

DÉBAT PUBLIC

**SYNTHÈSE DE
PRÉSENTATION
DU PROJET
RÉUNION EXPRESS**

IRE

RÉUNION
EXPRESS

**Réunion
Express**

PROPOSITION DE TRAIN EXPRESS RÉGIONAL



SOMMAIRE

Avant-propos 03

01. Pourquoi un train pour La Réunion ? 04

02. La genèse et les enjeux du projet 06

03. Le projet Réunion Express : description et caractéristiques 08

04. La mise en œuvre, le financement et la gouvernance 15

05. Les effets structurants attendus 18

06. Les alternatives au projet 20

07. Le débat public : les enjeux et suites à donner 21

AVANT-PROPOS

Le présent document constitue la synthèse du Dossier de présentation relatif au projet Réunion Express, élaboré par la Région Réunion en sa qualité d'Autorité Organisatrice des Mobilités interurbaines à l'échelle de l'île.

Ce projet consiste en la réalisation d'un train express régional reliant les grands bassins de vie du territoire réunionnais, au service d'un système global de transport en commun.

Ce projet fait l'objet d'un débat public organisé par 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 porte non seulement sur les caractéristiques et les impacts d'une politique publique ou d'un projet, mais également sur leur pertinence et leur opportunité, c'est à dire 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 ou expert de la question posée, toutes les contributions, interrogations et propositions ont vocation à enrichir le débat.

À RETENIR

LE DÉBAT PUBLIC N'EST NI UN RÉFÉRENDUM NI UN SONDAGE.

Il constitue un espace d'échange permettant l'expression de points de vue argumentés, sur la base des principes de transparence, d'argumentation et d'égalité de traitement.

LES INFORMATIONS PRÉSENTÉES DANS CETTE SYNTHÈSE CORRESPONDENT À L'ÉTAT ACTUEL DES ÉTUDES

Elles sont susceptibles d'évoluer à la lumière des échanges issus du débat public.

1. Pourquoi un train pour La Réunion ?

a) Un modèle de déplacements à bout de souffle

La Réunion est un territoire insulaire au relief volcanique contraignant, dont la frange littorale constructible concentre l'essentiel de la population et des activités. Depuis la départementalisation en 1946, l'île a connu de profondes transformations : développement du réseau routier, hausse continue du parc automobile et croissance démographique soutenue.



900 000
habitants

au 1^{er} janvier 2026

> 1 million
attendus dès 2044

~1,02 M en 2050



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



+de 500 000
véhicules en circulation

aujourd'hui (projection 580 000
à horizon 2035)

b) Le coma circulatoire : état des lieux

Les données issues de l'Enquête Déplacements Grand Territoire (EDGT, 2016) et des observatoires de la mobilité mettent parfaitement en exergue la problématique des déplacements quotidiens à La Réunion.



DÉPLACEMENTS QUOTIDIENS

Plus de 2,5 M
soit 3,35/hab. par jour



PART MODALE DE LA VOITURE

Plus de 65%
des déplacements



83% d'actifs en voiture
POUR LES TRAJETS DOMICILE-TRAVAIL



EMBOUTEILLAGES QUOTIDIENS
+ de 3h et 30 km



États
généraux
des
MOBILITÉS

11 000
contributions
citoyennes recueillies
(mai-juillet 2023)

© Une attente citoyenne forte

Les États Généraux des Mobilités (EGM), organisés par la Région Réunion en 2023 sous l'égide de la CNDP, ont constitué une vaste consultation citoyenne destinée à définir collectivement les priorités en matière de mobilité.



77%

des répondants placent
le train comme investissement
prioritaire n°1



58%

prêts à utiliser les
transports en commun
à la place de la voiture

180



propositions formulées par l'Assemblée
Citoyenne des Mobilités

© La Feuille de route des mobilités (août 2025)

La Feuille de route des mobilités place le projet ferroviaire Réunion Express comme **colonne vertébrale** d'un futur réseau global, intermodal et coordonné des transports en commun à l'échelle de l'île. Elle prévoit les conditions opérationnelles nécessaires, notamment à travers la création de la Société Réunionnaise des Grands Projets (SRGP), dont le principe a été acté par les intercommunalités fin 2025.

À RETENIR

Les États Généraux des Mobilités ont abouti, le 29 août 2025, à la signature de la Feuille de route des mobilités par l'ensemble des six Autorités Organisatrices des Mobilités de l'île : la Région Réunion aux côtés de la CINOR, la CIREST, la CASUD, la CIVIS, le TO. Pour la première fois, toutes les collectivités compétentes partagent un même cap stratégique.

© Une dépendance énergétique croissante

Le modèle de mobilité actuel présente une fragilité structurelle majeure : les deux tiers de la consommation énergétique de l'île concernent les transports, reposant quasi exclusivement sur des carburants importés.



des émissions GES
de La Réunion imputables
aux transports



des carburants
consommés par le
transport routier



des émissions de GES
générées par 25 % des
trajets les plus longs
(> 7,5 km)



de la consommation
énergétique totale de l'île
liée aux transports

Ces trajets longs correspondent principalement aux déplacements interurbains reliant les grands bassins de vie : c'est précisément sur eux que le projet Réunion Express peut offrir une alternative performante.

Sources : Enquête Déplacements Grand Territoire (EDGT, 2016), DEAL, INSEE, Observatoire des Énergies de La Réunion (2023)

© Un développement important des transports collectifs, mais encore insuffisant face aux besoins

La Réunion dispose aujourd'hui d'un réseau de transports collectifs développé, mais encore peu lisible, insuffisamment hiérarchisé et inégalement réparti. Cette situation limite son efficacité et son attractivité face à la voiture. Pour répondre à la croissance des besoins de mobilité, les enjeux sont désormais de renforcer les axes structurants, mieux connecter les territoires, développer la complémentarité des modes et intégrer davantage la mobilité dans les choix d'aménagement.

L'émergence d'un mode de transport structurant constituerait un levier majeur pour organiser le réseau, améliorer son attractivité et accompagner durablement les mobilités réunionnaises.

2. La genèse et les enjeux du projet

a Le retour d'un projet de train à La Réunion : tirer les enseignements des projets passés

Le projet Réunion Express s'inscrit dans une trajectoire de long terme, héritière d'une histoire ferroviaire ancienne et de plusieurs décennies de réflexions sur les mobilités à La Réunion. Dès 1882, le « Ti Train lontan » reliait les principales villes de l'île et contribuait au développement économique et territorial. Sa disparition progressive au cours du XX^e siècle a accompagné l'essor de la route, qui est devenue le mode dominant de déplacement.

