

# Mobil' *idéez.re*

Magazine d'information indépendant sur la mobilité durable à la Réunion

## VIVONS LE RÊVE!



Illustrations : IA Lionel Laffin



Nouveaux véhicules  
Car Jaune : Diesel ou  
électrique ?



Des États Généraux  
des Mobilités pour  
préparer l'avenir

# BIEN VOUS ACCUEILLIR POUR NOUS C'EST ESSENTIEL !



2023  
2024

## TRANSPORTS SCOLAIRES

# INSCRIVEZ-VOUS

du 1<sup>ER</sup> MAI  
au 1<sup>ER</sup> AOÛT

À partir du  
1<sup>ER</sup> JUIN



**SUR RENDEZ-VOUS**

**Du lundi au vendredi**

**EN AGENCE KAR'OUEST**

De 8h à 13h  
avec un conseiller commercial

De 13h à 15h  
avec un assistant numérique  
pour une inscription en ligne\*



\* En réalisant votre inscription en ligne,  
vous participez au grand tirage au sort  
pour tenter de gagner 150€ en bon d'achat.

**AU PÔLE NUMÉRIQUE  
DE LA GARE ROUTIÈRE  
DE SAINT-PAUL**

De 8h à 15h  
pour une inscription en ligne\*

**Réservez votre RDV**

sur [www.karouest.re](http://www.karouest.re)

ou par tel au

**0 800 605 605**

Service & appel  
gratuits

Coût de l'appel gratuit à partir d'un poste fixe de La Réunion



Le TCO avec vous  
sur toute la ligne

# KAR'OUEST

— Kar'Ouest, le bon réflexe ! —

   [karouest.re](http://karouest.re)

## ***L'intelligence artificielle au secours des mobilités***

Les mathématiques peuvent tout expliquer, ou presque. Dans le domaine du trafic routier, il existe une série de modèles mathématiques qui reproduisent très bien les phénomènes des embouteillages « sans raison », pas d'accident, pas de travaux, lointaine conséquence du coup de frein d'un véhicule plus loin sur la quatre voies. Mais quand à trouver une solution pour y remédier, c'est une autre histoire... Jusqu'à la proposition d'un chercheur américain du MIT (Massachusetts Institute of Technology) qui a mis au point un nouvel algorithme de régulation de trafic pour le futur. Sa solution a été présentée à la Conférence sur les systèmes de transports intelligents en octobre dernier à Amsterdam en Hollande. Pour le futur, car son système suppose qu'un maximum de véhicules soient équipés de capteurs de distance et de vitesse, à l'avant et à l'arrière. Aujourd'hui, des radars de régulation de distance, couplés au régulateur de vitesse, existent déjà à l'avant des voitures haut de gamme. Ils réduisent automatiquement la vitesse quand la distance avec le véhicule précédent devient trop courte. Le chercheur du MIT propose de mettre l'équivalent à l'arrière du véhicule. Et c'est à partir des informations recueillies par ces capteurs qu'il est possible de réguler de manière optimale la vitesse de chaque voiture. Des simulations sur ordinateur ont confirmé que ça marchait. Conscient que le prix actuel des radars de régulation est un frein, les chercheurs du MIT s'efforcent d'extraire les informations nécessaires au fonctionnement de l'algorithme avec une simple caméra. Mais le principal obstacle au développement d'un tel système de régulation est tout autre : l'automobiliste est-il prêt à ce qu'on régule sa conduite pour éviter un bouchon à ceux qui suivent à un kilomètre derrière lui ? En attendant d'être sûrs, on continue à imaginer d'autres solutions pour sortir du coma circulatoire dans les grandes villes et participer à la préservation de la planète et à la transition écologique.

Alors qu'en 2050, deux humains sur trois vivront en ville, demain nous nous déplacerons peut-être d'une toute autre façon. Dans des voitures autonomes, des transports collectifs plus rapides et plus écologiques, dans le ciel, sur l'eau, ou sur terre. Partout, des chercheurs et des entrepreneurs de la tech nous promettent un futur bien différent en matières de mobilités. Comment voyagerons-nous dans le futur ? Nombreux sont ceux qui misent sur l'intelligence artificielle. D'ailleurs, nous aussi nous avons demandé à l'IA d'imaginer nos modes de transports du futur pour illustrer la couverture de ce 9ème numéro de Mobil'Idées relooké. L'IA pense qu'à La Réunion, compte tenu de notre topographie, le transport par câble serait le plus pertinent. Elle a peut-être raison ! La CINOR a décidé d'accélérer son second téléphérique entre La Montagne et Saint-Denis, La Région a confié au SMTR l'élaboration d'un Schéma du transport par câble pour La Réunion, Maurice Gironcel verrait bien un téléphérique sur sa commune, dans le Sud, le maire des Avirons a convaincu le Président de la CIVIS de confier une étude de faisabilité à la SPL Maraina sur un transport par câble entre la pointe des Avirons vers le Télélave et pourquoi pas le prolonger vers Cilaos... A ne pas en douter, au même titre qu'un réseau ferroviaire, on devrait retrouver ces projets de téléphériques dans les conclusions et la feuille de route des États Généraux des Mobilités prévus en fin d'année.

Mais comme on dit si bien, chaque jour suffit sa peine. Car en attendant, La Région devra, dans le cadre du renouvellement du contrat d'exploitation de son réseau interurbain Car Jaune, faire un choix. Celui de la motorisation des futurs cars Jaune. Diesel ou électrique ? Au sein même de la majorité régionale, les avis sont partagés. Il y a les adeptes des bus électriques, qui estiment que La Réunion ne peut aller à contre sens de la transition énergétique en citant l'exemple de nos voisins mauriciens. Il y a ceux qui veulent aller plus loin dans l'innovation avec l'hydrogène, même si pour l'instant cette technologie est encore au stade expérimental. Enfin, il y a ceux qui trouvent raisonnable de rester au diesel, voire au biocarburant dans la mesure où les bus électriques proposés actuellement sur le marché ne sont pas adaptés au réseau Car Jaune. Mais politiquement il faudra convaincre les écolos. Va t-on alors solliciter l'intelligence artificielle?



# Mobil*idées*.ne

## #9 Juillet 2023

Magazine trimestriel édité par

**LA BELLE IDEE**

SARL au capital de 1 000€

enregistrée au RCS de Saint-Pierre

SIRET : 791 779 366

**Adresse :** 3 chemin de la Pointe

97425 - Les Avirons

**Directrice de Publication :**

Josie Reilhac

**Co-fondateurs et Rédaction :**

Lilan Reilhac

Jean-Pierre Vidot

[mobilidees.974@gmail.com](mailto:mobilidees.974@gmail.com)

**Mise en page :**

Design & Consulting SB

Sébastien Mohamed

**Impression :** ICP Roto

Dépôt légal à parution

N° ISSN : 2741-8219



# SOMMAIRE

# MOBI L'IDÉES #9

Les mobilités en brefs	<b>06</b>
Un peu d'histoire...	<b>11</b>
Les États Généraux des Mobilités dans tous ses états	<b>14</b>
Interview du Président de la Sodiparc	<b>24</b>
Le marché des trottinettes	<b>27</b>
Premier bilan de la gratuité sur Car Jaune	<b>29</b>
Elga Doki Thonon, le visage de l'information Car Jaune	<b>31</b>
Saint-Denis, Toulouse, ces villes qui adoptent du transport par câble	<b>32</b>
Les étudiants réunionnais de métropole face aux transports en commun	<b>34</b>
Paris, la fin des trottinettes en location	<b>36</b>
Les nouveaux bus Car Jaune électrique ou diesel ?	<b>37</b>
Portrait d'un conducteur receveur de Citalis	<b>40</b>
BD de Tehem	<b>42</b>
Systèmes D pour se déplacer à Madagascar	<b>44</b>
L'actualité des mobilités à l'île Maurice	<b>50</b>
Interview d'Abdul Cadjee	<b>52</b>
Randobus avec Carsud	<b>54</b>
Randovélo avec AlterVélo	<b>59</b>



## MATHIEU CHICHERY QUITTE LA SEMITTEL



Après 13 ans de bons et loyaux services, le Directeur général délégué de la Semittel démissionne de ses fonctions à la tête de la Société d'économie mixte des transports de la CIVIS. Mathieu CHICHERY explique ce départ par « un besoin d'un nouveau défi professionnel en lien avec l'aménagement et le développement durable du territoire ». Ingénieur principal de la fonction publique territoriale avec une spécialité urbanisme transports, Mathieu CHICHERY avait rejoint la Semittel le 1er mars 2013. L'entreprise publique intervient sur le Sud de l'île, en partenariat avec d'autres entreprises de transports, à travers de deux délégations de service public (DSP) à la gestion des réseaux urbains de la CIVIS et de la CASUD, à savoir les lignes de bus Alternéo et Carsud. Pour mener à bien ses missions, la Semittel qui réalise un chiffre d'affaire de 20 M€ emploie environ 300 salariés. Ces dernières années, la Société d'économie mixte du Sud a été le premier opérateur de transports de voyageurs de l'île à proposer sur son territoire deux formules de location de vélo avec AlterVélo, en libre service ou longue durée. Un succès populaire qui a encouragé les autres réseaux de transports urbains à lancer également leurs services vélos.

Mathieu CHICHERY rejoindra dans les semaines qui viennent la direction de la SPL Grand Sud, en charge notamment de l'aménagement de la ZAC Roland Hoarau à Pierrefonds. C'est la Directrice adjointe en charge des affaires générale, Sandrine Boyer qui assumera l'intérim en attendant que le conseil d'administration de la Semittel recrute la ou le futur Directeur général délégué.

LR

## NOUVELLE AGENCE KAR'OUEST À SAINT-LEU

Suite aux dégâts causés par un incendie qui s'est déclaré dans un bâtiment voisin le 14 avril 2023, KAR'OUEST avait été contraint de fermer temporairement son agence commerciale de Saint-Leu. Depuis ces dernières années, la SEMTO en charge de l'exploitation du réseau urbain Kar'Ouest envisageait déjà un déménagement au plus près des usagers des transports publics sur la commune de Saint-Leu. Après l'incendie de l'ancienne agence, les équipes de la SEMTO se sont immédiatement mobilisées pour trouver un nouveau local pouvant accueillir le public le plus rapidement possible.

C'est désormais chose faite : Depuis le mercredi 21 juin, les Saint-Leusiens peuvent désormais procéder à leurs démarches liées aux transports en commun à la nouvelle agence commerciale située au 88, rue Général Lambert.

"Ce nouveau local, idéalement situé dans la principale artère de la ville, est un espace entièrement rénové, pensé pour un accueil optimisé de notre clientèle et le confort de nos équipes." Indique la direction de la SEMTO.

Ventes de titres de transports, inscriptions aux transports scolaires, accompagnement aux démarches en ligne, etc. C'est avec grand plaisir que KAR'OUEST accueille de nouveau ses fidèles clients et ceux à venir.

# LE BIEN-ÊTRE AU TRAVAIL, UNE PRIORITÉ POUR LA SEMITTEL

Alors que le gouvernement doit organiser avec les différents partenaires un débat national sur « Une nouvelle relation au travail », la SEMITTEL, en charge de l'exploitation des réseaux de bus Alternéo et Carsud renouvelle son opération de bien-être en entreprise dans le cadre de la Semaine Nationale de la Qualité de Vie au Travail (QVT). Comme l'a rappelé Mathieu CHICHERY, Directeur Général Délégué de la société d'économie mixte, « la Semaine de la Qualité de Vie au Travail est l'occasion pour la SEMITTEL de renforcer son engagement envers le bien-être de ses employés qu'elle promet déjà au quotidien notamment dans le cadre de sa démarche de labellisation « Efficience » portée par le Cluster Geen ». Cette année, l'entreprise sudiste de mobilités a voulu mettre l'accent sur l'éco responsabilité individuelle et collective ainsi que sur la santé de ses salariés.

Ainsi, en plus des activités de bien-être (activités physiques variées, réflexologie, soins corporels, coiffeur), les collaborateurs ont pu être sensibilisés à la préservation de l'environnement à travers l'écoconduite sur un simulateur poids lourds et des ateliers de recyclage ou encore une armoire à troc. Côté santé, les 300 salariés de la SEMITTEL ont pu ainsi être initiés à la cuisine vivante, à la nutrition sportive et à la prévention du diabète ou tester son audition.

Enfin, pour encourager la créativité, les échanges informels et renforcer les liens entre les membres des équipes, plusieurs défis ont été organisés : baby-foot, « Présente-moi ton travail » en vidéo et « Imagine notre slogan éco responsable ».

« Nous croyons fermement que des employés heureux et épanouis sont plus productifs, créatifs et engagés. En investissant dans la Qualité de Vie au Travail, nous souhaitons créer un environnement où chacun peut s'épanouir professionnellement et personnellement », conclut Mathieu CHICHERY qui doit quitter prochainement la direction de la SEMITTEL pour la SPL Grand Sud.



## LE SMTR RÉCOMPENSE LES LAURÉATS DU CHALLENGE MAI À VÉLO

Du 1er mai au 31 mai, le Syndicat mixte des transports de La Réunion (SMTR) organisait la première édition du Challenge Mai à Vélo. Un mois pour adopter "Le vélo comme moyen de transport... pour la vie", tel était également le slogan de la Fête Nationale à vélo initiée en 2021 et gérée par le Collectif d'acteurs nationaux avec le soutien du Ministère de la Transition écologique et le Ministère des Sports.

Comme l'a rappelé Patrice Boulevard, président du SMTR, « mai à vélo est pour chacune et chacun l'occasion de découvrir ou redécouvrir cette mobilité active et son territoire, au quotidien, grâce notamment à l'application Geovelo ». Ainsi, ce sont plus de 80 000 kilomètres qui ont été enregistrés sur l'application durant le mois de mai sur l'ensemble de l'île. Plaçant ainsi La Réunion à la 28ème place de la catégorie des collectivités du challenge national. 740 participants ont tenté leur chance au Challenge Mai à Vélo. A eux seuls, les dix premiers du classement local ont parcouru 18 651 kilomètres. En tête, Jacques Blard, grand vainqueur du challenge s'est vu offrir un VTT afin de sillonner les routes réunionnaises en toute liberté. Les deux suivants, Sabine Nativel et Mehdi Ceustermans se sont vus récompensés par des smartphones dernière génération.

Moins d'un an après son lancement par le SMTR, l'application Geovelo enregistre plus de 1000 adhérents. Geovelo est gratuit, et est destiné à informer les cyclistes sur des routes avec aménagements cyclables ou sur des voies à faible circulation. « Geovelo est devenu un acteur incontournable de la chaîne numérique du déplacement « bas carbone » et nous entendons déployer son écosystème modulaire à l'international », a précisé Patrice Boulevard.



Les lauréats de Mai à vélo avec les dirigeants du SMTR



# UN PACTE POUR LUTTER CONTRE LE COMA

## CIRCULATOIRE

*Face aux difficultés de circulation à l'entrée Est de Saint-Denis, la CINOR et la CIREST ont conclu un accord pour un titre de transport unique sur les deux réseaux urbains, Citalis et Estival.*



### Le président de la CINOR entouré de son homologue de la CIREST et de la maire de Saint Denis

Le choix de la période de consultation des Etats Généraux des Mobilités (EGM) qui doit s'achever auprès du grand public le 23 juillet, n'est pas innocent. Après avoir mobilisé lors de la réunion publique des EGM le 23 mai dernier à la Cité des Arts, la maire de Saint-Denis, Ericka Bareigts entourée du président de la CINOR, Maurice Gironcel et de son homologue de la CIREST, Patrice Selly ont présenté le pacte qui lie les deux Autorités Organisatrices de Mobilités (AOM) pour faciliter l'accès aux transports en commun à la population du Nord et de l'Est et espérer ainsi décongestionner le trafic routier. Un partenariat historique qui gomme les limites territoriales des deux EPCI (CINOR, CIREST) en matière d'organisation de transports publics. Ainsi les deux lignes structurantes des réseaux urbains Citalis et Estival, 31 et 1 ont la particularité de desservir des arrêts communs dont le principal à Ecole Quartier Français, également desservi par le réseau interurbain Car Jaune. L'ambition de ce pacte est de rendre la liaison entre l'Est et le Nord plus directe et plus accessible en créant des services express et en expérimentant un titre opérable Citalis/Estival. Ce PASS 24H valable sur les deux réseaux Citalis et Estival coûtera 5€, et permettra à l'utilisateur d'effectuer sur une seule journée tous ses déplacements, notamment de réaliser un aller-retour avec un seul titre. Selon Maurice Gironcel qui préside la CINOR, « grâce à ce PASS 24H, pour son seul déplacement en aller et retour de Saint-Benoît à Saint-Denis, l'utilisateur économisera chaque jour 60 centimes. Ce qui n'est pas négligeable en ces temps difficiles du pouvoir d'achat des citoyens ». Un titre de transport opérable qui, pour le maire de Sainte-Suzanne « ne vient pas concurrencer la RéuniPass, mais vient en complément de celle-ci ». Rappelons que la RéuniPass coûte 60€ pour un abonnement mensuel permettant de voyager sur tous les réseaux de l'île pour seulement 2€ par jour. Afin d'améliorer la vitesse commerciale des lignes 1 d'Estival et 31 de Citalis, un Pôle d'Echanges Modale sera réalisé aux limites des territoires des deux EPCI, à Quartier Français. « En connectant les sites propres BAOBAB et Esti Plus, nous pourrions ainsi améliorer la régularité et les temps de parcours des lignes concernées. Elles seront mieux coordonnées et plus performantes », indique Ericka Bareigts, la maire de Saint-Denis. Celle-ci a développé l'extension de BAOBAB, porté par la CINOR, jusqu'à Saint-Benoît, « grâce à ce TCSP (Transport en site propre), les bus gagneront près de deux heures par rapport à la voiture. C'est ainsi que nous pourrions concurrencer sérieusement la voiture ». Pour sa part, le maire de Saint-Benoît voit en ce traité de mobilité entre les deux EPCI, une solution supplémentaire pour encourager les entreprises à venir s'installer dans l'Est. « Cette extension du BAOBAB en combinaison avec le TCSP Esti Plus rendra le territoire de l'Est davantage attractif. Ainsi le Nord se rapprochera de l'Est et vice versa ».

LR

## LA START-UP FLOWLY S'EXPOSE À BIARRITZ ET À BARCELONE

Fondée il y a cinq ans par Julien Tenenbaum, avec le soutien de Transdev et la BPI (banque Publique d'Investissement), Flowly continue à s'exporter. Son savoir faire en matière de suivi et d'analyses des flux de mobilité, fait que la start-up réunionnaise est devenue incontournable pour les acteurs des mobilités. Plusieurs réseaux de transports publics en Europe sont équipés du logiciel développé par Flowly telles que les villes de Saint-Etienne, Grenoble, Rouen, Nîmes ou encore Avignon. Après avoir décroché un premier contrat international sur les tramways de Dublin en Irlande, Flowly s'est engagée dans une démarche d'exportation ciblée. « Nous avons développé une plate-forme d'analyse des flux de mobilité qui agrège les données produites par les réseaux de transport comme la billetterie, les positions en temps réel, les données des systèmes de comptages, mais également des données produites par notre solution brevetée qui se base sur la détection des smartphones pour reconstruire les flux « origines et destinations », donnée essentielle pour l'analyse des réseaux de transports en commun », explique le jeune dirigeant. Lors des Journées AGIR Transport qui se sont tenues à Biarritz du 13 au 15 juin, Flowly a pu présenter ses derniers développements en matière de suivi et d'analyses de flux dans les transports. Après Biarritz, c'est à Barcelone que Julien Tenenbaum et son équipe se sont rendus à l'UITP World Congress. « Nous avons pu faire connaître notre savoir faire, et en même temps à La Réunion. De bonnes perspectives pour l'avenir de l'entreprise devraient se concrétiser notamment en Australie », souligne Julien Tenenbaum.



Julien Tenenbaum en pleine démonstration de l'outil Flowly à Biarritz

# IL Y A 60 ANS, L'ETAT CONDAMNAIT LE TRAIN DE LA RÉUNION

**En février 1963 l'aventure ferroviaire prenait fin à La Réunion, pour laisser place au développement du réseau routier et faire de la voiture le mode de déplacement privilégié des Réunionnais. 60 ans plus tard, l'île suffoque...**



**L'autorail dans les années 1960**

Construite à partir de 1878, en même temps que le port maritime du Port, l'unique ligne presque circulaire reliant Saint-Benoît à Saint-Pierre en passant par Saint-Denis et Saint-Paul, offrait un transport rapide vers les ports des chargements de cannes et de sucre, autrefois assurés par des mules et des boeufs.

