverains et commerçants</li> <li>7 ouvrages non courants ou exceptionnels</li> <li>Tunnel : 3,3 km (soit 10% du linéaire)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Contraintes et caractéristiques similaires à la variante 2</li> <li>Tunnel : 5,5 km (17 % du linéaire)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Par rapport à la variante 3 : suppression des impacts dus à la traversée de Saint-Leu</li> <li>8 ouvrages ouvrages non courants ou exceptionnels</li> <li>Tunnel : 8,3 km (30 % du linéaire)</li> </ul>	<p>Par rapport à la variante 3 :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Suppression des impacts dus à la traversée de Saint-Leu</li> <li>4 ouvrages non courants ou exceptionnels</li> <li>Tunnel : 3,3 km (10 % du linéaire)</li> </ul>
ENJEUX RÉGLEMENTAIRES	<ul style="list-style-type: none"> <li>Enjeux forts, mais moins que les variantes littorales du fait de son insertion contiguë à la route des Tamarins (RN1)</li> <li>Site inscrit, classé, dans le périmètre des monuments historiques</li> <li>Zone humide traversée</li> <li>Espaces naturels sensibles</li> <li>Corridors écologiques et réservoirs de biodiversité (franchissements)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Enjeux supérieurs à la variante 1</li> <li>Présence de risques supplémentaires : <ul style="list-style-type: none"> <li>hydrologie / cours d'eau</li> <li>risques naturels</li> <li>recul du trait de côte</li> <li>corridor écologique</li> <li>patrimoine</li> </ul> </li> <li>Traversée de zones urbanisées, agricoles et de continuités écologiques</li> <li>Projet compatible avec les plans et programmes environnementaux mais sous contraintes</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Enjeux supérieurs à la variante 1</li> <li>Présence de risques supplémentaires : <ul style="list-style-type: none"> <li>hydrologie / cours d'eau</li> <li>risques naturels</li> <li>recul du trait de côte</li> <li>corridor écologique</li> <li>patrimoine</li> </ul> </li> <li>Traversée de zones urbanisées, agricoles et de continuités écologiques</li> <li>Projet compatible avec les plans et programmes environnementaux mais sous contraintes</li> </ul>	<p>Par rapport à la variante 3 :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>suppression des traversées de zones agricoles et naturelles, ainsi que des coupures d'urbanisation en sortie de Saint-Leu</li> <li>suppression des passages dans les espaces remarquables du littoral en sortie de Saint-Leu</li> <li>suppression des segments situés en zone de recul du trait de côte et en zones d'interdiction</li> </ul>	<p>Par rapport à la variante 4 :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>traversée de zones agricoles et naturelles ainsi que des coupures d'urbanisation en sortie de Trois-Bassins</li> </ul>
NIVEAU D'INVESTISSEMENT	<ul style="list-style-type: none"> <li>Investissement : ~824 M€ HT</li> <li>Fonctionnement (hors GER*) : ~14,6 M€/an</li> </ul> <p>*Gros Entretien Renouvellement</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Investissement : ~1 165 M€ HT</li> <li>Fonctionnement (hors GER) : ~17,6 M€/an</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Investissement : 1 295 M€ HT</li> <li>Fonctionnement (hors GER) : 17,2 M€ HT/an</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Investissement : 1 639 M€ HT</li> <li>Fonctionnement (hors GER) : 16,8 M€ HT/an</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Investissement : 1 417 M€ HT</li> <li>Fonctionnement (hors GER) : 16,7 M€ HT/an</li> </ul>
DÉLAIS DE RÉALISATION	<p>Des risques techniques globalement maîtrisés (un impact foncier limité, de multiples ouvrages mais des travaux contigus à la RN, sans impact sur la circulation, et une insertion du projet en milieu non urbanisé)</p>	<p>Des risques élevés impactant la maîtrise du calendrier (un impact foncier en traversée d'agglomération à Boucan Canot, Saint-Gilles et St-Leu, des contraintes réglementaires fortes, 1 tunnel de 5,5 km, des travaux sous circulation dense sur la RN1a et insertion du projet en milieu urbain)</p>	<p>Des risques élevés impactant la maîtrise du calendrier (un impact foncier en traversée d'agglomération à St-Gilles et St-Leu, des contraintes réglementaires fortes, 1 tunnel de 3,3 km, des travaux sous circulation dense sur la RN1a et une insertion du projet en milieu urbain)</p>	<p>Des risques élevés impactant la maîtrise du calendrier (un impact foncier en traversée d'agglomération à St-Gilles, des contraintes réglementaires, 2 tunnels de 3,3 et 5 km, des travaux sous circulation dense sur la RN1a et une insertion du projet en milieu urbain sur un linéaire toutefois plus faible que pour les variantes 2 et 3)</p>	<p>Des risques impactant la maîtrise du calendrier (un impact foncier en traversée d'agglomération à Saint-Gilles, des contraintes réglementaires, 1 tunnel 3,3 km, des travaux sous circulation dense sur la RN1a et insertion du projet en milieu urbain sur un linéaire toutefois plus faible que pour les variantes 2 et 3)</p>

En conclusion, la **variante 1 (Route des Tamarins)** présente des **performances élevées**, avec un **temps de parcours optimisé** et des **conditions d'insertion favorables**. Elle présente également les coûts d'investissement et de fonctionnement les plus faibles. Elle se caractérise toutefois par une **desserte plus limitée des centralités littorales**.

Parmi les variantes littorales, la **variante 4 sans traversée du centre-ville de Saint-Leu** permet de **limiter les pertes de temps liées aux contraintes urbaines** et d'assurer un **niveau de service plus régulier**. En revanche, cette configuration implique des **aménagements techniques importants (notamment en tunnel)**, ce qui se traduit par des **coûts d'investissement plus élevés**. La variante 5 permet de s'affranchir en partie de ces difficultés techniques mais au détriment de la desserte de Saint-Leu.

Les variantes incluant une **traversée du centre-ville de Saint-Leu** présentent, quant à elles, des **contraintes d'insertion fortes** (carrefours, circulation, espace disponible), qui **impactent notamment la vitesse commerciale**. Les variantes littorales se distinguent par des **niveaux de coûts élevés**, liés à la complexité technique ou aux conditions d'insertion, avec des **gains de performance plus limités que pour la variante 1** qui longe la route des Tamarins.

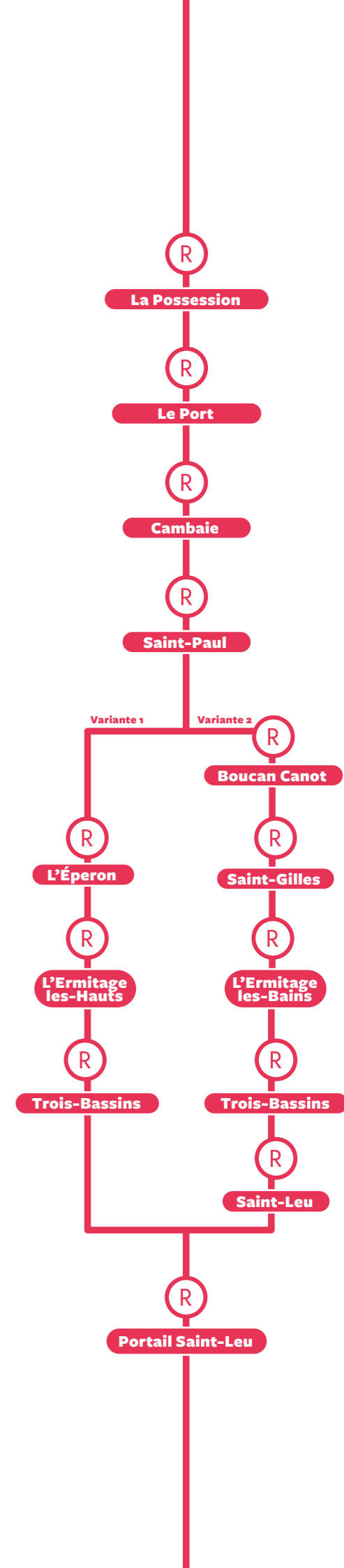
Ainsi, chaque scénario présente des **caractéristiques différenciées** en termes de performance, de desserte territoriale, de complexité technique et d'impacts environnementaux et urbains.



Hypothèse d'implantation de station à Saint-Paul

# LES STATIONS DU BASSIN OUEST

La Possession .....	P. 132
Le Port.....	P. 133
Cambaie.....	P. 136
Saint-Paul .....	P. 137
<b>• Variante 1 :</b>	
L'Éperon .....	P. 138
L'Ermitage-les-Hauts .....	P. 139
Trois-Bassins .....	P. 140
<b>• Variante 2 :</b>	
Boucan Canot .....	P. 141
Saint-Gilles .....	P. 142
L'Ermitage-les-Bains .....	P. 146
Trois-Bassins .....	P. 147
Saint-Leu .....	P.148
Portail Saint-Leu.....	P. 149