Face à la croissance démographique et à la saturation des infrastructures routières, l'idée d'un retour du rail réapparaît au début des années 2000 avec le projet de tram-train. Conçu pour desservir le corridor littoral, ce projet fait l'objet d'études approfondies et d'une large concertation. Toutefois, en 2010, la priorité donnée à la réalisation de la Nouvelle Route du Littoral conduit à son abandon, reportant les investissements sur les infrastructures routières et le développement des réseaux de bus.

Les réflexions engagées ne s'interrompent pas pour autant. Depuis 2011, de nombreuses études et démarches partenariales ont permis d'affiner les besoins de mobilité, d'évaluer différentes solutions et de consolider les objectifs de performance, d'intermodalité et d'intégration territoriale d'un système de transport collectif structurant.

À partir de 2023, une nouvelle phase est engagée afin de construire un projet ferroviaire adapté aux enjeux actuels de l'île. Baptisé Réunion Express, ce projet s'appuie sur les enseignements des expériences passées pour proposer un mode de transport structurant, intégré aux autres réseaux et capable d'accompagner durablement les mobilités du quotidien à l'échelle de La Réunion.



b) Les cinq grands enjeux du projet

01

Enjeu territorial

ACCOMPAGNER UN DÉVELOPPEMENT PLUS ÉQUILIBRÉ ET MAÎTRISÉ

Structurer le territoire autour de centralités bien desservies, limiter l'étalement urbain, favoriser une organisation plus compacte et réduire la pression sur les milieux naturels et agricoles.

02

Enjeu économique

ACCOMPAGNER LE DÉVELOPPEMENT ÉCONOMIQUE ET RENFORCER L'ATTRACTIVITÉ DU TERRITOIRE

Faciliter les déplacements professionnels, améliorer l'accessibilité des zones d'activités, élargir les bassins de recrutement et soutenir le développement touristique. À terme, une **composante fret** pourrait optimiser les flux logistiques entre le Grand Port Maritime, les zones industrielles et les aéroports.

03

Enjeu climatique

RÉDUIRE LES ÉMISSIONS LIÉES AUX DÉPLACEMENTS

Un réseau ferroviaire **100 % électrique** peut offrir une alternative performante pour les trajets les plus émetteurs et contribuer à la décarbonation des mobilités réunionnaises, en cohérence avec les objectifs régionaux de transition énergétique.

Plus d'informations sur les enjeux environnementaux p. 18-19

04

Enjeu social

GARANTIR UNE MOBILITÉ ACCESSIBLE ET ÉQUITABLE POUR TOUS

Se déplacer est une condition de la liberté et de l'égalité dans la vie quotidienne. Proposer une alternative fiable et accessible à la voiture individuelle constitue un enjeu majeur pour favoriser l'égalité des chances et soutenir le pouvoir d'achat des ménages.

05

Enjeu d'organisation du réseau

STRUCTURER UN SYSTÈME DE TRANSPORT PLUS LISIBLE ET INTERMODAL

Hiérarchiser les modes de transport à l'échelle de l'île : le ferroviaire pour les flux interurbains, les TCSP pour les centralités urbaines, les bus pour la desserte fine et les mobilités douces pour les trajets courts.

3. Le projet Réunion Express : description et caractéristiques

a) Un train express régional, au service d'un système global de transport en commun

Le projet Réunion Express consisterait 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 maximale entre 100 et 110 km/h.

Conçu comme un mode de transport rapide et régulier, il viserait 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.



~140 km

de Saint-Benoît à Saint-Joseph



Entre 100 et 110 km/h

Vitesse maximale de pointe



25 stations

16 communes desservies



100 000 voyageurs/jour

potentiels à terme



4 000 à 5 000 places

en parking relais



10 à 15 min

fréquence en heure de pointe



100% électrique

électrique, intégrant une composante fret



19h/jour

amplitude horaire (05h00 à 00h00)

b) Les performances attendues et temps de parcours

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). La régularité du mode ferroviaire constitue un avantage concurrentiel décisif par rapport à la voiture, notamment en intégrant le temps de recherche de stationnement.



entre Saint-Denis et Saint-Paul



entre Saint-Benoît et Saint-Denis



entre Saint-Paul et Saint-Pierre



entre Saint-Joseph et Saint-Pierre



Gain de 45 à 50 minutes par trajet pour les usagers actuels des TC

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.

Le tracé de référence et ses variantes

Le tracé de référence résulte d'un équilibre entre desserte efficace des bassins, temps de parcours compétitifs, intermodalité et contraintes géographiques, urbaines, environnementales et réglementaires. Il s'appuie sur les grandes infrastructures routières existantes pour limiter les impacts fonciers et environnementaux.