En fait, c'est en 1858 que l'idée d'un chemin de fer à La Réunion était considéré comme pertinent et a commencé à faire son chemin. C'était l'époque où la production de sucre de cannes était en plein essor et que pour assurer son développement l'île se devait se doter de moyens de communication modernes et rapides. C'est surtout à l'initiative de deux entrepreneurs, l'ingénieur Alexandre Lavalley, qui a travaillé sur le creusement du canal de Suez, et de Eugène Pallu de la Barrière, un riche homme d'affaires, que le projet est soumis aux autorités nationales et locales. 17 ans plus, en 1875 un accord est enfin obtenu entre investisseurs et décideurs, avec les conclusions de la commission d'enquête présentées par Henri Bridet. Le 4 novembre 1875, fut déposé au Conseil Général le cahier des charges préparé par les deux promoteurs du premier train réunionnais. Un projet auquel adhéraient les différentes assemblées locales : Chambre de commerce, Chambre d'agriculture et municipalités.

Le 19 août 1876, la Déclaration d'utilité publique fut prononcée et une Concession gratuite, pour 99 ans, des terrains à, nécessaires pour la construction du port et du chemin de fer sur le domaine public, dite des

pas géométriques fut accordée. Deux ans plus tard, fut créée la Compagnie du Chemin de Fer (CFR), juste avant le démarrage des travaux. Le 11 février 1882, fut inaugurée la ligne de 126 km en présence du gouverneur Pierre Etienne Cuinier. Le tracé comportait 12 gares et 27 arrêts, avec une vitesse moyenne de 25 km/h. La construction de 41 ponts métalliques, 14 ponts en maçonnerie, des dizaines de ponceaux, aqueducs et tranchées a été nécessaire durant les 4 ans de travaux. La première locomotive fut une Schneider 030T construite en 1878 à onze exemplaires, dont neuf uniquement pour La Réunion. Probablement la dernière locomotive Schneider dans le monde, ce qui explique son classement au monument historique depuis 1994. On notera malgré tout, pour la petite histoire, que le voyage inaugural du train, de Saint-Benoît à Saint-Pierre, fut également marqué par une longue série de déraillements qui, année après année, ont rythmé l'histoire du train. Cela dit, malgré ces déboires, ce réseau ferré aura permis le développement de l'économie de l'île et procuré aux habitants un moyen commode de se déplacer entre le Nord et le Sud de La Réunion.

La locomotive Schneider 030T, frappée du sigle CFR N°8, tira des trains de marchandises en convoi d'environ 65 tonnes, et accompagna les derniers convois de marchandises en 1963. Jules Rayeroux fut le dernier directeur du CFR, entre 1954 et 1963. Cette aventure ferroviaire qui a bouleversé la société réunionnaise a duré 80 ans avant progressivement de péricliter. Au fil des ans, des tronçons ont été fermés en raison du coût élevé dû à l'entretien (déraillements fréquents dus à l'étroitesse des voies, endommagement des infrastructures lors des cyclones) mais surtout en raison du développement du réseau routier, notamment avec la route du littoral reliant La Possession et Saint-Denis. Commencera alors le règne du tout automobile. Aujourd'hui, une grande majorité des Réunionnais souhaite doter de nouveau La Réunion d'un réseau ferré performant pour faire face au coma circulatoire que connaît l'île depuis ces dernières années.

LR

(Source : « Le petit train longtemps » d'Éric Boulogne / Illustrations Archives Départementales)

René BOYER

Lolita GADO

Sony IMARY

# DES PASSIONS QUI VOUS TRANSPORTENT

Credit photographique : David Djoué Photographe



Suivez-nous sur  



# CHAQUE JOUR, VOUS ÊTES DES MILLIERS À EMPRUNTER LE RÉSEAU CITALIS...

Mais savez-vous qui sont les femmes et hommes qui rendent cela possible ? Mécaniciens, conducteurs, assureurs, agents administratifs...

Métiers de l'ombre ou de première ligne, ils sont plus de 300 collaborateurs à accompagner fièrement les habitants de la CINOR dans leurs voyages du quotidien. Nous avons choisi de mettre en lumière ces professionnels et leurs métiers à travers les témoignages de Lolita, René et Sony.



**"Je ne fais pas mon métier par obligation, je le fais avec amour. Depuis petit, j'aime ce monde, j'ai ça dans le sang. Mon rêve s'est réalisé en étant conducteur de bus"**

**René BOYER,**  
conducteur-receveur sur le réseau CITALIS depuis 24 ans



**"Pour moi mon travail c'est un plaisir. Quand je viens travailler, j'ai le sentiment de satisfaction et de faire des choses qui font avancer"**

**Sony IMARY,** Technicien de maintenance



**"J'aime mon travail, j'ai un peu un rôle de chef d'orchestre qui relie tous les services, et pour ça je ressens de la fierté"**

**Lolita GADO,** Assureur

Retrouvez les portraits vidéos de René,  
Lolita et Sony sur nos réseaux sociaux CITALIS



## LA MOBILITÉ DANS TOUS SES ÉTATS

***Qu'est-ce qu'on aurait dû faire pour éviter ce que certains considèrent déjà comme un coma circulatoire ? Comment se déplacer demain, sur une île qui n'est pas extensible, où plus de 25 000 immatriculations sont enregistrées chaque année ? Doit-on irrémédiablement changer de comportements ? Telles sont les questions posées lors de ces États Généraux des Mobilités organisés par La Région.***

Suggérée par la Commission Nationale du Débat Public (CNDP), le Conseil Régional a lancé depuis le 9 mai dernier, une vaste consultation auprès des Réunionnais sur la problématique des déplacements à La Réunion. L'objectif étant de faire le point sur les usages et les attentes, identifier les projets clés, dégager des priorités pour améliorer les déplacements aujourd'hui et naturellement anticiper les mobilités de demain. Après le pouvoir d'achat, les difficultés de déplacements sur l'île est la deuxième préoccupation des Réunionnais. Ces États Généraux des Mobilités répond aussi à une demande citoyenne exprimée lors des conclusions du dernier grand débat public, dédié au projet NEO à l'entrée Ouest de Saint-Denis en 2020. Lors de la conférence de presse réunissant le représentant de l'Etat et l'ensemble des Autorités organisatrices de mobilités (TCO, CIVIS, CASUD, CIREST, CINOR), la présidente de Région a insisté sur le fait que ces États Généraux des Mobilités « se fixent comme objectif d'aboutir à une feuille de route partagée par tous. Les enseignements de la démarche nous permettront avec les EPCI de prioriser les actions, de structurer les moyens et d'anticiper les évolutions du territoire, le tout en prenant en compte la soutenabilité budgétaire des projets ». Cela dit, au delà du bilan qui pourra être fait au mois de décembre sur les réalisations des deux dernières décennies et de la définition de nouvelles orientations pour le futur, la collectivité régionale attend aussi une étroite mise en synergie des politiques conduites par les différentes collectivités en charge du transport collectif urbain. « Il est primordial que ce débat soit ouvert à l'ensemble des Réunionnais. Il s'agit, au final, de redéfinir un plan de déplacement global à moyen et long terme et, comme la présidente l'a souligné, de retenir les priorités au regard des capacités budgétaires de La Région », commente Patrice Boulevart.

### **Les EGM c'est aussi l'occasion d'une prise de conscience individuelle**

Ces États Généraux des Mobilités (EGM) se déroulent en deux phases. La première directement à l'adresse des Réunionnaises et des Réunionnais, afin que ceux-ci comprennent mieux les enjeux des

déplacements et d'aménagement du territoire, en s'informant sur les projets prévus à court, moyen et long terme, mais aussi qu'elles et ils formulent des propositions. Cette première étape a démarrée depuis le 9 mai et s'achèvera au 23 juillet. Afin de mobiliser la population réunionnaise, un vaste dispositif d'information et de participation a été déployé par La Région. Un site internet dédié ([www.consultation-mobilités.re](http://www.consultation-mobilités.re)), des outils pour mieux comprendre les enjeux des déplacements sur l'île, des réunions publiques, une caravane dédiée aux mobilités... mais aussi des Réunions d'initiatives locales (RIL) rebaptisées pour la circonstance en Ron Kozé. Un dispositif permettant à chaque citoyen d'organiser son propre événement et de contribuer à la consultation à tout moment avec ses proches, ses collègues, ses amis... Par ailleurs, préalablement à la seconde phase des États Généraux des Mobilités, celles et ceux qui le souhaitent peuvent candidater à l'Assemblée Citoyenne des Mobilités, afin de s'engager dans la démarche de co-construction des mobilités futures.

### **Asteur, alon kozé !**

C'est au Muséum de Stella Matutina qu'à démarrée la longue campagne de consultation citoyenne sur le thème « comment se déplacer demain ? ». Pour cette première réunion publique, une cinquantaine d'acteurs de Mobilités : institutionnels, professionnels de transports, associations ont fait le déplacement. Comme l'a rappelé Gora Patel, en maître de cérémonie, « l'objectif de ces Etats Généraux des Mobilités, n'est pas de choisir tel ou tel mode de déplacement, mais bien donner la parole aux Réunionnais et entendre leurs idées pour qu'on puisse mieux se déplacer à La Réunion dans les prochaines décennies ». Après une présentation de l'organisation de cette consultation régionale, les participants ont pu faire part de leur premiers sentiments sur le contenu et l'organisation même de ces Etats Généraux. Parmi les questions abordées, la pertinence de l'interaction avec le grand public, l'implication des élus et des Autorités organisatrices de mobilités, ou encore « comment synthétiser ce que veulent réellement les Réunionnais ? ».

# Koman nou déplas a nou zordi a La Réunion ?

## +de 2,5 millions de déplacements quotidiens sur l'île de La Réunion



**475 000**  
véhicules en circulation



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



**65%**  
des déplacements se font en voiture



**90%** des déplacements quotidiens sont internes aux territoires des intercommunalités

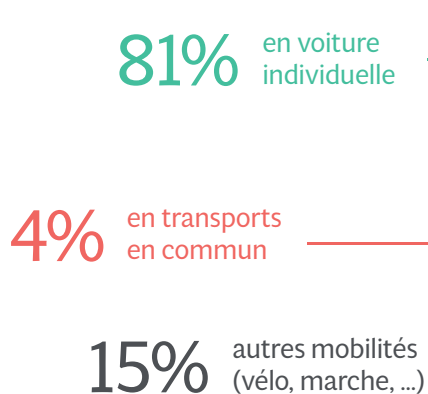


**+ d'un tiers** des déplacements est lié au travail, à l'école ou aux études



**+ de 90%** des flux de déplacement sont à destination des zones littorales

### Répartition des modes de déplacement sur le trajet **domicile**-travail



Source : Enquête Déplacements Grand Territoire (EDGT), 2016.

**PRENONS LE TEMPS DE RÉFLÉCHIR AUX SOLUTIONS POUR AMÉLIORER NOS CONDITIONS DE DÉPLACEMENT À LA RÉUNION !**

**DU 9 MAI AU 23 JUILLET 2023 PARTICIPONS AUX**

**États généraux des MOBILITÉS**

# Petite histoire quotidienne de nos déplacements ...







MARIE HAMON

Présidente de la CNDP, Renée Aupetit a tenu à rassurer sur la neutralité des débats, « nous mobilisons six garants de la CNDP dont la mission est de s'assurer que lors de ces débats publics, il n'y a pas d'influences sur tel ou tel mode transport ». La seconde réunion publique s'est déroulée à Saint-Denis, plus exactement le 23 mai dans la salle du Fanal de la Cité des Arts pour recueillir les propositions de la population. Véritable démonstration de force sur son territoire, Ericka Bareigts, la maire de Saint-Denis a mobilisé plus de cent cinquante personnes, alors que deux jours plus tard, à Saint-Pierre, environ vingt sept citoyens sudistes ont effectué le déplacement à l'auditorium du CPOI aux Casernes de Saint-Pierre. Mais depuis, plusieurs nouvelles réunions publiques ont été programmées par La Région dans les quatre micros régions de l'île, y compris à Salazie et Cilaos où la caravane des Mobilités s'est rapprochée de la population. Pour le cirque de Mafate, du fait de son isolement, une délégation a sillonné durant quatre jours les principaux îlets pour expliquer la démarche des EGM et leur donner les outils nécessaires à la consultation des Mobilités. Les attentes des Mafatais en matière de

déplacements diffèrent naturellement des zones littorales, avec la nécessité de leur faciliter l'accès à l'hélicoptère, seul moyen de transport pour les habitants du cirque de Mafate. La phase de la consultation grand public prendra fin le 23 juillet prochain. Une Assemblée citoyenne sera alors mise en place, composée d'une centaine de personnes, majoritairement de citoyens volontaires, tirés au sort par la Commission Nationale de Débat Public. Cette Assemblée regroupera des représentants des collectivités locales et de l'Etat, et aura pour vocation de créer un espace de co-construction. Plusieurs groupes seront alors constitués pour oeuvrer sur les grandes thématiques issues des enseignements de la première étape des EGM. « Toute une série de suggestions et de préconisations seront soumises à La Région et ses partenaires (Etat et EPCI) en fin d'année 2023 », explique Fabrice Hoarau, conseiller régional, président de la Commission transport. Au premier trimestre 2024 sera alors défini la feuille de route des engagements à court terme, moyen et long terme.

*Illustrations Stratégie & Territoires*

# Jusqu'au 2 septembre 2023



# TROK' ÉKOL

## C'EST LA FIN DE L'ANNÉE SCOLAIRE : FAITES LE TRI !

Apportez vos livres et effets scolaires encore en bon état et qui ne vous servent plus en Trokali\*

### ILS FERONT LE BONHEUR D'AUTRES ENFANTS ...

Donnez une seconde vie à votre matériel scolaire !

\*espace de brocante disponible dans certaines déchèteries du TCO

# Zistoir de mobilités



## QUELS MODES DE TRANSPORT ? POUR QUELLE SOCIÉTÉ RÉUNIONNAISE ?

***Il est clair qu'il n'existe pas UNE solution pour réduire le coma circulatoire existant, mais un ensemble de solutions, à savoir train, bus, vélos, trottinette, covoiturage, marche à pied. Mais cela passe d'abord par un changement de mentalité et de comportement pour nos déplacements. Admettre que la voiture n'est pas une fin en soi, tel est le défi individuel.***

Depuis ces dernières années, la transition énergétique, la révolution numérique et les exigences de desserte des territoires, changent profondément les modes de déplacements des populations. Sur une île comme La Réunion, les difficultés pour se déplacer d'un point A à un point B semblent s'amplifier d'année en année. La voiture continue à dominer l'espace humain. Au point qu'à travers ces États Généraux des Mobilités, les Réunionnais sollicités pour s'exprimer et suggérer des solutions, ont dû mal à participer à cette grande consultation citoyenne. Comme si, on n'ose pas imaginer la vie quotidienne sans voiture. Un chiffre illustre bien cet état d'esprit : sur les 2,5 millions de déplacements quotidiens à La Réunion, 65% se font en voiture.

Pourtant, force est de constater qu'au cours de ces dernières années, des efforts conséquents ont été déployés pour tenter de faire évoluer les comportements des automobilistes vers d'autres modes de transports. A commencer par les réseaux de bus. Avec un taux de satisfaction proche du 9 sur 10, l'interurbain Car Jaune multiplie les innovations, suivi par les réseaux urbains, tels que Alternéo dans le Sud, Kar'Ouest dans l'Ouest et Citalis dans le Nord. Entre 1999 et 2016, la part des transports en commun est passée de 5% à 7% pour les trajets domicile-travail. 17 ans d'investissements pour gagner 2 petits points.

Une véritable révolution est née en mars 2022 avec la mise en service du premier transport par câble de France. Baptisé Papang, en hommage au rapace local qui plane librement dans les airs de nos montagnes, le téléphérique de la CINOR, long de 2,7 km, dessert les quartiers dionysiens du Chaudron, du Moufia et du Bois de Néfles à travers 5 stations. Alors que certains doutaient de sa pertinence, en un an 1,5 millions de passagers ont été enregistrés. Avec 46 cabines, soit une cabine toutes les 34 secondes, 3 minutes entre chaque station, le Papang est imbattable. Reste malgré son coût, 50 M€ ont été nécessaires pour la réalisation de cet équipement structurant. Un deuxième téléphérique est prévu entre La Montagne et le chef lieu, mais la collectivité n'a pour l'instant pas réuni les 60 M€ de budget pour sa réalisation. Les régions de l'Ouest et du Sud souhaiteraient s'équiper de ce mode de transports et ainsi offrir à leurs administrés une véritable alternative à la voiture. Le Syndicat Mixte des Transports de La Réunion (SMTR) s'est donc vu confier l'élaboration d'un Schéma directeur du câble et du téléphérique. Sous l'insistance du maire des Avirons, Eric Ferrere, la CIVIS vient, pour sa part de commander à la SPL Maraina, une première étude de faisabilité d'un transport par câble sur la commune des Avirons. Ce projet relirait ainsi le littoral des Avirons jusqu'au Tévelave pour rejoindre ensuite la ville de Cilaos. Dans l'Ouest, le président du TCO, Emmanuel Seraphin avoue ne pas être convaincu sur l'équilibre économique d'un téléphérique reliant La Saline les Hauts, Saint-Gilles les Hauts et la gare de Saint-Paul. Il a demandé aux services du TCO de consacrer davantage toutes leurs énergies sur un TCSP (transport en site propre) équipé d'un BHNS (Bus à haut niveau de service). Dans le Nord Est, certes il y a le projet de TCSP BAOBAB reliant Saint-Denis et Sainte-Suzanne et à terme mixer avec le TCSP de la CIREST jusqu'au CHU de Saint-Benoît, tandis que le président de la CINOR, Maurice Gironcel rêve lui aussi d'un transport par câble sur sa commune de Sainte-Suzanne pour les prochaines décennies.

### La Réunion veut son train

Mais le projet phare de La Réunion, porté par le chef de file des mobilités, La Région, reste un transport ferroviaire baptisé RRTG (Réseau régional de transport guidé). Un projet structurant en matière de mobilités, destiné à consolider durablement les milieux de vie et les centres d'intérêts dans les différentes micros régions de l'île. En 2010, La Réunion a raté le rendez vous du rail avec l'abandon du projet tram train. Treize ans plus tard, tout le monde s'accorde à dire que le moment est venu de réconcilier les politiques de mobilités en réalisant un réseau ferré qui s'appuierait sur un maillage de gares et de stations desservant les principaux pôles urbains.



## Dessine moi les mobilités de demain !

---

Effectivement, avec une connexion via des réseaux de bus en site propre, le RRTG permettrait aux transports en commun de gagner en vitesse commerciale et par conséquent être une véritable alternative à la voiture. Mais son coût estimé à 4,5 milliards d'euros pour 140 km, soit environ 36 M€ du km nécessite une programmation à long terme. Les experts estiment le temps de sa réalisation à 20 ans. Pour l'heure, le projet RRTG figure déjà au Schéma d'Aménagement Régional (SAR) de 2011 et approuvé par le Conseil d'Etat, avec néanmoins des variantes de tracé toujours en étude auprès des EPCI (Établissement public de coopération intercommunale). Au cours de ces États Généraux des Mobilités, nombreux sont les contributeurs à suggérer la solution du mode ferré pour séduire les automobilistes, tout en faisant référence à nos voisins de l'île Maurice qui ont inauguré depuis trois ans leur tramway.