# Station La Possession



**Le projet du Réunion Express**

- Hypothèse de tracé
- Hypothèse d'implantation de station

**Réseau bus**

- Arrêt de bus
- Lignes de bus KAR'OUEST

**Trajets à pied**

- 15 min
- 10 min
- 5 min

# Station Le Port



**Le projet du Réunion Express**

- Hypothèse de tracé
- Hypothèse d'implantation de station

**Réseau bus**

- Arrêt de bus
- Ligne de bus KAR'OUEST

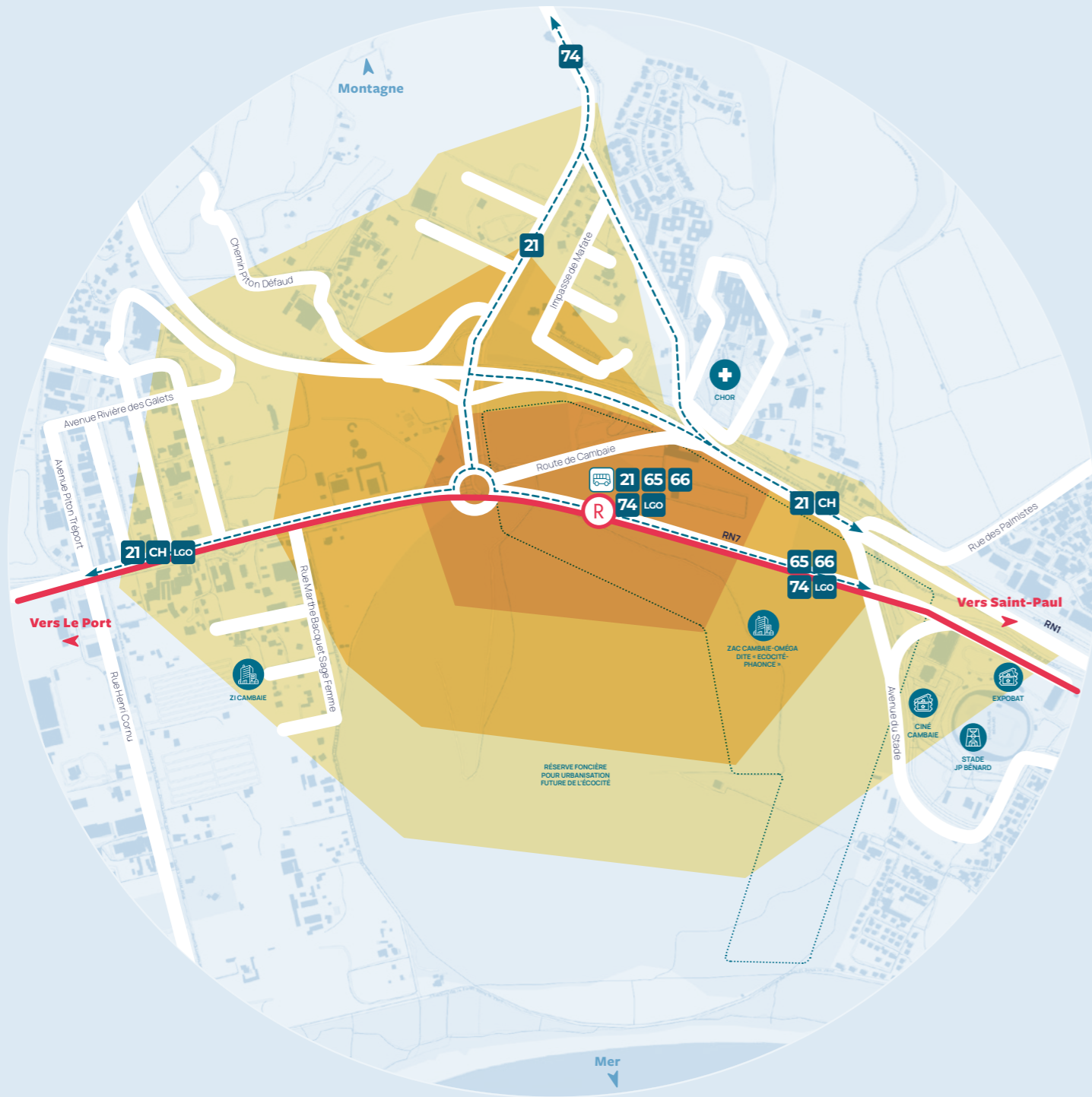
**Trajets à pied**

- 15 min
- 10 min
- 5 min



Hypothèse d'implantation de station à La Possession Saint-Laurent

# Station Cambaie



**Le projet du Réunion Express**

- Hypothèse de tracé
- Hypothèse d'implantation de station

**Réseau bus**

- Arrêt de bus
- Ligne de bus KAR'OUEST

**Trajets à pied**

- 15 min
- 10 min
- 5 min

# Station Saint-Paul



**Le projet du Réunion Express**

- Hypothèse de tracé
- Hypothèse d'implantation de station

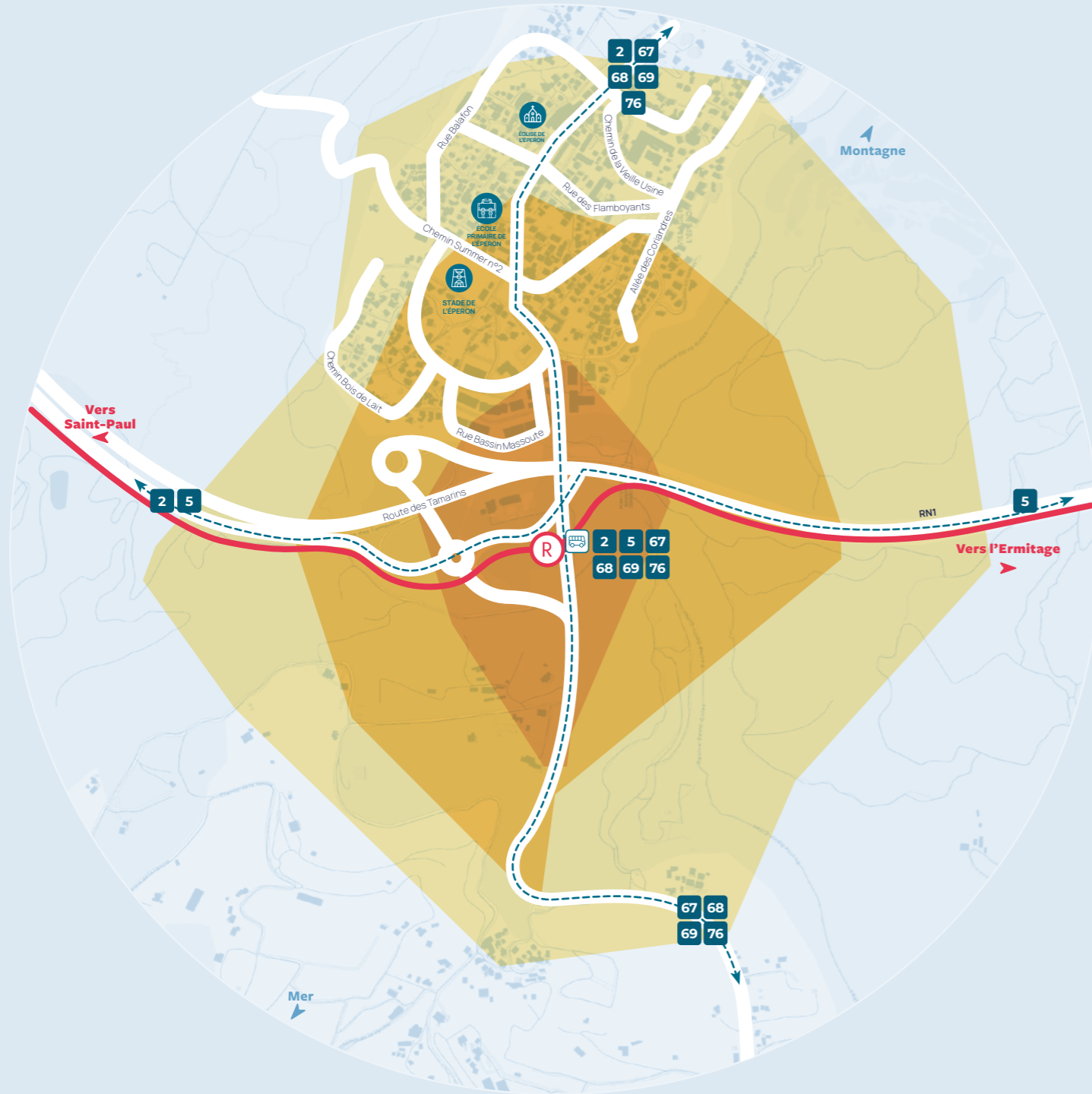
**Réseau bus**

- Arrêt de bus
- Lignes de bus KAR'OUEST

**Trajets à pied**

- 15 min
- 10 min
- 5 min

# Station Éperon



**Le projet du Réunion Express**

- Hypothèse de tracé
- Hypothèse d'implantation de station

**Réseau bus**

- Arrêt de bus
- Lignes de bus KAR'OUEST

**Trajets à pied**

- 15 min
- 10 min
- 5 min

# Station L'Ermitage-les-Hauts



**Le projet du Réunion Express**

- Hypothèse de tracé
- Hypothèse d'implantation de station

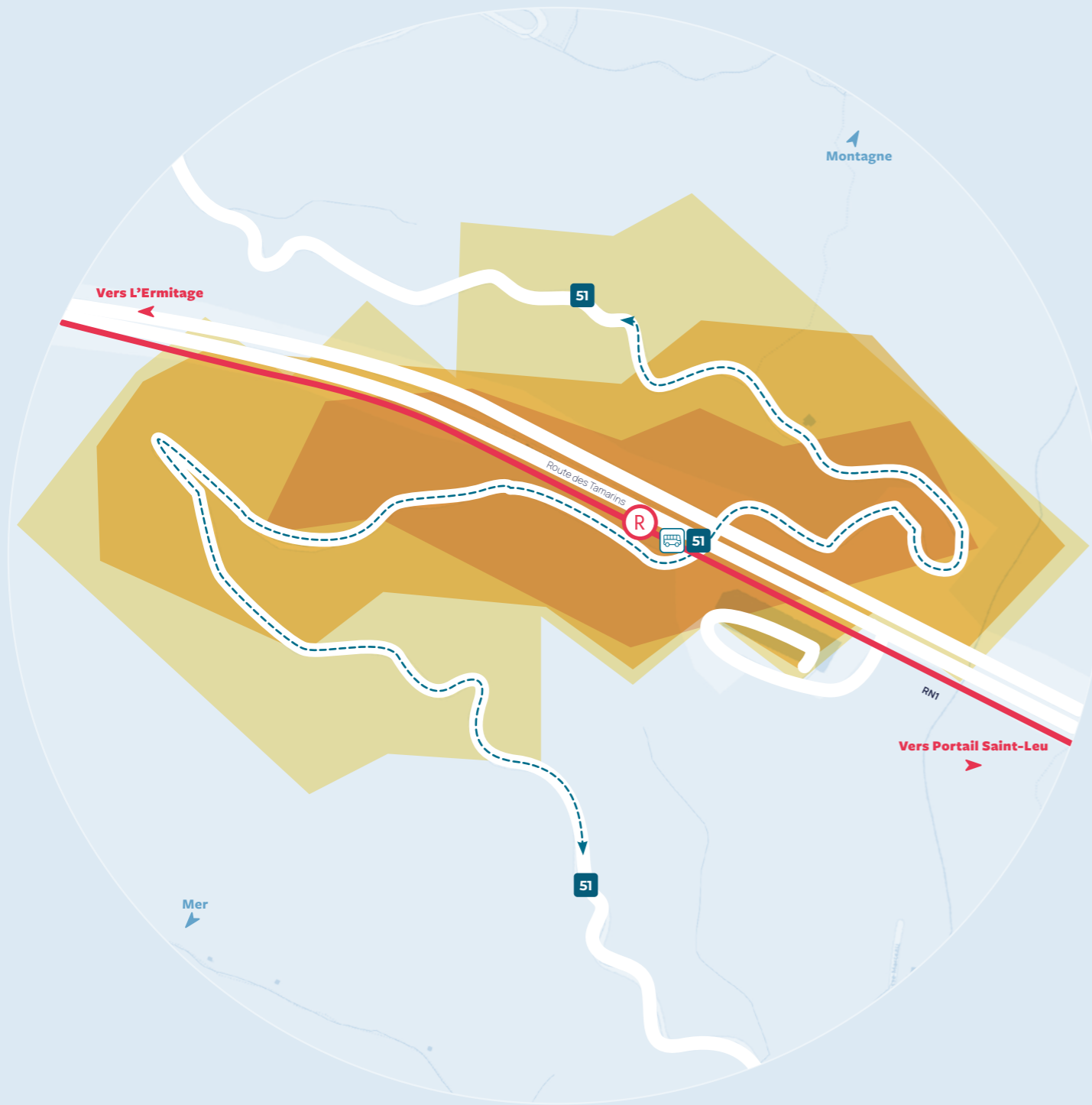
**Réseau bus**

- Arrêt de bus
- Ligne de bus KAR'OUEST

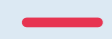

**Trajets à pied**

- 15 min
- 10 min
- 5 min



# Station Trois-Bassins






**Le projet du Réunion Express**

-  Hypothèse de tracé
-  Hypothèse d'implantation de station

**Réseau bus**

-  Arrêt de bus
-  Lignes de bus KAR'OUEST




**Trajets à pied**

-  15 min
-  10 min
-  5 min



# Station Boucan Canot





**Le projet du Réunion Express**

-  Hypothèse de tracé
-  Hypothèse d'implantation de station
-  Portion en tunnel

