MOBILidées.re
#4
MAGAZINE D'INFORMATION INDÉPENDANT SUR LA MOBILITÉ DURABLE À LA REUNION

JUIN - JUILLET - AOUT
EXEMPLAIRE OFFERT

Sulliman Mooland...
La passion des vélos !

HYDROGENE
L'énergie du futur arrive à la Réunion

RANDO BUS...
La boucle du Bassin Vital avec KarOuest L'ilet Fleurs Jaunes

100% ELECTRIQUE...
Salon Automobile de Shangaï 2021

Ce magazine vous est offert - Ne pas jeter sur la voie publique...
4 - JUIN - JUILLET - AOUT 2021
www.mobilidees.re

Inscriptions aux Transports scolaires

RENTRÉE 2021 2022

Du **lundi 3 mai** au **mercredi 4 août 2021**

Gagnez du temps et faites-le en ligne sur **www.karouest.re**

C'est simple et rapide !

TCO Transports

Le TCO avec vous sur toute la ligne

N°Vert 0 800 605 605

APPEL GRATUIT DEPUIS UN POSTE FIXE À LA RÉUNION

Kar'Ouest le bon réflexe

Pas droit à l'erreur…

Lors de la réunion annuelle qui s'est tenue à Londres le 5 juin dernier, les membres du G7 (Allemagne, Canada, États-Unis, France, Italie, Japon et Royaume-Uni) ont conclu un accord sur un taux mondial d'impôt sur les sociétés d'au moins 15%. Les Gafa, à savoir les quatre entreprises les plus puissantes du monde : Google, Apple, Facebook et Amazon devront désormais passer à la caisse comme tout le monde. Il était temps !

Autre bonne nouvelle la transition écologique semble passer à la vitesse supérieure. Le Président des Etats-Unis, Joe Biden vient de dévoiler un plan colossal de quelque 2 000 milliards de dollars pour moderniser les infrastructures américaines trop polluantes afin d'atteindre la transition écologique. En France, le Président de la République, Emmanuel Macron a décidé de tout miser sur les énergies renouvelables avec le déblocage de 7 milliards d'euros pour développer l'hydrogène sur tout le territoire. Près de chez nous, nos voisins mauriciens, qui devraient bientôt inaugurer l'extension de leur tramway jusqu'à Rose Hill, ont passé commande de plusieurs dizaines de bus électriques pour remplacer leur flotte actuelle. Chez nous, la Civis en a fait de même, avec six nouveaux véhicules électriques de 50 places pour desservir la ligne Saint-Pierre / Saint-Louis. Des entreprises locales associées au géant mondial de l'hydrogène ont décidé d'investir 30M€ pour réaliser la première unité de production d'hydrogène à partir de l'électricité produite par le solaire, et ce afin d'alimenter des bus en énergie. Pour l'heure, une première station solaire de recharge pour véhicule électrique a vu le jour à Saint-Pierre, et d'ici peu une centaine de stations similaires devraient être installées autour de l'île. Les 11600 véhicules électriques qui roulent au quotidien sur notre île pourront alors se recharger pratiquement partout, d'autant que le nombre d'immatriculation de voitures électriques double chaque année à La Réunion.

Ainsi, loin du tumulte des élections régionale et départementale, la vie continue et surtout le monde bouge. Malgré les difficultés de la crise sanitaire liée au Covid-19 et à la Dengue qui fait des ravages sur l'île, l'esprit d'entreprendre réunionnais continue à inventer, innover pour faire de notre île un leader régional dans la transition écologique. Même François Caillé, affirmant que, «la transition énergétique, ce ne sont plus seulement des mots mais bien une réalité quotidienne », n'a plus de doute sur cette mutation irréversible.

Il faudra néanmoins que les pouvoirs publics, les politiques locales soient au rendez-vous de cette révolution industrielle de l'énergie qui apportera également un nouveau souffle aux différents modes de transport de l'île. Les acteurs privés, bien que motivés, ne pourront seuls atteindre cet objectif de transition énergétique. Une fois installées, les nouvelles majorités régionale et départementale devront rapidement s'atteler à ce défi. Elles n'auront pas le droit à l'erreur, car les attentes sont fortes.

Profitant de ces élections, les professionnels, les associations, mais aussi les usagers de la route ont attiré l'attention des candidats sur les enjeux de fond que représentent les déplacements au quotidien ou la livraison de marchandises au plus près des consommateurs. La situation du coma circulatoire est connue de tous, et les Réunionnais attendent beaucoup de ces élections de 20 et 27 juin prochaines.

Cela dit, les conditions de campagne, l'absence de réunions publiques, deux scrutins en un, ainsi que la probabilité d'une participation électorale réduite à peau de chagrin ont de quoi inquiéter sur l'issue de ces élections.

D'autant que l'abstention risque encore une fois d'être la grande gagnante.

La Rédaction

MOBILidées.re
MAGAZINE D'INFORMATION INDÉPENDANT SUR LA MOBILITÉ DURABLE À LA REUNION

 # 4 JUIN 2021

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 (0692 626 654)
@ : mobilidées.974@gmail.com
Mise en page :
COCO STUDIO
Impression : ICP Roto
Dépôt légal à parution
N° ISSN : 2741-8219

Suivez toute l'actualité des transports et de la mobilité durable sur
www.mobilidees.re

CITAL'PASS – TICKET – M-TICKET

LE BON GESTE POUR QUE CITALIS

PORT DU MASQUE OBLIGATOIRE

JE MONTE
JE VALIDE
MÊME EN CORRESPONDANCE

S'ADAPTE À NOS BESOINS.

LE RÉSEAU DE TRANSPORT URBAIN DE LA cinor | citalis

citalis.re

0800 655 655
CITALIS À VOTRE ÉCOUTE
Appel gratuit depuis un poste fixe.

SOMMAIRE

Actualité ◆ 12
Un nouveau réseau de recharges

A la Une ◆ 16
Sulliman Mooland,
La passion vélo

Dossiers ◆22
Le réseau Estival dans la tourmente
28
Les enjeux des élections
Pour la mobilité
30
Interview de Bruno Fontaine (FNTV)
34
Interview de Santi Gay de Transdev
36
L'hydrogène arrive à la Réunion

Auto ◆ 40
Salon automobile de Shanghai
45
Fiat 500-e
Opel e-Corsa
Audi Q3 hybruide

Rando vélo ◆ 48
Le sentier littoral Nord

Rando Bus ◆ 50
La boucle du Bassin Vital avec Kar Ouest
L'ilet Fleurs Jaunes avec Estival