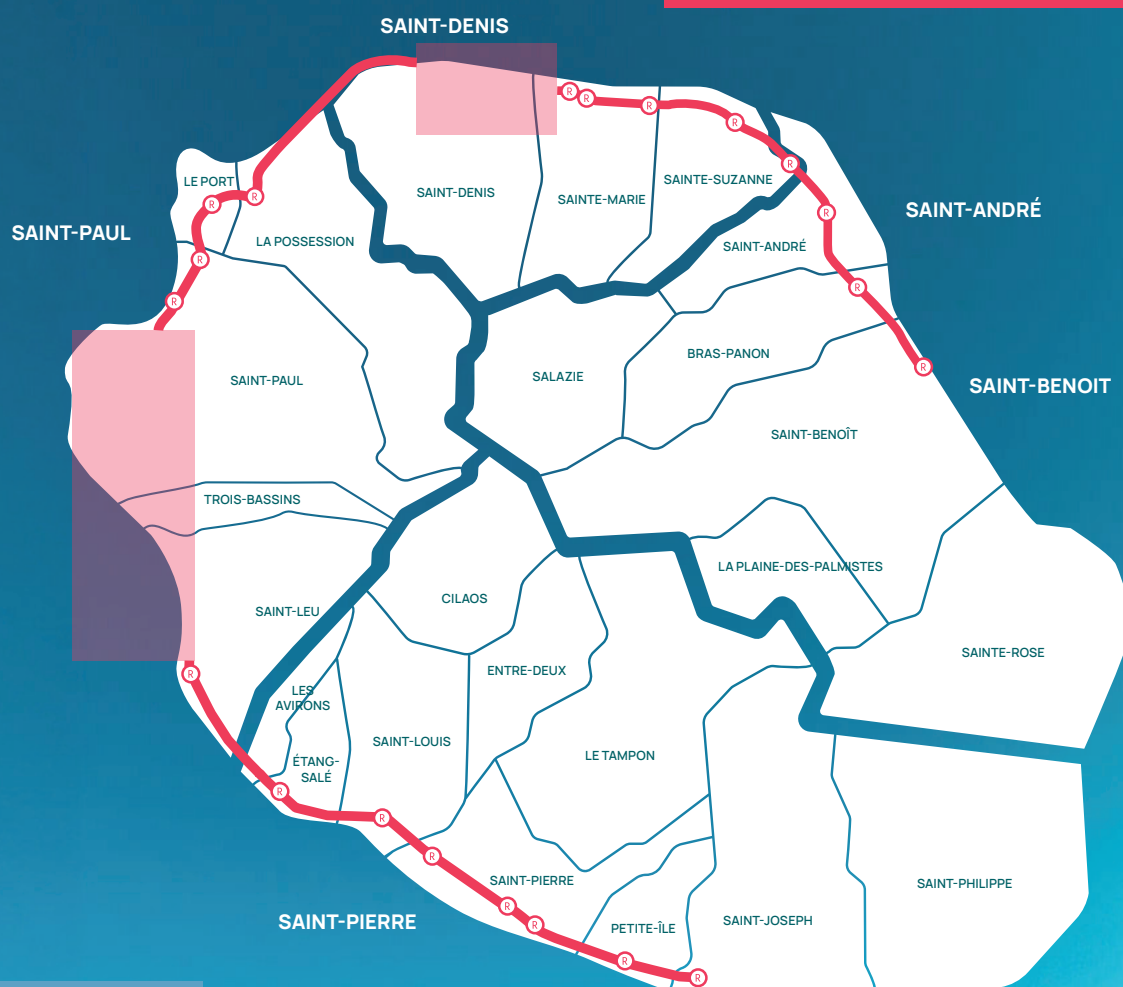
La NRL constitue un point d'appui majeur pour le passage du projet Réunion Express entre Saint-Denis et l'Ouest. Son achèvement est prévu à l'horizon 2030.

Les zones de variantes

Deux secteurs font l'objet de variantes à approfondir lors du débat public :

- **La traversée de Saint-Denis** : plusieurs options d'insertion en centre-ville et de connexion à la NRL sont à l'étude.
- **Le tronçon Saint-Paul - Saint-Leu** : variantes entre un tracé côté mer et un tracé côté montagne le long de la Route des Tamarins.

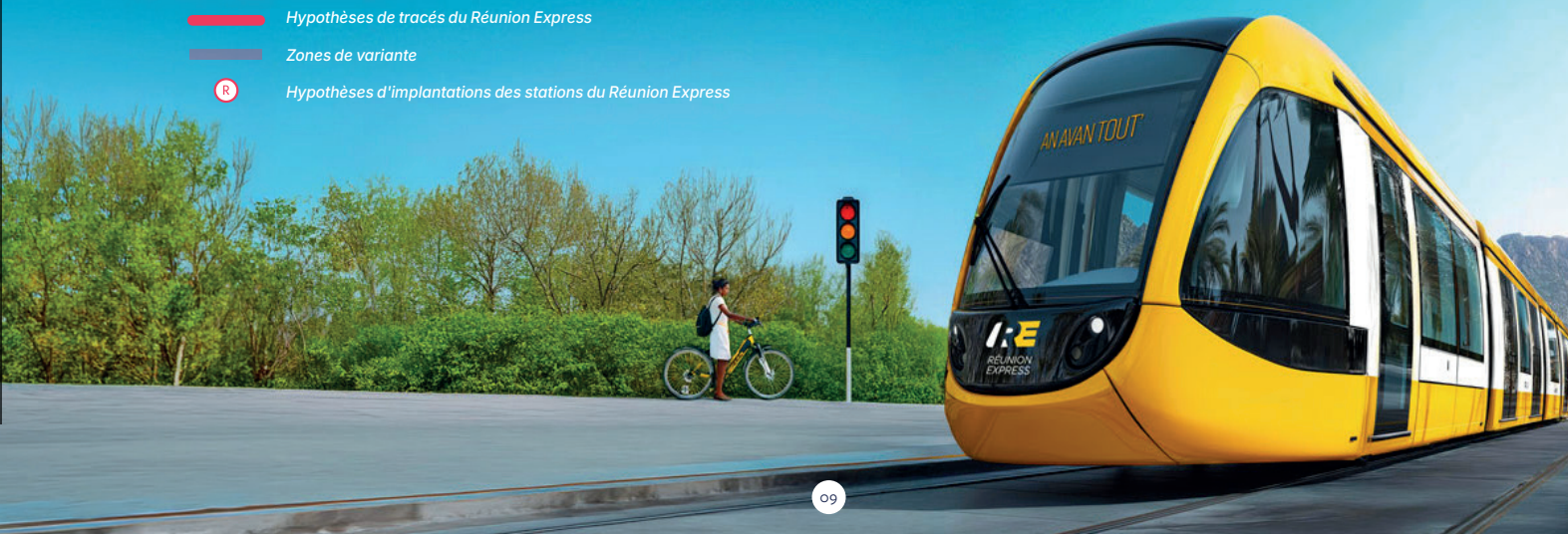
Selon les variantes retenues, le coût global est estimé entre 5,2 et 6 milliards d'euros.



