

Réseau Régional de Transport Guidé



AMÉNAGEMENT. C'est finalement un mode de transport "ferré léger au sol" qui a été retenu pour desservir le premier tronçon du Réseau Régional de Transport Guidé entre Saint-Denis et Sainte-Marie. Un projet qui est entré en phase active depuis 2016 et dont la Commission permanente vient de lancer les études pré-opérationnelles, Assistance à Maîtrise d'ouvrage et financements compris.

À La Réunion, l'histoire des transports en commun a été marquée par la disparition du petit train à voie métrique du C.F.R. en 1976. Depuis, en dépit du vertigineux développement de l'automobile, on attend le retour d'un mode de transport ferré... Le mirage du tram-train, qui n'était pas financé, en dépit d'années de communication forcenée, 1,5 million d'euros entre 2006 et 2010, n'a fait qu'aviver cette frustration. La réalisation du Réseau Régional de Transport Guidé (RRTG), entre Saint-Benoît et Saint-Joseph en passant par Saint-Denis et le littoral Ouest devrait offrir aux Réunionnais des solutions de transports en communs rapides et efficaces, en combinant divers moyens techniques, de façon à

maintenir une vitesse satisfaisante et une régularité dans les déserts.

Hier, la commission permanente de la Région Réunion a voté à l'unanimité - c'est notable - le projet de création de la Section Nord du Réseau Régional de Transport Guidé (RRTG) entre Saint-Denis et Sainte-Marie, et la mise en place des autorisations de programme nécessaires à la poursuite des études pré-opérationnelles dont une Assistance à Maîtrise d'ouvrage...

Là où le projet de tram-train omnibus prévoyait une ligne de 40 km entre l'aéroport et Saint-Paul, en passant par Saint-Denis, la Montagne et le Port, le Réseau Régional de Transport Guidé présentera une boucle de 150 km à laquelle seront connectés des axes

urbains de communication, à destination des centres mais aussi des écarts. Dans son principe, il restitue donc le circuit du petit train disparu dont les lignes couvraient quand même 126 km.

32 MILLIONS D'EUROS DU KILOMÈTRE

La problématique du transport collectif à La Réunion débute obligatoirement par la prise en compte de la traversée du chef-lieu, Saint-Denis, véritable "hub" de l'emploi, à partir duquel et vers lequel transitent d'impressionnantes cohortes de travailleurs et d'usagers en tous genres, du matin au soir. La NRL est une partie de la solution aux encombrements à l'Ouest, la section Nord du RRTG entre le projet de

pôle d'échanges de Bertin (Saint-Denis) et celui de Duparc (Sainte-Marie), constitue son pendant prioritaire à l'Est. Deux ans d'études sur un premier segment du RRTG, entre Saint-Denis et Sainte-Marie, ont abouti en février 2018, dont celle portant sur la faisabilité de ce premier tronçon. 9,1 km de voies, qui s'étendront du Boulevard Sud à l'aéroport Roland Garros. Il permettra la traversée d'axes et de nœuds routiers importants mais aussi la desserte de sites tels que le CHU, la CGSS, l'université, le Technor, l'aéroport...

Tout le beau de l'histoire réside évidemment dans le choix du mode de transport, choisi pour cette desserte initiale qui deviendra emblématique.

Initialement, dans les préfigurations, c'est l'option du monorail qui avait été envisagée, parce que moderne et peu encombrante. Mais cette option n'a pas résisté aux

études d'opportunité-faisabilité, parce que cette solution imposait un nombre restreint de constructeurs et qu'elle posait problème au niveau de la tranchée couverte de Saint-Denis, sans parler de son coût, 64 millions d'euros du kilomètre... C'est donc la solution du mode "ferré léger au sol" qui a été retenue, une nouvelle génération de "tramways", innovants tant en matière d'énergie que d'emprise au sol, écolos et "légers".

L'investissement qui sera réalisé par la collectivité dans le cadre de l'option "mode fer léger au sol" tourne autour de 300 millions d'euros TTC, soit 32 millions d'euros du kilomètre. Ce montant est fortement alourdi par la nécessité de renforcement des ouvrages du Boulevard Sud, mis à profit pour limiter les impacts fonciers sur le voisinage et les résidents.

Philippe Le Claire



Le tracé du RRTG de Duparc à Bertin.



: un "tramway" nommé désir



(Ci-dessus) Vue d'artiste de la station Bertin.
(Ci-contre) Le Boulevard Sud au niveau de l'université.



Une bouffée d'oxygène à l'Est et à l'Ouest

Selon les études présentées à la Commission permanente de la Région, hier, le temps de parcours commercial du RRTG entre Bertin et Duparc est estimé entre 17 et 21 minutes en moyenne pour une vitesse commerciale de 25 à 32 km/h, avec des pointes à 70 km/h. En desserte inter-urbaine la vitesse commerciale maximale pourra monter à 80 km/h. De quoi révolutionner notre perception de l'espace entre Sainte-Marie et Saint-Denis. La fréquence de desserte en heures de pointe est évaluée à un passage toutes les 7,5 minutes. En heures creuses, elle sera limitée à un passage toutes les 15 minutes. Quant à l'amplitude de service, elle court de 5h du matin à minuit. Dix stations sont prévues sur le trajet. Sur le seul segment Saint-Denis,

Sainte-Marie, la fréquentation du RRTG à l'horizon 2025 est estimée à 30 000 voyages/jour. Cette estimation se comprend à l'horizon de la mise en service de l'infrastructure, qui implique la restructuration des réseaux de bus actuels, inter-urbains et urbains, à savoir le réseau de Car Jaune, le réseau urbain Citalis, les transports par câble Citalis...

À plus long terme, les études misent sur une fréquentation qui tendrait à atteindre 50.000 voyages/jour. Une montée en puissance liée aux extensions du système de transport à l'Est et l'Ouest.

On envisage la mise en service de l'intégralité de la ligne Bertin-Duparc en fin 2023 ou début 2024.



Tracé de référence du RRTG

- Un tracé partant du giratoire des Plaines à Saint-Benoît longeant la RN2 jusqu'à Sainte-Marie
- un tracé RN2 côté littoral depuis Sainte-Marie desservant Duparc et l'aéroport et empruntant le boulevard Sud (RN6) pour la traversée de Saint-Denis puis la Nouvelle Route du Littoral (NRL)
- un tracé longeant ensuite la RN1 côté montagne depuis la NRL (qui a été dimensionnée pour) jusqu'à l'échangeur Sainte-Thérèse, puis qui emprunte la RN1001, le Boulevard des Mascareignes, la RN7 puis la Chaussée Royale jusqu'à la gare routière de Saint-Paul. Le RRTG s'insère ensuite le long de la route des Tamarins côté mer
- de l'Étang-Salé à Pierrefonds, le tracé du RRTG se fait en bordure de la RN1 côté littoral puis rejoint la ZI 4 et se poursuit vers la Zac Canabady et le Boulevard Banks. Le RRTG emprunte ensuite le Boulevard Banks puis la RN2 jusqu'à Saint-Joseph.

**Joyeux
Aid el Kebir !**

Le Maire de Saint-Pierre Michel Fontaine
et le conseil municipal
adressent tous leurs vœux
à la communauté musulmane de La Réunion
pour la célébration de l'Aid el Kebir.