Iadi...Iafé ◆ 62
Quand les réseaux sociaux disjonctent

techno ◆ 64
Scooter Piaggio
les nouveautés vélo

Runcharge recharge les voitures électriques

L'hydrogène arrive

La fiat 500 électrique

Vi souviens Les images de la Réunion lontan

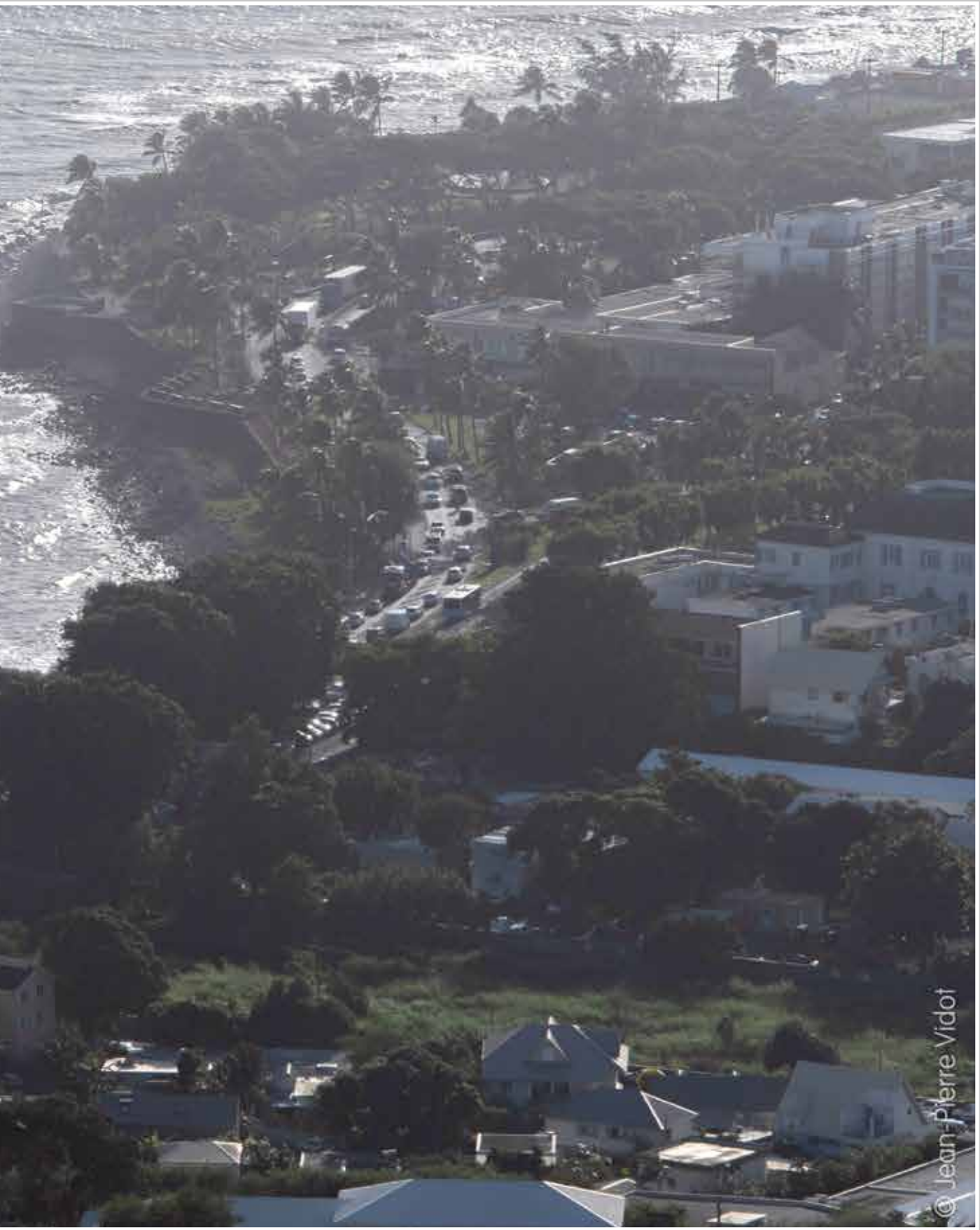
PASSEZ À L'ÉLECTRIQUE

Toute une gamme de véhicules - 100% électriques ou hybrides rechargeables

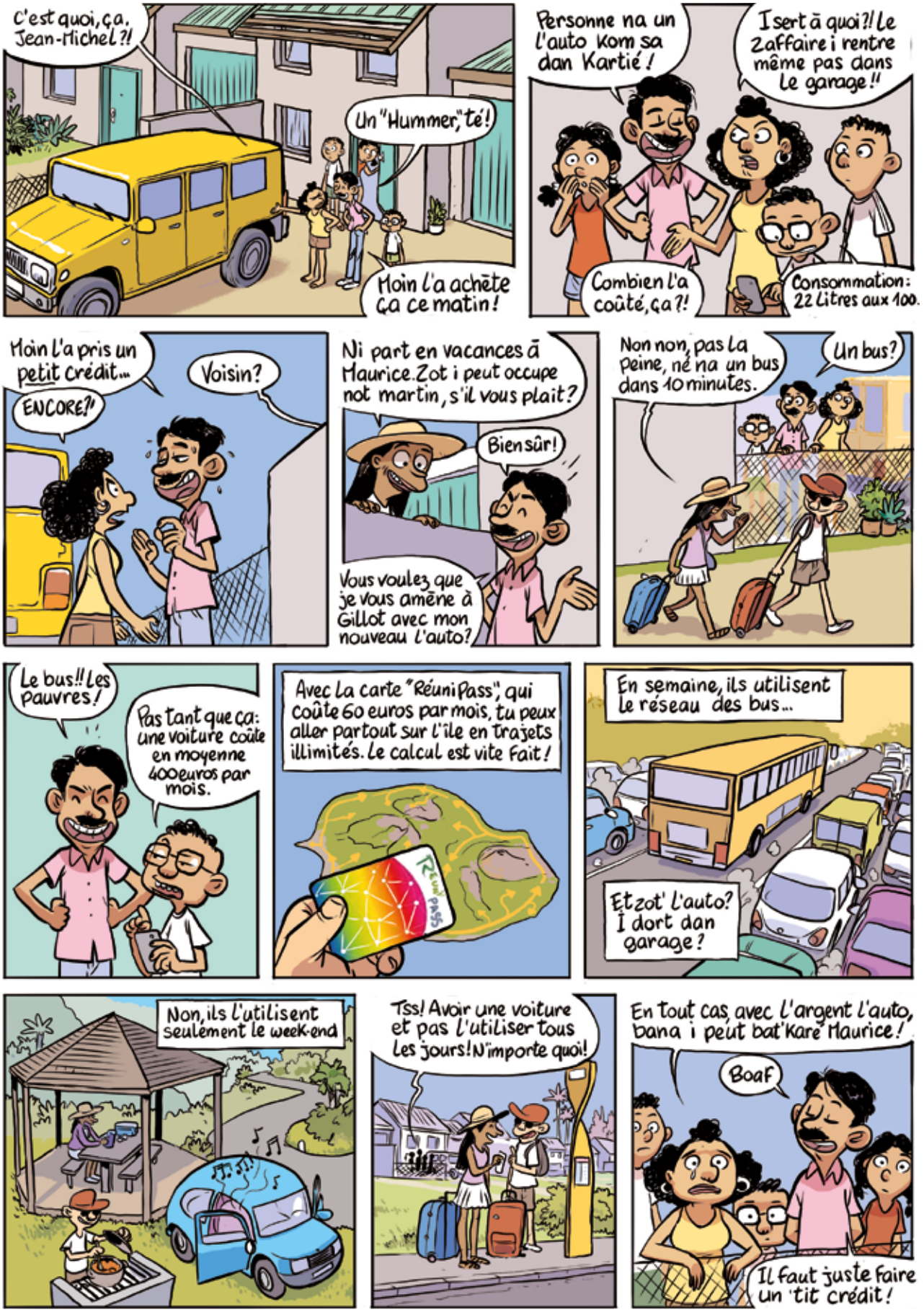
Consommations mixtes WLTP (l/100km) : 3008 PHEV : 1,3 à 1,4. e-2008 et e-2008 :0. Emissions CO_2 WLTP : 3008 PHEV : 31 à 33. e-208 et e-2008 :0.

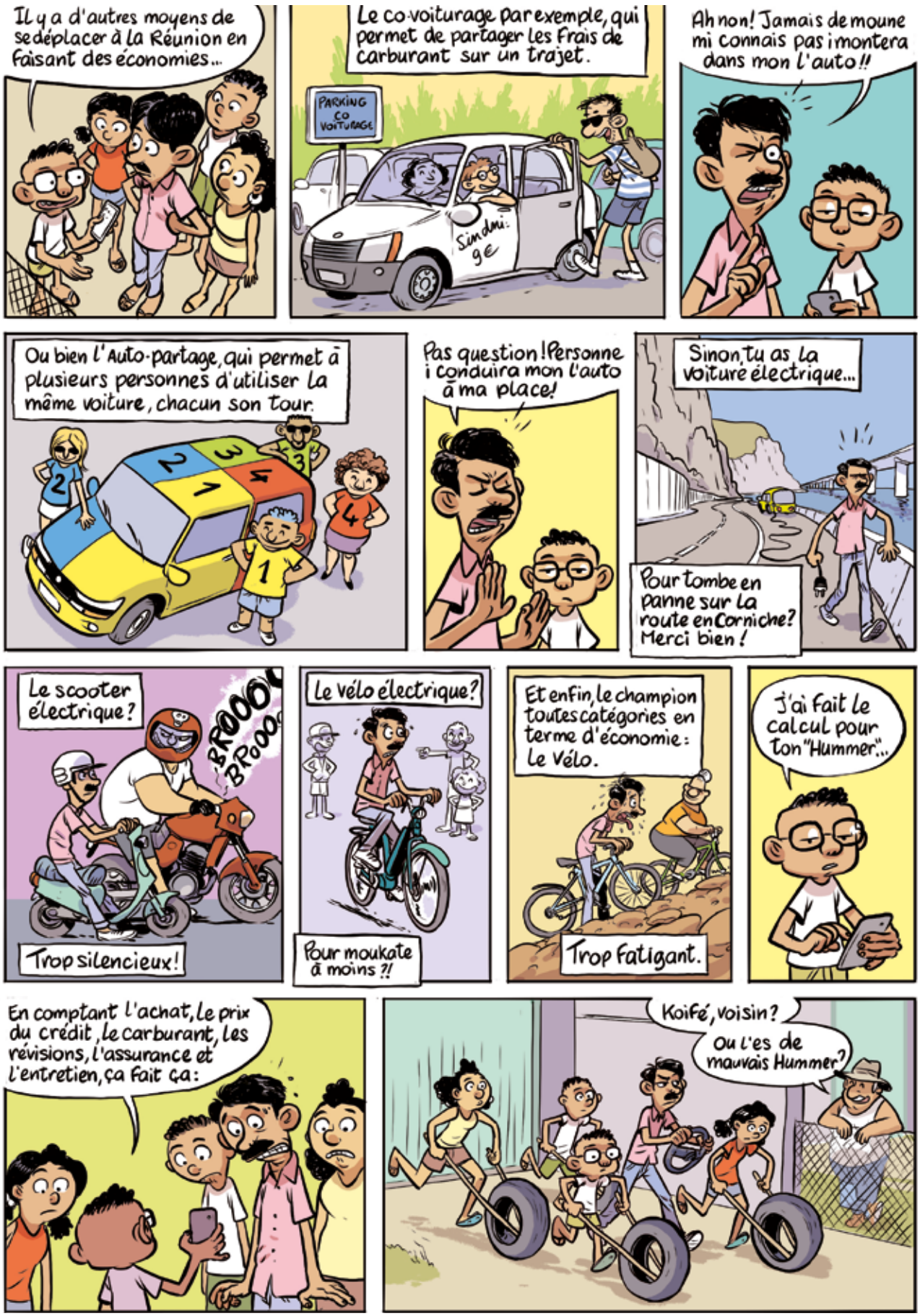
ST-DENIS : ZI Chaudron 0262 48 86 00 • **LE PORT** : Chemin des Anglais 0262 42 61 61 • **ST-PAUL** : Chaussée Royale 0262 42 61 61 • **ST-PIERRE** : ZAC Canabady 0262 25 05 48 • **ST-JOSEPH** : Rue R. Babet 0262 31 91 97 • **ST-LOUIS** : Avenue Docteur R. Verges 0262 25 05 48 • **ST-ANDRÉ** : Avenue de l' Ile de France 0262 48 86 00

Les travaux sur le Barachois appelés à durer...