Cartographie du tracé du projet Réunion Express et des zones de variantes

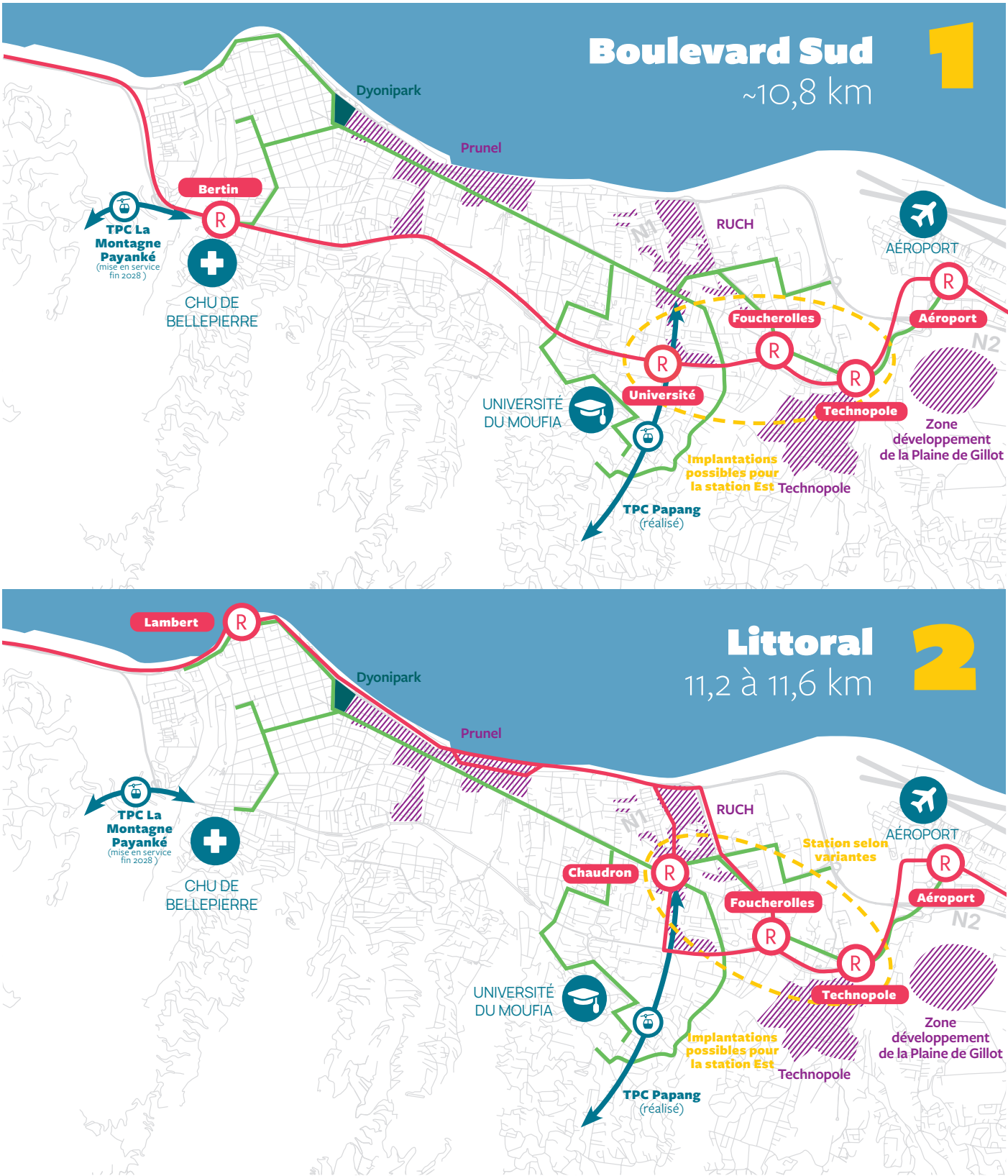
- Hypothèses de tracés du Réunion Express
- Zones de variante
- R Hypothèses d'implantations des stations du Réunion Express

SAINT-JOSEPH



Les variantes du cœur d'agglomération Nord (Saint-Denis)

- Variantes du tracé du Réunion Express
- 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.