**Réseau bus**

-  Arrêt de bus
-  Lignes de bus KAR'OUEST

**Trajets à pied**

-  15 min
-  10 min
-  5 min

# Station Saint-Gilles 1

## IMPLANTATION 1



**Le projet du Réunion Express**

- Hypothèses de tracé
- Hypothèse d'implantation de station
- Portion en tunnel

**Réseau bus**

- Arrêt de bus
- Lignes de bus KAR'OUEST

**Trajets à pied**

- 15 min
- 10 min
- 5 min

# Station Saint-Gilles 2

## IMPLANTATION 2



**Le projet du Réunion Express**

- Hypothèse de tracé
- Hypothèse d'implantation de station

**Réseau bus**

- Arrêt de bus
- Lignes de bus KAR'OUEST

**Trajets à pied**

- 15 min
- 10 min
- 5 min

# Station Saint-Gilles 3

IMPLANTATION 3



**Le projet du Réunion Express**

Hypothèse de tracé

Hypothèses d'implantation de station

Portion en tunnel court

**Réseau bus**

Arrêt de bus

Lignes de bus KAR'OUEST

**Trajets à pied**

15 min

10 min

5 min

# Station Saint-Gilles 4

IMPLANTATION 4



**Le projet du Réunion Express**

Hypothèse de tracé

Hypothèse d'implantation de station

Portion en tunnel court

**Réseau bus**

Arrêt de bus

Lignes de bus KAR'OUEST

**Trajets à pied**

15 min

10 min

5 min

# Station L'Ermitage-les-Bains



**Le projet du Réunion Express**

- Hypothèse de tracé
- Hypothèse d'implantation de station

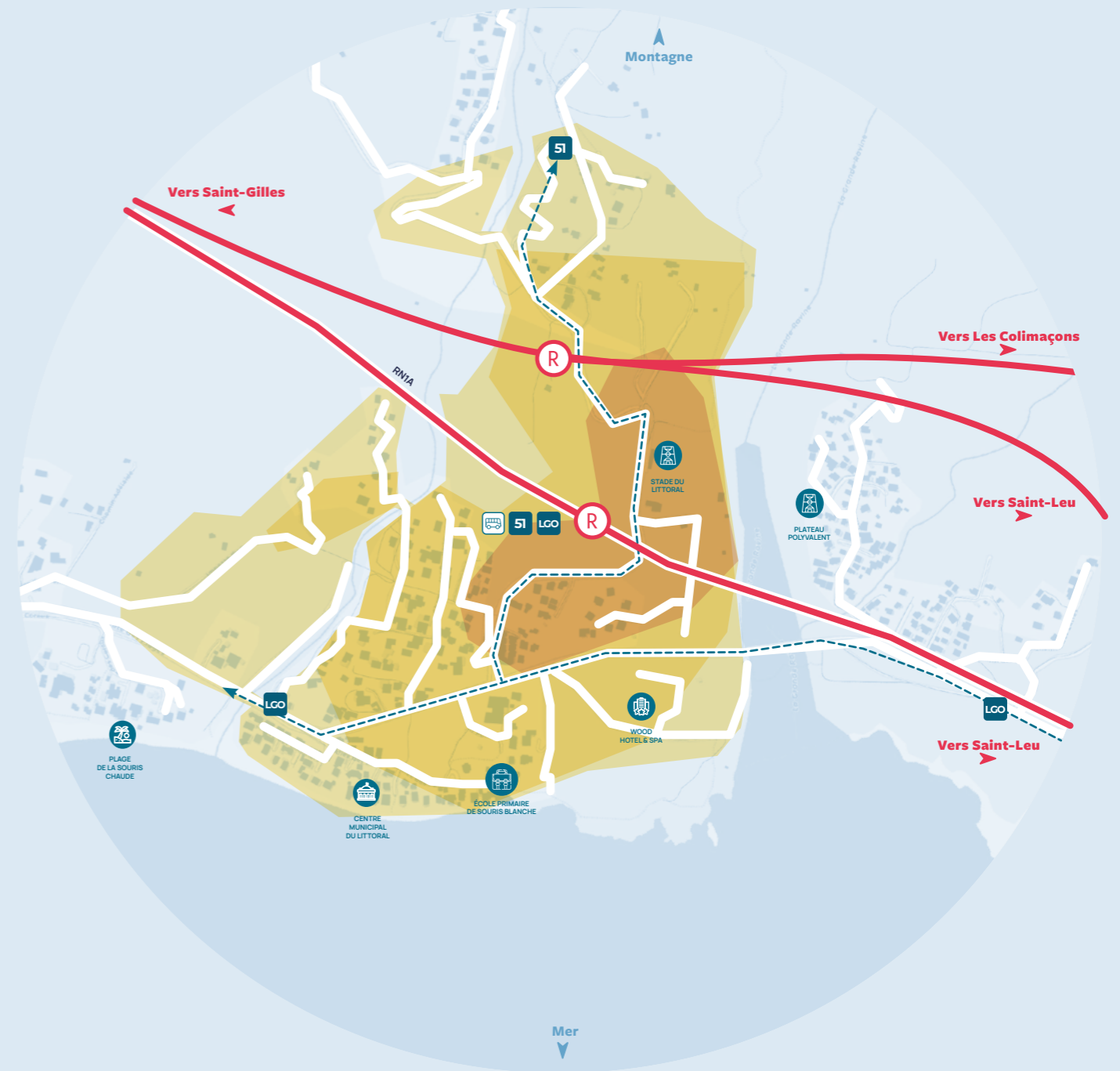
**Réseau bus**

- Arrêt de bus
- Lignes de bus KAR'OUEST

**Trajets à pied**

- 15 min
- 10 min
- 5 min

# Station Trois-Bassins



**Le projet du Réunion Express**

- Hypothèses de tracé
- Hypothèses d'implantation de station

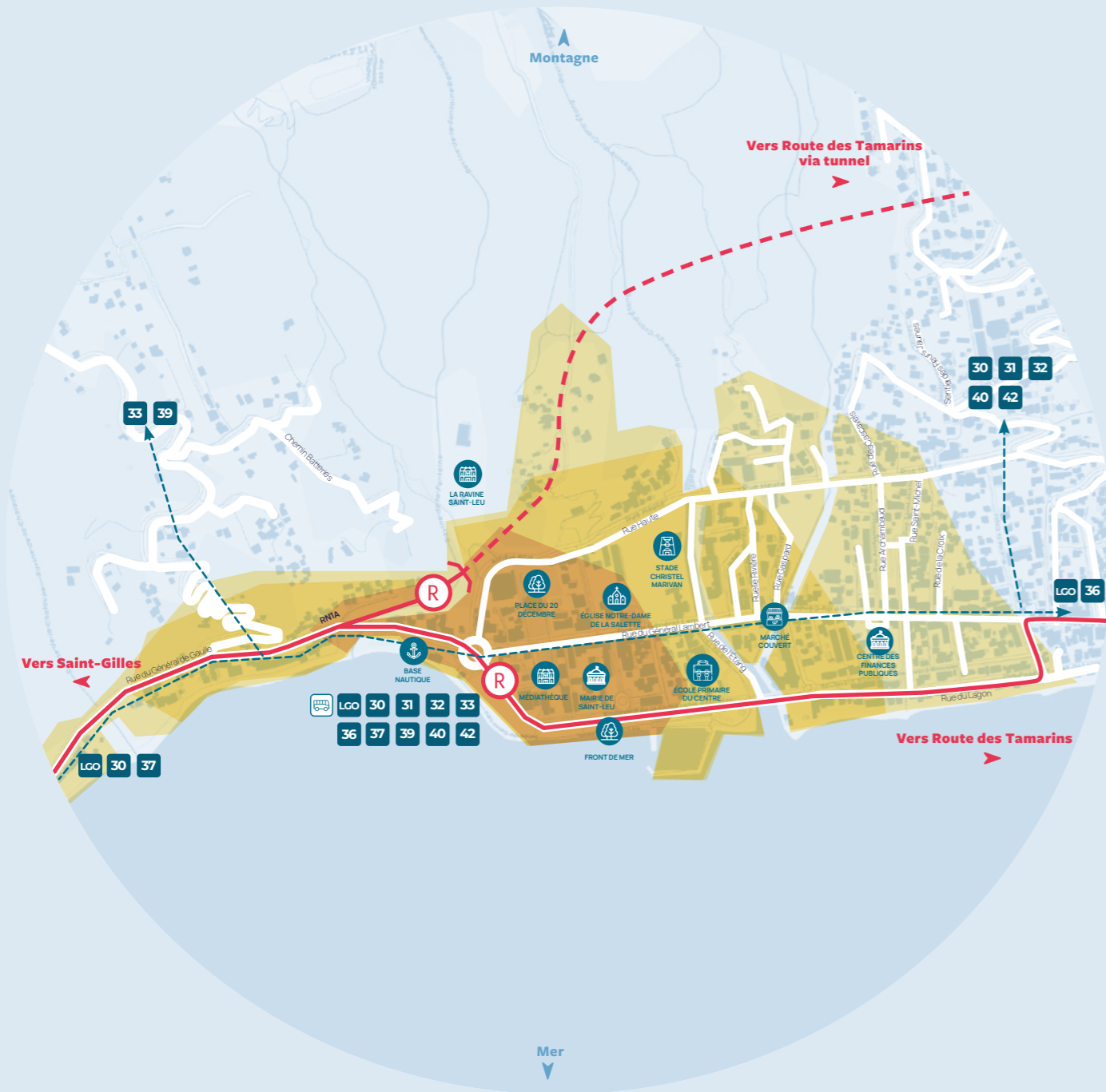
**Réseau bus**

- Arrêt de bus
- Lignes de bus KAR'OUEST

**Trajets à pied**

- 15 min
- 10 min
- 5 min

# Station Saint-Leu



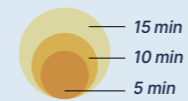
**Le projet du Réunion Express**

- Hypothèses de tracé
- Hypothèses d'implantation de station
- Portion en tunnel

**Réseau bus**

- Arrêt de bus
- Lignes de bus KAR'OUEST

**Trajets à pied**



# Station Portail Saint-Leu



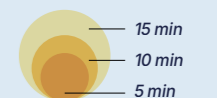
**Le projet du Réunion Express**

- Hypothèses de tracé
- Hypothèse d'implantation de station

**Réseau bus**

- Arrêt de bus
- Lignes de bus KAR'OUEST

**Trajets à pied**





Hypothèse d'implantation de station à Saint-Leu (Portail)

# Bassin Sud

## Le territoire de la CIVIS et de la CASUD : de L'Étang-Salé à Saint-Philippe

Le bassin Sud constitue l'un des principaux pôles urbains de La Réunion, organisé autour des agglomérations de Saint-Pierre, Saint-Louis et du Tampon. Regroupant les territoires de la CIVIS et de la CASUD, il couvre un espace étendu allant du littoral urbanisé jusqu'aux Hauts et aux communes du Sud sauvage, notamment Saint-Joseph et Saint-Philippe.

Structuré autour de la polarité majeure de Saint-Pierre, ce bassin concentre une part importante des activités économiques, commerciales, administratives et d'enseignement du Sud de l'île. Cette organisation territoriale génère d'importants flux quotidiens de déplacements entre les communes du littoral et celles situées dans les Hauts, notamment depuis le Tampon, l'Entre-Deux ou Saint-Joseph.

Comme dans les autres bassins de l'île, les déplacements sont encore très majoritairement réalisés en voiture individuelle. L'augmentation de la population et le développement urbain du territoire accentuent ainsi la pression sur les infrastructures routières, en particulier sur les axes reliant les Hauts au littoral et sur les corridors structurants du Sud.



Vue aérienne de l'hypothèse d'implantation de la station Saint-Pierre sur le Boulevard Banks (bassin Sud)

## Les données clés du territoire

### BASSIN EST

Superficie du bassin : **944,1 km<sup>2</sup>**  
Population : **312 260 habitants**

### 11 communes de la CASUD et de la CIVIS

Les Avirons, Étang-Salé, Saint-Leu, Saint-Louis, Saint-Pierre, Petite-Île, Le Tampon, Entre-Deux, Cilaos, Saint-Joseph, Saint-Philippe

### Usagers des transports en commun

- Alternéo : **8 000 000 / an**
- CarSud : **3 200 000 / an**

### Taux de motorisation

**1,1 véhicule / ménage**  
(1,16 CASUD / 1,04 CIVIS)

Source : INSEE, IEDOM, EPCI, EDGT

## LE PLAN DE MOBILITÉ DE LA CIVIS ADOPTÉ EN 2021

Le PDM de la CIVIS adopté en 2021 s'appuie sur 8 objectifs principaux :

- mettre en place une offre de mobilité durable
- rendre les transports en commun plus efficaces et attractifs
- renforcer l'intermodalité
- rendre la mobilité plus inclusive
- favoriser la cohérence urbanisme / transport
- répondre aux besoins du maillage routier en incluant les
- modes de déplacement alternatif
- mettre la logistique urbaine au cœur des préoccupations de mobilité ;
- mettre en place une politique de stationnement sur le territoire.

## LE PLAN DE MOBILITÉ 2020 - 2030 DE LA CASUD

Le PDM de la CASUD se décline en 8 objectifs spécifiques parmi lesquels :

- développer la performance du réseau de transports urbains et son attractivité
- repenser l'accès automobile aux centres urbains et les conditions de stationnement
- renforcer l'intermodalité
- définir un réseau hiérarchisé de voirie d'agglomération
- développer les modes doux et l'accessibilité pour les PMR
- organiser les transports de marchandises pour en améliorer
- l'efficacité et en réduire les impacts
- assurer une meilleure prise en compte de la problématique
- des déplacements dans le développement urbain
- viser une optimisation globale des coûts, une utilisation plus rationnelle des énergies et une réduction des nuisances de la circulation automobile.

## Le Réunion Express dans le Bassin Sud

### LONGUEUR DE LIGNE

Environ  
**35 km**  
entre Les Avirons et Saint-Joseph

### 7 stations proposées

### INFOS CLÉS

**9 000 à 10 000**  
échanges/jour  
pour la station Saint-Pierre (Banks)

**35 min**  
de temps de trajet  
en heure de pointe  
vs + de 60 min en voiture



## ZOOM SUR LE PROJET NÉO DE LA CIVIS ET LE PROJET DE NOUVELLE VOIE URBAINE DE LA CASUD

La CIVIS déploie depuis plusieurs années son projet Neo consistant à mettre en place plusieurs TCSP sur l'ensemble de son territoire, principalement sur les villes de Saint-Louis et Saint-Pierre. Il est prévu à terme une couverture TCSP du territoire sur un linéaire total de 26 km.

La CASUD met en œuvre son projet de TCSP de la nouvelle voie urbaine qui reliera le secteur des Azalées au 14.km au Tampon en passant par la Châtoire, soit 6 km, dont les travaux ont lieu jusqu'en 2027.

La CIVIS étudie la possibilité de réalisation d'un TCSP entre l'échangeur de la Balance et le centre-ville en passant par la gare routière. Ces 2 projets favoriseront l'émergence d'un axe TCSP Tampon - Saint-Pierre coordonné entre ces 3 collectivités.

- Nœud de congestion
- Hypothèse de tracé du Réunion Express
- Hypothèse d'implantations de stations du Réunion Express

### PROJET NÉO

- 30 minutes de fréquence aux heures de pointe
- 10 minutes de fréquence aux heures de pointe
- Nouvelle voie urbaine



# Cœur d'agglomération du bassin Sud

Le cœur d'agglomération du Sud, structuré autour de Saint-Pierre et Le Tampon, constitue un pôle majeur de vie, d'emplois et d'équipements à l'échelle de l'île. Il concentre des fonctions administratives, commerciales et universitaires, générant des flux de déplacements importants, notamment le long des axes littoraux. Dans un contexte de croissance démographique et de saturation routière, les enjeux de mobilité y sont particulièrement forts.

L'intégration du Réunion Express vise ainsi à renforcer l'accessibilité du territoire, structurer son développement et offrir une alternative performante à la voiture individuelle.

## LA LIAISON ENTRE SAINT-PIERRE ET LE TAMPON : UN ENJEU CLÉ POUR LES MOBILITÉS DU SUD

La liaison Saint-Pierre – Le Tampon concentre des flux très importants (plusieurs dizaines de milliers de véhicules/jour), avec des embouteillages quotidiens et des temps de parcours fortement dégradés aux heures de pointe. Porté par une forte croissance démographique du Tampon, cet axe est appelé à se saturer davantage.

La topographie ne permettant pas l'arrivée du train, rendant cette liaison non desservie par le Réunion Express, des solutions alternatives de mobilité devront être développées pour répondre à cet enjeu majeur du Sud.