Noeud incontournable entre le Nord et l'Ouest de l'île, fréquenté par plus de 50 000 automobilistes par jour, le Barachois est en travaux. Et c'est appelé à durer entre les travaux actuels du nouveau Pont et la jonction avec la NRL et ceux de la future NEO (Nouvelle Entrée Ouest) une fois que la décision sur le choix du tracés sera prise, l'enquête publique ayant privilégié une nouvelle portion de Digue en mer. C'est pas gagné !!!


C'est quoi, ça, Jean-Michel ?!
Un "Hummer", té !
Moin l'a achète ça ce matin !
Personne na un l'auto kom sa dan Kartié !
I sert à quoi ?! Le 2affaire i rentre même pas dans le garage !!
Combien l'a coûté, ça ?!
Consommation : 22 Litres aux 100.
Moin L'a pris un petit crédit...
ENCORE ?!
Voisin ?
Ni part en vacances à Maurice. Zot i peut occupe not martin, s'il vous plait ?
Bien sûr !
Vous voulez que je vous amène à Gillot avec mon nouveau l'auto ?
Non non, pas la peine, né na un bus dans 10 minutes.
Un bus ?
Le bus !! Les pauvres !
Pas tant que ça : une voiture coûte en moyenne 400 euros par mois.
Avec La carte "Réuni Pass", qui coûte 60 euros par mois, tu peux aller partout sur l'île en trajets illimités. Le calcul est vite Fait !
Réuni Pass
En semaine, ils utilisent le réseau des bus...
Et zot' l'auto ? I dort dan garage ?
Non, ils l'utilisent seulement le week-end
Tss ! Avoir une voiture et pas l'utiliser tous les jours ! N'importe quoi !
En tout cas, avec l'argent l'auto, bana i peut bat'kare Maurice !
BoaF
Il faut juste faire un 'tit crédit !


Il y a d'autres moyens de se déplacer à la Réunion en faisant des économies...
Le co-voiturage par exemple, qui permet de partager les frais de carburant sur un trajet.
PARKING CO VOITURAGE
Ah non! Jamais de moune mi connais pas i montera dans mon l'auto!!
Ou bien l'Auto-partage, qui permet à plusieurs personnes d'utiliser la même voiture, chacun son tour.
Pas question! Personne i conduira mon l'auto à ma place!
Sinon, tu as la voiture électrique...
Pour tombe en panne sur la route en Corniche? Merci bien!
Le scooter électrique?
BROOO BROOO
Trop silencieux!
Le vélo électrique?
Pour moukate à moins ?!
Et enfin, le champion toutes catégories en terme d'économie: Le Vélo.
Trop Fatigant.
J'ai fait le calcul pour ton "Hummer"...
En comptant l'achat, le prix du crédit, le carburant, les révisions, l'assurance et l'entretien, ça fait ça:
Koifé, voisin?
Ou l'es de mauvais Hummer?

100%

Le constructeur Fiat (Fiat-Chrysler), qui vient de rejoindre le groupe PSA au sein d'une nouvelle entité baptisée Stellantis sera sans doute la première marque européenne à ne proposer que des véhicules 100% électriques d'ici 2030. « Entre 2025 et 2030, notre gamme de produits deviendra progressivement électrique uniquement. Ce sera un changement radical pour Fiat », a indiqué le patron de Fiat, Olivier François. Une décision qui fait écho à celles de plusieurs pays, dont le Royaume-Uni, d'interdire la vente de véhicules thermiques à compter de 2030.

❒ LA VOITURE ELECTRIQUE RENTABLE

Dans une étude qu'elle vient de publier, l'UFC-Que Choisir a comparé la rentabilité d'une voiture électrique par rapport aux versions thermiques ou hybrides. L'organisme se base sur le coût total de détention qui comprend l'achat, l'ensemble des charges supportées par un automobiliste en France. Ainsi la différence entre prix d'achat et celui de revente en tenant comptant des bonus et malus, de l'énergie consommée, des frais d'assurance, et des opérations d'entretien. Financée par l'European Climate Foundation, l'étude a reçu sa mission du Bureau européen des unions de consommateurs (BEUC) et de neuf de ses membres représentant autant de pays. Dans tous les cas de figure (première main, occasion) et quelque soit la catégorie (citadine, SUV…) la voiture électrique se montre la plus rentable.

❒ LE LITHIUM EXTRAIT DE L'EAU DE MER

L' université des sciences et technologies du roi Abdallah (en anglais King Abdullah University of Science and Technology ou KAUST) envisage à terme d'extraire le lithium - essentiel pour les batteries - à partir d'eau de mer. Une cellule électrochimique à membrane LLTO (Titanate de lithium, lanthane) perforée permet de laisser passer les ions lithium tout en bloquant le sodium, le magnésium et le potassium présents dans l'eau de mer à des concentrations beaucoup plus élevées. Il serait donc possible d'obtenir du lithium pour les batteries des véhicules électriques mais aussi de l'hydrogène pour les piles à combustible.

Electro'Ker : Un rallye VE Solidaire

Le Rallye-VE Solider', rallye de découverte du patrimoine, se déroule cette année sur la commune de Saint-Benoit, commune partenaire. A travers ce rallye touristique, il s'agira de découvrir Saint-Benoit autrement, hors des sentiers battus.

Comprenant pas loin de 100 questions et énigmes, les fins limiers devront répondre aux questions, découvrir des sites parfois oubliés, et parcourir la commune avec leur voiture électrique en gérant leur parcours.

Pas de course de vitesse, pas de moyenne exigée, pas de zone chronométrée, le plaisir de la découverte doit avant tout primer, en sécurité et dans les règles du code de la route.

Le Village Electro'Ker, situé au Complexe Felix Guichard regroupe des stands d'associations et d'entreprises partenaires. Le Groupe Caillé, engagé depuis longtemps dans la transition énergétique, va exposer de nombreux modèles de voitures électriques dans la zone dédiée aux mobilités : plus de 10 modèles seront présentés au public.

Des entreprises concernées par l'électro-mobilité ou les énergies renouvelables présenteront leurs activités. Enfin, des associations informeront le public sur leurs missions, comme l'AFRH pour la maladie de Verneuil, l'AFD 974 pour le diabète, DYS-Semblable, HandiSoleil ou encore Asetis.

Six Bluebus électriques pour la Semittel

Six bus électriques ont été commandé par la Civis et viennent renouveler le parc de véhicules propres. « La Civis bénéficie du plan de relance du gouvernement. Cette enveloppe permet de commander ces six Bluebus du groupe Bolloré qui peuvent accueillir 22 passagers. Leur prix d'achat est d'environ 250 000 €, soit le double d'un bus à moteur thermique » explique Mathieu Chichery, Directeur général délégué de la Semittel.

Ils viendront renforcer les réseaux essentiellement dans les grandes villes.

Rétrofit : des aides existent !

Le retrofit consiste à convertir une voiture thermique en voiture électrique. C'est en Californie qu'est né ce système de transformation destiné à redonner vie à d'anciennes voitures en respectant les préconisations prises par les gouvernements contre la pollution automobile.

Concrètement, il faut retirer le moteur thermique, le réservoir et le pot d'échappement d'une voiture diesel ou essence pour les remplacer par un moteur électrique, des batteries et une prise pour la recharge. Le rétrofit concerne tous les types de véhicule.

Depuis l'adoption d'un arrêté paru le 13 mars 2020, l'homologation du véhicule n'est plus nécessaire à la condition d'utiliser un kit de rétrofit électrique lui-même homologué et de le faire installer par un professionnel établi en France et habilité par le fabricant du kit.

Seuls les véhicules de tourisme de plus de 5 ans (voitures, camions et camionnettes de moins de 3,5 tonnes, deux et trois roues), à l'exception des véhicules immatriculés en véhicule de collection , peuvent légalement accueillir un kit rétrofit électrique.

En principe, l'installation d'un kit de rétrofit coûte moins cher que d'acheter une voiture électrique neuve. Les entreprises annoncent des tarifs de base tournant autour de 8 000 €à 10 000 €pour une petite citadine offrant 80 à 100 Km d'autonomie. Depuis le 1er juin 2020, le rétrofit peut bénéficier de la prime à la conversion. Cette prime est de 1 100 €pour les deux roues, tricycles et quadricycles, de 5 000 €pour les camionnettes et pour les voitures, elle est fonction du revenu fiscal de référence du bénéficiaire pouvant aller de 2500 à 5000 €.

VENEZ FAIRE LA REVE-OLUTION ELECTRIQUE AVEC NOUS... ACTE 3

La recharge d'un V.E. en habitat collectif !

L'association REUNION VEHICULES ELECTRIQUES (REVE) a pour but de promouvoir la mobilité électrique sur l'Ile de la Réunion et de fédérer les propriétaires de voitures électriques (VE) depuis 2019. Elle prône aussi l'utilisation des énergies renouvelables comme source d'électricité pour recharger les batteries des 2500 voitures 100% électriques en circulation à ce jour.

Autant en maison individuelle, le problème de la recharge ne se pose pas. Autant en immeuble ou en habitat collectif, la recharge de son VE peut poser problème. C'est souvent une cause de non-achat d'un VE, car les locataires d'un immeuble hésitent à acquérir ce type de véhicule, faute d'informations claires sur le sujet.

1) Trop peu le savent, mais tous les utilisateurs de véhicules électriques qui résident dans une mono propriété ou une copropriété (copropriétaire, locataire, occupant de bonne foi) peuvent faire valoir « le droit à la prise » afin d'installer à leurs frais une solution de recharge sur leur place de parking, que la place soit couverte, extérieure, close ou non.

