



REMARQUES SUR LE PROJET D'UN TRAIN-TRAM

Préparation de retours pour un cahier d'acteurs
— Juillet 2026 —

Introduction, pour le vélo « *There is not alternative* » !

Cette référence de la parole de Margaret TATCHER (chef d'état britannique des années 1980), « la main de fer » du capitalisme à propos des manifestations ouvrières, est certainement le mot d'ordre de l'idéologie des cadres et élus qui dessinent des projets d'envergures. Même lorsque que des alternatives sont proposées en contrebalancement au projet de train-tram, le vélo n'a pas sa place.

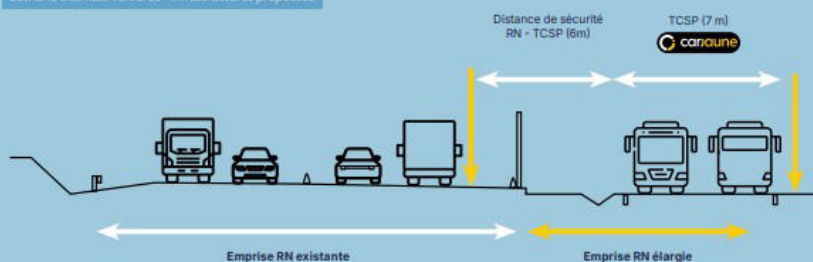
4. Une alternative renforcée : créer un réseau structurant dédié aux cars régionaux

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



Page 174, même dans l'alternative proposée le vélo n'a pas sa place.

De plus, Gérald SEURIN, bénévole actif et co-président du CRUB a participé longement à l'Assemblée citoyenne des mobilités. Les membres de cette assemblée réunionnaise a porté le vélo comme solution durable et prioritaire, comme levier principale aux autres mobilités. Même le bus était une solution reconnu possible avant d'investir dans le tram-train. Pourquoi aujourd'hui le vélo est-il si mis en retrait ? Pourquoi a-t-il été peu envisagé ? Les distances parcourues à vélo sont plus faibles ? Mais c'est bien les déplacements inter-communaux qui sont les plus fort. Les déplacements à faibles distances sont très fréquents. Le réflexe vélo n'existe pas à La Réunion parce qu'il est toujours absent de l'environnement visible et imaginaire. Pourtant les citoyens l'ont demandé.



Page 26, contrairement à ce que les citoyen·nes demandent, le vélo ne sera pas mis en avant ? Vive la démocratie !

Une autre question peut se poser :

Quelle est la vitesse moyenne du Run Express ? On trouve la vitesse max. mais pas la moyenne. Alors que c'est elle qui est mise en avant dans l'alternative par le Car à haut niveau de service !

Aucune ? Non, une vue d'artiste intègre le vélo comme solution parallèle. Dans un monde ferrovière à La Réunion (2050), la voiture sera-t-elle encore reine ? — OUI !

Le CRUB a fait le jeu de « où est Charlie ». Histoire de voir si le projet s'est verdi de l'usage du vélo dans ces belles images. Dans l'ensemble, non, le vélo est plutôt absent ou alors très rares. Voici quelques images où le vélo est reconnu ou presque.



Page 60 et 124, même quand l'aménagement cyclable existe, le cycliste n'est pas identifiable et les traversées ne sont pas corrigées (voir cercle bleu).

Page 82, même quand un axe routier est munis de bandes multifonctions, pas un vélo !

Page 86, Aucun aménagement cyclable à Saint-Benoit n'est prévu pourtant le projet va voir le jour prochainement !

Page 93, Saint-Andrée, idem ? le citoyen à vélo ne doit pas se montrer ?



Page 102 et 115, ça y est le vélo est là. Est-il là parce que les usagers l'ont demandé fort lors des différentes phases de la NRL ? Aujourd'hui nous ne l'avons pas, seul des pictos « cyclistes » sont présents sur une bande d'arrêt d'urgence multifonction. **CE N'EST PAS UN AMÉNAGEMENT CYCLABLE !!!** Au vu des textes étatiques, la piste multifonctionnelle ne sécurise pas suffisamment des cyclistes. Donc les cyclistes ne peuvent seulement envisager le vélo que si le train-tram est là... Sur cette vue une piste cyclable bidirectionnelle en « encorbellement ». Inconvénient principale : prise au vent plus importante que derrière la balustrade actuelle. Mais l'avantage est la séparation totale avec le trafic.

Page 94 et 109. Rien sur l'aérogare du Gilot. Le seul parking vélo existant est hors champs à droite. Pourquoi ? Parce qu'il est très loin de l'entrée des terminaux et des enregistrements. Et il ne sera pas présent sur la nouvelle station de train-tram !

Page 116, des marcheurs, c'est déjà ça... mais ils font déjà 25 % de part modale ! Pourquoi les mettre en valeur ?

Page 119 et 128-129, on a beau chercher, aucun cycliste en vue.

Page 144 et 145, Portail, idem, le cycliste n'est pas bien vu.