### **Le vélo ou la trottinette : les solutions du premier et dernier km**

Il y a ce que l'on appelle plus techniquement « les mobilités actives » ou encore les modes doux ou alternatives qui sont 100% non motorisées et non polluantes. Il s'agit des vélos, de la trottinette ou de la marche à pied. Ces modes de transports a un double avantage, celle de se déplacer en respectant l'environnement, ensuite celle qui encourage l'activité physique. A La Réunion, la marche à pied représente malgré tout 25% des déplacements. Il s'agit du second moyen de déplacement après la voiture. Le vélo, lui représente seulement 1,3% des déplacements, mais ce chiffre de 2017 est à revoir à la hausse du fait que la crise sanitaire du Covid a été un véritable accélérateur de la pratique du vélo. Aujourd'hui, ce sont plus de 2600 vélos à assistance électrique qui sont en location longue durée. La demande est très forte et les Autorités organisatrices de mobilités croulent sous les sollicitations. Ce qui oblige aussi bien La Région que le Département à investir dans des infrastructures cyclables. A ce jour, ce sont plus de 190 km de pistes cyclables qui ont été aménagées autour de l'île. La Réunion compte 122 km de Voie Vélo Régionale et 67 km de Voie Cyclable. Solution pertinente pour les premiers et derniers kilomètres, en 2022, on comptabilisait 103 trottinettes en location. Les jeunes particulièrement ont très vite adopté ce mode de transport léger dont la technologie la rend de plus en plus performante. Néanmoins, certains maires restent réticents aux trottinettes en raison d'absence de réglementation qui permettrait d'assurer un minimum de sécurité aussi bien aux trottinettistes que les badauds.

*Lilian REILHAC*



## Les solutions des professionnels de l'aménagement Péages positifs et aménagement des horaires de travail

*Pour Christophe DEVAUD, architecte et membre du COBATI Réunion, le développement d'infrastructures ne suffira pas à lui seul à réduire le nombre de voitures sur les routes.*

### **Quelle est le constat des professionnels de l'aménagement sur les difficultés à se déplacer à La Réunion ?**

Depuis plusieurs décennies, la mobilité sur l'île se caractérise par le règne de la voiture. Aujourd'hui, la situation est critique, la croissance démographique et la hausse du taux de motorisation menacent d'empirer la situation si rien n'est fait pour réduire la part modale de la voiture. Il est urgent de privilégier le développement d'infrastructures routières et de transport en commun, avec notamment le déploiement de voies dédiées aux bus et aux vélos. Ça c'est la première étape. Mais c'est aussi un véritable changement de comportements en matière de déplacements qui est nécessaire pour parvenir au report modal et améliorer significativement la mobilité. Pour cela, il est intéressant de développer des projets complémentaires, qui visent à accompagner les usagers dans cette transition vers une nouvelle mobilité, moins dépendante de la voiture individuelle.

### **Pourtant les collectivités tentent depuis ces dernières années à y remédier ?**

C'est vrai ! Mais le seul développement d'infrastructures n'est pas toujours suffisant pour s'assurer d'un report modal. Pour constater un réel changement dans les habitudes de déplacement, il faut agir pour accompagner les automobilistes vers une nouvelle mobilité, en rendant l'usage de la voiture contraignant.





### **Le péage par exemple ?**

On peut imaginer l'instauration d'un péage positif. C'est à dire gratifier les usagers n'utilisant pas la voiture sur des routes engorgées aux heures de pointe. Les automobilistes acceptant de ne pas utiliser leur véhicule sur les heures de pointe sont gratifiés pour chaque trajet en voiture évité. Ils changent alors progressivement leurs comportements, en optant pour d'autres modes de transport ou en ne se déplaçant pas (télétravail). Le but n'est pas de les rémunérer indéfiniment, mais sur une durée suffisante pour qu'ils adoptent durablement ces nouvelles habitudes de déplacement.

*Il y a aussi la nécessité de mettre en oeuvre auprès des entreprises, mais aussi des collectivités, des politiques temporelles locales, à savoir agir sur les horaires et temporalités du travail pour fluidifier l'espace. La solution consiste à proposer un chrono-aménagement sur le territoire, pour améliorer la fluidité des déplacements et de manière générale, la qualité de vie des citoyens. Aujourd'hui, vous avez des entreprises qui appliquent déjà cette méthode avec succès. Certains de leurs salariés commencent à travailler vers 5h du matin et terminent vers 13h, sans connaître les récurrents embouteillages.*

## NOUVELLE APPLICATION ALTERNEO LAISSEZ VOUS GUIDER DU DÉPART À L'ARRIVÉE AVEC VOTRE APPLICATION ALTERNEO !

alterneo

-  Horaires des lignes en temps réel
-  Carte interactive du réseau
-  Calculateur d'itinéraires
-  Infos trafic



DISPONIBLE SUR



Mobil'ices

23

www.alterneo.re

## PRÉSIDENT DE LA SODIPARC

### ”LE TCSP BAOBAB PREND DE LA VITESSE”



même du marché. Elles gagnent du temps. Ensuite, nous avons constaté un second pic de fréquentation le dimanche après-midi où cette tradition réunionnaise de « alon bat in karé » a de nouveau fait son apparition. Après un bon repas en famille, « on fé un tour dan téléférik ». Ce qui explique ce pic les dimanches après-midi.

« Il est évident qu'il y aura plusieurs téléphériques à La Réunion »

**« Le TCSP BAOBAB s'étendra jusqu'à Saint-Benoît »**

**Ces 72% d'abonnés sont des usagers du réseau Citalis ?**

*A la présidence de la Sodiparc depuis quatre ans, Gérard François a entrepris à insuffler une nouvelle culture d'entreprise à la Sem en charge de l'exploitation du réseau urbain Citalis. Le succès du transport par câble est pour lui, l'illustration que seul le gain de temps pourrait inciter les Réunionnais à faire évoluer leur mode de déplacement. Gérard François fonde beaucoup d'espoirs sur les prochains Etats généraux des Mobilités.*

**Il y a un plus d'un an que le Papang a pris son envol. Tout le monde s'accorde à dire que c'est une réussite...**

Plus d'1,6 million de voyages. On prévoyait 6000 voyageurs / jour, nous en comptabilisons 7000. Difficile de ne pas être satisfait. C'est l'illustration que ce mode de transport a été accepté par la population. Un chiffre qui illustre aussi la popularité du téléphérique, 72% des usagers sont des abonnés. Cela veut dire que l'effet « manège » des premières semaines a laissé place à une véritable appropriation par les usagers des transports publics.

7 usagers du téléphérique sur 10 ont souscrit un abonnement. En clair, ce ne sont pas des voyageurs occasionnels mais bien des voyageurs réguliers qui ont compris que ce nouveau TCSP (Transport en commun en site propre) leur permet de gagner du temps. Ce qui n'est malheureusement pas toujours le cas de nos lignes de bus. C'est donc la régularité de ce mode de déplacement, à la fois performant et confortable qui sont appréciés. Aujourd'hui les responsables des établissements scolaires desservis par le téléphérique nous disent que les élèves arrivent à l'heure. Avec une cabine toutes les 34 secondes, et 14 minutes pour effectuer un déplacement entre Bois de Nèfles et le Chaudron, il n'y a plus de difficultés de trafic. Alors qu'avec les bus souvent bondés, nous sommes tributaires des embouteillages.

**Avez vous enregistré de nouveaux clients ?**

Tout à fait ! Deux phénomènes très simples : d'abord le marché forain du Chaudron fréquenté par des gens qui venaient en voiture et qui avaient du mal à trouver une place de parking. Aujourd'hui, nous avons constaté que beaucoup de ces personnes empruntent le Papang avec leur caddie pour faire leurs courses. Le téléphérique les dépose au cœur

**Qu'est-ce que cela a changé en terme d'aménagement le long de la ligne du transport par câble ?**

Ce Papang a réveillé l'esprit d'entreprendre et on sent apparaître un certain dynamisme, notamment au Moufia où des projets de commerces sont en cours avec la mairie de Saint-Denis. Ainsi sur le quartier du Moufia tout un écosystème est entrain d'être redessiné avec notamment l'implantation d'une grande surface de proximité et des services à la personne, et sur le Bancoul sera créé un marché du terroir.

**Du coup, fort de cette réussite, le deuxième téléphérique de Saint-Denis, celui de La Montagne, il est toujours d'actualité ?**

C'est bien de préciser le deuxième et non le second, car il y en aura d'autres sur l'île. Celui de La Montagne, il se fera. Mais il démarrera d'où? et arrivera où? c'est toujours en discussion. Madame la maire souhaite que ce téléphérique démarre du Bas de la Rivière avec un terminus plutôt à Saint-Bernard que la Vigie. Je partage son analyse. Aujourd'hui, le quartier de Saint-Bernard est très urbanisé, c'est un lieu de vie dionysien important. Et puis il faut intégrer le futur téléphérique de La Montagne avec le projet Baobab, le transport guidé de la Cinor qui, avec le réseau Estival, s'étendra jusqu'à Saint-Benoît.



Dans tout projet de transport en commun, nous devons avoir comme unique objectif, la réduction du temps de trajet. C'est cela qui fera que les automobilistes qui passent des heures dans les embouteillages optent pour le transport en commun pour leurs déplacements quotidiens, notamment les domicile / travail. A ce titre, nous collectivités, nous devons passer à la vitesse supérieure dans la réalisation de voies dédiées aux bus, afin de gagner en vitesse commerciale. D'importants investissements ont été lancés depuis ces dernières années dans les quatre micros régions, mais c'est loin d'être suffisant.

### Il reste encore du foncier au Bas de La Rivière ?

Aujourd'hui le RSMA a pratiquement délocalisé ses activités et du coup ses locaux au niveau de la Caserne Lambert sont sous utilisés. Depuis 1988, l'Etat major parle de déménager le RSMA, le moment est venu de l'accélérer, dans la mesure où la municipalité de Saint-Denis doit offrir à sa population des équipements indispensables pour améliorer la mobilité des personnes. C'est, à mon avis, le seul site où nous pouvons à l'entrée Ouest du chef lieu organiser les transports modales, avec le réseau interurbain Car Jaune, le transport Baobab, le futur téléphérique et un parking relais pour les automobilistes qui arrivent de la route du littoral. Ce qui nous éviterait l'engorgement actuel du centre-ville, puisque 15% seulement des automobilistes de l'Ouest transitent sur Saint-Denis, 85% se dirigent dans le centre-ville. Il ne faut pas renouveler ce qui a été fait par l'ancienne majorité régionale avec le pôle d'échanges de Duparc. Personne ne sait où c'est, les usagers des réseaux Citalis et Car Jaune préfèrent descendre de l'autre côté de la quatre voies pour se rendre dans le complexe commercial situé côté montagne. C'est un gâchis. Tout cela pour dire qu'il ne faut pas faire n'importe quoi.

## « La gratuité des transports publics a un prix »

### Et la gare routière de Saint-Denis qui devait être provisoire et qui dure depuis 20 ans ?

Ça c'est aussi une honte ! Avec la mairie de Saint-Denis nous y travaillons. Personnellement, je pense qu'il faudrait deux



gares routières, une à l'entrée Est et l'autre à l'entrée Ouest, desservies par un TCSP performant tel que le projet Baobab et des offres multimodales, service vélo, navettes pour le centre ville... On ne veut plus de Car Jaune qui traverse Saint-Denis. L'idée c'est que le réseau interurbain termine sa destination sur ces deux gares, puis le réseau Citalis prene le relais pour desservir le territoire dionysien.

### C'est une volonté de la municipalité de Saint-Denis ou de la Cinor ?

Des deux. Quand on sait que les fonds de la Cinor sont abondés à hauteur de 77% par la ville de Saint-Denis, on veut bien jouer la solidarité, mais on voudrait aussi maîtriser l'organisation des déplacements sur notre territoire. En tout cas, nous à la Sodiparc, nous partageons cette stratégie. D'ailleurs notre slogan est clair « Au coeur de la mobilité », partagé avec l'ensemble des salariés de la Sodiparc. Nous sommes juridiquement une SEM (Société d'économie mixte), mais dans le quotidien, c'est une Société d'économie de

métiers, les métiers de la mobilité. Tous dans leur corps de métier contribue à développer la mobilité sur le territoire de la Cinor.

### Il y a deux ans la Sodiparc traversait une période difficile. Qu'en est-il aujourd'hui ?

Je ne suis qu'un maillon de la chaîne de la Sodiparc. Nous avons donné plus de souplesse au niveau du management. Il y a davantage de participation des 300 salariés dans les grandes orientations. Exemple Cityker by night, qui n'était pas dans le cahier des charges du marché d'exploitation de Citalis. Sauf que nous estimions que les clients PMR (personne à mobilité réduite) méritaient mieux en terme de service public. Nous avons donc pris sur nos fonds propres pour le mettre en place. Désormais ce public peut bénéficier d'un

transport à la demande lorsqu'ils rendent visite à leurs proches. Ici, à la Sodiparc le mot d'ordre c'est de ne pas rester dans notre zone de confort, mais bien d'avancer de façon permanente. Grâce au Codir (comité de direction) qui réunit régulièrement dirigeants et salariés, nous avons mis en place une culture d'entreprise qui innove afin d'améliorer notre offre de transport. Comme au rugby, je veux créer une mêlée à la Sodiparc pour pousser et avancer.

### Quelle est votre position sur la gratuité des transports ?

La gratuité n'existe pas. Certes l'usager ne paie pas, la gratuité pour les jeunes coûte 1,5 M€ à la ville de Saint-Denis. C'est donc autant de moyens en moins pour la ville. La gratuité c'est un investissement. Ces jeunes qui prennent aujourd'hui le bus pour se déplacer, et bien nous espérons qu'une bonne partie continuera à le faire, parce qu'ils ont été habitués à prendre le bus. C'est comme cela qu'il faut interpréter la gratuité, une mise sur l'avenir. Ce sont plus de 22 000 jeunes

### La gratuité sur Car Jaune vous inquiète ?

Le prix du titre de transport vendu directement à l'utilisateur représente que 20% du coût du transport. Il est évident qu'il faudra compenser. Je regrette que le SMTR (Syndicat mixte des transports de La Réunion) a été pendant trop longtemps le théâtre d'une guerre entre personnes et que cette structure n'a pu oeuvrer sur le sujet de la gratuité dans les réseaux de transports. Naturellement nous, à la Sodiparc, nous sommes inquiets, comme les autres opérateurs de réseaux urbains, de l'impact de la gratuité sur Car Jaune. Citalis, c'est quand même 8 millions de km parcourus et 18 millions de voyages par an. 42 000 voyageurs par jour uniquement sur le TCSP, c'est la ligne la plus rentable de l'île. C'est notre vitrine.

### Justement le TCSP de Saint-Denis est saturé...

Oui, effectivement. C'est pour cela que nous nous mobilisons avec les forces de l'ordre à vider les éléments intrusifs, les livraisons, les vélos, les trottinettes, les voitures, les motos qui n'ont pas lieu d'être sur cette voie réservée aux bus. Bien sûr que cela ne suffira pas. Nous travaillons avec la Cinor sur de nouveaux véhicules, type BHNS (Bus à haut niveau de service). Actuellement nous avons deux types de bus, les 18m en accordéon et des 12m. On souhaiterait passer à des 24m et remplacer les 12m par des 18m. Ce qui permettrait d'augmenter la capacité. Ceci fera l'objet de négociations lors du renouvellement de la DSP (Délégation de service public) prévu en 2024.

« Le prix de la location de vélos par les opérateurs de réseaux de bus est trop bas »

### Qu'est-ce qui pourrait changer pour cette DSP ?

On s'interroge sur la pertinence d'inclure le téléphérique, qui est hors DSP, et les vélos dans la prochaine DSP. On a vu l'impact du Papang sur l'offre de Citalis. Les services vélo

dans le Sud et l'Ouest rencontrent un franc succès, je pense que ce serait en effet pertinent de prendre en compte dans le prochain contrat de service public de Citalis ces données. On devrait plutôt parler non pas de mobilité mais des mobilités, car on peut se déplacer autrement qu'en voiture.

### Pour revenir aux prochains véhicules, ils seront électriques, hybrides, hydrogène ou encore retrofit qui perce actuellement dans l'hexagone ?

L'hydrogène coûte relativement cher; Il y a eu quelques tentatives d'expériences, mais elles ont été abandonnées. Nous devons nous inscrire dans la transition énergétique, nous n'avons pas le choix. La question du choix des véhicules se fera naturellement pour le renouvellement de la DSP. Ce sera une question importante. La Cinor a commandé plus de 1000 vélos à assistance électrique, vous devriez en avoir la charge.

### A la Cinor, on pense que la tarification proposée actuellement par la Civis et le TCO est trop basse. Qu'en pensez-vous ?

Je partage ce point de vue. On devrait réduire la durée de la location avec une tarification plus adaptée. L'objectif c'est quand même d'inciter le locataire du vélo d'investir dans son propre vélo. Ainsi, il s'approprierait durablement l'usage du vélo pour ses déplacements. La Sodiparc c'est aussi la gestion des parkings. Effectivement on gère la mobilité mobile mais aussi la mobilité immobile. Nous avons actuellement 1525 places de parking répartis sur 5 sites à Saint-Denis. Citypark offre désormais un service simple et performant aux automobilistes en quête d'un parking sur les cinq sites de la ville de Saint-Denis.

### Comment la Sodiparc envisage de s'impliquer dans la transition énergétique ?

Nous travaillons actuellement avec un important solariste pour produire de l'énergie solaire en installant des panneaux photovoltaïque sur nos entrepôts. Nous deviendrons ainsi autonomes en énergie électrique et le reliquat d'électricité serait injecté dans le réseau EDF. Par ailleurs, nous avons réduit l'usage des climatiseurs dans nos bureaux et agences commerciales. Cette démarche a été bien comprise et acceptée

par l'ensemble du personnel de la Sodiparc.

### La Région a lancé récemment les Etats généraux des mobilités, qu'attendez-vous de cette grande consultation citoyenne ?

Comme tous les acteurs des transports publics, j'espère que ces Etats généraux des mobilités sera l'occasion de faire abstraction des considérations politiciennes, et que enfin nous ayons une vision globale des modes de déplacements à La Réunion. Pour cela il faudra prendre en compte les réalités du terrain, aussi bien celles de la population mais aussi celles des opérateurs de réseaux de transports de voyageurs. N'oublions pas la problématique des stationnements car il faut offrir également aux automobilistes suffisamment de parkings pour garer leur voiture, je pense particulièrement aux parkings relais aux entrées de ville. Que ces Etats généraux des mobilités permettent à La Réunion d'avoir un TCSP (transport en commun en site propre) digne de ce nom, cela peut être du ferroviaire ou équivalent. Nous devons tout faire pour que le transport public gagne en vitesse et donc du temps aux usagers.

*Propos recueillis par Lilian REILHAC*

# DE PLUS EN PLUS D'ADEPTES

**En 2017 on en vendait 100 000, quatre ans plus tard, en 2022 on a vendu près de 2 millions. Les utilisateurs sont de plus en plus nombreux à avoir recours à la trottinette électrique pour leurs déplacements réguliers. Ces nouveaux usages, observés durant la crise sanitaire du Covid-19, se sont accélérés depuis la hausse des prix du carburant. La Réunion n'échappe pas à ce phénomène.**



En quelques années, la trottinette est devenue incontournable dans le paysage de la micro-mobilité électrique. Selon les données de la Fédération des professionnels de la micro-mobilité, les trottinettes ont dépassé le cap des deux millions de ventes en France. Entre 2021, 908 000 unités ont été vendues en métropole, contre 640 000 l'année précédente, soit une hausse de 42%. Aujourd'hui, on estime le nombre d'utilisateurs de trottinettes à plus de 2,5 millions. Si en 2021, on a acheté plus de vélos que de voitures en France, en comparaison, à ce rythme, le même phénomène pourrait voir le jour entre la trottinette et le vélo.

La Réunion n'échappe pas à ce nouveau mode de transport. C'est sur le territoire de la ville de Saint-Joseph que les premières trottinettes ont vu le jour. Il y a deux ans, étaient inaugurées les deux premières stations de location en libre service de trottinettes électriques. « Nous avons voulu éviter les dépôts sauvages comme il se passe

actuellement à Paris en mettant en place plutôt des stations qui rechargent les trottinettes. Ainsi nos loueurs sont obligés de les ramener aux stations. Nos stations fonctionnent à plein régime pendant les vacances scolaires », précise Giovanni Franchitti, gérant de DG Trot en charge de la location des trottinettes sur Saint-Joseph. Dans l'Ouest, Zwav, filiale du groupe Citadelle, s'est lancé sur le marché de la micro-mobilité en lançant un service de location en libre service de 70 trottinettes électriques sur la commune de La Possession. « Dans un contexte réunionnais où se déplacer devient de plus en plus compliqué, nous pensons que la mobilité partagée est une solution durable », explique Thibault Rameaux directeur général de Zwav installé au Port. « Ce principe de louer un véhicule pour un trajet a pris de l'ampleur notamment avec la crise économique et la hausse des prix des carburants à la pompe. En Europe et ailleurs ce concept de mobilité partagée a fait ses preuves. On mets une flotte de véhicules en libre service que les usagers peuvent ainsi facilement avoir accès grâce à notre application ».