2) Ce droit a même été renforcé depuis Décembre 2020, par le décret du 24 décembre 2020, dont l'évolution principale concerne la réduction des délais de procédure. Ainsi, le propriétaire ou le syndic de copropriété n'a maintenant que trois mois (une fois la notification reçue) pour s'opposer au projet et, pour ce faire, saisir le tribunal judiciaire, contre six mois auparavant (art. R136-2 CCH).

3) Rappelons que le propriétaire ou le syndic ne peut s'opposer à l'équipement des emplacements de stationnement d'installations sans motif sérieux et légitime. Un des cas où la copropriété peut s'opposer à la demande du locataire, c'est quand celle-ci a choisi de déployer une infrastructure de recharge collective pour ses locataires (voir du côte des copropriétés, plus bas).

4) En l'absence de saisine du tribunal, le locataire peut réaliser les travaux dans les trois mois suivants la notification au propriétaire ou au syndic de copropriété (contre six auparavant). Si le syndicat des copropriétaires qui s'est opposé au motif qu'il souhaite réaliser les travaux ne s'exécute pas dans les six mois, le demandeur peut procéder aux travaux lui-même.

5) Quel que soit le cas de figure, un passage en assemblée générale est requis pour présenter le projet de travaux. Pour cela, le syndic inscrit le sujet à l'ordre du jour de la prochaine assemblée générale qui fera l'objet d'une simple information. Il s'agit pour le syndic de rendre compte auprès de l'ensemble des copropriétaires. Cela ne débouche sur aucun vote. A noter que cette présentation en assemblée générale ne peut retarder le projet d'équipement. Si la prochaine assemblée générale est prévue postérieurement à la date des travaux, le syndic rendra compte des travaux déjà effectués.

6)Enfin, le nouveau décret prévoit que la notification du contrat signé entre le bénéficiaire et le prestataire déclenche un délai de 2 mois pour signer la convention avec le propriétaire ou le syndic de l'immeuble (art. L111-3-9 CCH).

Voilà ce que l'on peut dire, du côté du locataire.

Concernant maintenant les copropriétés, celles-ci doivent anticiper les besoins de leurs occupants et réfléchir à des solutions collectives qui permettront de réduire les coûts et délais d'installation pour chacun des demandeurs et renforceront l'attractivité de la copropriété.

Une infrastructure collective permet d'alimenter les premiers utilisateurs et offre l'évolutivité nécessaire pour accueillir dans les meilleures conditions (coûts, délais, sécurité) les futurs besoins.

Elle offre une mutualisation des coûts.

L'étape centrale d'un projet d'infrastructure collective est le vote en assemblée générale.

La copropriété doit anticiper ce vote en identifiant le besoin à court et moyen termes et les possibilités techniques d'une infrastructure collective.

Une ou des visites du site peuvent être préparées en amont et associer un représentant du conseil syndical, le syndic de copropriété et le ou les partenaires identifiés ainsi que le Gestionnaire du réseau public de distribution d'électricité.

L'établissement d'un ou plusieurs devis contenant des critères communs permet à la copropriété de comparer les différentes solutions.

Les copropriétés ont le choix entre 3 architectures principales :

1) la création d'une infrastructure collective alimentée en aval d'un compteur électrique des services généraux ;

2) la création d'une infrastructure collective alimentée en aval d'un nouveau compteur électrique dédié ;

3) la création d'une infrastructure collective constituée d'une colonne électrique alimentant des compteurs individuels pour chaque borne de recharge.

Ces architectures sont valables pour les parkings de copropriétés situés en sous-sol comme en extérieur. Chacune a ses avantages et ses points d'attention.

Enfin pour la gestion de l'infrastructure de recharge, les copropriétés ont le choix entre deux principales options.

Soit elle investit elle-même. La copropriété fait alors réaliser un devis pour la mise en place d'une infrastructure collective et fait valider le budget travaux en Assemblée générale.

Soit la copropriété fait financer l'infrastructure par un tiers-investisseur qui peut également être un opérateur.

Dans ce cas, la copropriété n'a pas à faire voter de budget travaux puisque l'ensemble des investissements liés à l'infrastructure collective sont pris en charge par le tiers-investisseur.

Voila ce que l'on peut dire, du côté des copropriétés.

Pour terminer, Il existe différentes aides et subventions pour faciliter l'investissement dans une infrastructure de recharge pour véhicule électrique, que ce soit pour le particulier ou pour les copropriétés, afin de réduire le reste à charge mais cela fera sans doute l'objet d'un REVE Acte4, au prochain n° de Mobil'Idées.

Bailleurs, syndics ou copropriétés ou tout simplement locataire, n'hésitez pas à nous contacter pour plus de précisions sur ces sujets.

Electriquement vôtre.

G. WELMENT -Président de REVE assoreve974@gmail.com

**Source : Site AVERE France & Guide pour l'installation de bornes de recharge de véhicules électriques en copropriété.*

La première station solaire de recharge pour véhicule électrique a été inaugurée

Run Charge, la station service de demain...

La société Run Charge va déployer un réseau composé d'une centaine de stations de charge solaire sur toute l'île. Les bornes sont alimentées, non pas sur le réseau EDF mais par l'énergie solaire des panneaux photovoltaïques. Une première à La Réunion qui se prépare activement à la transition écologique.

par Lilian Reilhac

La France figure aujourd'hui parmi les pays européens les plus équipés en points de recharge publics pour voiture électrique. Comme le paysage automobile français tend à se muer vers l'électrique, l'infrastructure de recharge se doit donc suivre le mouvement et se développer. D'ici la fin d'année 2021, avec le soutien du gouvernement, dans le cadre du soutien au secteur automobile français, le nombre de bornes de recharge devrait atteindre les 100 000. Plusieurs constructeurs, dont le géant Tesla, ont déjà massivement investi dans les stations de recharge électrique sur l'ensemble du territoire.

A La Réunion plus de 4 000 véhicules électriques ont été vendus en 2020 et ce chiffre devrait, selon François Caillé, doubler (voir encadré). Ce sont à ce jour 11 600 voitures électriques qui sont sur les routes réunionnaises. Il était donc temps qu'à La Réunion des initiatives soient prises pour préparer les Réunionnais à cette grande mutation mondiale du secteur de l'automobile.

La première initiative locale est née en plein confinement, par le rapprochement de deux solaristes péi qui ont racheté la société Free Energie implantée à Saint-Leu et qui propose des solutions dans l'utilisation des énergies renouvelables. C'est ainsi que David Amiel et Thierry Garcia ont mutualisé leurs compétences respectives pour créer à La Réunion la première station solaire de recharge électrique baptisée Run Charge. « *Nous nous sommes intéressés aux véhicules électriques lorsque nous avons constaté que 7% des nouvelles immatriculations sont des voitures rechargeables* », explique David Amiel, Pdg de Run Charge.

De plus en plus de Réunionnais sensibles à la décarbonisation s'intéressent et font l'acquisition de véhicules électriques. « *Mais en même temps, le constat est alarmant, les infrastructures de recharges sur l'île sont insuffisant comparées au parc de voitures* », souligne Thierry Garcia, directeur général de Run Charge. Par ailleurs, sur les 143 points de charge situés dans les lieux accessibles au public, on note 60% qui sont généralement hors service faute de maintenance. Il y a aussi l'aspect inéquitable sur la vitesse de recharge entre constructeurs automobiles.

« *Exemple sur une borne de courant alternative, le plus utilisé à La Réunion, les véhicules Renault se rechargent en 22 kw alors que les autres marques se rechargent entre 7 et 11 kw* », soutien David Amiel. Actuellement, les bornes existantes sont alimentées par l'électricité du réseau EDF. Sachant que 87% de l'électricité produite à La Réunion est d'origine fossile. « *Il est donc normal que celle ou celui qui souhaite effectuer une démarche écologique et vertueuse avec une voiture électrique, elle ne s'y retrouve pas* ».

Le choix du solaire pour produire l'énergie nécessaire aux voitures électriques

La première station de recharge a vu le jour le 11 juin dernier sur la commune de Saint-Pierre, sur le parking du Tennis Club saint-pierrois. Ce point de recharge est composé d'une combrière solaire d'une puissance de 22 à 36 kwc. L'énergie produite par le soleil est entièrement dédiée à l'alimentation de quatre bornes mises à la disposition des véhicules. Pour pallier aux problèmes récurrents de mise « hors service », la maintenance « *à la fois préventive et curative a été confiée à l'entreprise Ilio Systems. Toutes les stations ont un suivi de production à distance 7j/7 et 5 personnes qualifiées ont été recrutées afin de pouvoir intervenir sur l'ensemble de l'île, avec un stock conséquent de pièces de rechange pour garantir la continuité du service,* » indique Thierry Garcia.

A court terme, Run Charge devrait déployer 100 sites similaires sur l'ensemble du territoire. Y compris à Cilaos et Salazie où la demande est forte. Ce défi technologique a nécessité la mobilisation de trois entreprises pour un coût d'investissement de 12,7 millions d'euros dont 35% d'aides publiques à travers le dispositif du Feder. Ce projet a permis également la création d'une quarantaine d'emplois directs.

Facile d'utilisation, l'automobiliste a le choix entre une carte badge ou le Smartphone en téléchargeant l'application dédiée pour effectuer au préalable le paiement de la recharge. Le tarif est 0,30€ le kWh, sachant qu'une heure de charge coûte 2,10€ et que 2h de recharge permet d'effectuer une centaine de km.

Une nouvelle station service est née dans le paysage réunionnais.

Run charge en chiffres

- 100 stations
- 12,7 millions d'euros d'investissements
- Le projet a bénéficié des aides du Feder à hauteur de 35%
- 40 emplois directs
- Coût de la recharge pour 100 km : 4,50 € pour un temps de charge de 2h
- Coût au km : 0,045 ct € contre 0,073 ct € pour un moteur diesel.