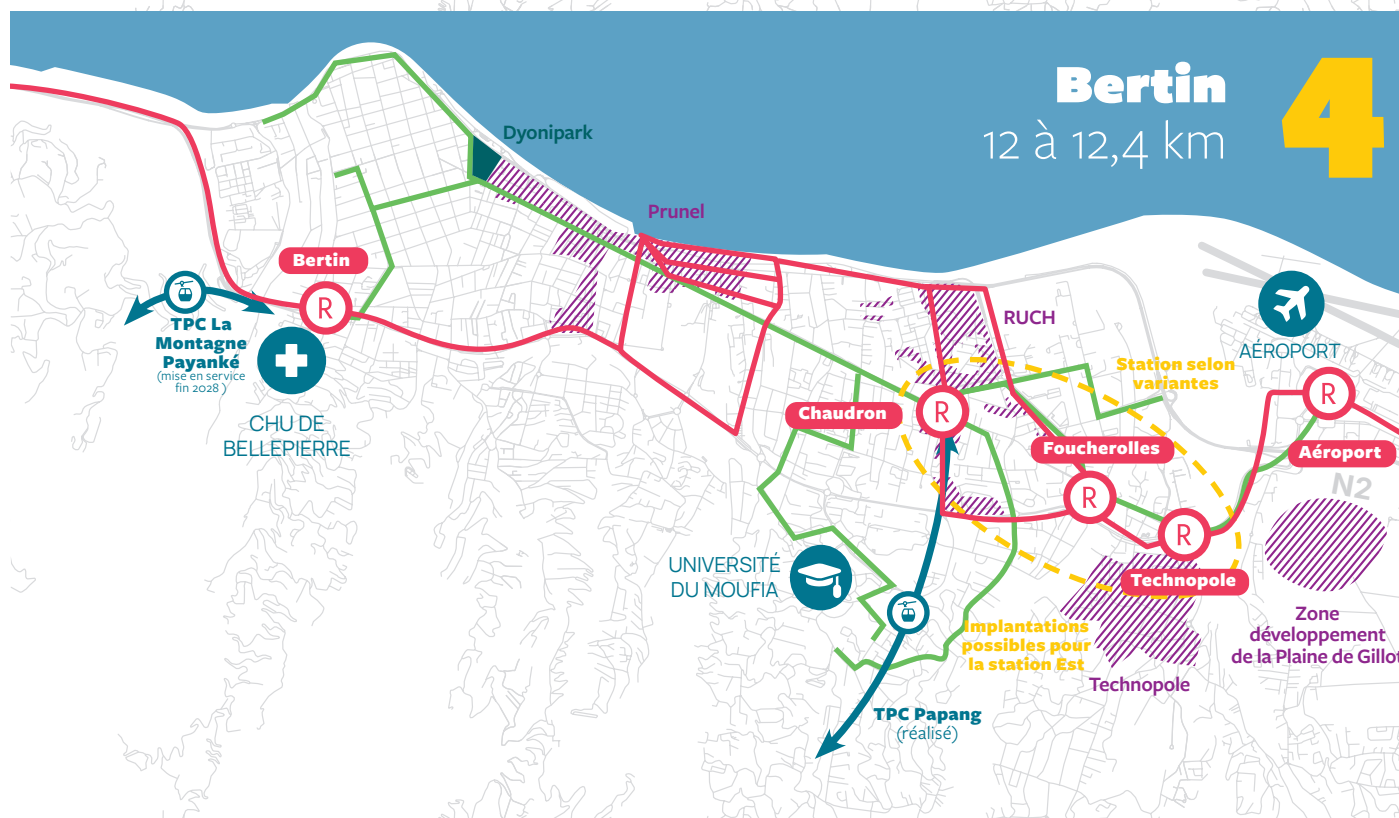
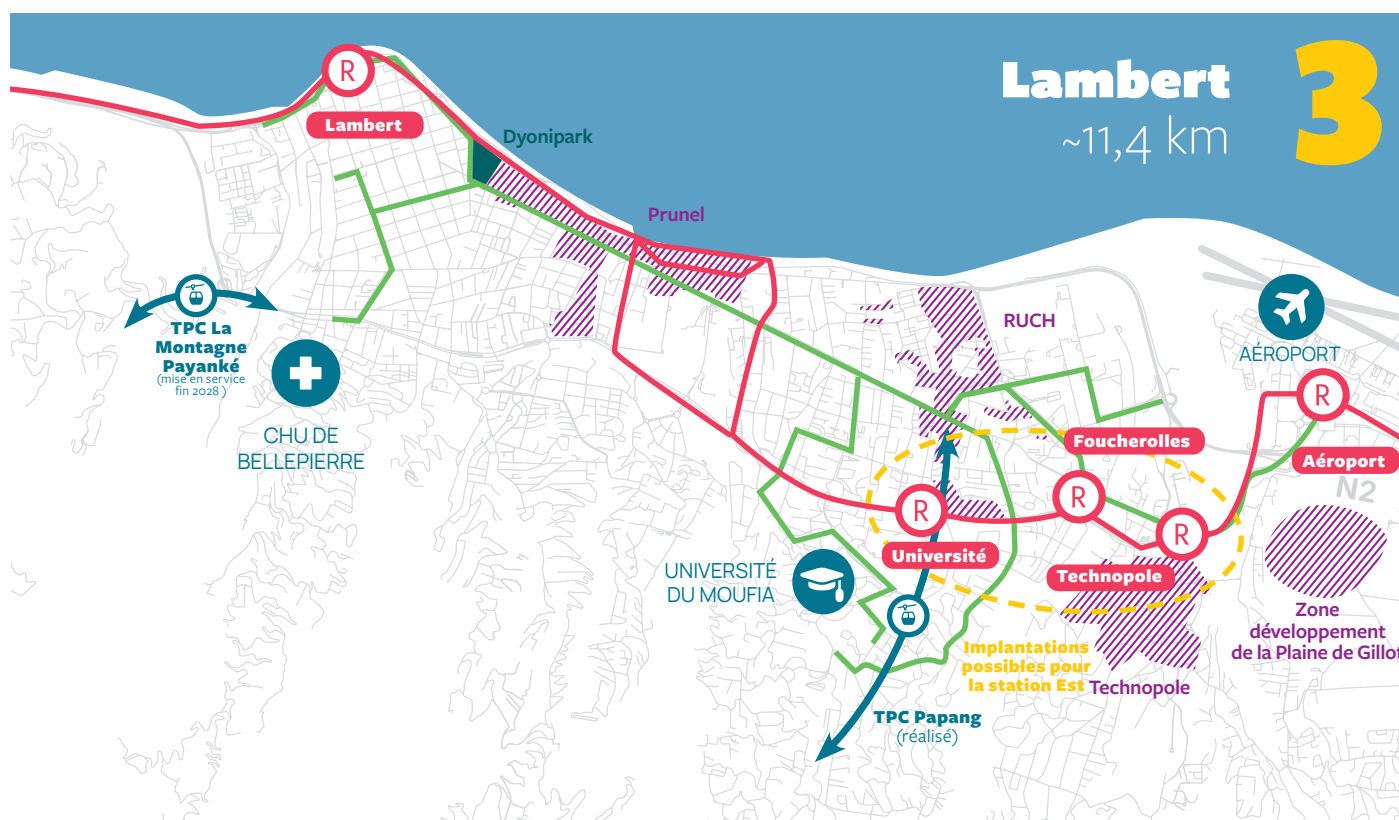
À Saint-Denis, le projet de Réunion Express fait l'objet de plusieurs variantes de tracé, afin de répondre aux enjeux spécifiques de ce secteur dense et stratégique.

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 l'environnement et 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 à Saint-Denis : à l'Ouest, deux implantations sont soumises au débat 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).