## La sécurité freine certains élus locaux

L'un des points noirs de l'essor de ce nouveau mode de transport urbain reste malgré tout la sécurité. En effet, face à la hausse du nombre d'accidents causés par des trottinettes électriques ces dernières années, les assureurs ont, en mars 2022, rappelé que peu d'utilisateurs étaient assurés, alors qu'une assurance est obligatoire pour ce type d'engin motorisé. Les deux opérateurs de locations de trottinettes reconnaissent qu'effectivement la sécurité reste encore un frein à l'usage de ce mode de déplacement. « C'est pour cela nous insistons auprès de nos usagers sur un minimum d'équipement de protection, tel que le casque, même s'il n'est pas obligatoire pour les adultes, et des gants », conforte Giovanni Franchitti. Même son de cloche chez Zwav qui propose dans son showroom du Port, tout un arsenal d'équipements pour la protection des trottinetistes comme on commence à les baptiser en métropole.

## La trottinette électrique se fraye un chemin

A Saint-Joseph, après deux ans de mise en service des premières stations de location de trottinettes électriques, le gérant de DG Trot ne cache pas sa déception sur la timidité des Réunionnais à utiliser ce mode « innovant » de déplacement. « Certes nous comptabilisons environ 1000 utilisateurs, mais nous enregistrons actuellement que 2 trajets par jour, ce n'est pas suffisant pour atteindre l'équilibre économique de l'offre », soutien Giovanni Franchitti. La moyenne des trajets enregistrés par le loueur est de 10 km. « Cela dit, nous avons identifié des trajets à la Plaine des Sables. Les gens ont tout simplement mis les trottinettes dans le coffre de leur voiture pour se balader en trottinettes électriques sur le site du volcan. Cela signifie que ces trottinettes sont utilisées que pour des trajets loisirs ». Malgré l'absence de coût de déblocage de la trottinette et la baisse du prix de location passé à 15cts la minute contre 25cts lors du lancement de l'offre, DG Trot a dû se résigner à fermer une des deux stations de trottinettes de Saint-Joseph et doit aujourd'hui revoir sa stratégie. « Nous travaillons actuellement à offrir des formules d'abonnement, journalière, hebdomadaire et mensuel, à l'image de la location vélo dans le Sud et l'Ouest. On a, nous aussi, constaté que les Réunionnais ne sont pas encore prêts pour la location en libre service. On le voit pour les vélos d'Altervélo en libre service qui a dû mal à décoller ». La startup de Saint-Joseph se tourne désormais vers les entreprises pour développer son offre de trottinettes à la location longue durée. « Nous avons eu le soutien de la commune de Saint-Joseph qui a cru en nous, mais nos démarches auprès des autres collectivités n'ont pas donné de résultat. C'est très compliqué de travailler avec elles. Actuellement nous prospectons auprès des entreprises au Port dont le territoire concentre 60% des entreprises réunionnaises. Nous sommes très confiants pour l'avenir ».

### **Saint-Denis et Saint-Pierre pas très favorables**

De son côté, Zwav qui bénéficie de la puissance financière du groupe Citadelle, poursuit sa conquête sur le territoire Ouest de l'île. « On ne va pas vous le cacher, La Réunion est notre territoire de jeu et un bon laboratoire en terme de développement de mobilité partagée », explique Thibault Rameaux, Directeur général de Zwav. Depuis septembre 2022, ce sont 70 trottinettes qui ont été déployées sur la commune de La Possession, sur 32 stations. A terme l'entreprise devrait augmenter cette offre pour passer à 120 trottinettes réparties sur 42 stations. « En trois mois, notre application comptabilise 1700 comptes créés et environ 750 utilisateurs réguliers pour 4000 trajets » soutien Thibault Rameaux. Si ce sont des jeunes qui privilégient ce

nouveau mode de transport pour leurs déplacements loisirs, en revanche, ils sont de plus en plus nombreux ceux qui l'utilisent de façon quotidienne pour les trajets domicile - travail. Après la Possession,



bientôt c'est à Saint-Paul, plus particulièrement autour de la station balnéaire de Saint-Gilles que 180 trottinettes et 70 scooters électriques seront déployés. « Il y a deux bassins de vie qui méritent d'être équipés de cette offre de mobilité partagée, à savoir Saint-Gilles, et l'axe Saint-Paul centre et Cambaie Savanna », commente le patron de Zwav. Actuellement l'entreprise compte une vingtaine de salarié et vise les principales communes de l'île comme Saint-Denis et Saint-Pierre qui selon Thibault Rameaux « constituent un gros potentiel de développement de mobilités douces ». Reste malgré tout à convaincre les maires respectifs, Ericka Bareigts et Michel Fontaine qui ne sont n'affichent pas un enthousiasme débordant pour l'usage de la trottinette électrique sur leur territoire.

En attendant, les trottinettes électriques, de plus performants, semblent avec le vélo, devenir l'un des moyens de transport personnels des jeunes et moins jeunes particulièrement frappés par la baisse du pouvoir d'achat. Selon un sondage réalisé par la Fédération des Experts en Micro Mobilité, la hausse des prix du carburant encourage près d'un français sur deux à utiliser les nouvelles solutions de mobilités. Toujours selon cette étude réalisée en décembre 2022, 72% des personnes sondées ont annoncé leur intention de réduire les dépenses sur le transport. A La Réunion, faute de véritable alternative à la voiture, les Réunionnais n'ont pas d'autres solutions pour leurs déplacements quotidiens. Mais, on note malgré tout une augmentation de l'usage du covoiturage depuis un an, de plus en plus d'adeptes au vélo électrique, une fréquentation substantielle des réseaux de bus. La trottinette électrique semble, elle aussi, vouloir prendre sa place.



## 1 USAGER SUR 2 VOYAGE GRATUIT SUR CAR JAUNE

*Six mois après sa mise en oeuvre, seulement 10% des demandeurs d'emploi ont fait la démarche pour obtenir l'abonnement gratuit pour voyager sur le réseau interurbain. Les stagiaires et les travailleurs dits « pauvres » devront patienter. Pour l'heure, il faudra plus que la gratuité des transports publics pour faire évoluer les comportements.*

Le 28 novembre 2022, les demandeurs d'emploi et les accompagnants de personnes porteuses de handicap ont commencé à bénéficier de la gratuité sur le réseau interurbain de La Réunion. Une initiative portée par La Région et dont l'objectif est de rendre les transports collectifs réunionnais plus attractifs. Sur une île où la voiture reste reine, et les embouteillages une réalité quotidienne, la majorité de la collectivité régionale a décidé de faire de la mobilité, une urgence. « Facteur d'insertion professionnelle, de cohésion sociale, la mobilité est un enjeu majeur du développement humain d'où la nécessité de repenser nos moyens de déplacement », avait martelé Huguette Bello. Cela dit, la politique de la gratuité mise en place par La Région implique néanmoins de renoncer simultanément à des recettes mais aussi d'injecter des moyens supplémentaires pour renforcer l'offre de transport, et ce, dans un contexte budgétaire malgré tout tendu, avec le financement colossal pour terminer la Nouvelle route du littoral. Ce qui explique pourquoi, les élus de la majorité ont dû revoir leur copie et d'étendre la gratuité sur le réseau Car Jaune de façon progressive. La mise en oeuvre partielle a démarré en 2022, dans un premier temps, pour les publics les plus fragiles. A commencer par les étudiants dès la rentrée universitaire en septembre 2022, puis à l'adresse des demandeurs d'emploi en novembre dernier. Les 4000 étudiants qui payaient 50€ par an pour l'usage de la Réuni'Pass, un titre interopérable valable sur les cinq réseaux de transports de voyageurs de l'île, peuvent désormais voyager gratuitement sur le réseau Car Jaune. Cette générosité devrait normalement se poursuivre cette année 2023 pour les travailleurs dits « pauvres ». Six mois après



l'offre de transport gratuit pour les demandeurs d'emploi, Transdev Services Réunion (TSR), qui a en charge la gestion de la billettique du réseau Car Jaune, comptabilise seulement 15 000 abonnements valides, alors que La Réunion totalise environ 150 000 demandeurs d'emploi auprès de Pôle Emploi. Pour Santi Gay qui dirige TSR, ce peu d'intérêt des demandeurs d'emploi pour la gratuité du titre de transport Car Jaune s'explique sur le fait « la nécessité de renouveler tous les trois mois l'abonnement gratuit. Indispensable pour identifier celles et ceux qui entre temps ont trouvé un emploi. Et puis, certains qui se disent, finalement on n'utilise pas autant que cela ce transport gratuit ». Chaque jour, les services de TSR enregistrent 150 souscriptions, mais autant d'abonnements ne sont pas renouvelés. Résultat, depuis le mois de mars, le nombre de demandeurs d'emploi bénéficiant de la gratuité sur le réseau Car Jaune se stabilise autour de 15 000, soit 10% des demandeurs d'emploi inscrits au Pôle Emploi.

### ***On ne connaît pas le profil du « travailleur pauvre »***

Ainsi, pour absorber les étudiants et les demandeurs d'emploi, la collectivité régionale a dû compenser les pertes de recettes auprès de l'exploitant Cap'Run, mandataire du réseau Car Jaune, soit environ 700 000 € par an. Mais aussi de renforcer l'offre de transport, notamment sur les lignes déjà saturées. En effet, malgré un taux de satisfaction de 88% des usagers, mais faute de places disponibles sur les principales liaisons entre l'Est, le Nord, l'Ouest et le Sud, le réseau interurbain ne pouvait attirer une nouvelle clientèle.

## Bilan de six mois de gratuité sur le réseau interurbain

---

La Région a dû l'année dernière renforcer l'offre de Car Jaune aux heures de pointe sur les liaisons les plus fréquentées avec des fréquences élevées afin de réduire la saturation et tenter d'apporter un service de qualité aux usagers. Les fréquences des bus aux heures de pointe sont passées de 35 minutes à 12 minutes. Mais, ces renforts représentent 1,8 M€ par an jusqu'à la fin de l'actuel contrat en décembre 2024. En ce qui concerne l'extension de la gratuité en faveur du public des travailleurs « pauvres », c'est pour l'instant le statu quo. Le Vice Président, Patrice Boulevart en charge des mobilités reconnaît que la gratuité représente un budget conséquent « mais c'est un engagement fort de la Présidente et la gratuité se fera progressivement durant la mandature ». L'insee qui a été sollicitée par La Région pour identifier le « travailleur pauvre » ne semble pas, à ce jour, parvenir à définir le bon profil de ce public. Une étape néanmoins indispensable pour la collectivité afin de chiffrer le coût de cette gratuité. Selon certaines indiscretions, la pyramide inversée aurait intégré la mise en oeuvre progressive de la gratuité Car Jaune dans le prochain renouvellement du contrat de Délégation de service public (voir par ailleurs). Ainsi, un mécanisme d'intéressement en faveur du futur délégataire se ferait en fonction de la fréquentation liée à la gratuité du réseau interurbain. Aujourd'hui, un usager sur deux voyage gratuitement sur les bus jaunes.

*Lilian REILHAC*



# ELGA DOKI-THONON, RESPONSABLE MARKETING ET COMMUNICATION DU RÉSEAU CAR JAUNE

***Depuis 1996, Elga Doki-Thonon a été témoin de l'évolution du réseau interurbain Car Jaune. Quotidiennement, elle informe et guide les voyageurs des cars jaunes.***

Elga Doki-Thonon, a toujours travaillé dans le monde des transports. Cette Réunionnaise s'occupe de définir et de mettre en œuvre le Plan Marketing, Commercial et Communication permettant d'assurer le développement et la promotion du réseau Car Jaune. Elle est en charge de la gestion de la Relation Clients et des Réclamations Clients. Chaque jour, elle s'assure de la satisfaction de l'ensemble des clients du réseau. Selon elle, la communication est un aspect primordial pour le Réseau. « Aujourd'hui, dans un contexte de prédominance de la voiture individuelle, l'attractivité et la performance du réseau constituent un enjeu majeur ». D'autant plus qu'à la Réunion, le trafic routier est dense et complexe. Il est alors nécessaire d'assurer la qualité du réseau. Une carrière marquée par deux temps forts Deux événements ont marqué la carrière d'Elga Doki-Thonon : En 1998, pour l'éruption du Piton de la Fournaise, lorsque la Préfecture de La Réunion avait décidé de mettre en service des navettes pour desservir le site du volcan. Elle explique qu'une équipe de jour et de nuit ont été établies pour assurer cette mission ainsi que la gestion d'un point de vente. "C'était une superbe expérience" affirme t-elle. Les anniversaires des 10, 20 et 25 ans du réseau Car Jaune sont aussi pour elle un temps fort de sa carrière. Ces journées de célébration ont permis de voir l'évolution du réseau interurbain. Dans un domaine particulièrement masculin, Elga Doki-Thonon a quelques fois dû se démarquer. "Il faut parfois être plus convaincante, il a fallu que je m'intègre." précise-t-elle. Un milieu et une société où elle a su se faire une place. Actrice et témoin de l'évolution du réseau "J'ai assisté à l'amélioration du réseau Car Jaune sur tous ses aspects. Désormais, les clients peuvent voyager dans de meilleures conditions." Ces avancées, Elga Doki-Thonon l'explique par la mise en place de certains dispositifs. En effet, cette évolution témoigne notamment des



technologies modernes dont dispose le réseau (wifi à bord des véhicules ainsi que les prises USB, possibilité de payer par carte bancaire dans le bus, etc). L'aventure n'est pas prête de s'arrêter pour Elga Doki-Thonon : "Je suis fière depuis 1996, de permettre aux Réunionnais de se déplacer dans de meilleures conditions. Elle fait partie de celles et ceux qui chaque jour s'engagent à améliorer le déplacement des Réunionnais.

*Louise Tenenbaum*



## TÉLÉPHÉRIQUES PAPANG ET TÉLÉO : VERS UNE MOBILITÉ PLUS DOUCE ET PLUS DURABLE DE NOMBREUSES SIMILARITÉS ET UN BUT COMMUN

*Toulouse et l'île de la Réunion ont désormais une nouvelle mobilité en commun: le téléphérique urbain. Cette mobilité assurant la traction de véhicules par câble en zone urbaine est de plus en plus présente dans les grandes villes. La commune de Saint Denis et la ville de Toulouse en sont témoins.*

Téléo est le téléphérique de la ville rose. Mis en service depuis presque un an, cette mobilité moderne surplombe le Sud de Toulouse. Il relie notamment les principaux pôles d'attractivité. De l'Oncopole à l'Université Paul Sabatier en passant par l'hôpital de Rangueil, le trajet s'effectue en dix minutes sur une distance totale de trois kilomètres. C'est le plus long téléphérique urbain de France. Les trois stations sont desservies par les transports en commun.

Papang est quant à lui le tout premier téléphérique de l'Océan Indien. Il a été inauguré il y a un peu plus d'un an aussi. Situé au Nord de la Réunion,

il relie le quartier du Chaudron à Bois-de-Nèfles. D'une longueur de 2,68 kilomètres, il met en service 46 cabines qui desservent cinq stations. Ces dernières sont également intégrées au réseau de transport déjà existant: Citalis. À La Réunion, le téléphérique apporte une nouvelle dynamique et fait des émules dans l'Ouest et l'Est de l'île où des projets sont à l'étude.

Les téléphériques urbains permettent de fluidifier le trafic et d'encourager les modes de déplacements doux et peut être simultanément un outil touristique. À la Réunion, le trafic routier est en effet très dense et aux heures de pointe c'est souvent le coma circulatoire. Ces télécabines urbaines silencieuses se caractérisent également par leur rapidité. Le transport par câble est ainsi un outil favorable au développement de mobilités plus durables et efficaces.

### **Un acteur en commun: Poma**

Ces deux téléphériques urbains ont été réalisés par l'entreprise Poma, un groupe français spécialiste du transport par câble. Ce mode de transport par câble nécessite de lourds investissements, un coût élevé : 54 millions d'euros... L'expérience française du téléphérique a traversé les océans, puisque à Antananarivo, la capitale malgache, les travaux d'un téléphérique urbain ont démarrés il y a quelques semaines pour un coût estimé à 80 millions d'euros.

*Louise Tenenbaum*





*Illustrations : IA Lionel Laffin*



# Les étudiants réunionnais s'adaptent aux transports en commun métropolitains

***Selon la plateforme Réunionnais du Monde, Toulouse est la ville qui concentre le plus grand nombre d'étudiants réunionnais de l'hexagone. Cela se voit à la sortie des universités et des grandes écoles, mais surtout dans leur mobilité : bus, métro, tramway, vélos, trottinettes, téléphérique...***

Toulouse est la première ville étudiante de France. Une grande diversité en termes de transports en commun y est présente. Bus, métro, tramway ou encore le téléphérique sont des moyens de mobilité qui garantissent la liberté de déplacement des étudiants. La ville rose est donc idéale pour accueillir les jeunes Réunionnais. La pluralité de ces transports à Toulouse est à l'origine d'un contraste majeur avec ceux de la Réunion. Bien que les moyens de déplacement ne cessent d'y évoluer, se déplacer à la Réunion peut être une contrainte. Des étudiants réunionnais ont accepté de partager leur expérience. Dépendre des transports en commun peut être un enjeu mais aussi un atout. Les grandes métropoles françaises en témoignent. Ces dernières présentent en effet un réseau de moyens de déplacements stratégiquement desservi. Toulouse fait partie de ces villes où les moyens de transports y sont très diversifiés et bénéficient aux étudiants. "Toulouse est une ville bien desservie. C'est une facilité qui change de la Réunion : les rares fois où j'ai pris le bus n'étaient pas concluantes..." affirme Mélya, une étudiante réunionnaise de 26 ans. Le bus marque aussi une grande différence entre Toulouse et la Réunion. C'est un transport plus simple d'utilisation et plus accessible dans les villes étudiantes. Le réseau est effet plus dense et moins contraignant, notamment en termes d'horaires de passage. Les transports se développent de plus en plus à la Réunion. Il y a un an, la première ligne de téléphérique a vu le jour au Nord de l'île. La ville rose dispose elle aussi d'un transport par câble. Il est situé à un endroit stratégique pour les étudiants: au niveau de la faculté de médecine. Côté vélo: peu de villes réunionnaises disposent d'un réseau cyclable de qualité. Des vélos en libre service sont aussi mis en place par la mairie de Toulouse. "C'est un moyen de déplacement rapide et efficace lorsqu'on habite vers le centre ville." indique Alan, un autre étudiant réunionnais de 25 ans. Des trottinettes électriques sont aussi à disposition de tous.

## ***Des modes de transports privilégiés par les étudiants réunionnais***

Le métro est considéré par les étudiants comme un moyen de transport rapide et simple d'utilisation. Jusqu'à présent, la ville rose présente deux lignes de métro principales, elles relient tout le pôle universitaire au centre ville. Une troisième est d'ailleurs en construction. Bien qu'il ne soit pas présent sur l'île, les étudiants réunionnais peuvent en bénéficier à Toulouse. "Ici, j'utilise le plus souvent le métro. C'est le moyen de transport le plus rapide. Cela fait sept ans que je fais mes études dans cette ville. Je l'utilise aussi pour rejoindre certains arrêts du tramway, notamment quand je dois me rendre en périphérie de Toulouse quand j'ai des rendez-vous." indique aussi Mélya. Utiliser la voiture à Toulouse peut faire partie des contraintes: le stationnement coûte cher, difficilement abordable pour des étudiants et les places de parkings se font rares. Le coût des carburants qui augmente est également à prévoir dans le budget... La voiture peut être pratique lors de déplacements en dehors du centre ville. Se déplacer à pied est aussi un des avantages de ces villes étudiantes. S'habituer à la multitude de transports en communs présents dans les métropoles françaises peut être un enjeu. La plupart des étudiants réunionnais sont habitués aux réseaux de bus locaux. L'accessibilité de ces derniers en Métropole est un atout quand il s'agit de se déplacer mais peut désorienter les nouveaux usagers.

## ***Zoom sur le tramway (Montpellier)***

Le tramway fait également partie des transports présents et privilégiés par les jeunes réunionnais dans les grandes villes françaises. À Montpellier, c'est un des principaux réseaux de transports. Cette métropole est desservie par quatre lignes qui comptent plus 330 000 voyageurs par jour selon Montpellier Méditerranée Métropole. Celle-ci envisage également la gratuité totale des transports en commun sur son territoire. Une cinquième ligne est prévue pour 2024. Cette diversité de moyens de transport ajoute une sécurité en termes de déplacement. En revanche, dépendre des transports en commun peut s'avérer être contraignant, notamment lors des mouvements de grève et de manifestations.

