

Le phasage, le calendrier...

Un projet qui se construirait dans le temps, avec un financement partagé

Compte tenu de son ampleur, le projet Réunion Express s’inscrirait dans le temps long : des premières études aux mises en service progressives. Son financement reposerait sur un modèle de ressources diversifiées combinant plusieurs leviers de financement.



Retrouvez le dossier complet et sa synthèse sur le site internet du débat public, via ce QR code :

2011

Inscription au SAR du principe d’un réseau ferré régional

2023

États généraux des mobilités (11 000 contributions)

Août 2025

Feuille de route des mobilités & principe de création de la SRGP

2026

Information et débat public

Une étape clé pour décider de la poursuite du projet et éclairer les choix

2027

Poursuite des études
Enquêtes publiques

2030

Lancement d’une première phase de travaux

2035

Premières mises en service progressives

2050

Déploiement complet du réseau

UN PHASAGE QUI N’EST PAS ARRÊTÉ

Le phasage du projet n’est pas arrêté : il conditionne à la fois le rythme de réalisation et la perception de ses premiers effets pour les usagers. Une première phase, d’un montant maximal de l’ordre de 3 milliards d’euros, permettrait une mise en service progressive du réseau, complétée ensuite par une ou plusieurs phases visant à achever la totalité du tracé. Le dossier de présentation du projet explore cinq scénarii possibles* :

Les priorités de réalisation seraient définies selon plusieurs critères : congestion routière actuelle, potentiel de fréquentation et de report modal, besoins de desserte des bassins de vie, d’emploi et d’équipements, disponibilité foncière et contraintes techniques, insertion urbaine, et cohérence avec les projets d’aménagement des collectivités.

** Les cinq scénarios présentés le sont à titre purement illustratif. Ils ne sont pas exhaustifs et d’autres scénarios pourraient également être envisagés.*



...et le financement

Le projet n'en est qu'au stade des études : le coût, le plan de financement, le calendrier et le phasage. Le débat public a vocation à questionner l'ensemble des aspects du projet.



Retrouvez le dossier complet
et sa synthèse sur le site
internet du débat public,
via ce QR code :

LA SOCIÉTÉ RÉUNIONNAISE DES GRANDS PROJETS (SRGP) PILOTerait ET SÉCURISERAIT CE FINANCEMENT

La mise en oeuvre opérationnelle du projet Réunion Express aurait 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. Elle disposerait par ailleurs de moyens financiers propres et sécurisés pour accompagner le projet dans la durée.

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.)

UN FINANCEMENT PARTAGÉ ENVISAGÉ

- Dotations de la Région Réunion et des collectivités partenaires ;
- subventions de l'État et de l'Europe ;
- emprunt à long terme (Caisse des dépôts, Banque européenne d'investissement) ;
- ressources fiscales dédiées (versement mobilité régional, fiscalité spécifique, contributions diverses).

LE REDÉPLOIEMENT DES RESSOURCES ET LES RECETTES COMPLÉMENTAIRES

- Des économies liées au redéploiement des ressources : la restructuration des réseaux de bus et de cars permettrait de supprimer les lignes en doublon avec le réseau ferré ;
- contribution voyageurs envisagé : $\approx 19\%$ du coût du système de transport, via la vente des titres — un niveau comparable de celui observé aujourd'hui ;
- la possibilité de valoriser du foncier autour des gares (périmètre ≈ 400 m) : ≈ 5 M€ par an.



L'ÉVALUATION DU COÛT DU PROJET



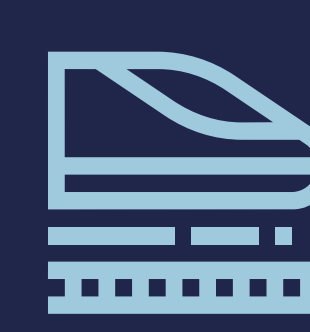
~ 5,2 à 6 Md€
coûts d'investissements



~ 3,1 Md€
infrastructures
(poste principal)



1 Md€
Systèmes d'exploitation
et équipements



280 M€
Matériel roulant



160 M€
Installations de maintenance
et de remisage



70 M€/an
En coûts d'exploitation