Le point de vue d'un importateur automobile, François Caillé

« La transition écologique ce ne sont plus des mots mais bien un vécu quotidien » Patron des concessions Peugeot, Porsche et MG, François Caillé se félicite de l'initiative de Run Charge. *« Nous devons à La Réunion nous presser de mettre en place des infrastructures telles que les stations solaires comme Run Charge. Depuis bientôt deux ans, la vente de véhicules électriques explose. Sur certains modèles comme la marque MG, nous n'avons même pas le temps de communiquer que les voitures sont déjà vendues avant leur arrivée au Port. Cette année le nombre d'immatriculations devrait encore doubler. Nous devons suivre le rythme. Il faut savoir que d'ici 2024, aucun constructeur ne produira encore des voitures diesel. C'est terminé ! Nous vivons actuellement une réelle mutation du secteur liée aux évolutions du comportement des consommateurs, de plus en plus attentifs au réchauffement climatique. La transition écologique ce ne sont plus des mots mais bien un vécu quotidien. Avec le bonus écologique, le gouvernement nous pousse, de gré ou de force, vers cette transition énergétique. Vous savez c'est comme le vaccin, il n'est pas obligatoire, mais si vous voulez voyager, vous êtes obligé de vous faire vacciner… »*

Sulliman Mooland veut démocratiser les vélos cargo

La passion des vélos !

S'il est tombé dans le monde des transports depuis tout petit - le groupe Mooland - le dernier de la fratrie, Sulliman Mooland, propose désormais une offre complémentaire à la mobilité, le vélo cargo, qui se décline aussi bien en version entreprise que familiale. Avec le soutien du groupe familial, d'autres projets dans le domaine de la mobilité électrique sont à l'étude.

par Jean-Pierre Vidot

Sourire en tranche papaye, le regard bleu rieur, Sulliman Mooland explique aux promeneurs qui se trouvent ce jour là à Bois Madame à Sainte-Marie, lieu de notre séance photo, tous les avantages des vélos cargos électriques qu'il vient de recevoir. Des engins destinés aussi bien aux entreprises de livraison qu'aux familles à la recherche d'une nouvelle solution de mobilité.

Pourtant rien de prédestinait le dernier né de la fratrie Mooland à vendre des vélos électriques. Il a travaillé très vite dans le groupe spécialisé dans le transport des voyageurs. « *J'ai quitté l'école assez rapidement*, raconte t-il. *Je passais déjà tout petit tout mon temps dans les ateliers à laver les cars et à passer le balai. Notre Père voulait que, depuis tout petit, on connaisse la valeur du travail. J'ai donc appris tout jeune à connaître comment fonctionne un atelier.* »

Après avoir balayé les ateliers et appris tout ce qu'il y a à savoir sur le fonctionnement d'un bus, il se retrouve dans les bureaux à saisir les factures à une époque où tout se faisait à la main. Les ordinateurs ne vont arriver que dans les années 90, le temps pour Sulliman, curieux de nature, de gravir les échelons. Entre-temps le groupe se développe, remporte des marchés de transport scolaire. Il rejoint ses frères sur le terrain et part compléter sa formation quelques années plus tard chez des transporteurs métropolitains, le groupe Lacroix.

Il achète un fourgon, le transforme, débauche de meilleur pizzaiolo de Saint-Paul et s'installe sous l'enseigne Planet Pizza

A son retour, le groupe Mooland qui a racheté la Setcor, lui confie la direction technique d'une filiale qui compte une centaine de bus et 110 collaborateurs qui roulent entre Saint-Paul et Salazie. Une expérience qu'il qualifie enrichissante surtout sur le plan humain.

« *J'ai beaucoup travaillé avec nos chauffeurs que je qualifie d'ambassadeurs car c'est eux qui sont l'image de l'entreprise sur le terrain*, dit t-il. *On a effectué un gros de travail de restructuration.* »

Mais en 2001, il le besoin de faire une pause, de découvrir autre chose, se fait sentir. Il achète un fourgon, le transforme, débauche de meilleur pizzaiolo de Saint-Paul et s'installe sous l'enseigne Planet Pizza chaque soir à Saint-Paul face au boulodrome. Cette aventure dure une belle année, le temps d'accepter une offre de rachat pour cette petite entreprise. On lui propose de réintégrer l'entreprise familiale comme directeur des achats du groupe qui compte alors plus de 260 bus.

« *Je devais gérer la production, l'optimisation des moyens, les frais de maintenance,* explique t-il. *L'arrivée d'internet a véritablement ouvert le marché notamment dans nos contacts avec les constructeurs.* » Il boucle ses valises, part dans les salons professionnels comme Automechanika à Francfort sans parler ni anglais ou allemand, noue des contacts avec des fournisseurs. « *Nous avions,* dit-il, *un parc de véhicules assez homogène et l'une des solutions pour réaliser des économies était de rationaliser tout cela, d'identifier les pannes les plus fréquentes et de disposer en atelier des pièces suffisantes pour éviter au maximum l'immobilisation des bus. Il a aussi fallu faire preuve d'imagination et on a inventé un kit anti-siphonnage pour mettre fin à certaines pratiques très à la mode à cette époque.* »

Très proche de ses collaborateurs, Sulliman Mooland obtient d'excellents résultats dans un climat « *de confiance, d'écoute et d'échanges* »

avec notamment la mise en place de primes d'intéressement.

Il fait un break qui durera plusieurs années pendant lesquelles il a du mal à se fixer de nouveaux objectifs. Jusqu'à une rencontre en 2017 avec Siddick Dindar, qui après des années dans l'automobile avait ouvert une franchise de l'enseigne Culture vélo et désirait s'en séparer. Même si la crise Covid n'est pas encore d'actualité, Sulliman Mooland se rend compte qu'il existe un véritable potentiel sur cette activité - notamment avec les vélos à assistance électrique - même si l'arrivée d'une grande enseigne sportive low-cost sur l'île venait renforcer une concurrence déjà importante.

Il se découvre aussi une véritable passion pour l'univers du vélo et redécouvre le plaisir de travailler avec des collaborateurs très compétents

Avec la crise des gilets jaunes puis et des ventes en chute libre, il se demande s'il a réellement fait une bonne affaire. Il ferme le magasin de Saint-Pierre pour ne garder que celui de Saint-Denis, tout au bas de la rue Maréchal Leclerc.

La suite lui donnera raison. Il réussit à récupérer dans un premier temps une partie de l'entretien des vélos électriques de la Poste puis la totalité du parc. Il travaille aussi pour plusieurs collectivités. Ce qui lui permet de garder ses deux techniciens salariés qui font de la maintenance chez les clients grâce à deux véhicules atelier totalement équipés. Des études sont en cours pour la mise en place sur ce service après-vente de la norme Iso 2001 garantissant à ses équipes des conditions de travail optimales.

La crise Covid l'obligera de fermer du 11 mars au 31 mai 2020. A la reprise il décide de faire une grande campagne de promotion pour écouler des stocks de vélos, vélos électriques, trottinettes, sans imaginer que la demande allait exploser et que les fournisseurs allaient crouler sous les demandes et avoir du mal à satisfaire leurs revendeurs. Mais le coup de pouce vélo mise en place par le gouvernement lui permettait de relancer son activité atelier et de consolider cette compétence. Il se

découvre aussi une véritable passion pour l'univers du vélo et redécouvre le plaisir de travailler avec des collaborateurs très compétents, denrées de plus en plus rares sur le marché du travail.

Green Mobility Réunion a donc vu le jour avec tout le poids financier du groupe Mooland

« *Ils ont, comme moi je l'ai eu dans le groupe, cette culture du service* dit-il. *Quand on est prestataire de service pour la Poste, on contribue à ce que ce service public fonctionne. Il faut dépanner le client quelque soit le problème posé, anticiper les pièces, les stocks. Et cette relation de confiance nous a permis de récupérer également la maintenance des motos électriques de la Poste. C'est un métier qui s'ouvre de plus en plus…* »

Nouvelle future étape dans le développement de cette entreprise, un marché remporté pour la fourniture d'un parc de 125 vélos électriques pour le TCO. Et pour cela, il s'est retourné vers le groupe familial, les enjeux ayant pris de l'importance.

« *J'ai la chance d'avoir un frère Loqman, qui a fait du groupe familial quelque chose d'extraordinaire. Il est aussi visionnaire que l'a été notre Père. Il a compris tout l'intérêt du développement des vélos électriques. C'est une activité de transport, de mobilité, qui vient en complément avec son coeur de métier.* »

Green Mobility Réunion a donc vu le jour avec tout le poids financier du groupe Mooland, ce qui a eu pour effet de rassurer clients et fournisseurs. Et de pouvoir envisager d'autres projets, comme celui de proposer des vélos cargo aussi bien pour les entreprises que les particuliers.

« *Il y a pour les transporteurs qui livrent en ville cette angoisse du dernier kilomètre où il a du mal à circuler du fait des embouteillages, à se garer… Les centre-villes vont être de plus en plus interdits à la circulation et à côté de cela les municipalités vont multiplier les voies* explique Sulliman Mooland. *En métropole, ces vélos cargo électriques servent à livrer des colis, des repas. Il existe aussi une version famille où un parent peut transporter jusqu'à trois enfants … Mais on n'a pas encore cette vision des choses à la Réunion, mais on s'y prépare.* »

L'idée d'une plate-forme logistique à l'entrée des villes où des camions viennent déposer leurs colis qui sont par la suite acheminés chez les clients fait son bonhomme de chemin, avec la création de nouveaux métiers et la possibilité de projets d'insertion en faveur des jeunes…

A suivre !