# LES STATIONS DU BASSIN SUD

- Étang-Salé ..... P. 158
- Saint-Louis ..... P. 159
- Pierrefonds ..... P. 162
- Saint-Pierre ..... P. 163
- Terre-Sainte ..... P. 166
- Petite-Île ..... P. 167
- Saint-Joseph ..... P. 168





Hypothèse d'implantation de station à l'Étang-Salé

# Station Étang-Salé



**Le projet du Réunion Express**

- Hypothèse de tracé
- Hypothèse d'implantation de station

**Réseau bus**

- Arrêt de bus
- Lignes de bus ALTERNEO

**Trajets à pied**

- 15 min
- 10 min
- 5 min

# Station Saint-Louis



**Le projet du Réunion Express**

- Hypothèse de tracé
- Hypothèse d'implantation de station
- Variante de la station

**Réseau bus**

- Ligne de bus Car Jaune
- Arrêt de bus
- Ligne de bus ALTERNEO

**Trajets à pied**

- 15 min
- 10 min
- 5 min



Hypothèse d'implantation de station à Saint-Louis

# Station Pierrefonds



# Station Saint-Pierre



**Le projet du Réunion Express**

- Hypothèse de tracé
- Hypothèse d'implantation de station

**Réseau bus**

- Arrêt de bus
- Lignes de bus ALTERNEO

**Trajets à pied**

- 15 min
- 10 min
- 5 min

**Le projet du Réunion Express**

- Hypothèse de tracé
- Hypothèse d'implantation de station
- Variante de la station

**Réseau bus**

- Arrêt de bus
- Ligne de bus Car Jaune
- Lignes de bus ALTERNEO et CARSUD (STC)

**Trajets à pied**

- 15 min
- 10 min
- 5 min



Hypothèse d'implantation de station à Saint-Pierre

on contractuelle

# Station Terre-Sainte



# Station Petite-Île



**Le projet du Réunion Express**

- Hypothèse de tracé
- Hypothèse d'implantation de station
- Variante de la station

**Réseau bus**

- Arrêt de bus
- Ligne de bus Car Jaune
- Lignes de bus ALTERNEO et CARSUD (STC)

**Trajets à pied**



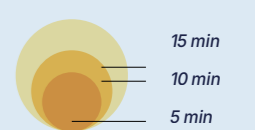
**Le projet du Réunion Express**

- Hypothèse de tracé (tunnel)
- Hypothèse d'implantation de station

**Réseau bus**

- Arrêt de bus
- Ligne de bus Car Jaune
- Ligne de bus ALTERNEO

**Trajets à pied**



# Station Saint-Joseph



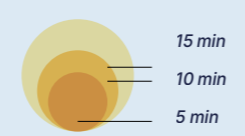
**Le projet du Réunion Express**

- Hypothèse de tracé
- Hypothèse d'implantation de station
- Portion en tunnel

**Réseau bus**

- Arrêt de bus
- Ligne de bus Car Jaune
- Ligne de bus CARSUD

**Trajets à pied**



Hypothèse d'implantation de station à Saint-Joseph

Photo non contractuelle

CHAPITRE

07

**Les alternatives**

# Des alternatives étudiées dans le cadre des objectifs de politique publique fixés

L'analyse des alternatives constitue une étape importante de l'évaluation du projet Réunion Express. Elle vise à examiner les différentes solutions envisageables pour répondre aux besoins de mobilité du territoire et à apprécier leur capacité à satisfaire les objectifs définis par les politiques publiques régionales.

Cet exercice doit toutefois être replacé dans son cadre d'analyse. Les alternatives étudiées le sont en effet à politique publique constante, c'est-à-dire en considérant que les orientations stratégiques arrêtées par les collectivités réunionnaises demeurent inchangées. Ces orientations reposent notamment sur :

- la mise en place d'un réseau régional structurant ;
- le développement d'un transport collectif régional, capacitaire et performant ;
- la réduction de la dépendance à la voiture ;
- la décarbonation des mobilités ;
- et l'organisation d'un système intermodal à l'échelle de l'île.

Dans ce cadre, l'analyse intègre également une hypothèse dite « d'option zéro », correspondant à un scénario sans nouvel investissement structurant en faveur des transports collectifs régionaux, au-delà des opérations déjà engagées. Cette hypothèse permet d'évaluer les conséquences d'une poursuite du modèle actuel de mobilité face à l'augmentation des besoins de déplacement des voyageurs et du transport de marchandises.

Au-delà de cette option zéro, l'analyse des alternatives n'a pas pour objet de remettre en cause les ambitions de politique publique poursuivies, mais d'évaluer dans quelle mesure d'autres solutions permettraient, ou non, d'atteindre un niveau de performance équivalent aux objectifs fixés.

## Deux grandes alternatives globales ont ainsi été étudiées.

La première repose sur une poursuite en l'état de la politique régionale de mobilité, sans mise en œuvre d'un projet structurant majeur. Ce scénario correspond à une évolution progressive du système actuel à horizon 2050, fondée sur :

- le renforcement continu du réseau régional Car Jaune tel qu'il existe aujourd'hui ;
- l'amélioration progressive des services de transport collectif routier ;
- et l'utilisation des infrastructures de voies réservées déjà réalisées ou programmées.

Cette approche s'inscrit dans une logique de continuité des politiques actuellement engagées, avec une amélioration graduelle des performances du réseau routier de transport collectif.

La seconde alternative repose sur une approche beaucoup plus ambitieuse, fondée sur la mise en œuvre d'un réseau de cars à haut niveau de service à l'échelle régionale. Ce scénario vise à atteindre des niveaux de performance comparables à ceux du projet Réunion Express, notamment :

- en matière de capacité ;
- de vitesse de pointe ;
- et de vitesse commerciale.

L'objectif est ici de satisfaire la demande identifiée par les études de mobilité, soit près de 100 000 voyageurs par jour, à travers la réalisation d'infrastructures routières majeures à l'échelle de l'île et une exploitation très intensive du réseau de cars.

L'analyse de ces différents scénarios vise ainsi à apprécier leur capacité à répondre :

- aux besoins futurs de déplacement ;
- aux objectifs de performance et de régularité ;
- aux enjeux de capacité ;
- aux objectifs de décarbonation ;
- aux contraintes d'exploitation ;
- et aux ambitions d'aménagement du territoire portées par les politiques publiques régionales.

Les parties suivantes présentent successivement :

- l'option zéro et ses conséquences sur l'évolution des mobilités ;
- le fonctionnement du réseau actuel et les améliorations déjà engagées ;
- le scénario d'évolution progressive du système routier ;
- le scénario de renforcement massif du réseau de bus ;
- puis une synthèse comparative des différentes alternatives étudiées.

## 1. L'option zéro : un scénario sans investissement structurant dans les transports collectifs

L'hypothèse d'absence de projet correspond au scénario dans lequel aucun investissement structurant supplémentaire ne serait engagé en faveur des transports collectifs régionaux, au-delà des opérations déjà programmées ou en cours de réalisation. Dans cette perspective, les politiques de mobilité continueraient principalement à s'appuyer sur le réseau routier existant et sur les aménagements actuellement engagés, sans création d'un mode de transport collectif structurant à l'échelle de l'île.

Or, les besoins de déplacement des voyageurs comme du transport de marchandises poursuivent leur progression sous l'effet de la croissance démographique, de l'étalement urbain, du développement des échanges interbassins et de l'augmentation des flux économiques. Depuis plusieurs années, les principaux axes routiers de l'île connaissent déjà une hausse continue des trafics :

- RN2 Saint-André : +26 % en 10 ans ;
- RN2 entrée Est de Saint-Denis : +21 % en 10 ans ;
- RN1 Route du Littoral : +14 % en 10 ans ;
- RN1 Saint-Paul Centre : +19 % en 10 ans ;
- RN1 Route des Tamarins (Trois-Bassins) : +40 % en 10 ans ;
- RN1 Ravine Blanche : +24 % en 10 ans.

Ces évolutions traduisent une dépendance toujours plus forte à la voiture individuelle et au transport routier pour les déplacements du quotidien comme pour l'acheminement des marchandises. En l'absence de changement majeur dans l'offre de mobilité, cette tendance devrait se poursuivre dans les prochaines décennies, alors même que les projections démographiques et de motorisation annoncent une augmentation continue du nombre de véhicules en circulation.

Dans ce scénario, les phénomènes de congestion routière continueraient donc à s'aggraver progressivement sur les principaux axes structurants de l'île. Malgré les aménagements routiers engagés, l'absence d'alternative de transport collectif performante, rapide, régulière et capacitaire ne permettrait pas de répondre durablement à la croissance des besoins de déplacement.

Cette situation aurait des conséquences directes sur la vie quotidienne des habitants : une augmentation des temps de trajet, hausse des dépenses contraintes liées à la voiture, un accès plus difficile à l'emploi, à la formation, aux services publics, aux soins et aux équipements structurants et un renforcement des inégalités territoriales et sociales entre les bassins de vie.

Elle pèserait également sur l'attractivité et le fonctionnement économique du territoire. L'allongement des temps de transport, la saturation croissante des axes routiers et l'augmentation des coûts logistiques pourraient fragiliser la compétitivité des entreprises, compliquer les déplacements domicile-travail et réduire l'accessibilité des principaux pôles économiques, universitaires, commerciaux et administratifs de l'île.

Les impacts concerneraient également le transport de marchandises. Dans un modèle reposant quasi exclusivement sur la route, l'augmentation continue des flux logistiques accentuerait la pression sur les infrastructures existantes, notamment sur les grands corridors reliant les zones portuaires, les plateformes logistiques, les zones d'activités et les bassins de consommation. Cette situation pourrait générer une hausse des coûts de transport, une dégradation des conditions de circulation et une plus grande vulnérabilité de la chaîne logistique insulaire face aux aléas routiers, climatiques ou énergétiques.

L'absence de projet structurant limiterait également les capacités d'aménagement du territoire autour des transports collectifs. Sans réseau régional performant pour structurer les déplacements interurbains, les dynamiques d'urbanisation continueraient majoritairement à s'organiser autour du modèle routier et de la voiture individuelle, accentuant les phénomènes d'étalement urbain, de consommation d'espace et de pression foncière sur le littoral.

Les impacts seraient également importants sur le plan environnemental et sanitaire, avec une augmentation des émissions de gaz à effet de serre, des nuisances sonores, de la pollution atmosphérique et de la consommation énergétique liée aux transports. Le maintien d'une forte dépendance à la voiture et au transport routier contribuerait également à accentuer la vulnérabilité du territoire face aux crises énergétiques et aux évolutions du coût des carburants importés.

Au-delà des seuls enjeux de mobilité, l'option zéro conduirait donc à prolonger les fragilités du modèle actuel : dépendance automobile, saturation des infrastructures routières, vulnérabilité énergétique, difficultés d'accès entre les territoires et inégalités de mobilité.

## 2. Le réseau actuel et les améliorations déjà engagées

Le système actuel de mobilité à La Réunion repose très majoritairement sur le réseau routier, qui constitue aujourd'hui l'ossature des déplacements de personnes et de marchandises à l'échelle de l'île. Dans un territoire marqué par une forte concentration des déplacements sur les axes littoraux et par des contraintes géographiques importantes, les infrastructures routières jouent un rôle central dans les mobilités du quotidien.

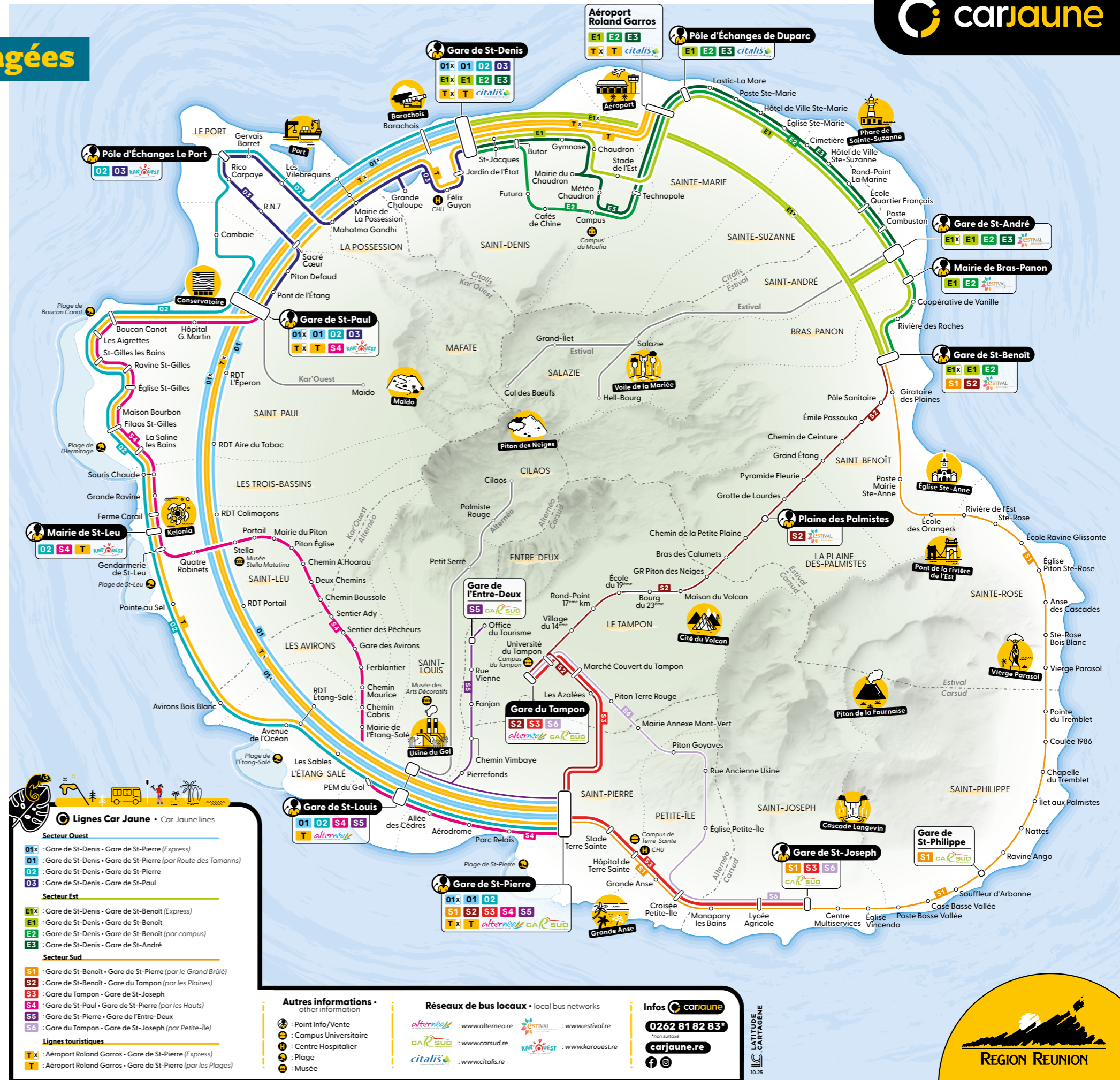
Les transports collectifs s'organisent principalement autour :

- du réseau régional Car Jaune, qui assure les liaisons interurbaines structurantes ;
- des réseaux urbains exploités par les intercommunalités ;
- et des aménagements de priorité donnés aux transports collectifs sur certains axes du réseau routier.