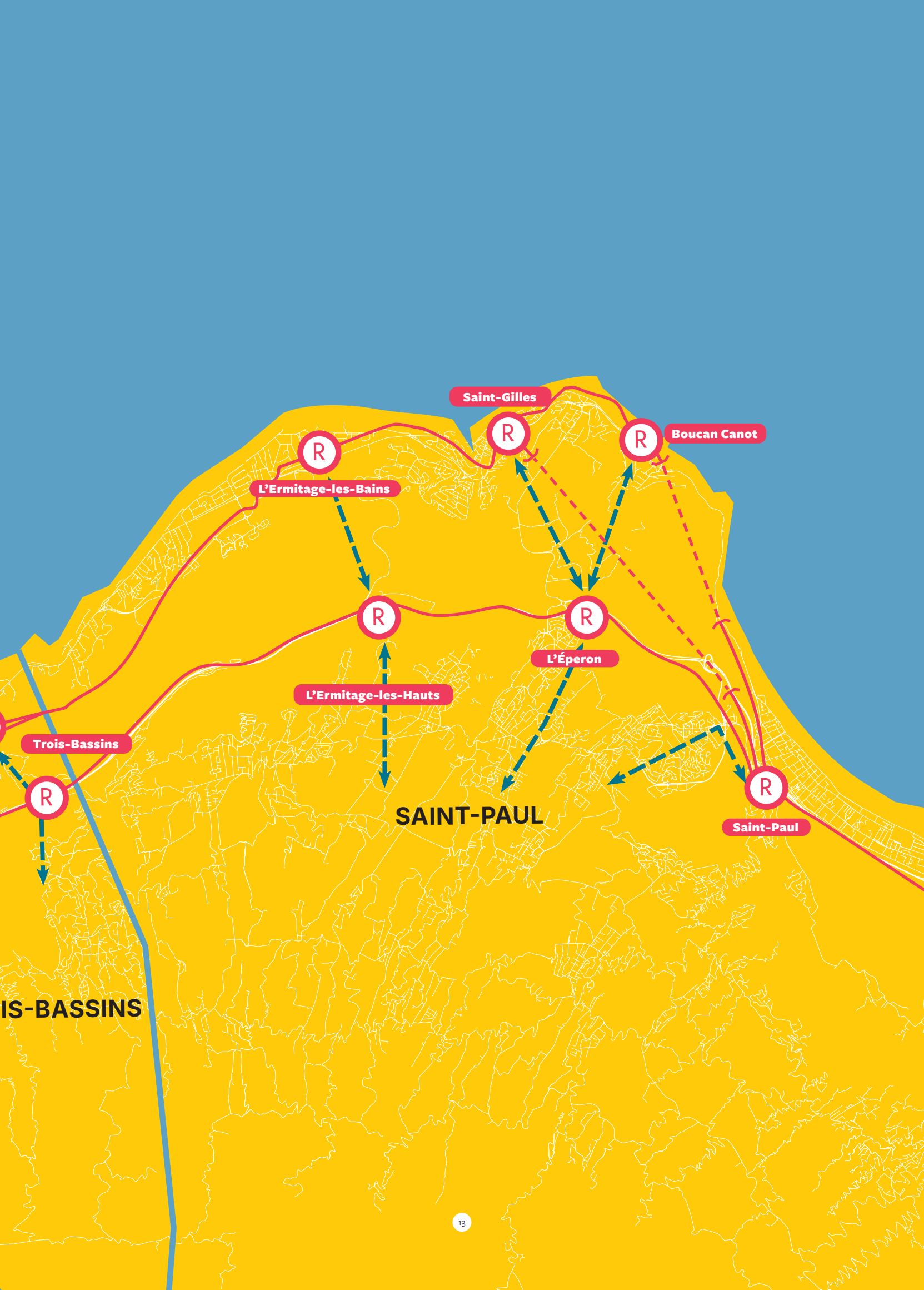


Les variantes de tracé à l'Ouest

Dans le bassin Ouest, plusieurs variantes de tracé sont actuellement à l'étude entre Saint-Paul et Saint-Leu. Elles répondent à des enjeux d'insertion particulièrement complexes dans un territoire qui concentre à la fois des zones urbaines denses, des secteurs touristiques majeurs, des espaces naturels remarquables et d'importantes contraintes géographiques.

Deux grands corridors sont ainsi étudiés : une variante littorale permettant de desservir au plus près les principaux pôles d'activité du littoral ouest, et une variante dans les mi-pentes, s'insérant le long de la route des Tamarins. Chaque option présente des avantages et des contraintes spécifiques en matière de desserte des populations, d'intermodalité, d'insertion environnementale, de réalisation des ouvrages d'art et de coûts.





d) L'intermodalité, les stations et le maillage territorial

Le projet Réunion Express ne se substitue pas aux réseaux existants : il en constitue la colonne vertébrale. Le système repose sur la complémentarité entre les modes :

- **Le ferroviaire** pour les flux interurbains entre bassins de vie
- **Les TCSP** pour les centralités urbaines
- **Les bus urbains** pour la desserte fine et le rabattement vers les stations
- **Les mobilités douces** (vélo, marche) pour les trajets courts autour des gares.

Les stations seraient conçues comme des pôles d'échanges multimodaux (PEM), avec parkings-relais, connexions bus, aménagements cyclables et services aux voyageurs.

L'enjeu est de structurer les rabattements dans un rayon de 2 à 3 km autour des gares. Une billetterie interopérable et une tarification coordonnée entre réseaux faciliteraient l'usage combiné des modes.

L'ACCESSIBILITÉ UNIVERSELLE AU CŒUR DE LA CONCEPTION

Les stations et les trains sont conçus pour garantir un usage simple et confortable pour tous : accès de plain-pied, cheminements continus, information visuelle et sonore, espaces dédiés aux personnes en fauteuil roulant, aux familles avec poussettes et aux personnes à mobilité réduite.

e) L'intégration du transport de marchandises (fret)

Le projet intègre une dimension fret, permettant de transporter des marchandises sur l'infrastructure ferroviaire en dehors des heures de pointe voyageurs. Cette approche contribuerait à réduire la circulation des poids lourds sur le réseau routier, à optimiser les flux logistiques entre le Grand Port Maritime, les zones industrielles et les plateformes de distribution, et à favoriser des circuits logistiques plus durables à l'échelle de l'île.

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

Cette approche implique :

- un choix de matériel roulant adapté
- une logique d'exploitation maîtrisée.

Les circulations pourront être organisées soit en insertion entre les rames de voyageurs, soit sur des plages horaires spécifiques. Le tout visant 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 permettant un transport adapté aux infrastructures existantes.



4. La mise en œuvre, le financement et la gouvernance

a) La Société Réunionnaise des Grands Projets (SRGP)

La mise en œuvre opérationnelle du projet Réunion Express serait confiée à la Société Réunionnaise des Grands Projets (SRGP), établissement public dédié en charge du pilotage du projet, de la conduite des études et de la réalisation de l'infrastructure. Sa gouvernance regrouperait, aux côtés de la Région Réunion, l'ensemble des AOM de l'île (CASUD, CIREST, CINOR, CIVIS, TO). Elle assurerait la conduite des études, le suivi des opérations et la mise en œuvre des infrastructures nécessaires au développement du futur réseau ferroviaire de l'île.

UN MODÈLE QUI A FAIT SES PREUVES

- **Société du Grand Paris :** pilotage de la réalisation du Grand Paris Express (~200 km de lignes de métro automatique).
- **SOLIDEO :** société dédiée à la construction des infrastructures pour les Jeux Olympiques de Paris 2024.

Ce modèle garantit : un pilotage unifié et stable, la continuité des moyens techniques et financiers sur toute la durée du projet, et une coordination renforcée entre les acteurs du territoire.

La création de cette structure ne préjuge pas des conclusions du débat public. Elle vise à préparer les conditions techniques, financières et organisationnelles nécessaires dans le cas où le projet se poursuivrait.

b) Le financement du projet

5,2 - 6 Md€ = coût global estimé selon les variantes	70 M€/an = coûts d'exploitation estimés
~3 Md€ = coût de la première tranche de travaux	TRI 10-12 % taux de rentabilité interne (taux d'actualisation de référence : 3,2%)

Plusieurs leviers permettraient d'assurer la soutenabilité financière du projet.