Le Vélo cargo : un marché prometteur

Encore confidentiel il y a quelques années, le vélo cargo investit de plus en plus les rues des grandes métropoles. Entre 2018 et 2019, les ventes ont bondi de 60% et les professionnels ont enregistré une augmentation de plus de 50% en 2020 et se préparent à une nouvelle hausse de plus de 60% en 2021.
A La Réunion, le « cargobike » fait de plus en plus son apparition, et les collectivités s'intéressent à ce nouveau mode de transport.

par Charles Voiret

Serait-ce là aussi un effet positif du Covid-19 ? Pour les professionnels comme Sulliman Mooland (voir par ailleurs), ce n'est pas sûr, « puisque que depuis trois ans, le vélo cargo a fait une entrée spectaculaire sur le marché des déplacements doux, tel que le vélo qui est entrain de redessiner la mobilité en ville». Même si, pour l'instant, à La Réunion il n'a pas encore envahit le cœur de nos villes, il n'en demeure pas moins que des dizaines de péres et de méres de familles l'utilisent pour conduire leur chérubin à l'école, ou pour le loisir.

Mais alors, qu'est-ce qui fait que ce nouveau mode de déplacement séduit autant ? D'abord l'ambiance familiale, chaque trajet se transforme en un tour de manège et contribue à une joie de vivre matinale. Ensuite, avec les nouvelles technologies, dont l'assistance électrique, le vélo cargo reste un modèle de sobriété carbone. Ensuite c'est moins cher qu'une voiture, et simple à piloter. Enfin pour les livreurs, les artisans, tels que plombiers, électriciens, le cargobike leur permet de mieux circuler en ville et plus facile à se garer, le temps d'une livraison ou d'une intervention.

D'ailleurs, La Poste équipe de plus en plus ses postiers de vélo cargo pour leur tournée quotidienne. Les collectivités locales aussi s'intéressent de près de ce nouveau mode de transports susceptibles de diminuer les difficultés de circulation (voir par ailleurs). La Cinor travaille sur un projet avec les professionnels du vélo sur la mise en service d'une dizaines de cargobike pour le centre ville de Saint-Denis.

Une vaste gamme existe entre le triporteur et le vélo cargo

Le vélos cargo, c'est un vélo qui à au moins deux roues et au moins une personne dessus pour le piloter. Et aussi une caractéristique essentielle : il est fait pour porter du lourd, souvent jusqu'à 200 kg. Au-delà, les constructeurs rivalisent d'originalité pour répondre au besoin des utilisateurs en matière de design de vélos avec par exemple des triporteurs, des front-loader où un grand espace de chargement est créer entre le guidon et la roue avant, des longtails qui possèdent un très grand porte bagages, des mini-cargo pour se faufiler dans les embouteillages en portant des colis...

Le choix est vaste dans cet univers mais on distingue cependant deux grandes familles définies par l'usage : le transport du fret et le transport de personnes. La question du dernier kilomètre dans la livraison urbaine est un vrai challenge pour lequel la rapidité, la capacité de chargement (souvent plus de 100kg) et la faible emprunte environnementale des vélos cargos sont une très bonne réponse.

Quant au transport de personne, les vélos cargos excellent dans la mobilité quotidienne locale des familles avec jeunes enfants puisque la plupart des vélos permettent de transporter au moins deux enfants.

Les cargos existent depuis longtemps mais se développent vite notamment grâce à l'essor de l'assistance électrique. Il est maintenant facile de piloter un vélo chargé à 200kg dans les reliefs de la réunion grâce aux puissantes motorisations issues du VTT.

De nombreuses études montrent que le cout d'usage d'un vélo cargo électrique est au minimum 4 fois moins cher qu'un véhicule citadin, en incluant bien sûr l'achat, le carburant et l'entretient.

Au delà des aspects économiques, rouler en cargo procure du plaisir au pilote et aux passagers, vous maintient en forme, réduit les embouteillages et votre emprunte cartonne personnelle. Que du bon !

Cédric Jaglale, chargé de mission à la Sodiparc

Tout doit être prêt pour le téléphérique urbain... Mais pas que !

Dans quelques mois le téléphérique urbain de Saint-Denis, entre le Bois de Nèfles et le Chaudron sera opérationnel. Sur le terrain, les équipes de la Cinor sont au travail pour valider les différentes options techniques et finaliser les travaux sur les différentes stations. Dans les bureaux de la Sodiparc, qui sera chargée de l'exploitation de la ligne, on s'active pour la partie opérationnelle avec aux commandes Cédric Jaglale, chargé» de mission sur le projet téléphérique...

par Jean-Pierre Vidot

Il voulait travailler sur ces bolides de formule Un, comme ingénieur. Finalement, l'appel du pays a été le plus fort. Passionné de sports mécaniques et de motos, Cédric Jaglade est depuis le mois de septembre 2020 chargé de mission à la Sodiparc, en charge du projet téléphérique au sein du nouveau service Technologies de l'Information et de la Communication.

Rien ne prédestinait ce jeune Saint-Andréen de 24 ans à occuper de telles fonctions. Après un Bac S en 2014, il part en métropole pour suivre des études à Estaca, une école spécialisée dans la formation d'ingénieurs pour l'automobile, l'aéronautique, le spatial, les mobilités...

Sa volonté de revenir à la Réunion est la plus forte

Son rêve ? Intégrer une écurie de Formule Un. Lors de son stage de fin d'études, il revient travailler à la Réunion à l'aéroport de Roland Garros où il prend contact avec les réalités du terrain, notamment dans le domaine des marchés publics et des projets. Diplômé en 2019 de cette prestigieuse école, sa volonté de revenir à la Réunion est la plus forte. Il fait une année de spécialisation dans le domaine de l'éco-mobilité, des vélos électriques et des objets

connectés.

« *Je voulais,* explique t-il, *travailler sur mon île dans un domaine qui impacte directement la vie des gens.* »

Ingénieur en mobilité, sa rencontre avec Julien Tennenbaum, président de Transdev Océan Indien sera déterminante dans sa recherche d'emploi. Il est embauché à la Sodiparc , qui gère les mobilités pour le compte de la Cinor en charge de l'exploitation du téléphérique urbain de Saint-Denis. Un projet nouveau, innovant qui va directement impacter la vie quotidienne de milliers de dionysiens.

Toutes les équipes tiennent à ce que les délais prévus soient respectés

Et dont la mise en œuvre demande de sérieuses compétences , du choix et de la mise en place des bornes de billetterie et de compostage des tickets pour accéder aux cabines jusqu'aux diverses informations à destination des voyageurs.

Contacts avec les différents fournisseurs après les choix techniques, préparer le paramétrage des différents appareils, coordonner les projets et

les poses des principaux équipements : la charge de travail, avec un compte à rebours qui s'accélère est importante mais toutes les équipes tiennent à ce que les délais prévus soient respectés. « *Sur la partie exploitation, il faut s'assurer que tous les postes soient prêts à fonctionner au bon moment,* explique Cédric Jaglale. *Il y aura une opération de communication vis à vis des usagers avant le mois d'octobre et la mise en service du téléphérique. On aura aussi à travailler sur la partie maintenance en coordination avec les équipes techniques.* »

Si le projet téléphérique reste prioritaire, d'autres dossiers sont en cours sur les projets liés à la mobilité dans les différentes communes de la Cinor : les marchés publics sur les bus, les carburants, les parcs de stationnement, les vélos électriques et les voies dédiées à ce nouveau mode de transport.

Sans oublier l'autre projet de téléphérique entre la Montagne et Saint-Denis dont les travaux devraient, si tout va bien, démarrer en 2022.

TCO Transports
www.tco.re

CONSTRUCTION D'UN PÔLE D'ÉCHANGES AU PORT

Plus Moderne & Plus Pratique

Fin des travaux : 1er trimestre 2022

Coût total de l'opération : 5 537 176 €HT (100%) : FEDER : 2 382 810 €HT (43%) - Région Réunion : 454 687 €HT (8%) - TCO : 2 699 699 €HT (49%)

l'Europe s'engage à La Réunion avec le FEDER
Union européenne
Région Réunion
TCO Transports
LE PORT

Le réseau de transport urbain de l'Est est freiné dans son élan de mutation, la faute à une gouvernance inexpérimentée…

Rêves et désespoir à la SEM Estival !

Pour relever ses défis de mobilité dans l'Est, la Cirest mise tout sur la transformation de la SEM Estival en SPL (Société publique locale). Elle devrait être la pionnière à La Réunion dans cette nouvelle gouvernance totalement publique. Encore faut-il que les compétences et les moyens soient au rendez-vous. Selon notre confrère du Quotidien, les premières décisions de Ludovic Alamelou, Pdg de la Sem, ont de quoi inquiéter l'ensemble du personnel alors que les usagers désespèrent sur une amélioration de l'offre de transport dans l'Est.

par Lilian Reilhac

En 2005, la Cour de justice européenne avait suivi les conclusions du Conseil d'Etat qui avait considéré que les actuelles Sem (Sociétés d'économie mixte), en raison de leur actionnariat privé, devaient malgré tout être mises en concurrence lors des passations de marchés publics. C'est ainsi qu'est née l'idée de créer la SPL (Société publique locale) permettant aux collectivités de passer outre les règles de la concurrence et de choisir directement ses prestataires.

Lorsque les premières SPL voient le jour en métropole, en 2010, elles étaient motivées sur le fait justement que ce nouvel outil opérationnel permettait de sortir des règles des marchés publics et du coup de réduire le champ de la concurrence, voire même de maîtriser comme pour une régie le fonctionnement de l'outil. Au lieu de créer de nouvelles structures, certaines collectivités ont tout simplement opté pour la transformation de leur Sem et SPL.