Le réseau Car Jaune constitue aujourd'hui la principale offre de transport collectif à l'échelle régionale. Il assure les liaisons entre les principaux bassins de vie de l'île, notamment entre Saint-Benoît, Saint-Denis, Saint-Paul, Saint-Pierre et Saint-Joseph. Les lignes actuellement exploitées présentent des fréquences variables selon les secteurs et les périodes de la journée, avec des temps de parcours pouvant atteindre plus de deux heures entre certaines polarités régionales.

Le réseau comprend notamment :

- des lignes structurantes entre l'Est, le Nord et l'Ouest ;
- des liaisons longue distance entre Saint-Denis et Saint-Pierre ;
- ainsi que plusieurs lignes de desserte du Sud et des services spécifiques vers l'aéroport.



Le temps de parcours cumulé entre Saint-Benoît et Saint-Joseph est aujourd'hui estimé à environ quatre heures selon les conditions de circulation.

SECTEUR	LIGNE	COUVERTURE	FRÉQUENCE HP / HC	TEMPS DE PARCOURS	NOMBRE D'ARRÊTS
Nord-Est	E1	Saint-Benoît / Saint-Denis	60' / 60'	1h02	9
	E2	Saint-Benoît / Saint-Denis	15' / 30'	1h18	15
	E3	Saint-André / Saint-Denis	20' / 30'	1h09	17
Ouest et Sud	O1	Saint-Denis / Saint-Pierre	60' / 60'	1h32	10
	O2	Saint-Denis / Saint Pierre	15' / 30'	2h06	13
	O3	Saint-Denis / Saint-Paul	20' / 30'	1h00	14
Sud	S1	Saint-Pierre / Saint-Joseph	120' / 210'	0h30	7
	S3	Saint-Pierre / Saint-Joseph	120' / 210'	0h35	5
	S4	Saint-Pierre / Saint-Paul	40' / 40'	1h43	35
	S5	Saint-Pierre / Saint-Louis	120' / 120'	0h10	1
		Saint-Joseph / Petite île	-	0h18	3
Lignes spéciales	T	Aéroport / Saint-Pierre	120' / 120'	2h00	18
	TX	Aéroport / Saint-Pierre	60' / 180'	1h21	4

Le réseau s'appuie actuellement sur une flotte d'environ 145 véhicules composée majoritairement de cars thermiques de 50 places, complétés par des cars à étage de 80 places et quelques véhicules électriques. Cette organisation permet d'assurer les besoins actuels de desserte, mais implique déjà des volumes d'exploitation importants à l'échelle régionale.

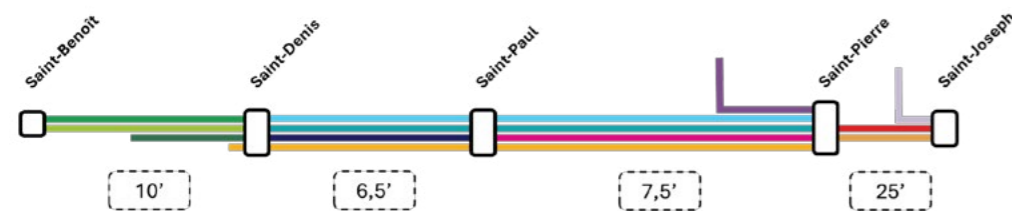
Malgré les améliorations apportées au réseau ces dernières années, les performances du système restent fortement dépendantes des conditions de circulation routière et des phénomènes de congestion, particulièrement marqués sur les grands axes littoraux aux heures de pointe.

Cette dépendance au trafic routier constitue aujourd'hui l'une des principales limites du système actuel :

- forte variabilité des temps de parcours ;
- difficultés à garantir la régularité des services ;
- perte d'attractivité des transports collectifs face à la voiture individuelle ;
- augmentation des coûts d'exploitation liés aux aléas de circulation.

Dans ce contexte, la Région Réunion et les collectivités ont engagé depuis plusieurs années une politique d'amélioration progressive des transports collectifs routiers, notamment à travers le développement de voies réservées aux transports en commun (VRTC) sur les routes nationales à chaussées séparées.

La fréquence globale (cumul des lignes) en heure de pointe



Car 1 niveau - 50 places



Car 1 étage - 80 places

## LES VOIES RÉSERVÉES AUX TRANSPORTS COLLECTIFS : UNE AMÉLIORATION IMPORTANTE MAIS AUX CAPACITÉS LIMITÉES

Les voies réservées aux transports collectifs (VRTC) constituent l'un des principaux leviers d'amélioration du réseau routier engagés ces dernières années à La Réunion.

Ces aménagements consistent principalement à utiliser l'espace actuellement occupé par les bandes d'arrêt d'urgence afin de créer des voies dédiées aux transports collectifs, sans réduire le nombre de voies ouvertes à la circulation générale. L'objectif est de fiabiliser les temps de parcours des cars et de limiter les effets de congestion sur les secteurs les plus circulés du réseau régional.

Une première VRTC a notamment été mise en service en 2023 sur la RN2 entre la Ravine des Chèvres et le pôle d'échanges de Duparc, sur environ 9 kilomètres. Selon les études réalisées, cet aménagement permettrait un gain de temps pouvant atteindre environ 15 minutes en heure de pointe sur ce secteur.

D'autres opérations ont été réalisées ou programmées sur différents secteurs du réseau régional, notamment :

- entre Saint-Benoît et Saint-Denis ;
  - sur le secteur Ouest ;
  - dans la traversée de Saint-Pierre ;
  - ou encore sur plusieurs sections de la Nouvelle Route du Littoral.
- Ces infrastructures ont permis d'améliorer progressivement les performances du réseau Car Jaune et présentent plusieurs avantages :
- amélioration de la régularité des transports collectifs ;
  - réduction partielle des temps de parcours ;
  - meilleure fiabilité de circulation en heure de pointe ;
  - coûts d'aménagement relativement maîtrisés ;
  - et mobilisation limitée de nouvelles emprises foncières.

Les VRTC constituent ainsi une évolution importante du système de mobilité réunionnais et continueront à jouer un rôle structurant dans l'organisation des déplacements, notamment sur les secteurs non prioritaires ou en complément d'un réseau de transport structurant.

Toutefois, ces infrastructures présentent également plusieurs limites structurelles.

Les VRTC demeurent intégrées au fonctionnement global du réseau routier et ne constituent pas un système totalement indépendant de la circulation générale. Elles restent partiellement perméables à d'autres usages et conservent notamment :

- une fonction de voie d'arrêt d'urgence pour les véhicules en difficulté ;
- ainsi qu'un usage partagé avec certains trafics spécifiques, notamment les transports de canne.

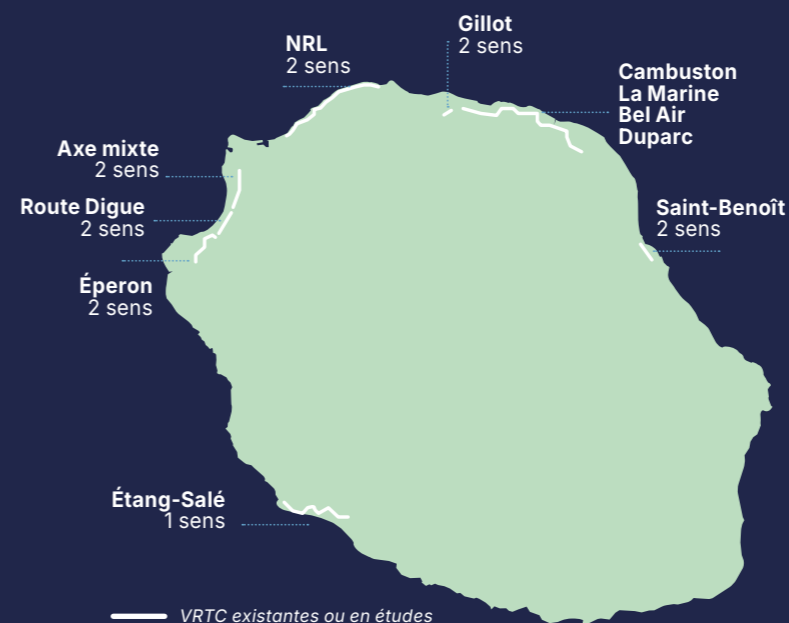
Leurs performances restent également contraintes par les caractéristiques du réseau routier :

- des vitesses limitées à 70 km/h en fonctionnement nominal ;
- une réduction à 40 km/h en période de congestion ;
- des interfaces avec les échangeurs et les sections partagées ;
- une sensibilité persistante aux aléas de circulation ;
- une interruption de continuité des voies réservées selon les contraintes techniques.

Ces éléments limitent la vitesse commerciale et la robustesse globale du système, en particulier sur les longues distances et sur les secteurs les plus fréquentés.

Les études réalisées montrent ainsi que les VRTC constituent une amélioration réelle et pertinente du réseau existant, mais qu'elles atteignent leurs limites lorsqu'il s'agit de répondre à des objectifs élevés de capacité, de régularité et de performance à l'échelle régionale.

VRTC réalisées ou en études



Synthèse des avantages et inconvénients d'une VRTC

INTÉRÊTS	LIMITES
Fiabilise les temps de parcours en heures de pointe	Limite les vitesses à 70 km/h en condition normale d'exploitation
Sécurise les déplacements TC sur l'itinéraire	Limite les vitesses à 40 km/h en congestion (HP)
S'inscrit dans un foncier globalement maîtrisé	Site propre "perméable"
Court de travaux réduit ≈ 2,5M€/km	S'inscrit dans un foncier globalement maîtrisé
	Phasage de travaux en site exploité

### 3. Une première alternative : renforcer les infrastructures routières et les bus express

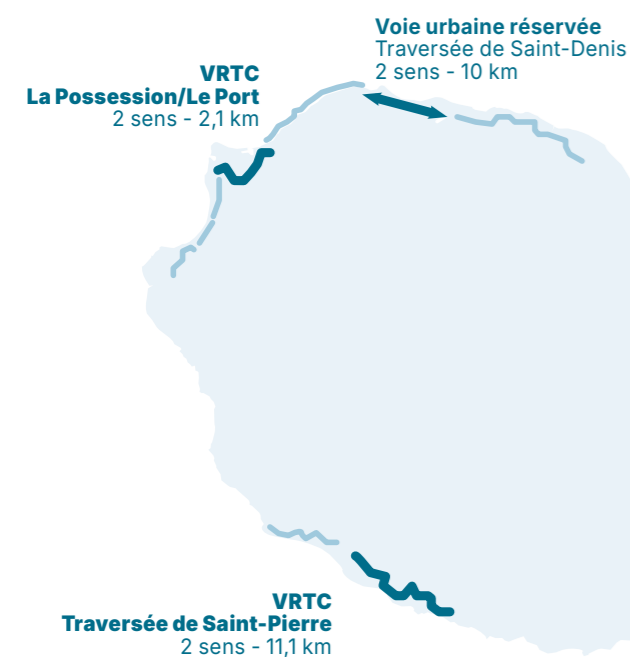
Le premier scénario alternatif étudié repose sur une logique de poursuite et de renforcement progressif du système de transport collectif routier actuellement déployé à La Réunion. Il s'inscrit dans la continuité des politiques publiques déjà engagées par la Région en matière de mobilité, sans mise en œuvre d'une infrastructure lourde de type ferroviaire.

Ce scénario correspond ainsi à une évolution du réseau régional à horizon 2050 fondée sur une montée en puissance progressive du réseau Car Jaune existant, en s'appuyant principalement sur les infrastructures de voies réservées déjà réalisées ou programmées.

Contrairement au projet Réunion Express, ce scénario ne vise pas à atteindre un niveau de performance équivalent à celui d'un système ferroviaire structurant. Il cherche avant tout à améliorer progressivement le fonctionnement du réseau Car Jaune dans la continuité des aménagements engagés ces dernières années.

Le scénario repose notamment sur :

- la réalisation des VRTC encore à l'étude ou en projet ;
- le prolongement de certaines voies réservées afin d'assurer une meilleure continuité des itinéraires ;
- la création de nouvelles sections urbaines réservées aux transports collectifs ;
- l'augmentation des fréquences du réseau Car Jaune ;
- et l'optimisation de l'exploitation des lignes régionales.