Un financement reposant sur des ressources fiscales et économiques dédiées :

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

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

- les économies réalisées grâce à la restructuration des réseaux de bus et de cars seront réaffectées au financement du projet 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 sera maintenue à un niveau comparable à celui observé actuellement, soit environ 19% des coûts du système de transport.

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.

À RETENIR

Avec un taux de rentabilité interne estimé entre 10% et 12% (contre un taux d'actualisation de référence de 3,2%), les études montrent que les bénéfices attendus du Réunion Express pour les usagers et le territoire seraient particulièrement importants au regard des investissements réalisés.

Les principaux bénéficiaires sont les automobilistes qui se reportent vers les transports collectifs, grâce aux économies sur les coûts de possession et d'usage de leur véhicule.

© Un projet qui se construit dans le temps, par étapes successives



d Le phasage mis en débat

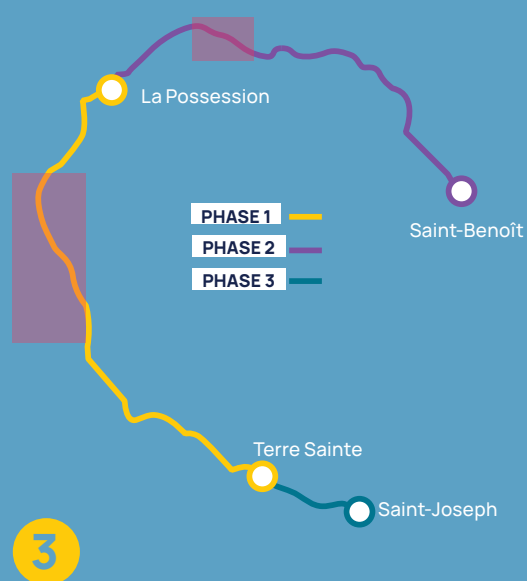
DES EXEMPLES DE PHASAGE PARMI LES SCÉNARIOS ÉTUDIÉS

Plusieurs scénarios sont actuellement à l'étude : les exemples présentés ci-après illustrent différentes logiques de phasage : un démarrage sur les secteurs les plus congestionnés, une progression par bassins territoriaux, ou une réalisation simultanée de plusieurs tronçons.

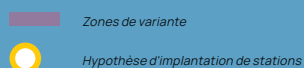
Ces scénarios intègrent les niveaux de fréquentation attendus, la faisabilité technique et foncière, et les équilibres économiques du système.

Le phasage du projet n'est pas arrêté à ce stade et constitue l'un des sujets qui sera soumis à la discussion dans le cadre du débat public.

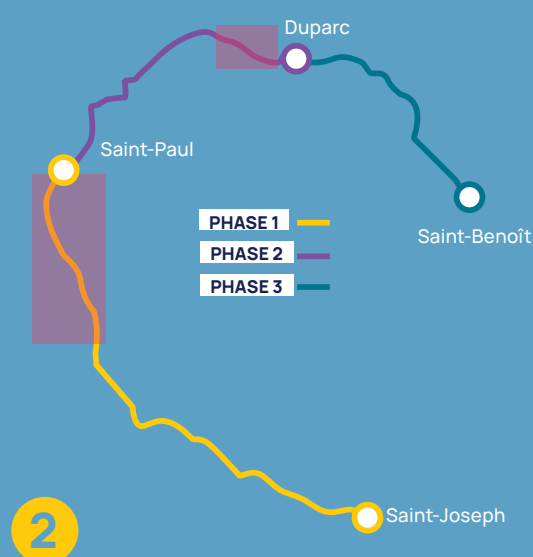
Le principe retenu par la Région repose toutefois sur une première phase de réalisation dont le montant d'investissement n'excéderait pas 3 milliards d'euros. Dans ce cadre, plusieurs logiques de phasage sont envisageables : un démarrage sur les secteurs les plus congestionnés, une progression par bassins territoriaux ou encore une répartition des investissements sur plusieurs territoires.



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).



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).



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.



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



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

5. Les effets structurants attendus

Ⓐ La réorganisation des mobilités et des 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 travers une hiérarchisation plus lisible. La mise en place du Réunion Express permettra de restructurer les lignes de bus interurbaines (Car Jaune) en évitant les doublons, tout en libérant des ressources pour renforcer la desserte fine des territoires. En offrant une alternative performante à la voiture individuelle sur les principaux axes de déplacement, le projet vise également à favoriser le report modal vers les transports collectifs, contribuant ainsi à réduire la congestion routière, à améliorer les conditions de déplacement et à limiter les émissions liées aux transports.

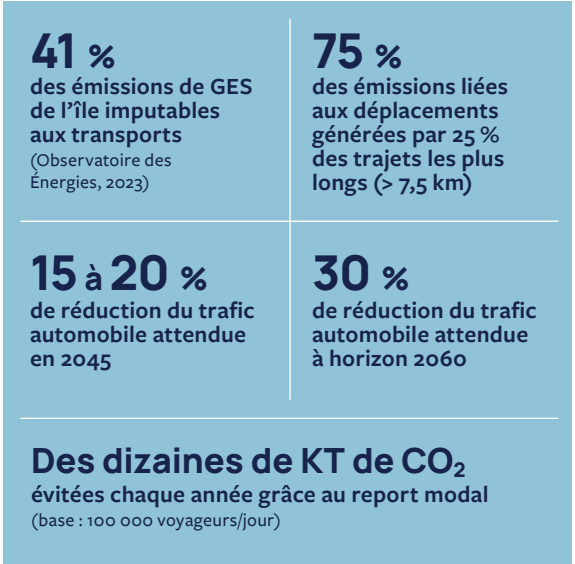
Ce système repose sur une tarification coordonnée entre les différents réseaux, une billettique interopérable facilitant l'usage combiné des modes, et des systèmes d'information voyageurs harmonisés permettant une meilleure lisibilité de l'offre. L'objectif est de proposer une chaîne de déplacement simple, fluide et attractive, capable d'accompagner durablement l'évolution des pratiques de mobilité à La Réunion.

Ⓑ L'aménagement du territoire

Les stations du projet Réunion Express, conçues comme des pôles d'échanges multimodaux, constitueront des points structurants du territoire. Autour de ces pôles, le projet favorise des dynamiques de densification et de requalification urbaine, en cohérence avec les orientations du SAR (Schéma d'Aménagement Régional).