Depuis quelques années, soutenus par AGIR (Association pour la Gestion Indépendante des Réseaux de transport public), quelques responsables techniques des collectivités locales ont tenté de convaincre les élus communautaires de transformer leur SEM de transport public en SPL. Histoire de maîtriser toute la chaîne d'organisation des réseaux de transport. En vain, les Autorités organisatrices de mobilité estimant que la gestion en régie expose en première ligne la collectivité et donc les élus lors de conflits interne ou avec la population. Les élus considèrent également que changer de mode de gouvernance n'est pas la priorité des usagers et n'apporte aucune valeur ajoutée dans la gestion et le développement des réseaux de transports publics.

La Cirest, séduite par la SPL

Après les récentes élections municipales et communautaires de 2020, les dirigeants d'AGIR ont profité des changements de majorité pour relancer leur lobbying auprès des élus. La Civis, la Cinor, la Casud et le TCO ont catégoriquement manifesté leur désintérêt. Seule la Cirest a opté pour une transformation de la Sem Estival en SPL. Les élus ont récemment délibéré sur la procédure, actuellement en cours. Dans un premier temps, la Cirest actionnaire majoritaire devra se séparer des actionnaires privés constitués d'entreprises de transports et de Transdev. « *Pour les remplacer, La Région et le Département devraient rejoindre la Cirest autour de la table des actionnaires* », précise Ludovic Alamelou, actuel Président directeur général de la Sem Estival et mandataire du GME (Groupement momentanée d'entreprises).

Selon le Pdg du réseau Estival « *Grâce à cette transformation, nous gagnerons en fluidité et nous pourrons maîtriser la répartition des lignes sur le territoire. Et surtout, nous serons maîtres du coût kilométrique. Nous serons effectivement les pionniers et nous espérons très rapidement voir les premiers résultats de cette nouvelle gouvernance* ».

Ainsi, la future SPL pourra se séparer des co-traitants « *indésirables* ». Mais, indique le Pdg de la Sem Estival pour rassurer, « *nous ne pourrons pas tout traiter en interne. Il est évident qu'on fera appel à un maximum d'entreprises privées sous forme de consultations* », tient à souligner Ludovic Alamelou, conscient que la tâche est immense sur cette partie de l'île et qu'il y a une forte attente de la population de pouvoir bénéficier d'une offre de transport à l'image des autres réseaux du bus.

Estival, du retard à rattraper

En effet, ce n'est pas uniquement dans le développement économique que l'Est accuse un énorme retard par rapport aux autres micros régions de l'île. Au fil des années, l'absence d'investissements dans les transports publics est à l'origine des difficultés de déplacements dans l'Est. Le matin ce sont des kilomètres de voitures qui se retrouvent coincées aux principaux axes. Idem le soir au retour du travail.

Des Cinq réseaux de transports urbains de La Réunion, Estival est sans aucun doute celui qui a un besoin criant d'investissements. Pourtant, la Communauté d'agglomération de l'Est est le territoire le plus

étendu de La Réunion, où se trouve 60% du Parc National. Un atout touristique certes, mais sous-exploité en raison des difficultés de circulation.

La nouvelle majorité de la Cirest qui regroupe six communes (Saint-André, Salazie, Bras-Panon, Saint-Benoît, Sainte-Rose et Plaine-des-Palmistes) affiche une volonté politique à remédier à cette situation afin que l'Est soit un territoire attractif. Et cela passe bien entendu par le développement des transports collectifs.

Dès sa prise de fonction en qualité de Président de la Cirest, Patrice Selly a opté pour une gouvernance « *innovante* » avec la désignation d'un Pdg à la tête de la Sem Estival, mandataire du réseau urbain du même nom, en la personne de Ludovic Alamelou (voir par ailleurs). Une évolution de la SEM en SPL, lui permettant ainsi de mieux contrôler l'outil et de construire une offre de transport séduisante.

Un Pdg inexpérimenté et embarrassant pour la Cirest

Mais voilà, la déception semble avoir gagné l'autorité organisatrice de mobilité 'Cirest). Révélés par notre confrère du Quotidien, la gestion hasardeuse de la nouvelle gouvernance de la Sem Estival ne semble pas être à la hauteur des attentes des élus communautaires, ni du personnel et encore moins des enjeux de mobilités pour l'Est.

L'acquisition d'une voiture de fonction haut de gamme, des Iphone dernière génération, des promotions et augmentations de salaires pour acheter la paix sociale, par le Pdg Ludovic Alamelou, n'ont pas été appréciés par les élus communautaires, notamment le maire de Bras Panon et le Président de la Cirest.

Et pour cause, à l'instar des autres opérateurs de réseau de transports publics, la Sem Estival traverse, elle aussi, une crise économique et financière difficile due à la situation sanitaire. Sans les subventions de la collectivité, l'entreprise aurait pu afficher un déficit de plus de 250 000 €.

Dans les colonnes du Quotidien, Ludovic Alamelou se défend d'être un mauvais gestionnaire en affirmant que « *ces décisions étaient nécessaires pour donner une bonne image de la Sem Estival* ».

Faire mieux avec les mêmes moyens

Une explication que ne partage pas l'ensemble des salariés qui estiment, « *avant de travailler l'image, il faudrait d'abord améliorer l'offre de transport actuelle* ».

Alors qu'en moyenne, des réseaux urbains similaires exploitent une cinquantaine de lignes, Estival compte que 39 lignes desservant six communes. A titre d'exemple, dans l'Ouest, ce sont 61 lignes qui desservent les cinq communes qui composent le TCO, avec plus de 80 bus. On peut faire la même comparaison avec le réseau Carsud avec 53 lignes pour 67 bus. En ce qui concerne le nombre de kilomètres parcourus et le nombre de passagers transportés, les écarts sont manifestes. 2,5 millions de km/an pour Estival contre 7,47 millions de km/an et 5,8 millions de voyageurs/an pour Kar'Ouest et 3,9 millions de km/an.

Régulièrement les maires des communes les plus éloignées, comme Salazie et la Plaine-Des-Palmistes déplorent que leur population, généralement la plus démunie et dépendante des bus pour leurs besoins de déplacements, pâtisse de cette situation. Et puis il y a l'image du réseau à revoir. Peu visible par rapport aux autres bus urbains, tels que Alternéo, Citalis ou encore Kar'Ouest, le réseau Estival souffre d'une absence identitaire partagée avec la population et particulièrement les usagers.

Une chose est sûre, la crise de gouvernance et de mauvaise gestion que traverse actuellement la Sem Estival a fait prendre conscience aux élus communautaires, dont le Président Patrice Selly, qu'une appropriation par la population de son réseau de bus, et qu'une véritable offre de transport contribuent à l'attractivité d'un territoire comme celui de l'Est qui en a tant besoin.

Ludovic Alamelou, Président Directeur Général de la SEM Estival

« Avec la SPL, l'avenir du réseau Estival sera radieux ! »

Conseiller municipal de Bras Panon, Ludovic Alamelou se veut être celui qui restructurera le réseau Estival. Malgré les incertitudes qui pèsent actuellement sur sa fonction, le Président Directeur Général de la SEM, est persuadé que sa stratégie et sa gestion permettront de développer une meilleure offre de transport et de mobilités douces dans l'Est. Il annonce d'ores et déjà, la création d'une Brigade des transports pour sécuriser les usagers.

MOBIL' : Comment avez-vous trouvé la SEM Estival lors de votre arrivée ?
L.A. - *Au delà de l'exploitation, ce qui m'a frappé c'est l'humain qui a été oublié. J'ai découvert des salariés totalement démotivés, abandonnés par leur hiérarchie. Un malaise né d'un management mal adapté aux besoins des usagers et des salariés. A cela s'ajoute l'état de délabrement du parc de véhicules. Dix sept bus sur vingt trois étaient hors service. Nous étions obligés de faire appel à de la sous-traitance pour assurer le service public. Depuis mon arrivée à la Sem Estival, j'ai pu mettre à profit mon expérience dans les transports pour relancer la machine. En quelques semaines, avec les cadres, nous avons établi un nouveau planning. Nous avons décidé d'abandonner le site Bourbier qui accueillait les services d'exploitation du réseau Estival pour les installer dans de meilleures conditions à Paniandy. Tous les vendredis je consacre mon temps à rencontrer les conducteurs, à échanger avec eux sur leurs difficultés et de l'avenir de leur entreprise.*

MOBIL' :-Vous êtes le seul PDG de SEM de transport à La Réunion, pourquoi ce choix ?
L.A. - *Un simple président de conseil d'administration, donne l'image d'un politique. Or, les élus de la Cirest, et le Président Selly ont voulu mettre fin à ce ticket Président / Directeur Général, qui ne fonctionnait pas dans l'Est.*

MOBIL' : Pourquoi cela va t-il fonctionner dans l'Est ?
L.A. - *Une SEM comme Estival est avant tout une entreprise.*

Qui dit entreprise, dit patron. Avoir deux dirigeants, à mon sens, est souvent mal interprété par la population, particulièrement les usagers du réseau Estival et perturbe aussi les relations en interne. En quelques semaines ce choix porte déjà ses fruits : nous avons entrepris une nouvelle organisation du fonctionnement de l'exploitation d'Estival, en peu de temps nous avons redonné confiance aux salariés. On est passé de la nuit à la lumière.

MOBIL' : Qu'est-ce qui a motivé la transformation de la SEM et SPL ?