Les principales infrastructures envisagées dans ce scénario comprennent notamment :

- l'achèvement des VRTC programmées sur le réseau régional ;
- le prolongement de la VRTC entre La Possession et Le Port ;
- la création d'aménagements dédiés dans la traversée de Saint-Denis ;
- ainsi que des aménagements complémentaires dans le secteur de Saint-Pierre.

À horizon du projet, le scénario intermédiaire représenterait environ :

- 74 kilomètres de VRTC déjà en service ;
- 2,1 kilomètres supplémentaires entre La Possession et Le Port ;
- 11,1 kilomètres d'aménagements dans le secteur de Saint-Pierre ;
- et environ 10 kilomètres de voies urbaines réservées dans la traversée de Saint-Denis.

Le fonctionnement du système resterait toutefois principalement fondé sur le réseau routier existant. En dehors des secteurs aménagés, les cars continueraient à circuler sur les voies routières classiques, avec des performances toujours partiellement dépendantes des conditions générales de circulation.

Les études montrent néanmoins que ce scénario permettrait une amélioration des performances du réseau actuel.

L'offre de transport serait renforcée avec :

- une fréquence cible de l'ordre de 6 minutes (toutes lignes confondues) sur le tronçon Saint-Denis – Saint-Pierre ;
- une amplitude de service élargie de 5h à minuit ;
- une exploitation reposant sur des véhicules de 50 à 80 places ;
- et une amélioration des temps de parcours grâce aux nouvelles VRTC.

Dans cette configuration, le temps de parcours entre Saint-Benoît et Saint-Joseph serait ramené à environ 3h30 – 3h45, contre environ 4 heures aujourd'hui selon les conditions de circulation. La vitesse commerciale moyenne atteindrait entre 35 et 38,5 km/h.

La mise en œuvre de ce scénario nécessiterait également une augmentation de la flotte de matériel roulant. Le réseau passerait à environ 100 bus, soit une dizaine de véhicules supplémentaires par rapport à la situation actuelle.

Le coût d'investissement du scénario est estimé à environ 230 M€ HT, pour un coût annuel d'exploitation de l'ordre de 40 à 45 M€ HT par an.

Toutefois, malgré ces améliorations, les études mettent en évidence plusieurs limites structurelles importantes.

La première concerne la capacité globale du système. Le scénario intermédiaire permettrait d'atteindre environ 620 passagers par heure et par sens sur le tronçon le plus chargé, alors que les besoins identifiés à l'échelle régionale sont estimés à environ 1 200 passagers par heure et par sens.

Ce niveau de capacité reste donc nettement insuffisant pour répondre durablement à la demande future de déplacements structurants à l'échelle régionale.

Les performances de vitesse demeurent également limitées :

- des vitesses plafonnées à 70 km/h sur les VRTC ;
- une réduction à 40 km/h en période de congestion ;
- un maintien de nombreuses interfaces avec le trafic routier ;
- une dépendance persistante aux carrefours, échangeurs et sections partagées.

Le système reste par ailleurs fortement dépendant d'une exploitation routière intensive, impliquant :

- une augmentation importante du nombre de véhicules ;
- des besoins élevés de maintenance et de remisage ;
- une hausse durable des kilomètres parcourus ;
- et des coûts d'exploitation significatifs au regard du niveau de service rendu.

Les études soulignent également les limites du scénario au regard des objectifs de transition énergétique et de décarbonation. Le fonctionnement du système repose principalement sur une flotte routière importante, alors même que les politiques nationales prévoient une sortie progressive des motorisations thermiques et un renforcement des exigences environnementales pour les réseaux de transport collectif.

Le passage à des flottes à faibles émissions soulève en outre plusieurs difficultés spécifiques au contexte réunionnais :

- longues distances d'exploitation ;
- reliefs importants ;
- contraintes d'autonomie ;
- besoins de recharge ;
- et enjeux de fourniture énergétique à grande échelle.

Ainsi, ce scénario constitue une amélioration du système routier actuel. Il permettrait de renforcer progressivement les performances du réseau Car Jaune et de poursuivre les politiques d'amélioration engagées ces dernières années.

**Les études montrent toutefois qu'il demeure avant tout un scénario d'optimisation du système existant, sans changement d'échelle majeur, et qu'il ne permet pas de répondre pleinement aux objectifs de capacité, de robustesse, de performance et de décarbonation associés à un réseau régional express structurant à l'échelle de l'île.**

Comparatif entre le scénario intermédiaire et le projet Réunion Express

CRITÈRES	Scénario intermédiaire	Projet du Réunion Express
Temps de parcours	3h30-3h45	2h20
Vitesse commerciale	35-40 km/h	55-60 km/h
Capacité	640 pphpd*	1 440 pphpd
Fréquence globale en heure de pointe	6 min	10 min
Flotte	100 bus	35-40 rames

\* Passager par heure et par direction

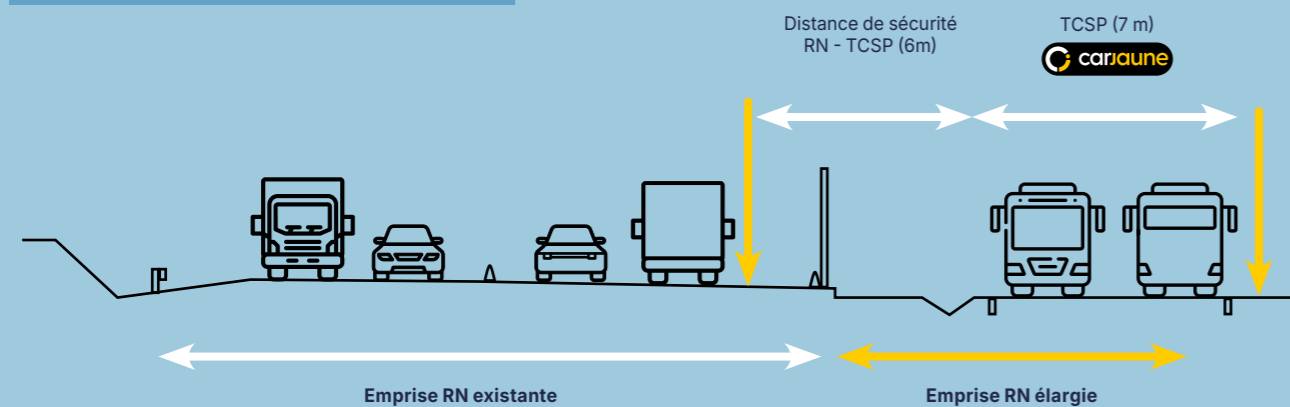
## 4. Une alternative renforcée : créer un réseau structurant dédié aux cars régionaux

Le second scénario étudié correspond à une approche plus ambitieuse de développement du transport collectif routier. Contrairement au scénario intermédiaire, il ne repose plus uniquement sur l'optimisation progressive du réseau existant, mais sur la création d'une infrastructure dédiée aux cars régionaux visant à atteindre un niveau de service proche de celui du projet Réunion Express.

L'objectif de ce scénario est de permettre au réseau Car Jaune d'absorber une fréquentation estimée à près de 100 000 voyageurs par jour, tout en recherchant des niveaux élevés de vitesse commerciale, de régularité et de capacité.

Pour atteindre ces objectifs, le scénario suppose des investissements majeurs à l'échelle de l'île et une transformation profonde du réseau routier régional.

### Scénario alternatif renforcé - Infrastructures proposées



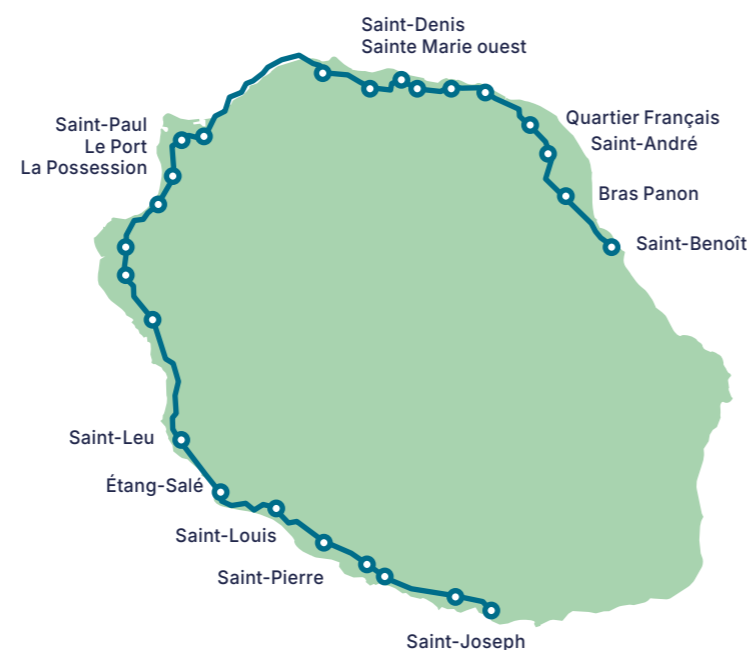
Le principe d'aménagement repose sur :

- la création d'un site propre dédié aux cars sur la totalité du tracé ;
- le remplacement des voies réservées actuelles par une infrastructure dédiée à double sens ;
- la réalisation d'ouvrages d'art spécifiques pour le franchissement des ravines ;
- l'aménagement de stations adaptées à un fonctionnement intensif, ainsi que des pôles d'échanges et parking-relais permettant une intermodalité optimale ;
- ainsi que la mise en place d'équipements d'exploitation et de régulation comparables à ceux d'un système structurant lourd.

Le tracé retenu reprend celui envisagé pour le projet Réunion Express, entre Saint-Benoît et Saint-Joseph, afin de bénéficier d'un corridor structurant continu à l'échelle régionale.

Le secteur entre Saint-Pierre et Saint-Joseph constitue le seul tronçon qui ne pourrait pas être réalisé en tunnel routier bidirectionnel, en raison de contraintes de coût et de sécurité. L'insertion y est donc envisagée majoritairement en surface, sur des voies dédiées lorsque cela est possible.

### Scénario alternatif renforcé - Tracé et stations



Le programme d'infrastructures comprend notamment :

- la réalisation d'un site propre double sens sur l'ensemble du parcours ;
- l'élargissement de certaines sections initialement prévues en voie unique dans le scénario ferroviaire (notamment sur le tronçon Ouest très ouvragé entre Saint-Paul et Saint-Leu) ;
- des aménagements spécifiques dans les secteurs urbains ;
- la création de carrefours à feux permettant de prioriser la circulation des cars ;
- l'aménagement de pôles d'échanges et de parcs-relais ;
- ainsi que l'adaptation des installations de maintenance et d'exploitation au mode bus.

**Dans cette configuration, le scénario vise explicitement à atteindre un niveau de capacité équivalent à celui du projet Réunion Express.**

L'offre de transport reposerait sur :

- une fréquence très soutenue de 3 minutes 30 en heure de pointe ;
- une exploitation entre 5h et minuit ;
- une flotte composée exclusivement de bus à étage de 80 places ;
- une vitesse commerciale comprise entre 44 et 49 km/h ;
- une vitesse maximale de 80 km/h ;
- et un temps de parcours estimé entre 2h45 et 3h entre Saint-Benoît et Saint-Joseph.

Le système permettrait ainsi d'atteindre une capacité de près de 1440 voyageurs par heure et par sens, soit un niveau comparable à celui du projet Réunion Express et supérieur à la demande estimée sur le tronçon le plus chargé.

**Toutefois, l'atteinte de cette capacité repose sur des conditions d'exploitation particulièrement exigeantes.**

Le fonctionnement du système nécessiterait en effet :

- une circulation quasi continue des véhicules ;
- des intervalles très réduits entre les bus ;
- une parfaite maîtrise des temps d'arrêt en station ;
- et une régularité très élevée sur l'ensemble du parcours.

Le moindre incident d'exploitation pourrait ainsi avoir des répercussions importantes sur l'ensemble du système :

- ralentissements en station ;
- difficultés d'insertion aux carrefours ;
- retards cumulés ;
- ou effets de congestion en chaîne.

Les études soulignent notamment que l'objectif de fréquence de 3 minutes 30 apparaît particulièrement difficile à garantir de manière robuste sur un système routier comportant encore des franchissements à niveau et des interfaces avec le trafic urbain.

Le scénario fonctionnerait par ailleurs pratiquement à saturation dès sa mise en service.

En effet, la capacité autour de 1440 voyageurs par heure et par sens ne présente pas de marge de manoeuvre par rapport au besoin identifié sur les secteurs les plus chargés, contraignant ainsi le système en cas de croissance supplémentaire de la demande.

À l'inverse, un système ferroviaire permet de faire évoluer les capacités plus facilement :

- augmentation de la longueur des rames ;
- exploitation en unités multiples ;
- amélioration des fréquences sans multiplication du nombre de véhicules ;
- et meilleure robustesse globale de l'exploitation.

Ce scénario implique également des besoins d'exploitation particulièrement importants.

Sa mise en œuvre nécessiterait :

- une flotte d'environ 135 bus ;
- le renouvellement massif des véhicules ;
- l'extension des installations de maintenance et de remisage ;
- et conduirait à près de 19,4 millions de kilomètres parcourus par an.