Ⓒ La transition énergétique et environnementale

Le secteur des transports est la principale source d'émissions de GES (Gaz à Effet de Serre) à La Réunion (~41 % des émissions totales de l'île), reposant quasi exclusivement sur des carburants fossiles importés. En proposant une alternative ferroviaire 100 % électrique pour les déplacements les plus émetteurs, le projet constitue un levier concret de transition énergétique.



UNE INSERTION RESPECTUEUSE DES MILIEUX NATURELS

Les premières analyses environnementales montrent que le tracé prévisionnel s'inscrit majoritairement hors des grands zonages réglementaires de protection (cœur du Parc National, réserves naturelles, ZNIEFF) ce qui constitue un point favorable. Pour autant, plusieurs enjeux écologiques ont été identifiés et un inventaire faune-flore complet serait également réalisé, en tenant compte des spécificités des saisons australe et estivale.

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 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.

LA DÉMARCHE ÉVITER-RÉDUIRE- COMPENSER (ERC)

Conformément à l'article L.110-1 du Code de l'environnement, l'ensemble des impacts du projet ferait l'objet d'une évaluation systématique selon la séquence ERC, couvrant toutes les thématiques : biodiversité, eau, air, bruit, santé, paysage, patrimoine et sols. Une Étude d'Impact Environnemental (EIE) complète sera engagée en phase opérationnelle.

- **ÉVITER** : modifier le projet pour supprimer un effet négatif identifié (ex. choix d'un tracé hors zone sensible) ;
- **RÉDUIRE** : limiter la durée, l'intensité ou l'étendue des effets qui ne peuvent être évités ;
- **COMPENSER** : apporter une contrepartie aux effets résiduels notables qui n'ont pu être ni évités ni suffisamment réduits.

d Les retombées socio-économiques

L'analyse socio-économique du projet, conduite conformément aux référentiels méthodologiques nationaux, met en évidence des bénéfices significatifs pour les usagers, les acteurs économiques et le territoire.



- ➔ **Gain de temps pour les usagers TC**
45 à 50 min par trajet
selon les variantes



- ➔ **Réduction du trafic automobile**
15 à 20 % en 2045
30 % en 2060



- ➔ **Emplois en phase construction**
~25 000 emplois locaux/an (2027-2050)
dont 13 900 directs



- ➔ **Taux de rentabilité interne (TRI)**
10 à 12 %, supérieur
au taux de référence de 3,2 %



- ➔ **Effets non monétarisables**
Qualité de vie, accessibilité aux services, cohésion sociale, résilience



- ➔ **Emplois permanents à l'exploitation**
~350 (conduite, exploitation, maintenance, gestion des gares)

6. Les alternatives au projet

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 et à apprécier leur capacité à satisfaire les objectifs des politiques publiques régionales. Quatre scénarios ont été étudiés.

L'OPTION ZÉRO : UNE CONGESTION APPELÉE À SE RENFORCER

En l'absence d'investissement structurant, les phénomènes de congestion continueraient à s'aggraver. Les données illustrent une tendance structurelle : +26 % de trafic sur la RN2 Saint-André en dix ans, +40 % sur la Route des Tamarins, +19 % sur la RN1 Saint-Paul Centre. Le parc automobile atteindrait 580 000 véhicules en 2035.

À RETENIR

L'option zéro conduirait à prolonger les fragilités du modèle actuel : dépendance automobile, saturation des infrastructures, vulnérabilité énergétique, inégalités de mobilité et dégradation des conditions économiques et environnementales du territoire.

L'AMÉLIORATION PROGRESSIVE DES INFRASTRUCTURES ROUTIÈRES

Cette première alternative repose sur le renforcement continu du réseau Car Jaune existant, en s'appuyant principalement sur les infrastructures de voies réservées déjà réalisées ou programmées. Les études menées par le porteur de projet 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.

UN RÉSEAU STRUCTURANT DÉDIÉ AUX CARS RÉGIONAUX

Cette alternative plus ambitieuse vise à atteindre des performances comparables au ferroviaire via d'importantes infrastructures routières dédiées et une exploitation très intensive du réseau de cars. Son empreinte foncière et ses coûts d'infrastructure seraient très élevés, sans atteindre la régularité ni la capacité d'un mode ferré.



Synthèse comparative

Le projet Réunion Express permettrait de répondre simultanément à l'ensemble des objectifs fixés par la politique régionale de mobilité : réseau structurant, performant, capacitaire, décarboné et organisé en système intermodal à l'échelle de l'île.

Pour le porteur de projet, les alternatives routières, même dans leur version la plus ambitieuse, se révèlent insuffisantes pour faire face aux besoins actuels et futurs de mobilité à La Réunion.

7. Le débat public : les enjeux 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 Réunion présente un projet élaboré pour être partagé et discuté dans le cadre d'un débat public piloté par la Commission Nationale du Débat Public (CNDP), autorité neutre et indépendante. Le débat vise à couvrir les thématiques suivantes, et peut en inclure davantage selon les propositions du public :

- **L'opportunité du projet** : pourquoi ce projet est-il utile pour La Réunion et ses habitants ?
- **Les caractéristiques techniques** : tracé, variantes, stations, intermodalité.
- **Le financement et la gouvernance** : soutenabilité, rôle de la SRGP, contributions des différents acteurs.
- **Le phasage** : par quels tronçons commencer ? Selon quels critères de priorité ?
- **L'insertion territoriale** : impacts pour les communes, les riverains, l'environnement.

La Région Réunion 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.



ET APRÈS LE DÉBAT PUBLIC ?

Dans les deux mois suivant la clôture du débat public, la commission en charge du débat rédigera un compte-rendu, et le président de la CNDP en dressera le bilan. Ces deux documents seront rendus publics.

La Région Réunion disposera ensuite de trois mois pour décider et annoncer les suites qu'elle entend donner au projet. Elle précisera le cas échéant : les ajustements apportés au projet, les engagements retenus pour la suite des études, et les orientations concernant le tracé, le phasage, le financement et la gouvernance.

Si la Région décide de poursuivre le projet, la CNDP désignera un ou des garants pour veiller à la bonne information et à la participation du public lors d'une phase dite de « concertation continue », jusqu'à l'ouverture de l'enquête publique.

NOTES

POUR CONSULTER LE DOSSIER DE PRÉSENTATION
DU PROJET RÉUNION EXPRESS ET SA SYNTHÈSE
EN VERSION NUMÉRIQUE, RENDEZ-VOUS
SUR LE SITE INTERNET DU DÉBAT PUBLIC :