*Louise Tenenbaum*





# UNE MOBILITÉ EN MOINS POUR LA CAPITALE

*D'ici la fin de l'été, Paris ne disposera définitivement plus des trottinettes électriques en libre-service. Cette décision, votée par les Parisiens eux-mêmes à été l'objet de tensions...*

Les trottinettes électriques sont désormais partout dans les rues de France. La plupart qui circulent sont en libre-service, notamment dans les grandes villes et métropoles françaises. Paris fait partie des villes référentes dans ce domaine. Cependant, de nombreuses dérives causées par ces trottinettes ont entraîné la fin de leur usage en libre-service dans la capitale.

Les trottinettes électriques permettent une mobilité plus douce. Elles garantissent également des alternatives plus responsables de l'environnement. Accessibles en libre-services dans les grandes métropoles, de plus en plus de villes investissent dans cette mobilité. Cette dernière garantit des déplacements plus verts et plus accessibles.

Pourtant, depuis quelques semaines, le sujet de ces trottinettes en libre-service à Paris fait débat. Associées à la mobilité douce que garantit la capitale française, celles-ci peuvent-être synonymes de danger. Abus de vitesse, circulation dangereuse sur les trottoirs, etc sont les dangers les plus récurrents. Le partage de la route entre piétons et autres usagers de mobilités douces est à l'origine de conflits. Ces derniers ont alors entraîné la remise en cause de la disposition des trottinettes électriques en libre-service.

Des mesures ont été établies afin de garantir la sécurité de chacun. Celles-ci ont été renforcées. Anne Hidalgo, la maire de Paris, a évoqué début 2023 un éventuel arrêt des trottinettes en libre service dans la ville. "Je respecterai le vote des Parisiens" a t-elle assuré dans un entretien avec le Parisien le 15 janvier 2023. Les habitants de la capitale se sont alors prononcés le dimanche 2 avril dernier. Selon le site internet de la mairie de Paris, 103 084 Parisiens ont participé au vote. 89,04% ont voté contre le maintien des trottinettes en libre-service.

Les trottinettes électriques ne seront donc plus disponibles en libre service à Paris. Cette mesure sera mise en place dès la fin de l'été, à partir du 31 août 2023. Une décision qui n'enchant pas tout le monde... Les jeunes en sont les principaux concernés car ils représentent la majorité des usagers de ces dernières. L'aspect accessible et facile à utiliser est l'atout qui garantit leur succès. Le devenir des 15 000 trottinettes électriques en libre service à Paris reste à définir.

*Louise Tenenbaum*

# LA GUERRE ENTRE LE THERMIQUE ET L'ÉLECTRIQUE

***L'actuel contrat pour l'exploitation du réseau Car Jaune prenant fin en décembre 2024, La Région a décidé de maintenir le modèle actuel d'un lot unique pour le renouvellement de Délégation de Service public. Deux écoles s'affrontent pour le choix des nouveaux véhicules : celle du moteur diesel Euro6 B100 ou d'une motricité électrique en phase avec l'inévitable transition énergétique.***

L'actuel contrat avec le groupement momentané d'entreprises (GME) Cap'Run prend fin en décembre 2024, après dix ans d'exploitation. Lors de la Commission permanente du 21 avril, les conseillers régionaux ont validé le principe du maintien à un recours à une Délégation de Service Public (DSP) pour l'exploitation du réseau Car Jaune.

En 2022, La Région avait confié au cabinet d'expertise Agir, un audit et des recommandations pour le renouvellement du contrat d'exploitation du réseau interurbain. Trois hypothèses furent retenues : gestion en régie, en créant une SPL dédiée, délégation de service public ou l'attribution des lignes en allotissement. Finalement, La Région a décidé de maintenir le modèle actuel de délégation de service public à travers un lot unique. Lors de la présentation du rapport aux élus de la Commission permanente, le vice-président en charge des mobilités a précisé que « ce recours à une Délégation de Service Public semble le plus adapté pour répondre aux enjeux prioritaires ». A savoir, que la procédure de DSP permettrait à la collectivité de :

- Limiter les risques pris par La Région tant au niveau commercial qu'industriel
- Favoriser l'innovation, l'amélioration de la qualité de service, l'optimisation de la fréquentation
- Mettre en oeuvre la gratuité sur le réseau par un mécanisme d'intéressement du délégataire à la fréquentation
- Laisser une souplesse contractuelle au futur délégataire dans la gestion de l'offre de service et dans son exploitation
- Conserver au niveau de La Région une structure technique et administrative raisonnable consacrée au pilotage et au contrôle de la convention plutôt qu'à un suivi administratif important.



La question du choix de la motorisation des futurs cars jaunes occupe les esprits

### PAS DROIT À L'ERREUR!



**Fabrice Hoarau président de la Commission Transport**

suffisamment puissants pour les longs trajets des cars Jaune. Nous n'avons pas droit à l'erreur ! ». Une mission conduite par Fabrice Hoarau s'est rendue aux Journées AGIR à Biarritz, où le conseiller régional a pu s'entretenir avec des constructeurs de cars. « Pour ces professionnels, il n'y a pas encore sur le marché des bus électriques pouvant assurer une offre de transports comme celle de Car Jaune sur les routes réunionnaises. On nous recommande plutôt la dernière technologie des moteurs diesel, à savoir Euro 6 P100 », souligne Fabrice Hoarau. Le diesel Euro 6 P100 a la particularité de consommer du carburant diesel mais aussi du biocarburant entièrement produit à partir de graines de colza français (voir encadré). Un carburant entièrement bio que EDF devrait utiliser bientôt pour sa centrale du Port. En ce qui concerne les bus électriques, Iveco a franchi une nouvelle étape vers l'électromobilité avec son produit phare, le IVECO E-Way. Un véhicule destiné plutôt aux réseaux de transports urbains, pas adapté à l'interurbain comme Car Jaune. Cela dit, le constructeur italien devrait bientôt se lancer dans la fabrication d'autobus entièrement électrique, mais pour l'heure aucune date n'est avancée quand à sa commercialisation. Autre constructeur européen qui propose une motorisation électrique, Volvo avec sa gamme d'autobus Volvo 7900, mais adapté aux réseaux urbains. Reste la question de fiabilité d'un véhicule électrique sur les routes réunionnaises, notamment adapté aux longues distances effectuées chaque par les Car Jaune. La Région est attachée à la popularité de son réseau interurbain, considéré comme le plus performant de France (sur l'interurbain). En effet, 8,8 usagers sur 10 se disent satisfaits de la qualité de service. L'accompagnement et la sécurité apportés par Transdev Services Réunion à travers le dispositif CMS (Contrôle, médiation, sureté) contribuent à cette popularité. Pour le nouveau contrat d'exploitation qui doit démarrer en janvier 2025, la collectivité a jusqu'au mois de septembre pour faire un choix sur la motorisation des nouveaux véhicules, électrique ou diesel. Un choix stratégique dans un environnement où la question de la transition énergétique est omniprésente dans le quotidien des Réunionnais.

*Lilian REILHAC*

## LE BIOCARBURANT, L'ÉNERGIE 100% VÉGÉTALE

Produit de la filiale Saipol et fruit d'une co-construction vertueuse entre les agriculteurs et les industriels de la filière française du colza, Oleo100 est une des rares alternatives aux carburants fossiles capables d'offrir une autonomie comparable à celle du gazole, clés en main et sans changement majeur au sein des flottes.

C'est une énergie substituable et miscible au gazole, qui s'adapte à tous les types de flottes captives professionnelles, qu'il s'agisse de transport de voyageurs, de marchandises, ou de déchets autant que d'engins de travaux.

C'est une énergie compatible avec les motorisations diesel Euro 1 à 5, antérieurs Stage 5 et avec les moteurs Euro 6 homologués.

Cette énergie végétale, destinée aux flottes captives de poids lourds (camions, cars, bus, engins de chantiers, etc...), comporte l'avantage d'être issue à 100% de biomasse, et de se substituer au gazole. Un inconvénient de taille malgré tout : son coût à l'entretien avec le changement régulier des filtres à huile.

Grâce à la maîtrise RSE de Saipol et du Groupe Avril, le colza qui compose Oleo100 est tracé du champ à la roue et permet de certifier pour chaque commande sa provenance 100% française ainsi que le pourcentage précis de réduction des émissions de Co2, à hauteur de minimum 60%.

*Responsable commerciale collectivités Oleo100, Alice Cosnard*

### « LE BIOCARBURANT EST COMPLÉMENTAIRE AU MOTEUR ÉLECTRIQUE »

#### Quels sont les avantages du biocarburant par rapport au moteur diesel ?

Le biocarburant permet une réduction GES de minimum 60% et jusque 80% de particules avec une énergie renouvelable. Il s'adapte sur un parc actuel grâce aux rétrofits pour les véhicules Euro 6 et compatibles avec les motorisations de Euro 0 à Euro5. Pas d'investissement à prévoir. Les constructeurs proposent des véhicules Euro6 avec l'option B100 ou en B100 exclusif (Eligible à la vignette Crit'Air1). Autre avantage, le biocarburant a la même autonomie que le gasoil.

#### Quels sont les avantages du biocarburant par rapport électrique ?

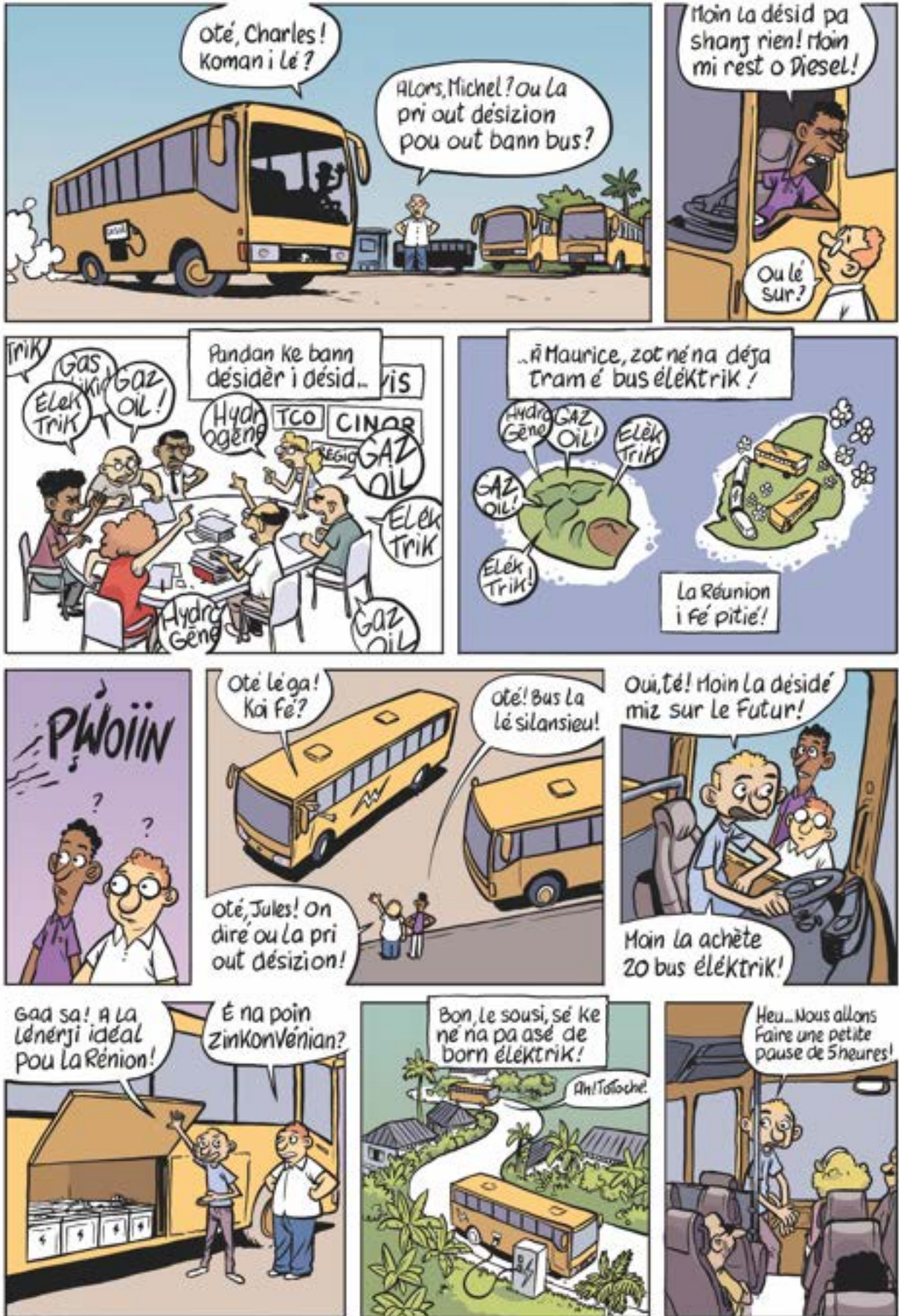
Nous sommes dans le mix énergétique. C'est complémentaire, ça permet à la collectivité de défossiliser son parc existant et futur, et d'échelonner ses investissements. Il n'y a pas d'infrastructure à prévoir, nous mettons une cuve de distribution à disposition.

#### Est-ce que le biocarburant est plus économique que le diesel ?

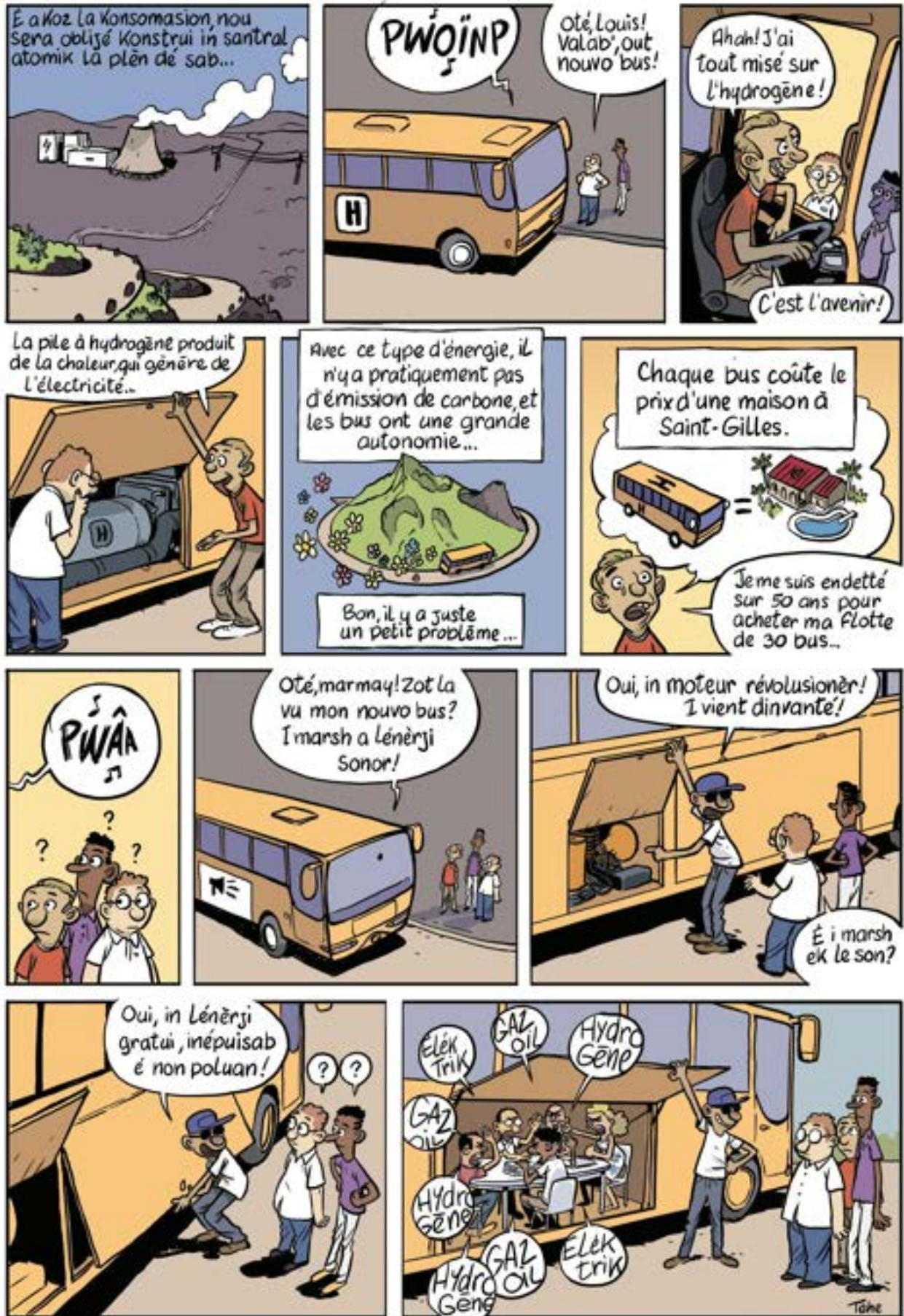
Le Biocarburant n'est pas une alternative économique, c'est une énergie renouvelable, disponible et produite en France avec des graines de colza Françaises.

#### Selon vous, le biocarburant est une véritable alternative au moteur électrique pour les poids lourds notamment les bus interurbains ?

Je ne pas dit ça, C'est complémentaire, ça permet à la collectivité de défossiliser son parc existant et futur, et d'échelonner ses investissements. Les Biocarburants sont une alternative aux carburants fossiles.



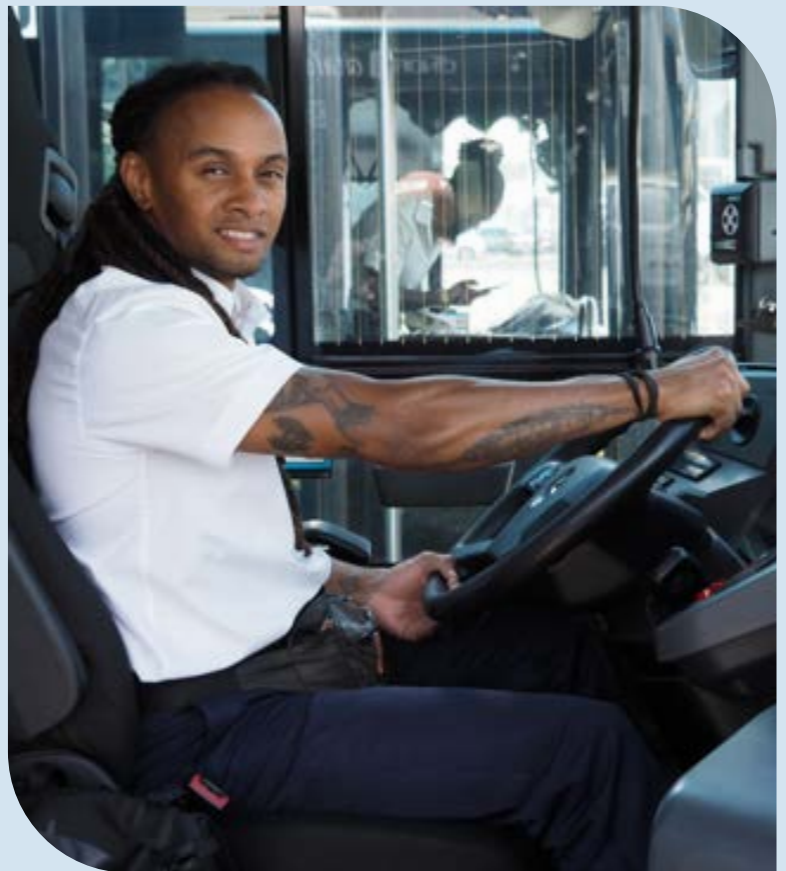




## JORDAN MYRTAL, CONDUCTEUR RECEVEUR SUR LE RÉSEAU CITALIS

***Les chauffeurs qui le conduisaient, lorsqu'il était enfant des Camélias, sont aujourd'hui ses collègues. Des anciens pour qui Jordan Myrtal a un profond respect. C'est en accompagnant son père, le célèbre traileur Eddy Myrtal, sur les douloureux sentiers du Grand Raid, que le conducteur de Citalis, père d'une fille de 8 ans, s'est forgé un mental d'acier, indispensable pour faire face aux récurrentes agressions et incivilités dans les bus.***

Jordan Myrtal découvre sa passion de conducteur de bus il y a cinq ans. Depuis un peu plus d'un an, son rêve se réalise, il est désormais conducteur receveur sur le réseau Citalis. Souvent, on dit que le fils hérite de la passion du père. Ce ne fut pas le cas pour Jordan. Fils d'un père, Eddy Myrtal, mécanicien moto chez Yamaha, mais très connu des Réunionnais à travers le Grand Raid où Eddy côtoie les meilleurs de l'époque comme Cléo Libel ou encore Jacky Mura qui ont écrit les plus belles pages d'histoire de la Diagonale des Fous. « A l'époque, les traileurs couraient avec leur provision, leur bouteille d'eau dans un simple sac en plastique à la main. Ils étaient face à eux mêmes. Il n'y avait pas toute cette logistique, cette technologie d'aujourd'hui qui permettent d'avoir des chaussures hyper légères, des vêtements high tech, anti transpirants... » confie Jordan. Originaire des Camélias, le jeune Myrtal termine ses études avec un CAP de peintre carrossier, avant, comme de nombreux Réunionnais, de rejoindre le RSMA pour y suivre une formation de plaquiste où la demande sur les chantiers est forte. « C'est pas que le métier de plaquiste ne me plaisait pas, mais j'avais du mal à rester sur place. J'ai vite compris que mon avenir professionnel passait par un métier mobile et surtout à l'extérieur, au contact des gens », explique t-il.