Page 146 et 158, la deuxième représentation est pour Saint-Pierre, une piste cyclable unidirectionnelle de chaque côté de l'aménagement, en espérant que ça plaise au maire. Quoi qu'il en soit, les artistes de ce projet ne savent visiblement pas réaliser des aménagements cyclables dans les intersections. Aucun cheminement cycliste présents. C'est peut être ça le problème, il manque de la formation auprès des agents dès les dessinateurs de projet jusqu'à la réalisation.

Page 154 et 155, Saint-Louis ne fera rien pour le vélo ? C'est pourtant l'une des rares villes à être dotée d'une vélo-école adulte !



Page 162, à Saint-Joseph des arceaux vélos, on pourrait croire à un hasard.

Bref, le Réunion Express n'est pas « *bike freindly* ». Le minimum sera peut être fait et encore...

Nombre d'occurrences de mots autour du vélo (31) :

- **vélo (22), pages 19, 22, 23, 27, 35, 41, 49(5), 50, 51(5), 52, 122, 123, 184, 185 ;**
- **cyclable (6), pages 50 et 51 (4), 76 ;**
- **cycliste (2), pages 51, 87 ;**
- **voies vertes (1), page 50.**

Contrairement au mot "alternative" (40 occurrences à lui seul), on peut regretter que les mots sur le sujet du vélo ne soit pas ou peu présents.

Peut-on en conclure que l'on ne veut pas mettre le vélo en avant ? Pourtant les États généraux des mobilités indiquaient que les Réunionnais veulent du vélo comme alternative à la voiture [référence nécessaire].

Plus en détail ? ci-après les captures écrans des textes représentant ces mots.

⑥ 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.

Page 19

Le chiffre de 1,3 % montre bien que le vélo est la dernière roue du carosse alors que les Réunionnais veulent du vélo comme alternative (ÉGM 2024).

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).

Page 22 Le vélo est le dernier argument pour montrer qu'il sera présent. Qu'en sera-t-il vraiment ? Toujours mis si la place est disponible, c'est comme les trottoirs ? Un sur deux ? Alors que le sacro-saint flux automobile n'est jamais remis en question !

e 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**.

Page 23, le vélo est l'affaire des communes, uniquement ? Si l'impulsion venait des grosses collectivités, les communes seraient mieux préparées.

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

Page 26, contrairement à ce que les citoyen·nes demandent, le vélo ne sera pas mis en avant ? Vive la démocratie !



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.

Page 29

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'Ile 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 jusqu'à 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 créées ou renforcées, 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.

Page 27

Encore présent en second plan.

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 :

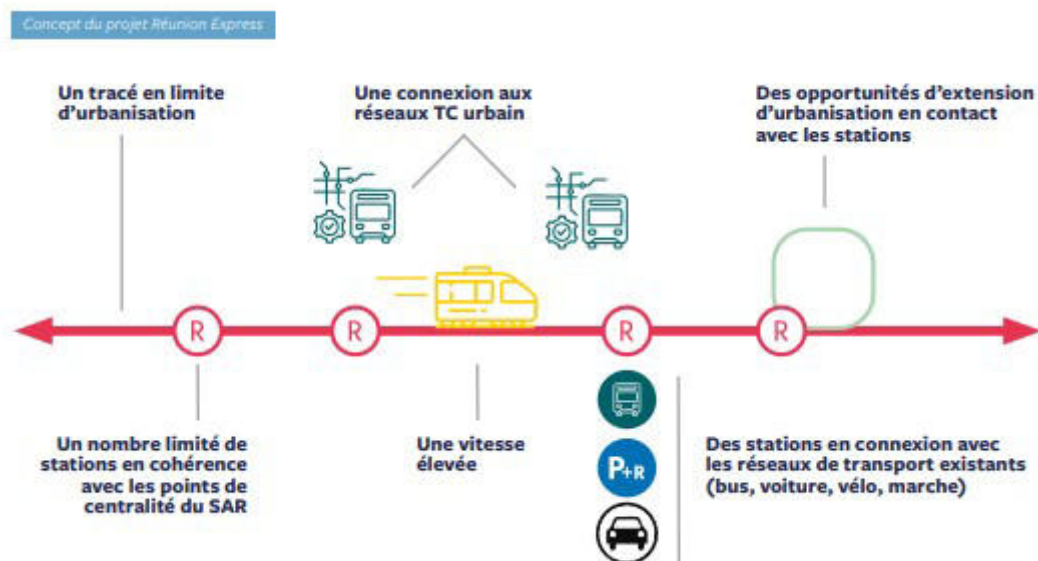
- faciliter les déplacements professionnels
- améliorer l'accessibilité des zones d'activités
- élargir les bassins de recrutement
- renforcer l'attractivité économique du territoire

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.