Le coût d'investissement du scénario est estimé à environ 3,2 milliards d'euros HT, avec un coût annuel d'exploitation proche de 80 M€ par an.

Si le coût d'investissement reste inférieur à celui du projet Réunion Express, il correspond néanmoins à un niveau très élevé pour un système demeurant exclusivement routier.

Le scénario présente également plusieurs limites importantes au regard des objectifs environnementaux et énergétiques.

Comme pour le scénario intermédiaire, le fonctionnement du système repose sur une flotte routière très importante alors même que les politiques nationales prévoient :

- la sortie progressive des motorisations thermiques ;
- le développement des véhicules à faibles émissions ;
- et l'atteinte de la neutralité carbone à horizon 2050.

La conversion d'une flotte aussi importante vers des motorisations alternatives soulève plusieurs difficultés spécifiques au contexte réunionnais :

- contraintes d'autonomie ;
- fortes distances d'exploitation ;
- reliefs importants ;
- besoins de recharge ;
- et capacité de production énergétique adaptée.

**Malgré son niveau de performance, ce scénario reste limité à une fonction exclusivement voyageurs et ne permet pas de répondre aux enjeux de transport de marchandises ou de fret à l'échelle régionale.**

Ce scénario constitue l'alternative routière la plus performante étudiée dans le cadre du projet Réunion Express. Il démontre qu'un système de cars peut théoriquement atteindre un niveau de capacité élevé à condition de mobiliser des infrastructures lourdes, une exploitation extrêmement intensive et des investissements très importants.

Les études mettent toutefois en évidence plusieurs limites structurelles :

- une exploitation en flux tendu ;
- une robustesse d'exploitation limitée ;
- une absence de marges d'évolution ;
- une dépendance persistante au modèle routier ;
- et des difficultés de compatibilité avec les objectifs de transition énergétique et de décarbonation à long terme.

Analyse multi-critères sommaire des 2 alternatives avec le projet du Réunion Express

Critères	Le scénario alternatif intermédiaire : le renforcement progressif du réseau Car Jaune actuel	Le scénario alternatif renforcé : une infrastructure dédiée aux cars régionaux	Le projet Réunion Express
Coût d'investissement	230 M€ HT	3 200 M€ HT	5 200 M€ HT
Coût d'exploitation (hors GER*)	4€/km 40-45 M€ /an	4€/km ≈80 M€ /an	10€/km ≈70 M€ /an
Impact foncier	Emprise RN	Élargissement de l'emprise RN	
Flotte MR	100 bus (+13 bus)	134 bus (+100 bus)	35 à 40 rames
Capacité maximum par matériel roulant	50 ou 80 places	80 places	240 places
Fréquence globale en heure de pointe	6 min (bassin Ouest)	3'30 min	10 min
Capacité du système	620 pphpd	1 440 pphpd	1 440 pphpd
Temps de parcours Saint-Benoît / Saint-Joseph	3h30 à 3h45	2h45 à 3h00	2h20
Vitesse commerciale	35-40 km/h	45-50 km/h	55-60 km/h
Confort passagers	Limité car système non guidé		Fort car système guidé
Robustesse de l'exploitation	Faible : site propre ponctuel	Faible : site propre intégral fréquence 3'30 min difficile à tenir	Fort : site propre intégral
Cohérence avec la politique de transition énergétique	Pas de réduction des émissions de GES Nécessité d'investissements lourds ultérieurs		Énergie électrique Fort potentiel EnR

\*Gros Entretien Renouvellement



Hypothèse d'implantation de station à l'aéroport Roland-Garros à Saint-Denis

## 5. Les limites des alternatives routières face aux besoins de mobilité régionale

L'analyse des différents scénarios met en évidence que les alternatives routières étudiées permettent d'améliorer le fonctionnement du système actuel de transport collectif, mais qu'elles présentent des limites importantes au regard des besoins de déplacements et des objectifs de politique publique poursuivis à l'échelle régionale.

Ces objectifs reposent notamment sur :

- la mise en œuvre d'un réseau régional express performant et structurant ;
- l'amélioration durable des temps de parcours à l'échelle de l'île ;
- l'atteinte d'un haut niveau de régularité et de vitesse commerciale ;
- la capacité à absorber durablement les besoins futurs de déplacement ;
- la réduction de la dépendance au réseau routier ;
- ainsi que l'accompagnement des objectifs de transition écologique et d'aménagement du territoire.

Les études de mobilité réalisées dans le cadre du projet identifient un besoin cible autour de 1 200 voyageurs par heure et par sens sur le tronçon le plus chargé du futur réseau régional. Ce niveau de capacité constitue le besoin de transport à satisfaire à horizon du projet. Il ne correspond donc pas à une capacité maximale théorique du Réunion Express, mais bien à l'objectif minimal que doit pouvoir absorber le système de transport retenu.

À ce titre, le scénario alternatif intermédiaire ne permet pas de répondre aux objectifs identifiés. Malgré les améliorations apportées par les voies réservées et le renforcement du réseau Car Jaune, sa capacité reste limitée à environ 620 voyageurs par heure et par sens, soit un niveau nettement inférieur aux besoins estimés.

Les études mettent également en évidence que ce scénario demeure fortement dépendant du fonctionnement du réseau routier :

- des vitesses commerciales limitées ;
- une sensibilité persistante aux phénomènes de congestion ;
- des interfaces nombreuses avec le trafic général ;
- et des difficultés à garantir durablement des temps de parcours réguliers aux heures de pointe.

Le scénario alternatif renforcé permet quant à lui d'atteindre théoriquement l'objectif de capacité identifié par les études. Toutefois, cette performance repose sur des conditions d'exploitation particulièrement exigeantes :

- une fréquence extrêmement soutenue des véhicules ;
- une circulation quasi continue des bus ;
- une maîtrise très stricte des temps d'arrêt en station ;
- et une forte sensibilité aux incidents d'exploitation.

Les études soulignent notamment que l'exploitation du scénario renforcé serait réalisée en flux tendu, avec une fréquence de passage de l'ordre de 3 minutes 30 particulièrement difficile à maintenir de manière robuste à l'échelle d'un réseau routier régional comportant des interfaces urbaines, des franchissements à niveau et des carrefours.

Le fonctionnement du système deviendrait ainsi fortement dépendant :

- des temps d'échanges voyageurs en station ;
- de la régularité de circulation des véhicules ;
- et de la capacité à maintenir en permanence des conditions d'exploitation optimales.

Le moindre ralentissement en station, incident de circulation ou perturbation d'exploitation serait susceptible de produire des effets en cascade sur l'ensemble du réseau et d'affecter durablement sa robustesse.

Par ailleurs, le scénario alternatif renforcé fonctionnerait dès sa mise en service à un niveau proche de sa capacité maximale. Il disposerait donc de marges d'évolution très limitées pour absorber une augmentation future de la fréquentation ou renforcer l'offre de transport.

À l'inverse, un système ferroviaire comme le Réunion Express dispose de capacités d'évolutions importantes, notamment grâce :

- à l'augmentation de la capacité des rames ;
- à l'exploitation possible en unités multiples ;
- et à la possibilité de renforcer la fréquence sans multiplication proportionnelle du nombre de véhicules circulant sur l'infrastructure.

Les analyses mettent également en évidence plusieurs limites structurelles des scénarios exclusivement routiers au regard des objectifs de politique publique poursuivis.

Les enjeux environnementaux constituent également un point de vigilance majeur. Si la décarbonation progressive d'un réseau de cars est techniquement envisageable, sa mise en œuvre reste plus difficile à maîtriser à grande échelle, notamment au regard :

- du nombre important de véhicules nécessaires ;
- des contraintes d'autonomie ;
- des besoins énergétiques associés ;
- et des spécificités géographiques et topographiques du territoire réunionnais.

Les études soulignent également que ces scénarios impliqueraient, à moyen terme, des investissements complémentaires importants afin d'adapter ou de renouveler les flottes routières au regard des objectifs nationaux de transition énergétique et de sortie progressive des motorisations thermiques.

Par ailleurs, les scénarios routiers ne permettent pas de répondre aux enjeux de transport de marchandises et de fret à l'échelle régionale, qui nécessitent une infrastructure dédiée et structurante indépendante du réseau routier.

Les analyses réalisées montrent ainsi que le choix du mode de transport ne dépend pas uniquement du niveau d'investissement, mais surtout de la capacité du système à répondre durablement :

- aux besoins de mobilité identifiés ;
- aux objectifs de performance et de régularité ;
- aux enjeux environnementaux ;
- et aux perspectives d'évolution du territoire à long terme.

Dans ce contexte, le projet Réunion Express apparaît comme le système le plus adapté et crédible pour répondre durablement aux besoins futurs de mobilité à l'échelle régionale.

Le projet permet :

- d'assurer des vitesses commerciales élevées et régulières ;
- de disposer d'une infrastructure indépendante du trafic routier ;
- de répondre aux besoins de capacité identifiés par les études tout en conservant des possibilités d'évolution importantes ;
- d'accompagner les objectifs de transition écologique ;
- et de constituer un support structurant pour l'organisation future des mobilités régionales et du fret.

Le projet Réunion Express représente un investissement structurant à l'échelle de l'île, correspondant au niveau de performance, de capacité et de robustesse nécessaire pour répondre durablement aux ambitions portées par les politiques publiques régionales.

Le projet présente également un intérêt important en matière de financement. Par son caractère régional et structurant, il repose sur des modalités de financement spécifiques, indépendantes des capacités d'investissement des EPCI. Il permet ainsi de préserver les équilibres financiers des collectivités locales et de garantir la poursuite des projets de mobilité portés par les intercommunalités, dans une logique de complémentarité entre réseau structurant régional et réseaux de proximité.

CHAPITRE

**08**

**Les attentes de  
la Région vis-à-vis  
du débat public et  
les suites à donner**

**Dans le prolongement des États Généraux des Mobilités et des engagements pris dans la Feuille de route des mobilités, la Région présente un projet désormais suffisamment abouti pour être partagé et discuté dans le cadre d'un débat public. La participation du public et des acteurs du territoire a vocation à éclairer, enrichir et conforter les fondements techniques, territoriaux et financiers du projet, qui en conditionnent la poursuite.**

**Au-delà de la seule question des mobilités, le débat public constitue également pour la Région, un moment majeur d'échange sur la vision de l'aménagement du territoire que les acteurs et les habitants sont appelés à construire collectivement autour de ce projet structurant.**

L'ambition est d'ouvrir un débat large et documenté permettant à chaque réunionnais de s'approprier le projet Réunion Express : comprendre ses objectifs, ses modalités de réalisation et ses effets attendus, poser des questions, exprimer un avis et formuler des propositions. La Région souhaite qu'une attention particulière soit portée à la mobilisation des jeunes et des publics les plus éloignés pour permettre la participation la plus large et diverse possible.

Ce vaste temps d'information et de dialogue doit ainsi permettre de discuter de l'opportunité du projet et de son inscription dans les grands enseignements des États Généraux des Mobilités.

Le débat public permettra d'affiner les grandes caractéristiques du projet. Les échanges avec le public contribueront à apprécier les choix envisageables en matière de tracé, de desserte, d'insertion, d'intermodalité, de contribution à la transition écologique et plus largement, de conditions de bonne intégration du projet dans les bassins de vie. L'objectif est d'enrichir l'état des études, de conforter, préciser ou ajuster les choix techniques ou les mesures d'accompagnement.

Plus spécifiquement, la Région souhaite que le débat public éclaire sur les conditions de faisabilité et de mise en œuvre du projet. À ce titre, les Réunionnais sont invités à s'exprimer non seulement sur l'infrastructure mais aussi sur son phasage, ses modalités de financement et son outil de réalisation via la Société Réunionnaise des Grands Projets.

Pour la Région, ces sujets sont en effet indissociables de l'appréciation de l'utilité et de la soutenabilité du projet. Le débat public doit permettre à chacun, citoyen, acteurs socio-économiques, autorités organisatrices des mobilités, collectivités,.... de s'exprimer sur la gouvernance et le portage collectif nécessaires à la mise en œuvre du projet.

La Région attend enfin du débat qu'il permette de conforter le projet Réunion Express comme maillon clé d'un système global des mobilités à l'échelle du territoire. Au-delà de la coordination avec les seules Autorités Organisatrices des Mobilités, la Région entend ainsi 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, et d'éclairer collectivement les choix structurants, qu'ils soient techniques, financiers ou de gouvernance, appelés à orienter les décisions à venir.

## LES SUITES DU DÉBAT PUBLIC

Dans la continuité des États Généraux des Mobilités, qui ont constitué un premier temps fort d'expression citoyenne et de construction d'une vision partagée des mobilités à La Réunion, le débat public sur le projet Réunion Express ouvre une nouvelle étape, centrée cette fois sur un projet structurant appelé à engager durablement le territoire.

Les points de vue exprimés pendant le débat public, ainsi que les arguments qui les fondent, seront restitués dans le compte rendu de la Commission particulière du débat public et dans le bilan de la Commission nationale du débat public.

Sur cette base, la Région Réunion, en qualité de maître d'ouvrage du projet Réunion Express, arrêtera sa décision sur la poursuite ou non du projet et précisera le cas échéant :

- les principaux enseignements qu'elle tire du débat public ;
- les évolutions, ajustements ou approfondissements qu'elle décide d'apporter au projet ;
- les engagements qu'elle retient pour la suite des études ;
- les orientations qu'elle entend poursuivre concernant le phasage, le financement, la gouvernance et les modalités de réalisation du projet ;
- les principes selon lesquels sera organisée, en cas de poursuite du projet, une démarche de concertation continue avec les publics et les acteurs du territoire.