***“ Mon métier c'est ma passion ”***

Lors d'une longue période d'intérim au sein de l'imprimerie de la NID à Sainte-Clotilde, Jordan décide de passer son permis de transport de voyageurs au centre de formation Nassibou, pendant les heures de repas. « Au début, ce n'était pas évident de concilier mon travail à la NID et les heures de conduite. Mais j'étais tellement motivé que cela s'est finalement bien passé ». Comme pour l'ensemble des conducteurs de bus dans les réseaux de transports de voyageurs, Jordan Myrtal commence son expérience chez les sous-traitants de la Sodiparc, mandataire du réseau urbain Citalis.

« Il faut relâcher quotidiennement la pression »

« J'ai donc travaillé chez les Moutoussamy et Mardé, avec les conditions de travail différentes de celles de la Sodiparc. Mais c'est un passage obligé pour progresser ». Au bout de deux ans, la Sodiparc lui propose une formation au sein de son équipe de conducteurs de bus. C'est ainsi qu'il découvre une véritable culture d'entreprise. « A la Sodiparc, c'est davantage professionnel. Tout est anticipé, il y a un véritable accompagnement professionnel des conducteurs qui sont écoutés. On prend en compte nos avis pour améliorer l'offre de transport. Un jour, la direction m'a demandé qu'est-ce qu'on pourrait faire pour le mieux être des conducteurs ? J'ai donc proposé qu'on puisse mettre en place une cellule de crise afin d'accompagner psychologiquement les conducteurs victimes d'agressions ou d'incivilités, afin qu'ils puissent en parler. Il faut relâcher cette pression en parlant avec les autres ».

« Le manque de respect, c'est cela le plus difficile à vivre »

« Ce qu'il y a de bien quand vous êtes au volant d'un bus Citalis, c'est le contact humain et social. A regarder les comportements des gens, à les entendre, c'est un vrai baromètre du moment de l'état de la société réunionnaise. Ce qui va, ce qui ne va pas, leur désespoir mais aussi leur joie », explique le jeune conducteur receveur. Jordan Myrtal ne mâche pas ses mots face aux agressions et aux incivilités récurrentes dans les réseaux de transports, notamment sur Citalis. « Vous savez l'incivilité est à tout âge. Ils entrent dans le bus, réclament un ticket en déposant les sous en disant « ticket », sans un bonjour, comment ça va ? », souligne, dépité le jeune père de famille d'une petite fille de huit ans. « Les gens se défoulent sur les conducteurs parce que les bus sont en retard, les embouteillages ne facilitent pas les choses. Les usagers pensent alors injustement que le conducteur est responsable... » Les agressions sont plutôt verbales. C'est plus difficilement vivable pour les anciens conducteurs, parce que selon Jordan Myrtal, ces jeunes qui les insultent ont le même âge que leurs enfants. « Ils ont éduqué leurs enfants dans le respect, et n'acceptent pas d'être traités ainsi. C'est normal. Résultat, il y a de l'accumulation. Il est plus facile pour des jeunes conducteurs comme moi de faire face à ces situations récurrentes que mes collègues plus âgés. ». Pour le conducteur Citalis c'est l'affluence dans les transports qui « à mon avis rend parfois les gens agressifs ».

« Nous partageons tous le même espace dans le bus »

Certains vivent mal le fait d'être agglutinés les uns sur les autres. « C'est très délicat d'évoquer ce problème, mais il y a comme un choc de culture entre une certaine communauté venue d'ailleurs. Souvent je me fait agressé parce que je n'ouvre pas la porte arrière pour les faire entrer, on me traite alors de « raciste alors que l'information de l'interdiction d'entrer par l'arrière du bus est bien visible sur les portes du bus. Mon secret : rester positif à toute situation et surtout ne pas répondre à la provocation ». Cette force de résilience, Jordan reconnaît, il le doit à ses parents qui lui ont inculqué les valeurs de respect. Mais c'est surtout en accompagnant son père pendant le Grand Raid que l'esprit trail l'a pour ainsi envouté. A savoir l'égalité dans la galère. « Sur la ligne de départ et dans la course de la Diagonale des Fous, on est tous égaux. Dans le bus c'est pareil, lorsqu'on entre dans le bus, les différentes classes sociales n'existent plus. Qu'on soit chômeur, étudiant, travailleur ou retraité, nous partageons tous le même espace dans le bus. C'est comme cela que je vois le transport. en commun ».

Lilian REILHAC

# LES MOTOTAXIS ENVAHISSENT MADAGASCAR

***En activité dans la brousse depuis des années, les mototaxis ont conquis la ville d'Antananarivo et ses environs durant les confinements en 2020 et en 2021. La perte d'emplois forcée dans les entreprises a grossi les rangs des moto-taximen. Ces nouveaux transporteurs ont réussi à faire fléchir les autorités qui ont fini par reconnaître l'utilité du service rendu par les deux-roues malgré l'absence de cadre légal.***

***Par Rivonala Razafison correspondant de Mobil'Idées à Madagascar***

Les mototaxis gagnent en notoriété dans toute l'île. En ville comme dans la campagne, elles séduisent. Un large éventail d'usagers leur fait confiance. Les mototaxis résolvent un pan de problèmes à certains égards. Avec juste un bagage à main, un résident d'Ambohimangakely, la banlieue est de la capitale, loue une mototaxi pour le déposer à l'aéroport international d'Ivato, situé à l'ouest de l'autre côté de la grande ville. Une grosse valise à envoyer en soute aussi passe sans anicroche. Pour un aller simple, le client paie trois fois moins que le taxi-ville. Le trajet d'une quinzaine de kilomètres s'effectue en une demi-heure. En voiture, ce délai se révèle trop court en raison des bouchons monstres sur certains passages.

## ***Les mototaxis font la loi et s'organisent***

Partout, les mototaxis sont d'une aide précieuse pour les fonctionnaires, les affairistes, les étudiants, les marchands et autres catégories d'usagers. A Antananarivo, elles allègent les complications de déplacement pour les personnes qui ont à faire à l'Institut Pasteur de Madagascar à Avaradoha, entre autres exemples. Après avoir déposé des passagers sur le parking privé de celui-ci, les motocyclistes en profitent pour y rester un moment à l'affût d'autres clients. Dans la capitale et ses environs, les mototaxis sont omniprésentes. Elles sont facilement repérables. Les motocyclistes avec leurs véhicules se rassemblent

toujours à des endroits inchangés. Ils ciblent plus particulièrement des zones de grande affluence sûrement pour des raisons mercantilistes. Dans une ville comme Antananarivo où la municipalité peine à faire régner l'ordre, les moto-taximen, à l'instar des marchands dans l'informel, occupent, du matin au soir et de façon anarchique, des espaces publics comme les trottoirs au grand dam des piétons et autres usagers. Les environs immédiats des refuges pour les bus sont autant de points de ralliement tout désignés pour les mototaxis. Les moto-taximen nomment par eux-mêmes « pistes » leurs zones de concentration. Une piste appartient à un groupe d'amis qui élisent d'eux-mêmes leur chef. Une piste est une « zone de chasse » de prédilection où toute intrusion est difficilement tolérée. L'admission d'un nouveau membre nécessite le consentement préalable de tous les membres. Les mototaxis font la loi pour elles à leur juste mesure. Le nombre de mototaxis à Antananarivo et ses périphéries serait de 5 000. « Nous ne sommes qu'au début du recensement », a observé Tsiritiana, secrétaire général adjoint (SGA) de l'organisation faitière des mototaxis VMTM officiellement créée en 2022. Ayant son siège dans le quartier populaire des 67 ha à Antananarivo, l'entité affiche une ambition nationale. « Nous avons reçu des sollicitations des collègues dans les régions. Nous avons programmé des descentes cette année », a affirmé le responsable.

Beaucoup de localités à Madagascar, à l'image du pourtour du Lac Alaotra où ce mode de transport alternatif est plus que jamais populaire, sont de véritables royaumes des mototaxis. Ces dernières sont conseillées pour effectuer le trajet Moramanga-Anosibe Anala (78 km) moyennant Ar80 000-Ar100 000 (€17-21,2). La durée du voyage en voiture s'étale sur deux ou trois jours durant la saison des pluies. Une moto de puissance moyenne dévale la distance à parcourir en 4 heures. La dégradation des routes sur l'île est telle que les motos sont les moyens les plus pratiques pour tout déplacement en dehors des grands axes routiers et des voies navigables. Dans une certaine mesure, la Grande île suit la tendance. En Afrique subsaharienne, les mototaxis ont depuis des années le vent en poupe. Sous l'impulsion de la mondialisation, la petite cylindrée à moteur 4 temps Boxer 100 cc, produite par la société de fabrication indienne Bajaj Auto Limited, prétend être la moto la plus vendue en Afrique. De ce fait, les mototaxis fleurissent pour pallier à la défaillance des transports publics sur le continent. L'agence onusienne FNUAP loue même le service salubre des mototaxis, transformées en ambulances de circonstance, à l'égard des parturientes présentant des complications pourtant habitant loin de la maternité dans des localités difficiles d'accès dans le comté de Turkana, au Kenya, une zone à la merci de la sécheresse sévère. En Ouganda, les mototaxis envahissent les rues de Kampala. A Douala, au Cameroun, le gouverneur a dû appliquer dès janvier de nouvelles mesures pour prévenir des incongruités liées à la présence massive

de mototaxis dans l'agglomération. Madagascar connaît à peu près les mêmes scénarios. Les restrictions imposées durant les confinements en 2020 et en 2021 ont envoyé des travailleurs au chômage forcé. La quête d'alternatives s'est ainsi enclenchée de façon naturelle. Le métier de moto-taximan fait partie des stratégies de survie dans l'un des pays les plus pauvres du monde. La nature a de plus horreur du vide. Les bus étaient aux garages. Les mototaxis apparaissent alors pour prendre le relais au bonheur des résidents contraints de parcourir des quartiers de la ville. Timidement au début avant de se généraliser. « Des sociétés ont créé en leur sein des services de mototaxis pour le transport des personnels. De petites sociétés informelles dotées de quelques motos ont aussi été montées pour le service de coursier et les livraisons à domicile », a révélé Tsiritiana. Dorénavant, il semble impossible pour les rues d'Antananarivo de se débarrasser des mototaxis. L'absence de cadre légal régissant leur activité pousse les autorités et la police à sévir sur elles. « Nous avons subi des tracasseries à n'en plus finir. La municipalité a mis en fourrière plus d'une centaine de motos », a raconté le même informateur. Les contraventions sont trop lourdes pour les moto-taximen. « Pour récupérer leurs biens, des amis ont dû verser chacun jusqu'à Ar400 000-Ar600 000 (€85-€127,3) aux agents de police », a dénoncé un motocycliste requérant l'anonymat. Les mototaxis sont en situation d'irrégularité et donc passibles de sanctions. Elles veulent cependant opérer en toute sérénité. Elles ont réagi en conséquence.



« Nous avons engagé dès mars 2020 la démarche nécessaire. Nous avons frappé aux portes de la mairie, des ministères et d'autres institutions de l'Etat », a rappelé le SGA de la VMTM. Le 6 octobre 2020, l'entité a renouvelé la requête auprès de l'administration municipale. De petites associations sont nées en même temps. Elles ont toutes formulé des demandes d'autorisation de circuler librement dans la ville. De manifestation en manifestation, les moto-taximen ont fait monter la pression sur l'administration. Du coup, les autorités municipales se devaient d'adopter une nouvelle posture. Le souhait des mototaxis a été pour la première fois débattu en session ordinaire du conseil municipal en août 2021. La délibération a toutefois écarté la possibilité pour elles d'exercer à Antananarivo. Les demandeurs sont revenus à la charge un an plus tard avec le même résultat. Mais ils ont été à mille lieues de capituler. La troisième tentative leur a donné raison. Les moto-taximen voient en la délibération municipale 033-CUA/CM/Délib.22 du 30 septembre 2022 portant régularisation de l'exploitation des deux-roues au titre de transport public au sein de la commune urbaine d'Antananarivo une assurance administrative. La missive 426/22/MID/PREF/POL/AG du 18 novembre 2022 signée par le préfet de police de la capitale, le général Angelo Ravelonarivo, a aussi conforté la donne. La lettre adressée au chef de la VMTM contient les recommandations à suivre pour tout faire rentrer dans l'ordre. Forte des décisions municipale et préfectorale, la VMTM voit grand. « Notre mouvement est pour toutes les mototaxis à Madagascar. Nous réglerons la situation de la capitale et de ses environs dans un premier temps. Ce faisant, nous irons dans les régions », a lâché Tsiritiana. Un nouveau chapitre s'ouvre alors.

### ***Les motos rebelles snobent les agents de police***

Sur le terrain, les mototaxis soulèvent tant de questions en suspens. Le squat des trottoirs et autres espaces publics fâche. L'anarchie règne entre les deux-roues eux-mêmes. Des sous-clans rivaux qui se

disputent des pistes favorables émergent. « Nous sommes neuf à travailler ensemble. A notre surprise, un autre groupe de moto-taximen s'installe tout près de nous. Ils possèdent tous des motos des mêmes couleurs. Elles appartiennent toutes à un seul propriétaire qui les loue chacune à Ar50 000 (€10,4) par semaine. Les adversaires proposent des tarifs deux fois moins chers que nous », a débité Ernest Robert Ramanantsoa, chef de piste à Ampefiloha Antananarivo. « Ils se permettent d'occuper le refuge pour les bus. J'ai informé la police qui a convoqué le propriétaire des motos rebelles. Celui-ci a toujours snobé les agents verbalisateurs. Nos adversaires m'ont intimidé. Ils disent être en liaison directe avec un commissaire de police à la brigade criminelle. Le chef du commissariat de police central d'Antananarivo et le chef du commissariat du quatrième arrondissement en auraient été les propriétaires. Ces hauts responsables [de la sécurité publique] qu'ils ont cités ont tous formellement démenti l'information. Nos concurrents ont affaire à un particulier se croyant hors d'atteinte, suivant leur propre aveu », a poursuivi le moto-taximan. Des reproches sont entendus au sujet des mototaxis. Le respect de l'hygiène laisse à désirer. Rares sont les motocyclistes en possession de permis de conduire. Sans assurance aucune, ils travaillent dans des conditions mettant en danger leurs propres vies et celles des autres. A part les casques, les équipements de protection individuelle (EPI) leur sont une légende urbaine. Les moto-taximen s'exposent eux-mêmes à des risques de crime. « Le manque de mesures de sécurité les rend vulnérables », a reconnu Tsiritiana. En brousse, la prolifération des mototaxis en rajoute aux motivations des épiciers qui vendent de l'essence, un produit dangereux, à l'air libre. La VMTM a du pain sur la planche. Elle a entrepris de faire les ménages dès novembre. « Il est primordial de recenser tous les travailleurs et d'entrer les renseignements les concernant dans nos bases de données. Des kits d'identification (badges, gilets et autocollants) leur seront distribués, outre l'immatriculation obligatoire des deux-roues et les cartes d'adhésion des membres », a détaillé Tsiritiana.

Un accord est établi avec la police nationale et la police municipale pour la surveillance et le contrôle des pistes. La bonne conduite de chacun est requise afin de préserver l'image des mototaxis vis-à-vis de la clientèle. La discussion autour d'une éventuelle réglementation dont la sortie est attendue s'entame entre-temps. Les pourparlers en vue de faciliter la délivrance des permis de conduire sont sur les rails. Mais les motocyclistes doivent suivre un programme de formation (lire ailleurs). Les EPI seront fortement préconisés à l'avenir. Les bonnets à jeter pour éviter le contact avec les casques pour les passagers et les gels mains feront leur entrée dans un futur proche. La campagne de sensibilisation dans ce sens sera lancée. Des négociations avec les assureurs sont en cours. Les assurances seront prévues pour les motos immatriculées. La VMTM envisage d'affilier les moto-

taximen aux mutuelles de santé pour qu'ils bénéficient des services sociaux. « Pour les premiers soins de secours, une clinique spéciale prendra en main les motocyclistes et les clients en cas d'accident », a anticipé le responsable. Pour la sécurité proprement dite, le recours à la digitalisation par l'installation des récepteurs GPS sur les engins est l'option dans la ligne de mire afin de tracer les mouvements suspects des mototaxis. La gestion des parkings pour les deux-roues dans une ville en saturation comme Antananarivo s'avère un casse-tête chinois. Des voix discordantes s'élèvent dans ce contexte. A l'approche de la nouvelle élection présidentielle, prévue en novembre pour le premier tour encore hypothéqué, les discussions sur la légitimité et la légalité des mototaxis à Madagascar tendent à s'effacer du paysage médiatique.



## IL ÉTAIT UNE FOIS... LES VÉLOTAXIS

Les Malgaches sont réputés pour leur débrouillardise. Les vélotaxis sont les ancêtres des mototaxis à Madagascar. Les premiers ont fait leur apparition en 2002. C'était une année marquée par le conflit postélectoral à l'issue du vote présidentiel ayant opposé les deux candidats sortis favoris : Didier Ratsiraka et Marc Ravalomanana. La crise grippait alors tout du fonctionnement de la société. La fourniture des produits stratégiques comme les hydrocarbures était l'un des domaines durement éprouvés.

Entre autres, les transports routiers en pâtissaient. Les véhicules motorisés étaient au garage. Les taxibrousses cessaient de rouler. Les gens avaient cependant besoin de voyager. Les fonctionnaires qui devaient toucher leurs salaires en ville peinaient beaucoup.

Force leur était de payer des propriétaires de bicyclettes pour les conduire à destination et de les ramener chez eux après. L'usage des vélotaxis commençait alors à s'immiscer dans les habitudes collectives et les mœurs. Leur envol correspond à ce que les spécialistes des sciences humaines et sociales entendent par phénomènes sociaux, modes d'action inventés par certains individus et imités par tous les autres. Une fois l'ordre rétabli, le nouveau président de l'époque en la personne de Marc Ravalomanana (2002-2009)

détaxait l'importation d'un certain nombre d'équipements dont les bicyclettes et les motos. Ceci en facilitait l'acquisition par une frange de la population. Mais, à la longue, les habitudes collectives ont fini par se transformer. Quelques-uns ont eu le génie d'utiliser leurs deux-



roues comme véhicules de transport. D'autres en ont fait autant avant que l'imitation ne soit généralisée. Le recours à la prestation des mototaxis, à l'instar de ce qui s'est passé avec leurs prédécesseurs, est devenu un nouveau réflexe collectif, un phénomène social en émergence.

La filière a vite prospéré. Séduits par la réussite relative des motos-taximen, des villageois réinvestissent leurs épargnes dans l'achat des motos, neufs ou d'occasion. D'autres s'endettent volontiers en négociant des emprunts auprès des institutions de micro-finance pour le même motif. Dans le bassin lacustre d'Alaotra, le premier grenier à riz de l'île, des paysans vendent leurs rizières pour constituer les fonds nécessaires pour l'achat des motos. Depuis quelques années, les tricycles ou tuk tuk sont venus pour changer le paysage routier. Ils sont à présent les concurrents les plus redoutés des mototaxis, notamment dans les zones périurbaines et en brousse.