Page 35



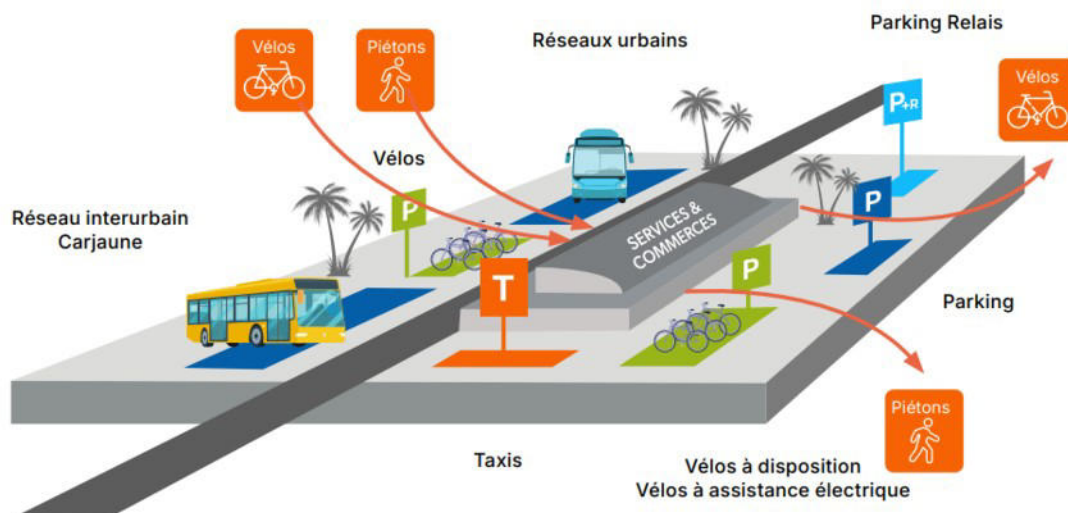
Page 41

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).

© 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

Page 51



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.

Page 51

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.

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.

d) 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.

④ 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.

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 œuvre 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.

Page 72

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.

Page 76 (report modale aussi)

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'utilisateurs 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 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.

Page 95

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
CARACTÉRISTIQUES PRINCIPALES	- Longueur : 27,2 km 5 stations : Saint-Paul, l'Éperon, l'Ermitage-les-Hauts, Trois-Bassins, Portail	- Longueur : 31,3 km (+ 4,1 km par rapport à la variante 1) 7 stations : Saint-Paul, Boucan Canot, Saint-Gilles, L'Ermitage, Trois-Bassins, Saint-Leu centre, Portail Saint-Leu	- Longueur : 30,1 km (+ 2,9 km par rapport à la variante 1) 6 stations : Saint-Paul, Saint-Gilles, L'Ermitage, Trois-Bassins, Saint-Leu centre, Portail Saint-Leu - Part importante en tunnel
PERFORMANCES DU RÉSEAU	- Temps de parcours optimisé : 25 min - Vitesse commerciale élevée : 66 km/h	- Temps de parcours élevé (environ 40 min) - Vitesse commerciale faible (47 km/h) - Ralentissement lors de la traversée de Saint-Leu (mode dégradé)	- Temps de parcours élevé (37 min) - Vitesse commerciale faible (49 km/h) - Ralentissement lors de la traversée de Saint-Leu (mode dégradé)
DESSERTE DU TERRITOIRE ET INTERMODALITÉ	Trafic potentiel autour de 100 000 voyageurs/jours pour l'ensemble de la ligne - Une desserte équilibrée entre les hauts et le littoral - Pôle d'échanges intermodaux et parking relais aménageables - Connexion avec des projets de téléphériques	- Trafic potentiel identique à la variante 1 - Desserte des centralités touristiques, centre-villes et plages (hôtels, port, commerces) - Desserte résidentielle modérée à Saint-Gilles et Saint-Leu - Desserte de Trois-Bassins dans l'optique d'une urbanisation future	Potentiel voyageur identique à la variante 1 Desserte littorale maintenue (variante 1) mais pas de desserte de Boucan Canot
CARACTÉRISTIQUES D'INSERTION	- Une insertion le long de la route nationale - Impact localisé en sortie de Saint-Paul : franchissement RN + viaduc et tunnel entre St-Paul et Eperon - Infrastructure visible dans le paysage	- Impacts importants sur les voies <u>vélo</u> existantes ou envisagées sur la RN1a sur les secteurs Boucan Canot et Saint-Gilles - Impact très fort sur le plan de circulation de Saint-Leu - Des contraintes fortes en zone urbaine - Traversées de continuité écologique et agricole (en sortie de Trois-Bassins et Saint-Leu)	- Impacts importants sur les voies <u>vélo</u> existantes ou envisagées sur la RN1a sur le secteur de Saint-Gilles - Impact très fort sur le plan de circulation de Saint-Leu - Contraintes fortes en zone urbaine - Traversées de continuité écologique et agricole (en sortie de Trois-Bassins et Saint-Leu)

Page 122

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.

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.

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.

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.

Conclusion

Nous ne pouvons pas laisser la Région lancer un projet Réunion Express sans avoir une solution alternative crédible avec un projet complet vélo via un schéma directeur vélo total à l'île.

Le vélo est la seule alternative crédible à la voiture en ville et entre les villes si l'argent vient à manquer. Si rien n'est fait, la pollution proche des voiries sera exposantielle sans parler des gaz à effet de serre qui seront bien trop important avec un projet de BHNS à l'horizon 2050.