Dans l'hypothèse de la poursuite du projet, le débat public a en effet vocation à poser les bases d'une démarche de concertation continue, a minima jusqu'à l'enquête publique. Pour la Région, il s'agit d'inscrire la suite du projet dans un cadre durable de dialogue, d'information et d'échange avec les habitants, les collectivités, les acteurs socio-économiques et l'ensemble des parties prenantes concernées. Dans le prolongement de la dynamique engagée lors des États Généraux des Mobilités, cette continuité de la concertation devra accompagner la progression des études et la définition des choix à venir, dans un souci de transparence, de lisibilité et de mobilisation de l'ensemble du territoire autour de ce projet structurant.



Hypothèse d'implantation de station à La Possession

# GLOSSAIRE

**AOM – Autorité Organisatrice des Mobilités**

Collectivité ou structure publique chargée d’organiser les mobilités sur un territoire : bus, transports scolaires, mobilités actives, covoiturage, transport à la demande, etc. Elle définit l’offre de transport, les tarifs, les services et les priorités en fonction des besoins des habitants.

À La Réunion, il existe plusieurs AOM :

- la Région Réunion, qui organise les mobilités à l’échelle de l’île (interurbain) ;
- les intercommunalités (CASUD, CIVIS, CIREST, CINOR et TO), qui organisent les transports à l’échelle locale (urbain)

**Bassin de vie**

Territoire dans lequel les habitants réalisent leurs activités quotidiennes (travail, études, achats, loisirs). Le Réunion Express vise à relier efficacement ces bassins entre eux.

**BHNS**

Bus à Haut Niveau de Service : bus offrant un service renforcé par rapport à un bus classique : fréquence élevée, meilleure régularité, confort, accessibilité, stations aménagées et parfois voies réservées.

**CASUD**

Communauté d'Agglomération du Sud de La Réunion.

Elle regroupe les communes du sud, comme Le Tampon, Saint-Joseph, L'Entre-Deux et Saint-Philippe.

**CINOR**

Communauté Intercommunale du Nord de La Réunion.

Elle regroupe Saint-Denis, Sainte-Marie et Sainte-Suzanne.

**CIREST**

Communauté Intercommunale Réunion Est. Elle regroupe les communes de l’est, comme Saint-Benoît, Saint-André, Bras-Panon, Sainte-Rose, Salazie et La Plaine-des-Palmistes.

**CIVIS**

Communauté Intercommunale des Villes Solidaires. Elle couvre une partie du sud-ouest et du sud de La Réunion, avec notamment Saint-Pierre, Saint-Louis, L'Étang-Salé, Petite-Île, Cilaos et Les Avirons.

**CNDP**

Commission Nationale du Débat Public : autorité indépendante qui garantit le droit du public à être informé et à participer aux décisions concernant les grands projets ayant un impact sur l’environnement ou l’aménagement du territoire.

**DEAL**

Direction de l’Environnement, de l’Aménagement et du Logement : Service de l’État chargé des politiques environnementales et d’aménagement.

**Décret interministériel**

Texte réglementaire signé par plusieurs ministres. Il sert à appliquer une loi ou à encadrer une décision relevant de plusieurs ministères.

**Désengorger**

Réduire les embouteillages ou la saturation d’un axe routier, d’une ville ou d’un réseau de transport. Dans le contexte du Réunion Express, l’objectif est de réduire le trafic routier lié à l’utilisation fréquente de la voiture individuelle.

**Desserte**

Service de transport qui permet d’accéder à un lieu.

Par exemple, une gare bien desservie est une gare accessible à pied, à vélo, en voiture, en bus ou par un autre transport collectif.

**Dimension fret**

Partie d’un projet de transport consacrée au transport de marchandises. Dans un projet ferroviaire comme le Réunion Express, cela signifie que l’on étudie la possibilité d’utiliser le réseau pour transporter des biens, et pas seulement des passagers.

**EDGT**

Enquête Déplacements Grand Territoire : grande enquête qui permet d’analyser les habitudes de déplacement des habitants : fréquence des déplacements, modes de transport utilisés, horaires, distances parcourues, etc. Elle sert à construire les politiques de mobilité en fonction des besoins réels de la population. Plus d’informations en suivant ce lien : https://ile-delareunion-mobilites.re/enquete-deplacements-grand-territoire-edgt/

**EGM**

États Généraux des Mobilités : grande concertation publique portant sur les déplacements et les transports.

À La Réunion, les EGM ont permis de faire émerger des constats, des priorités et une feuille de route commune pour les mobilités, notamment dans le cadre du projet Réunion Express. Feuille de route des mobilités : document stratégique qui fixe les grandes orientations, les priorités, les étapes et les engagements des acteurs publics pour améliorer les déplacements. Pour ce projet, cette feuille de route a été signée par la Région, les AOM, l’État et d’autres partenaires institutionnels.

**Exploitation type tramway**

Mode d’exploitation caractérisé par une circulation en environnement urbain, une conduite majoritairement à vue, des stations rapprochées et une interaction avec la voirie et les carrefours urbains.

**Exploitation ferroviaire**

Mode d’exploitation reposant sur des principes ferroviaires tels que le cantonnement, la signalisation dédiée et une séparation plus forte des circulations, permettant des vitesses et distances d’exploitation plus importantes.

**GES**

Gaz à effet de serre : gaz présents dans l’atmosphère qui contribuent au réchauffement climatique (CO2, méthane...). Les transports sont une source importante de ces émissions.

**IDRM**

Île de La Réunion Mobilités : syndicat mixte qui regroupe les autorités organisatrices de mobilité de La Réunion : Région Réunion, CASUD, CINOR, CIREST, CIVIS et Territoire de l’Ouest.

Il favorise l’usage des transports collectifs, l’écomobilité et l’information des usagers.

**INSEE**

Institut national de la statistique et des études économiques : organisme public qui produit les statistiques officielles en France.

**Intercommunalités**

Regroupements de communes qui gèrent ensemble plusieurs compétences : transports, aménagement, déchets, développement économique, etc.

À La Réunion, les principales intercommunalités sont la CASUD, la CIREST, la CINOR, la CIVIS et le Territoire de l’Ouest.

**Intermodalité**

Organisation d’un trajet combinant plusieurs modes de transport : bus + train, vélo + bus, marche + bus, parking-relais + transport collectif, etc. L’objectif est de rendre les correspondances plus simples et plus efficaces entre les différents modes de transport.

**Interopérabilité**

Capacité de différents systèmes de transport à fonctionner ensemble (train + bus + billettique commune...). Elle est essentielle pour un réseau intermodal efficace.

**LOM**

Loi d’Orientation des Mobilités : loi française du 24 décembre 2019 qui réform e l’organisation des mobilités. Elle vise notamment à réduire la dépendance à la voiture individuelle, à développer des solutions de mobilité sur tous les territoires et à accompagner la transition écologique des transports.

**Maillage territorial**

Organisation d’un réseau couvrant efficacement le territoire.

Un bon maillage permet de relier les villes, les pôles urbains, les zones d’emploi et les pôles d’échanges entre eux.

**Mode express**

Service de transport rapide avec peu d’arrêts, permettant de réduire les temps de trajet entre les grandes villes. Le Réunion Express privilégie ce fonctionnement pour être compétitif face à la voiture.

**Multipolaire**

Se dit d’un territoire organisé autour de plusieurs pôles importants, et non autour d’un seul centre. Par exemple, Saint-Denis, Le Port, Saint-Benoît et Saint-Joseph peuvent jouer des rôles complémentaires dans l’organisation du territoire.

**NRL**

Nouvelle Route du Littoral : infrastructure routière majeure entre Saint-Denis et La Possession, destinée à sécuriser l’ancien axe littoral exposé aux éboulements et à la houle. Elle constitue présentée un axe stratégique pour le passage du Réunion Express entre le Nord et l’Ouest.

**Parking-relais (P+R)**

Parking situé à proximité d’une station de transport en commun, permettant de laisser sa voiture pour continuer son trajet en train ou en bus.

**PDU / PDM**

Plan de Déplacements Urbains / Plan de Mobilité : le Plan de Déplacements Urbains est l’ancien document de planification des déplacements à l’échelle d’un territoire urbain. Il organisait les transports collectifs, la circulation, le stationnement, les modes actifs et la logistique. Le Plan de Mobilité remplace progressivement le PDU depuis la LOM. Il planifie l’ensemble des mobilités : transports publics, vélo, marche, covoiturage, logistique, accessibilité, réduction des émissions, etc.

**Phasage**

Découpage d’un projet en plusieurs étapes.

Par exemple : phase d’étude, phase de concertation, phase de travaux, puis mise en service progressive sur différentes zones.

**Pôle d’échange (ou pôle multimodal)**

Lieu où plusieurs modes de transport se connectent (train, bus, vélo, voiture...). Il facilite les correspondances entre les différents moyens de déplacement.

**Pôle urbain**

Zone concentrant des emplois, des services ou des équipements importants (centre-ville, zone commerciale, hôpital...).

**Réseau ferré interurbain**

Réseau de transport sur rail reliant différentes villes ou différents pôles urbains entre eux. Le Réunion Express a donc pour objectif de relier les grandes communes de l’île entre elles.

**Réseau structurant**

Réseau principal qui organise l’ensemble des déplacements d’un territoire.

**SAR**

Schéma d’Aménagement Régional : document de planification propre aux régions d’outre-mer. Il fixe les grandes orientations en matière d’aménagement, de développement économique, de transport, d’environnement et d’utilisation de l’espace à l’échelle régionale. Pour La Réunion, il traduit la stratégie régionale d’aménagement du territoire.

**SRGP**

Société Réunionnaise des Grands Projets : société chargée de piloter de grands projets d’infrastructures à La Réunion, notamment dans le domaine des mobilités. Elle a pour rôle de coordonner la maîtrise d’ouvrage, les études, le financement et la réalisation des projets.

**TCSP**

Transport Collectif en Site Propre : système de transport public utilisant majoritairement des emprises réservées à son exploitation, afin d’améliorer la régularité, la vitesse et la qualité du service.

**TO**

Territoire de l’Ouest : intercommunalité de l’ouest de La Réunion, regroupant notamment Le Port, La Possession, Saint-Paul, Trois-Bassins et Saint-Leu. Transports en commun décarbonés : transports collectifs qui émettent peu ou pas de CO² à l’usage : bus électrique, bus à hydrogène, tramway, train électrique, etc. Transition énergétique : Passage d’un modèle basé sur les énergies fossiles à un modèle plus durable (électricité, renouvelables...).

**Tracé de référence**

Tracé principal retenu à ce stade des études pour le projet Réunion Express. Il constitue la base de travail présentée au débat public et résulte d’un équilibre entre plusieurs critères : desserte des territoires, performance des temps de parcours, faisabilité technique, maîtrise foncière, prise en compte des risques naturels, insertion urbaine et préservation des espaces naturels, agricoles et paysagers.

Le tracé de référence pourra encore évoluer à l’issue du débat public et des études complémentaires.

**Train léger**

Système ferroviaire de capacité intermédiaire utilisant un matériel roulant plus léger qu’un train conventionnel et généralement destiné à des services périurbains ou urbains. Le train léger peut circuler sur infrastructure dédiée ou partagée et présente des caractéristiques d’exploitation proches du ferroviaire, avec des vitesses et espacements de stations supérieurs à ceux d’un tramway urbain.

**Tramway**

Système de transport guidé urbain circulant principalement en milieu urbain, le plus souvent en site propre partiel ou intégral, avec une exploitation fondée sur des arrêts fréquents, une conduite à vue et une forte intégration au tissu urbain.

**Tram-train**

Système de transport permettant à un même matériel roulant de circuler à la fois sur des infrastructures de tramway urbain et sur des infrastructures ferroviaires conventionnelles, avec adaptation aux différentes réglementations et systèmes de signalisation.

**TRI**

Taux de Rentabilité Interne : indicateur utilisé dans l’évaluation socio-économique ou financière d’un projet. Il correspond au taux d’actualisation qui annule le bénéfice actualisé ou la valeur actualisée nette. Dans ce document, le TRI socio-économique du projet est indiqué entre 10 et 12 %.

**Variante de tracé**

Solution alternative étudiée sur certains secteurs du projet afin de comparer différentes possibilités d’insertion du Réunion Express.

Les variantes permettent d’évaluer plusieurs options au regard :

- des contraintes techniques et topographiques ;
- des enjeux environnementaux et paysagers ;
- des risques naturels ;
- des impacts fonciers ;
- de la desserte des populations ;
- des coûts ;
- et des performances d’exploitation.

**VRTC**

Voie Réservée aux Transports en Commun : voie dédiée aux transports collectifs, utilisée pour améliorer leur performance, réduire les temps de parcours et renforcer leur régularité

**ZNIEFF**

Zone Naturelle d’Intérêt Écologique, Faunistique et Floristique : C’est un outil d’inventaire scientifique qui sert à identifier et localiser les espaces naturels remarquables d’un territoire (faune, flore, habitats).

POUR CONSULTER LE DMO ET SA SYNTHÈSE  
EN VERSION NUMÉRIQUE, RENDEZ-VOUS  
SUR LE SITE INTERNET DU DÉBAT PUBLIC :