## DEMANDE DE SUSPENSION ET D'ANNULATION AUPRÈS DE LA JUSTICE

Clémence Raharinirina est une conseillère municipale d'Antananarivo élue sous les mêmes couleurs que le maire de la capitale Naina Andriantsitohaina, le poulain du parti majoritaire lors des municipales de 2019. La question de mobilité urbaine est l'un des points de discordance entre ces deux élus. A la tête de l'association des taxis-villes d'Antananarivo ou FTAR (quelque 6 000 membres), la conseillère est toujours en guerre contre le premier magistrat de la ville. Tous les deux, c'est l'eau et le feu depuis le début de leur mandat électif. «



« Nous sommes tenus au strict respect de la loi si nous voulons le progrès. La loi spécifie les types de véhicules autorisés à faire le transport à Madagascar. Les deux-roues n'y sont pas autorisés. Le préfet [de police pour la ville d'Antananarivo] est censé connaître cette loi. A mon avis, le maire et lui l'ignorent. Nous leur avons fait connaître que la



délibération du conseil municipal n'est pas conforme à la loi. Mais ils ne nous ont pas écouté », regrette la politicienne. Elle a porté l'affaire devant le tribunal administratif d'Antananarivo en lui demandant la suspension et l'annulation pure et simple de la décision prise par l'organe délibérant de l'administration municipale. La justice a déclaré tardive sa requête. Quant à la requête pour l'annulation, l'audience aura lieu incessamment. « Nous saisissons le Conseil d'Etat si nous ne serons pas satisfaits du résultat », prévient l'élue locale.

Elle a aussi une dent contre les autorités préfectorales. « J'ai entendu dire que c'est le préfet lui-même qui a donné ses bénédictions aux mototaxis. Tout ce que je veux dire est simple. Nul n'est censé ignorer la loi. Aucune loi n'autorise les deux-roues à opérer dans le domaine du transport public. Ceci ne doit pas changer jusqu'à nouvel ordre. Ils forcent cependant ceux dans la légalité à admettre la logique de l'illégalité. Il est évident pour nous que l'affaire est déjà entre les mains de la justice. Nous continuerons à nous battre contre toute forme d'illégalité ».

L'attitude du préfet de police la rend perplexe. Selon elle, les mototaxis jettent les usagers dans le désarroi. « Seuls ceux qui osent prendre le risque se fient à elles et non les gens qui pensent. Les deux-roues causent beaucoup trop d'accidents. Elles ne sont pas assurées pour qui que ce soit. Personne ne désire exposer sa vie au danger. Il ne faut donc pas mettre la charrue avant les bœufs. La loi est pointilleuse quant à la sécurité. Les deux-roues ne remplissent pas du tout les conditions requises par les normes de sécurité et de santé ».

Raharinirina relate les faits en ces termes : « Le maire était le premier à soumettre au conseil municipal la demande d'autorisation pour les mototaxis. Mais elle était rejetée. Par la suite, notre collègue Toavina Ralambomahay (lire ailleurs) a repris la même proposition. En vérité, un conseiller municipal à lui tout seul n'a pas la prérogative d'apporter quoi que ce soit devant le conseil. Il devait y avoir un copinage quelque part. La troisième tentative a eu lieu en septembre 2021 à coup de mesquinerie. Ils ont drapé leur intention d'appellation de 'règlementation de la circulation des véhicules' ».

Elle poursuit son récit : « Je l'entendais par la remise en ordre du trafic dans les rues urbaines, l'installation des feux tricolores, l'aménagement des parkings... Mais le moment venu, une question était posée au conseil s'il acceptait ou non les mototaxis. La délibération a donc pris l'allure d'un référendum, ce qui n'était pas du tout conforme à la note de présentation distribuée. Le dossier qui nous était soumis était autre tandis que ce pour quoi nous avions à délibérer était différent. Ils ont bafoué le pouvoir de l'organe délibérant. La procédure était totalement illégale ».

Une machination l'a mise mal à l'aise par-delà sa sempiternelle guéguerre avec le maire, d'où la saisine du tribunal administratif aux fins de suspension et d'annulation de la délibération du conseil municipal. « Si nous désirons rendre l'Etat de droit effectif, nous avons l'obligation de nous conformer à la loi dans tous les domaines », insiste l'élue. « Les taxis-villes subissent des exactions. Les taxis clandestins et les mototaxis occupent les stationnements », lâche-t-elle pour exprimer son exaspération. La FTAR et sa présidente gardent un chien de leur chienne aux autres. Elles les attendent au tournant. « C'est simple pour nous. Le jour nouveau viendra. Les mêmes personnes ne seront pas toujours au pouvoir », prévient la dirigeante de l'association.

# LE MÉTRO LÉGER DE MAURICE DANS SA PHASE 3

***Rien n'arrête le gouvernement mauricien qui souhaite étendre son tramway sur tout son territoire. Le Premier ministre, Pravind Jugnauth vient d'annoncer un don de l'Inde à hauteur de 330 millions d'euros pour la réalisation de la phase 3 du Métro léger de Maurice.***

Alors que les autorités mauriciennes viennent d'inaugurer la deuxième tranche de son tramway de Port Louis et Curepipe, la troisième phase est déjà sur les rails. Depuis le 23 janvier, la ligne Rose-Hill-Ebène-Réduit est opérationnelle et offre aux salariés de la Cybercity et d'Ebène, ainsi qu'à une grande majorité d'étudiants de l'université de Maurice (UOM), soit 15 000 à 20 000 voyageurs potentiels, un transport moderne. Lors de l'inauguration de ce tronçon, le Premier ministre mauricien a expliqué qu'il souhaite que le réseau couvre toutes les régions du pays, y compris les villages. Pravind Jugnauth a ainsi annoncé que le gouvernement va investir pour étendre le métro vers d'autres régions. Les prochains à sortir de terre relieront Réduit à St-Pierre et Côte-d'Or sur 10,5 km. Une fois de plus l'Inde est disposé à financer plus de 25 millions de dollars sous forme de don et devrait accorder une ligne de crédit de 300 M USD (Rs 13,4 Mds) pour cette extension. Jusqu'où le tram ira-t-il ? Combien cela coûtera-t-il ? De Côte-d'Or, le métro léger mettra le cap sur l'est du pays. De Curepipe, il prendra la direction du sud en passant par La Vigie, et de Port-Louis, il rejoindra le Nord. Cependant, cela risque de prendre du temps à se matérialiser car le dossier est toujours en suspens. Finalement, le métro ira à la conquête de l'Ouest à partir de la station de Barkly.

## **10 millions d'euros de perte en 3 ans**

Le Premier ministre a souligné que si le métro est une réalité aujourd'hui, c'est grâce au gouvernement de Narendra Modi qui a facilité l'accès au financement pour les différentes phases, en offrant un don et une ligne de crédit à travers l'Export Import Bank of India (EXIM Bank) à un taux préférentiel. En contre partie, c'est le constructeur indien Larsen & Toubro qui a réalisé les travaux. Pour démarrer la phase une, de Curepipe à Port-Louis, près de 250 millions de dollars ont été offertes par la Grande péninsule alors que seulement 200 millions de dollars proviennent d'une ligne de crédit. Le projet dans son ensemble a coûté au total 527 millions de dollars, soit Rs 23,6

Mds. Ensuite, la phase 2, de Rose-Hill à Réduit, au coût de 100 millions de dollars, soit Rs 4,5 milliards, et a bénéficié d'une ligne de crédit de Rs 3,4 Mds et d'un don de Rs 1,12 Mds. Pour la phase III, de Réduit à Côte d'Or, une somme de 325 millions de dollars, soit Rs 14,6 Mds qui a été allouée. Au total, les trois phases ont donc coûté environ 952 millions de dollars, soit Rs 42,7 Mds. Le pays a obtenu Rs 14,2 Mds en don et le remboursement total s'élève à Rs 28,4 Mds. Pour ses opérations, Metro Express Ltd (MEL) en charge de l'exploitation du tramway de l'île Maurice a obtenu un prêt de l'État pour ses dépenses. Salaires, formations, assurances, feeder buses, achat ME Card et loyer à la SICOM Tower, pièces de rechange pour les trams, ressources humaines, opérations et entretien, services, assurance, communication et marketing, service conseil pour le parc d'Ebène... MEL a ainsi obtenu plus de Rs 1 Md en guise de prêts depuis 2019, soit environ 20 millions d'euros. C'est ce qu'a révélé Alan Ganoo, ministre du Transport et du Métro léger, au Parlement, l'année dernière. Selon les modalités de remboursement, l'organisme dispose de 10 ans, dont une période de grâce de trois ans. Ainsi, entre 2019 et 2022, le gouvernement mauricien a déjà remboursé 800 millions de roupies, soit 17 millions d'euros aux banques.



## Un tramway nommé désir

Dans le même temps, il faut également savoir que le bilan financier de MEL, déposé au Registrar en mai 2022, affichait des pertes de Rs 500 M, soit un peu plus de 10 millions d'euros. Renouvellement de la flotte de bus entièrement électrique Acteur majeur du transport, la RHT Holding Ltd s'efforce depuis ces dernières années à apporter des solutions innovantes et économiquement fiables pour répondre aux besoins de mobilité dans l'île soeur. Le groupe RHT, à travers sa filiale RHT Bus Services Ltd, exploite depuis l'année les deux premiers bus entièrement électriques (ZEB) consommant en moyenne 153 kwh par jour et garantissant une empreinte zéro carbone et réduisant par la même occasion des coûts d'exploitation.

### L'énergie solaire pour les trams de l'île Maurice

Selon notre confrère mauricien Defimedia, la compagnie en charge de l'exploitation du métro de l'île Maurice s'engage à utiliser l'énergie solaire pour alimenter son réseau de trams Alors que depuis un an, les autorités mauriciennes se sont engagés à renouveler progressivement son parc de bus thermique pas des bus électriques, Metro Express Ltd, en charge de l'exploitation des tramways s'est lancé un nouveau défi.

Celui d'utiliser l'énergie solaire pour alimenter ses trams. La compagnie a récemment lancé un appel d'offres visant à concevoir, fournir et installer des systèmes photovoltaïques. Selon Métro Express Ltd, dans une première phase, l'énergie solaire produite couvrira 30% des besoins énergétiques du métro. A long terme, Metro Express Ltd a pour objectif de produire toute l'énergie nécessaire à ses opérations, visant ainsi à atteindre Net Zero Carbon d'ici à 2030. Le tramway de Maurice comporte une ligne de 26 km desservant Curepipe à la capitale Port-Louis. Le projet datant de 2013 a été réalisé en trois phases. La dernière phase, une nouvelle ligne reliant Rose-Hill à Réduit a été achevé au début d'année 2023. Ainsi plusieurs quartiers stratégiques tels que Moka, Bagatelle et les centres commerciaux et de loisirs de l'île sont désormais desservis. Malgré le succès du métro mauricien, avec notamment un doublement du nombre de passagers depuis l'extension de Quatre Bornes, les prix du titre de transport sont encore élevés par rapport aux bus.

LR



Photos : Kwei-Lan Viry

# ” ON AURAIT PU MODERNISER LE P’TIT TRAIN ”

*Interview d'Abdul Cadjee, chef d'entreprise « Les Etats Généraux des Mobilités un rendez vous essentiel » Ancien concessionnaire de plusieurs marques automobiles à La Réunion entre 1980 et 2002, Abdul Cadjee accorde rarement des entretiens aux journalistes. A l'occasion de ces Etats Généraux des Mobilités il a bien voulu exceptionnellement se confier à Mobil'Idées. Pour l'homme aux 60 000 voitures, le tout automobile atteint ses limites, « le temps est venu de limiter ses déplacements et de se déplacer autrement, en bus, en vélo ou encore en taxi ».*



**Cela vous surprend qu'aujourd'hui encore, les Réunionnais continuent à dire « j'ai acheté ma voiture chez Cadjee » alors que depuis plus de vingt ans vous ne vendez plus de voitures ?**

*(Rire)* Cela fait plaisir. Cela veut dire que la communication et la relation que moi-même et mes commerciaux entretenaient avec la clientèle sont restées dans les mémoires. Je me souviens que les gens étaient fiers d'avoir sur la lunette arrière de leur voiture les slogans : « Je sors de chez Cadjee », ou encore « Louez moi chez Cadjee ». Moi-même, j'avais insisté pour que mon bureau soit vitrée et ouverte à tous et permettre ainsi une relation directe avec la clientèle. Dans le showroom, tous les clients avaient droit aux mêmes attentions. Il n'y avait pas de petit client ou de client important. C'était un client ! J'ai toujours été exigeant avec mes commerciaux en leur expliquant que lorsqu'un client achète une voiture, c'est souvent un sacrifice, il doit faire un prêt et s'engager sur de longs mois sur un crédit bancaire. A ce titre, nous lui devons beaucoup de considérations.

**Vous avez une idée du nombre de voitures que vous avez vendu entre 1980 et 2002 lorsque vous avez cédé vos concessions au Groupe Hayot ?**

A l'époque, nous avions 13 à 14% du marché automobile de La Réunion. On livrait environ 15 véhicules par jour. Si on fait un rapide calcul cela fait un peu plus de 60 000 véhicules livrés en 22 ans. On vendait toute une gamme allant de la moto Suzuki à la Ferrari, Mercedes, en passant par Mitsubishi, Opel ou encore Audi. Des marques qui ont toujours fait rêver les Réunionnais.

**Il n'y a pas que les voitures que vous avez fait rêver. Il y a eu l'opération avec le seul avion supersonique Concorde, puis Zinedine Zidane, Jean-Pierre Papin à la Saint-Pierroise ?**

Comme tout le monde le sait, j'ai toujours été un passionné de football. Dans les années 1990, pour voir ces stars du football il fallait prendre un billet d'avion pour les voir dans les grands clubs en métropole. Le Groupe Cadjee était en pleine expansion et donc j'ai voulu que les Réunionnais voient sur leur terre un champion du monde et ballon d'or comme Zidane ou encore un Jean-Pierre Papin, champion d'Europe des clubs avec l'Olympique de Marseille sur la pelouse de la Saint-Pierroise. Aujourd'hui c'est totalement différent. Les chaînes de télévision offrent tellement de réalisme lors des diffusions des matchs, qu'on a l'impression d'être dans le stade.

**« Passer 3 à 4h pour aller travailler, c'est insupportable »**

**Comme tout le monde, vous vivez les difficultés de déplacements sur toute l'île. Quel est le sentiment de celui qui a contribué au développement du tout automobile ?**

Je ne me sens pas co-responsable de la situation actuelle du coma circulatoire à La Réunion. Les premiers coupables sont ceux qui en 1963 puis en 1976 ont supprimé définitivement le chemin de fer pour l'automobile. Je n'avais que 16 ans. On aurait pu maintenir et moderniser ce chemin de fer, tout en développant le réseau routier. En condamnant le ferroviaire, on a aussi condamné les Réunionnais à se déplacer en voiture. Lorsque j'arrive sur le marché automobile en 1980, le mal est déjà fait. Pire, les élus qui se sont succédés ont encouragé cet état de fait en négligeant les transports en commun. Faute d'alternative, les Réunionnais n'avaient pas d'autre choix que d'acheter une voiture pour aller travailler. Comme les autres concessionnaires automobiles de l'île, je n'ai fait que répondre à cette demande des Réunionnais de pouvoir se déplacer, c'est la loi de marché : une demande, une offre.

### **Il y a eu des projets de transports ferrés, le plus récent et sans doute le plus avancé c'était le tram train. Il a été abandonné...**

Là aussi, je vais être critique. C'est une absence de vision des politiques qui, bien souvent, privilégient leur intérêt au détriment de l'intérêt général. Pourtant aujourd'hui, la situation est critique. Les gens passent 3, 4 h par jour pour uniquement aller travailler. C'est insupportable pour les familles !

### **Parmi les projets de transports en commun, le téléphérique de Saint-Denis a quand même vu le jour et c'est plutôt une réussite ?**

Le Papang est une belle illustration que lorsque les décideurs sont motivés, le résultat est assuré. Mais nous sommes encore en retard. Le Papang aurait dû accélérer les autres projets de téléphérique dans l'île, à Saint-Paul, entre Saint-Pierre et Le Tampon.

### **Il y a quand même la question budgétaire ?**

Vous connaissez le dicton ? quand on veut, on peut ! Les Mauriciens ont pu obtenir leur tramway, alors qu'ils n'ont pas plus de moyens que nous. La Réunion fait partie intégrante de l'Europe. Je refuse de croire que les Réunionnais sont moins capables.

### **La Région vient de lancer une grande consultation auprès des Réunionnais, baptisée les Etats Généraux des Mobilités, ça vous inspire quoi ?**

Au cours de ces dernières années on a sollicité l'avis des Réunionnais sur plusieurs projets de mobilités. Qu'en est-il sorti de ces consultations ? Rien, sinon le téléphérique du Chaudron. J'ai bien compris les arguments de la présidente Huguette Bello, à savoir on demande aux Réunionnais c'est quoi leur usage de déplacements et comment ils voient l'avenir des

mobilités pour ces prochaines décennies. Ce qui donne une certaine originalité à cette concertation. Je pense que ces Etats Généraux des Mobilités est un grand rendez vous que les Réunionnais ne doivent pas manquer. On leur donne l'occasion d'exprimer leurs besoins de mobilités et par conséquent, nous avons tous notre destin en mains. L'essentiel c'est qu'au terme de ces Etats Généraux, Les collectivités respectent les vœux de la population et qu'un véritable programme des mobilités soit défini et réalisable techniquement et financièrement. Sur ce point, La Réunion ne pourra, seule, tout faire. L'Etat et l'Europe devront nous accompagner, comme ils l'ont toujours fait sur d'autres projets.

### **Vous participerez à ces Etats Généraux des Mobilités ?**

Bien sûr, avec mes proches.

# États généraux des MOBILITÉS

Koman nou sa déplas a nou  
domin a La Rényon ?



[www.CONULTATION-MOBILITES.re](http://www.CONULTATION-MOBILITES.re)

**CONSULTATION CITOYENNE  
du 9 mai au 23 juillet 2023**



## SUR LA ROUTE DES PLUS BELLES CASCADES DE LA RÉUNION À LANGEVIN

LA LIGNE 76 DE CAR SUD VOUS MÈNE AU PARADIS



**En ce début de vacances scolaires, nombreux sont les Réunionnais, notamment des sudistes à fréquenter la rivière Langevin à Saint-Joseph. De merveilleuses cascades et bassins invitent à la baignade le long des 18km qui mènent vers l'impressionnante cascade Grand Galet. Victime de sa fréquentation, le site est souvent encombré par les stationnements sauvages des voitures. La CASUD recommande, quand cela est possible, l'usage du covoiturage, du vélo ou, plus économique, les transports en commun avec la ligne 76 de CarSud au départ de la gare routière de Saint-Joseph.**



De loin la cascade Grand Galet est celle la plus visitée de l'île intense, avant celle de Niagara à Sainte-Suzanne. Une popularité et une fréquentation qui aujourd'hui rend son accessibilité en voiture compliquée. En effet, afin de limiter les stationnements sauvages ou gênants, la Communauté d'Agglomération du Sud (CASUD) s'emploie activement à inviter les visiteurs à utiliser d'autres alternatives que la voiture, tel que le vélo à assistance électrique, le covoiturage ou encore mieux les transports en commun pour se rendre sur les nombreuses cascades qui longe les rives de la rivière Langevin. Ainsi, la ligne 76 de CarSud qui dessert la gare routière de Saint-Joseph jusqu'à Grand Fond, à quelques mètres de l'impressionnante cascade de Grand Galet. Environ trente cinq minutes suffisent pour effectuer le trajet complet.

L'avantage du bus, c'est qu'on peut admirer librement les nombreux points de baignade longeant la rive de la rivière Langevin. Pour notre balade nous empruntons la ligne 76 de CarSud au départ de la gare de Saint-Joseph à 9h30. Avant d'arriver à l'arrêt « Langevin Balance Bis », reconnaissable par la station de réception des cannes à sucre, nous découvrons le centre ville de Saint-Joseph où d'anciennes bâtisses laissées à l'abandon laissent désormais place à des ensembles à l'architecture contemporaine. Tel que l'ancien cinéma Odéon, à l'époque très fréquenté par les sudistes, souvent agités, qui interpellaient le héros sur l'écran pour l'encourager ou le mettre en garde d'un danger. La séance terminée, sur le chemin du retour, les plus jeunes passaient des heures à se remémorer le film, à se la raconter et à se rejouer des scènes.

Nous passons la balance cannes pour commencer à longer la rive droite de la rivière Langevin. L'eau est immédiatement présente. Malgré le bruit du bus, la vitre baissée, on entend le bruit reposant des eaux vives, tout en découvrant les premiers bassins et les baigneurs. Il faut dire qu'en cette période chaude, en ce mercredi où les établissements scolaires sont fermés, nombreux sont les familles qui viennent profiter de la fraîcheur de ce site très convoité par les visiteurs. Les actions de communication se multiplient pour limiter le nombre de voitures qui souvent se garent à la fois au mépris de la nature ou à la gêne pour les riverains. « ban loto i fé n'importe quoi. On n'arrive plus à sortir de chez nous tellement ils stationnent n'importe koman », explique Léon Lallemand qui habite près du Bassin Benjoin depuis 1982.

#### **Les cascades cachées du grand public**

Nous continuons notre trajet. En remontant la rivière, d'autres cascades et bassins de baignade sont de véritables invitations à la trempette. A l'ombre des vacoas, des familles se sont déjà installées pour le traditionnel pique nique. Ce jour là les marmites ne sont pas de sortie mais les barquettes de cari sont déjà présentes. « Ou koné kréol i préfère son rougail boucané ou saucisses, bien que marmaille i aime dopain », soutien Margaret tout en jetant un oeil sur ses adolescents au milieu des eaux vives de la rivière. Parmi les bassins le plus prisés pour la baignade, les cascades Trou Noir et Jare sont de véritables lieux paradisiaques. Les cascades sont petites et facilement accessibles en quelques minutes à pied. Certaines formant des toboggans naturels.

Après la centrale hydroélectrique, le bus traverse une passerelle en pont Bailey, puis une ascension de virages où le conducteur de bus est obligé de klaxonner pour annoncer sa présence. « En période de pluie, lorsque la chaussée est mouillée, ça glisse. Il vaut mieux avoir un 4x4 ou une voiture assez puissante pour effectuer ces virages en pente », commente notre sympathique chauffeur. Avant d'arriver à notre destination, nous traversons un immense champ de letchis qui a doit faire le bonheur de son propriétaire avec une récolte exceptionnelle la saison dernière.

### Invitation à la contemplation

Après un peu plus de trente cinq minutes de trajet, nous parvenons à la fameuse cascade Grand Galet qui est aussi appelée par le nom de la rivière dont elle découle : Langevin. Celle-ci, long de 18 km prend sa source à 2200m d'altitude, près du Piton Chisny et traverse toute la commune de Saint-Joseph. Une simple balustrade métallique protège de visiteur d'une éventuelle chute de la falaise qui surmonte le bassin aux eaux turquoise. La cascade surgit principalement à travers les rochers. C'est lors des périodes dépressionnaires, comme en janvier 2022, que l'eau coule du haut de la falaise. On peut, avec prudence bien entendu, rejoindre le pied de la cascade pour des photos, en prenant le petit sentier acrobatique à droite de la rambarde. Même si certains aventureux n'hésitent pas à se baigner, il vaut mieux éviter, car le débit des eaux est relativement puissant. Cette cascade est souvent considérée comme la plus belle de l'île, tellement elle impose. D'ailleurs il suffit de lire les commentaires des touristes sur les réseaux sociaux qui ne tarissent pas d'éloges sur la cascade Grand Galet. L'environnement, le bruit des cascades, l'ombrage des arbres en contre bas invitent au pique nique, malgré cette période d'hiver austral. Après une petite sieste, ou la lecture d'un chapitre du dernier livre de Jules Bénard, le tome 3 de « Souvenirs d'une enfance créole », nous décidons de revenir sur nos pas. Il est pratiquement 13h, le bus Carsud est à l'heure. Nous nous y engouffrons pour prendre la direction de la gare de Saint-Joseph. Une belle demie journée en ballade familiale qu'on peut facilement faire en bus avec une fréquence d'un départ environ tous les 2h en moyenne dans les deux sens. De quoi profiter pleinement des bassins et cascades.

Lilian REILHAC







RandoBus avec



LE RÉSEAU **CAR SUD**  
transport urbain

Le réseau urbain de la CASUD comporte 43 lignes parcourues par un parc de 91 véhicules et desservant environ 2 200 arrêts sur l'ensemble du territoire. Quatre lignes fonctionnent à la demande. Le périmètre du réseau urbain sudiste est composé de quatre communes : Entredoux, Le Tampon, Saint-Philippe et Saint-Joseph. C'est en 2010 que la Communauté d'Agglomération du Sud a pris le contrôle du réseau de transport urbain « CarSud » en sa qualité d'Autorité Organisatrice de Mobilité. Le réseau parcourt l'équivalent de 4 millions de km chaque année sur son territoire.

Les horaires des bus sont à consulter sur le site : <https://www.carsud.re>

## EN TOUTE LIBERTÉ !

*Quelle plus belle manière de découvrir un territoire, doucement, sainement, en famille, entre amis ou tout simplement en amoureux ? L'assistance électrique a révolutionné l'usage de la petite reine. Grâce aux vélos de la CIVIS, désormais, les lieux remarquables du Sud sont à porté de pédales. L'AlterVélo est souvent utilisé pour aller travailler, faire ses courses, mais aussi pour se balader en toute tranquillité entre l'Etang-Salé les Bains et Petite-Ile. Un parcours où regorgent parfois des lieux insolites.*



### AlterVélo sur la Route des Plages

Entre circuits de VTT, vélo routes, voies vertes, itinéraires cyclables balisés et très pratiques, le Sud regorge de possibilités de balades à vélo, et l'assistance électrique facilite l'accès aux dénivelés. Nous voilà sur notre deux roues l'Altervélo, un vélo à assistance électrique, certes plus adapté aux zones urbaines, mais qu'on peut utiliser aisément sur les pistes cyclables de la CIVIS, entre l'Etang-Salé les Bains et la commune de Petite-Ile. Nous sommes en bord de mer et profitons pleinement du bon air iodé, plus exactement, sur la Route des Plages au niveau de la Ravine des Avirons, la frontière entre les intercommunalités du TCO et de la CIVIS. Certains cyclistes appellent encore cette route « La véloroute du littoral » en raison de sa fréquentation. En cette période d'hiver austral, un léger vent du Sud vient caresser froidement nos bras tendus sur le guidon. Mais, une ligne droite d'un faux plat suffit pour se requinquer complétement en ce début de balade. A petite vitesse, on peut admirer à notre droite de puissantes vagues terminer son effort sur le sable noir de la longue plage de l'Etang-Salé les Bains. En ce début de matinée, quelques rares badauds accompagnés de leur chien longent l'écume immaculée des vagues. Sous les filaos, qui semblent souffrir des nombreux pique nique des week end, un groupe d'adeptes du Taï chi pratiquent la gymnastique chinoise par des mouvements continus et circulaires mais énergétiques, pour leur bien-être.

### Le bassin Pirogue, haut lieu de la pêche traditionnelle

Nous arrivons facilement et sans effort à l'Etang-Salé les Bains. Un quartier très prisé par les sudistes, car il offre aux visiteurs la plus grande plage de sable noir de l'île, un mélange de basalte, d'olivine et de corail. Depuis l'aménagement des bords de plage à Saint-Gilles, rendant l'accès en voiture difficile, les Réunionnais se sont rabattus sur la plage de l'Etang-Salé les Bains. Il paraît que c'est sur ce lieu qu'on peut admirer les plus beaux Sunset de La Réunion. En tout cas, il n'est pas rare de voir certains s'installer en famille ou entre amis, avec leur tente Quechua, depuis vendredi soir afin de profiter pleinement de la plage, même si la baignade reste interdite en raison du risque requin toujours en vigueur le long est 1,5 km de sable noir. Près de la vigie, malgré l'interdiction préfectorale de surfer, quelques addicts à la planche continuent à braver les vagues qui se succèdent à l'entrée de la passe des récifs. Pour l'instant nous n'avons pas eu l'occasion d'utiliser l'assistance électrique de nos vélos qui nous facilitent l'accès des plages. C'est un village apaisé que nous traversons en AlterVélo pour nous rendre au Bassin Pirogue formant une petite plage protégée par un lagon, idéale pour les baignades en famille et d'un petit abri côtier où une cinquantaine de bateaux de pêche, des professionnels et des plaisanciers se sont installés depuis 1870. Au fil des années, le Bassin Pirogue est devenu le haut lieu de la pêche traditionnelle. Au milieu des bateaux modernes, quelques canots en bois aux couleurs vives, témoignent des techniques de pêche éprouvants qu'ont pu connaître les anciens pêcheurs. L'Association Pêche Loisirs qui regroupe aussi bien des pêcheurs professionnels que plaisanciers s'emploie à préserver ce site qui aujourd'hui, est devenu un lieu de promenade à pied ou à vélo. D'ailleurs, il n'est pas rare d'y voir des baigneurs au milieu des bateaux et des barques typiques du Sud.



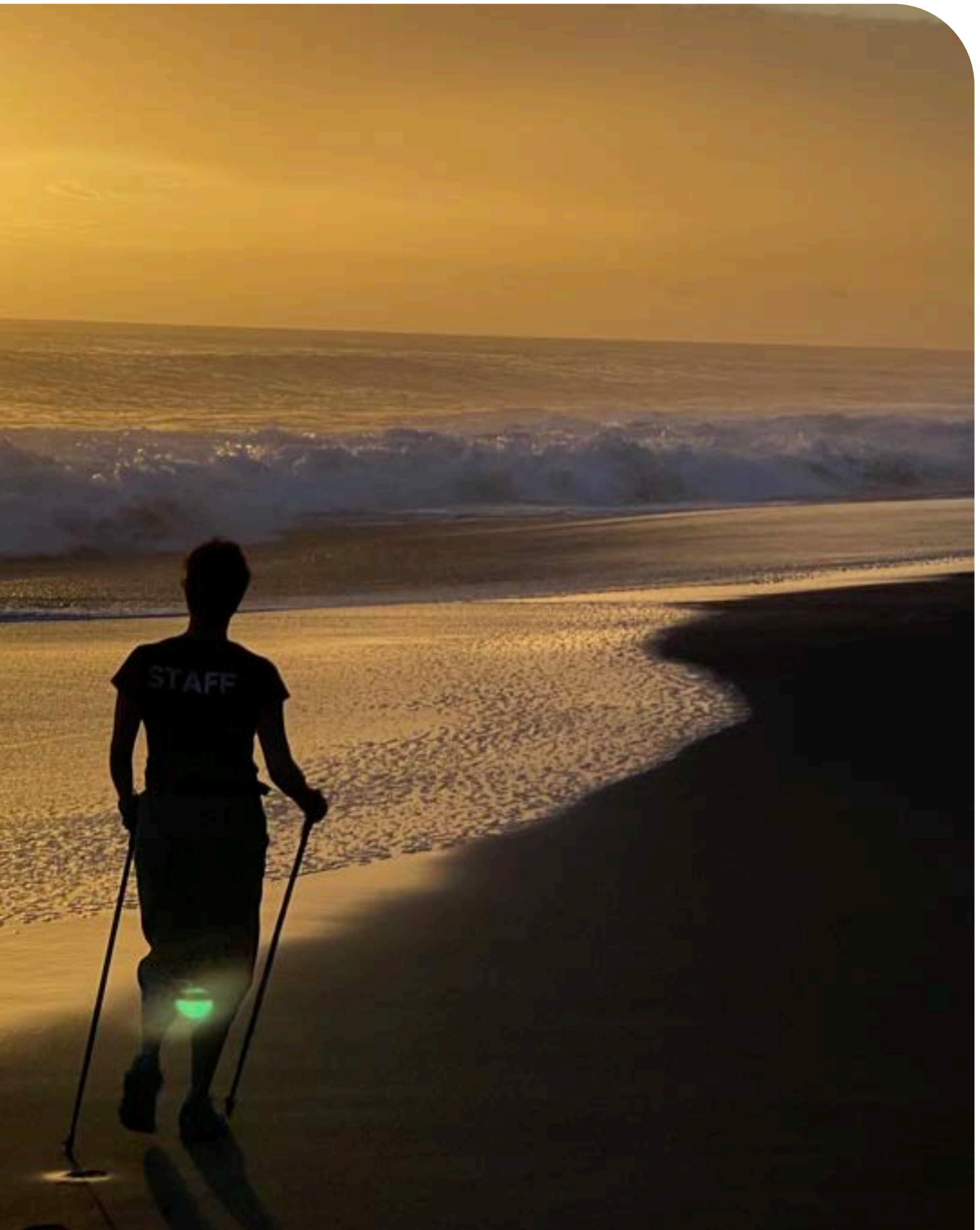
L'abri côtier du Bassin Pirogue



Des vagues irrésistibles



Nombreux sont les Réunionnais à venir admirer les plus beaux sunset de l'île sur la plage de l'Etang-Salé Les Bains



### Le Gouffre, la porte de l'enfer

Nous continuons notre balade en Altervélo en nous dirigeant vers le site touristique du Gouffre. En quittant derrière nous l'Etang-Salé les Bains, un faux plat nous oblige à utiliser le mode éco de l'assistance électrique. Il y a quelques années, la CIVIS a construit la première et véritable piste cyclable de La Réunion. Long de 7 km, elle relie la station balnéaire de l'Etang-Salé les Bains au pont Maturin. Lors de son inauguration, le président du Comité Réunionnais de Promotion du Vélo (CRPV) avait conclu son discours par « faites du vélo ! ». Depuis, de nombreux amoureux de la petite reine peuvent s'évader en toute sécurité et en famille, grâce aux barrières de protection en bois. Nous nous arrêtons au Gouffre, qui est en fait, une formation géologique atypique comme le Souffleur à Saint-Leu. Le Gouffre est un long couloir naturel de roche volcanique perpendiculaire à l'océan et dans lequel pénètrent des vagues venues du large. Lors de forte houle, le spectacle est encore plus impressionnant par les gerbes d'écumes qui jaillissent du gouffre avec un bruit rauque qui semble sortir des profondeurs de la terre. Malgré les barrières de protections, certains imprudents ont perdu la vie alors que d'autres se sont suicidés. Les nombreuses croix témoignent de la dangerosité du Gouffre que certains Réunionnais considèrent comme la porte de l'enfer.







**En balade à vélo, c'est un sentiment de liberté qui nous anime**

### **Le premier golf de La Réunion**

Cette partie du littoral est cependant très agréable. On décide de la longer en direction du Sud, pour admirer les centaines de cairns, ces empilements de pierres les unes sur les autres tenant en équilibre. Ce site s'apprête à la pratique de la méditation, de la contemplation. D'ailleurs, on découvre un ensemble de cercles de méditation construit sûrement par des adeptes à cette discipline. Avant de rejoindre l'étang du Gol, nous décidons de faire une boucle dans la forêt de l'Etang-salé, bien connu des promeneurs mais aussi des vttistes. De nombreux sentiers dédiés aux randonneurs et promeneurs ont été aménagés, mais aussi une piste pour les amoureux de la petite reine, plus précisément du VTT. Pas très pratique pour notre AlterVélo qui préfère le bitume. Nous empruntons donc la route qui traverse la forêt, en longeant le Golf de Bourbon qui s'est installé au coeur de la forêt depuis plus d'un demi siècle. La forêt domaniale s'étend sur environ 1000 hectares. Elle est composée entre autres de filaos, de bois noirs, de tamarins d'Inde, d'eucalyptus et de flamboyants. Contrairement à ce que l'on peut penser, la forêt de l'Etang-Salé a été créée par la main de l'homme pour retenir les dunes de sable. Elle est très fréquentée, notamment en fin d'après-midi, par les sportifs, les marcheurs qui ont à leur disposition de multiples chemins praticables à pied, en VTT ou à cheval. Nous rejoignons l'Etang-Salé les Hauts, toujours en mode éco, pour ensuite emprunter la route départementale jusqu'à l'usine du Gol. Une voie vélo, peinte sur le bitume, a été aménagée, mais la prudence est de mise, notamment pour le franchissement de l'imposant rond point où souvent le trafic est dense. A l'entrée de la cité, un pont dédié aux piétons et aux vélos a été récemment construit. A notre gauche on peut admirer l'aqueduc de la Ravine du Gol avant de pénétrer dans la ville de Saint-Louis.



### La plus grande église de La Réunion

Saint-Louis est souvent considérée comme une ville de passage, pour se rendre dans le cirque de Cilaos, haut lieu touristique de l'île. Mais c'est aussi une cité où règne l'ambiance créole, où la culture réunionnaise est omniprésente. L'avantage d'être à vélo, c'est qu'on peut se garer où l'on veut et sans difficulté, soit pour apprécier un bon café Bourbon Pointu au Coffee And Travel, ou encore visiter la rustique mosquée du centre-ville. Faute de responsable de l'édifice religieux, nous nous dirigeons vers l'église de Saint-Louis, face à l'hôtel de ville. Elle est la plus grande de l'île et selon les historiens, elle fait partie des trois plus grandes églises du monde. A ne pas confondre avec les cathédrales. Les deux autres plus grandes églises se trouvent à Saint-Louis du Sénégal et à Saint-Louis du Missouri aux Etats-Unis. Avec ses 25 mètres de hauteur et ses 1000 m<sup>2</sup> de superficie, l'église de Saint-Louis a été construite de 1852 à 1866. Elle est classée monument historique depuis 1892. L'esplanade de l'église a été entièrement végétalisée par les services municipaux, et invite à la flânerie. Nous nous dirigeons ensuite à l'avenue du Docteur Raymond Vergés où quelques rares bâtisses créoles ont résisté au temps au milieu des commerces contemporains. Pour admirer les maisons traditionnelles avec leur jardin créole qui se caractérisent par leur désordre, il faut se rendre sur le quartier de La Rivière Saint-Louis. Ce sera pour une prochaine balade...

LR

# JETCAR

---

## NAVETTE AÉROPORT *express*

---



SAINT-GILLES | AÉROPORT ROLAND GARROS  
SAINT-PIERRE | AÉROPORT ROLAND GARROS

ACHAT DES BILLETS EN LIGNE  
[WWW.JETCAROI.FR](http://WWW.JETCAROI.FR)



## LE DÉPARTEMENT, ENGAGÉ DANS

# LA TRANSITION ÉNERGÉTIQUE

Face à l'urgence climatique, le Département a adopté son Plan « Négawatt » en 2019 pour devenir d'ici 2024 une Collectivité à « Énergie positive ». Pour atteindre cet objectif, l'ensemble de l'administration départementale a également été invitée à transformer ses pratiques et à intégrer les préoccupations environnementales à son fonctionnement quotidien.

### Plusieurs priorités déterminées

- **la réduction des déchets** : sensibilisation des agents au tri (+ d'une tonne de papier et de bouteilles en plastique valorisée) ;
- **la sobriété énergétique** : sensibilisation des agents à la réduction de leur consommation électrique, réhabilitation des bâtiments pour les rendre moins énergivores (« relamping » en LED, généralisation des équipements de classe A++...) ;
- **le « verdissement » de la flotte automobile** : Plus de 100 véhicules « propres » ou à faibles émissions (voitures, vélos, motos...), ... et autres appareils à énergie fossile (acquisition de souffleurs et de tondeuses électriques) ;
- **la production d'énergie renouvelable** : mise en place de centrales photovoltaïques et de microcentrales hydrauliques ;
- **la prise en compte du développement durable dans les politiques d'achat** : de nombreux marchés publics intègrent un critère environnemental. Une attention est portée au recyclage, à la réforme et à d'autres facteurs répondant aux caractéristiques de l'économie circulaire, et à l'utilisation et à l'adoption de pratiques éco-responsables.

#### UN ARBRE SOLAIRE POUR RECHARGER LES VÉHICULES ÉLECTRIQUES

Un arbre solaire de fabrication locale a été installé dans la cour de l'Hôtel du Département en 2020. Il constitue une première dans l'océan Indien. Le tronc central abrite des prises de recharge et trois feuilles géantes sont équipées de panneaux solaires qui alimentent en électricité de façon autonome, les véhicules électriques de la flotte départementale.