L.A. - *Malgré les outils de contrôle à sa disposition, la collectivité ne parvenait pas à imposer ses orientations et ses décisions sur l'exploitation du réseau. Elle a donc souhaité reprendre la main et pour ce faire le statut de SPL permet désormais à la Cirest de maîtriser toute la chaîne d'exploitation de son réseau urbain. Dans une zone sinistrée comme l'Est, le seul moyen de se déplacer pour une grande majorité d'habitants, c'est le bus. La preuve c'est qu'en 6 ans, nous avons eu une augmentation de la fréquentation de 72%. La transformation de la SEM Estival en SPL est la meilleure solution pour offrir à la population un réseau digne de l'Est.*

MOBIL' : Avec la SPL, vous aurez davantage de moyens en provenance de la Cirest ?

L.A. - *En tout cas, dans un premier temps, le fait de reprendre la main, on essaiera de faire mieux avec les moyens d'aujourd'hui. Mais il est évident, que notre objectif est de profiter de la transformation de la Sem en SPL pour mettre en place une nouvelle offre de transports publics sur notre territoire, notamment sur Saint-André et Saint-Benoît.*

MOBIL' : Donc vous n'êtes pas sûr d'avoir plus de moyens, notamment financiers de la collectivité ?

L.A. - *Notre objectif est de déployer le réseau actuel et même si cela paraît ambitieux, être dans un proche avenir le leader des réseaux urbains de La Réunion. Nous avons notre destin en main. A nous professionnels, d'être force de proposition, de convaincre, d'être proches des usagers. Vous savez avec la crise sanitaire, comme sur l'ensemble des réseaux de transport de l'île, nous avons enregistré une baisse significative de la fréquentation et donc des recettes, la Cirest nous a aidé avec une dotation d'environ 200 000 €. Je suis confiant. Avec la SPL, l'avenir du réseau Estival sera radieux !*

MOBIL' : Quels sont les prochains chantiers pour le réseau Estival ?

L.A. - *Pour faire face aux problèmes d'insécurité, nous allons très bientôt mettre en place une Brigade des transports équipée de caméra piéton. Pour rassurer les usagers, il faut qu'il y ait du visuel. Les missions de la Brigade seront axées sur la fraude, les incivilités et la médiation prévention. Dans l'Est, nous aurons également notre offre de service vélo à assistance électrique, à l'image de celui de Citalis.*

MOBIL' : Cette Brigade des transports ne vient pas en doublon avec CMS (contrôle, médiation et sureté) de Transdev Service Réunion qui enregistre quand même de bons résultats sur l'ensemble des réseaux ?

L.A. - *C'est totalement différent. Ce n'est pas une brigade de répression. Mais des agents sur le terrain pour rassurer les voyageurs. Nous allons privilégier la pédagogie. C'est une approche différente. Cette Brigade des transports sera composée de trois équipes de trois agents formés assermentés.*

OuiGlass

Remplace votre pare brise sur toute l'île

Le saviez vous ? Avec la loi Hamon, vous êtes libre de choisir votre réparateur !

Chez OuiGlass, pour chaque intervention on vous offre*

- Votre franchise jusqu'à 100€
- Ou un chèque de 100 €
- Ou un lavage complet de votre véhicule, intérieur, extérieur, nettoyage du silice sur tous vos vitrages

IL N'Y A QUE DES BONNES RAISONS DE CHOISIR OUIGLASS !

- Pas d'avance de frais, aucun acompte demandé
- Pas de démarche administrative à faire
- Toutes assurances
- Tout type, toute marque de véhicule
- Prêt d'un véhicule gratuit
- La pose est garantie à vie
- Intervention chez vous ou en centre

50 € offert ! pour Parrainage

0262 55 37 55

la-reunion@ouiglass.com

8 chemin Joli Fond – 97410 Saint-Pierre / 7 rue Victor Le Vigoureux – 97430 Le Tampon
Ravine A Marquet - 97408 La Possession

**Voir conditions générales en centre*

Les enjeux des déplacements et des transports pour les années qui viennent...

Santé et mobilité, les clefs des élections régionales !

Penser la mobilité à plusieurs échelles sera un véritable défi pour les nouvelles majorités régionales et départementales. Pour sortir La Réunion du coma circulatoire, il faudra faire preuve d'innovation avec des modes de déplacements multiples, à pied en bus, à vélo, par câble et à moyen terme par rail. Les résultats des scrutins des 20 et 27 juin seront déterminants pour l'avenir de l'île.

par Lilian Reilhac

A La Réunion, où la Dengue et le Covid-19 continuent à faire des ravages, où le coma circulatoire prend chaque année 1 mois et demi de vie des automobilistes, la santé et la mobilité sont au cœur des débats de ces consultations électorales.

Le matin il faut pratiquement 2h en voiture pour rallier Saint-Benoît à Saint-Denis, Saint-Pierre à Saint-Denis, 1h30 pour Saint-Joseph à Saint-Pierre...

Les candidats, notamment aux régionales l'ont bien compris : celle ou celui qui apportera une solution durable aux problèmes de déplacements sur cette île, sera « le roi de La Réunion » pour reprendre l'expression d'un militant.

Comment les candidats aux élections régionales et départementales envisagent-ils la place des transports dans leur projet de développement régional, avec quelles priorités, quels leviers d'action publique et surtout quels moyens financiers ?

L'association TDIE (Transport développement intermodalité environnement) a décliné les enjeux d'orientation politique de mobilité, à partir des compétences des collectivités régionales et départementales dont l'exécutif sera renouvelé les 20 et 27 juin prochains en France et dans les Outre-mer. On peut retenir cinq questions majeures qui ont été adressées à toutes les têtes de listes pour une poli-

tique régionale durable des transports :

• **Les transports, outil de développement régional :** quels objectifs donner à la politique des transports au service de la mise en œuvre du projet de développement régional ?

• **Fret et logistique :** est-il opportun, voire nécessaire que la région développe une stratégie logistique, avec quels objectifs, et quels leviers ?

• **Quels services de mobilité demain :** faut-il faire évoluer l'offre, l'usage et la tarification des transports publics (ferroviaires et routiers), avec quels objectifs et quels moyens ?

• **Infrastructures et investissement :** quelles doivent être les priorités de la Région en matière d'investissement, dans la perspective notamment de la négociation du futur contrat de plan Etat-Région ?

• **Recherche et expertise technique :** la Région doit-elle participer activement au financement des programmes de recherche nécessaires à la mutation des systèmes de transport, et doit-elle envisager de renforcer l'expertise des services de la région sur les différentes dimensions de la politique régionale des transports ?

A l'heure où nous mettons sous presse ce numéro de Mobil'idées, pas un candidat aux élections locales n'avait répondu aux questions de l'association TDIE.

Alors que les transports et déplacements représentent pour beaucoup de ménages réunionnais la principale dépense du foyer, une alternative à la voiture n'a toujours pas vu le jour. 7% seulement des déplacements quotidiens, notamment les domicile / travail se font en bus.

Transporteurs et usagers du vélo sur la même longueur d'onde

Au cours de ces dernières années, ce chiffre n'a pas évolué alors que les opérateurs de réseaux de transports publics ont, autant se peut, modernisé l'offre de transport. Le problème c'est que les bus sont eux aussi confrontés aux récurrents embouteillages quotidiens.

Et ce n'est pas la Nouvelle route du littoral qui apportera un peu d'air. Elle n'a vocation que d'assurer la sécurité par rapport aux éventuelles chutes de pierres et de mettre fin aux basculements déclenchés dès 70mm de pluie enregistrés par Météo France.

Le rôle des collectivités locales et particulièrement la Région Réunion n'est plus l'investissement dans les infrastructures, il est également celui de régulateur des nouvelles mobilités dont le développement est porté par des initiatives privées. Ainsi, le vélo à assistance électrique connaît un essor prometteur. Alternéo, Citalis et bientôt Kar'Ouest offrent désormais un service de location très attractif. Pour une quarantaine d'euros par mois, le vélo à assistance électrique est loué à l'usager qui s'engage à l'utiliser dans la mesure du possible pour ses déplacements quotidiens. Des entreprises, des hôpitaux comme le CHU de Bellepierre et celui de l'Ouest ont mis à disposition de leur personnel parkings et douches. La demande en vélo est telle à La Réunion que les fournisseurs ont du mal à suivre le rythme.

Des sections de voies dédiées aux bus quasiment transparentes et inefficaces

Un rythme soutenu que les pouvoirs publics, eux aussi, ont du mal à suivre pour réaliser de véritables pistes cyclables. Au point que, regroupées en collectif, les associations en faveur du vélo multiplient des manifestations populaires pour réclamer davantage de pistes cyclables au cœur et en dehors des villes. A chaque opération aux quatre coins de l'île, leur nombre semble se multiplier également. Une façon de mettre la pression sur les candidats aux élections régionales et départe-

mentales.

Il en est de même pour l'attractivité des bus conditionnée à la réalisation de voies dédiées aux transports en commun. Certes des efforts ont été entrepris au cours de ces dernières années, mais la tâche est tellement titanesque et complexe au vu de la problématique d'aménagement, que ces sections de voies bus sont quasiment transparentes et inefficaces.

Le président la FNTV locale (Fédération nationale des transports de voyageurs) préconise, dans une charte adressée à tous les candidats l'importance de développer des voies réservées au transport collectif, bus, taxis sur les entrées de ville et voies encombrées de l'île. « Comment voulez développer les transports en commun si les cars continuent à être bloqués dans les embouteillages ? C'est en faisant gagner de la vitesse et du temps aux bus que nous parviendrons à rendre les bus attractifs », souligne Bruno Fontaine, Président de la FNTV de La Réunion.

Aux différents projets rails proposés par les candidats aux élections régionales, le représentant de la profession opte pour le BHNS (Bus à haut niveau de service). Plus rapide à mettre en œuvre, moins cher qu'un transport par rail, « le BHNS est plus avantageux, vu l'urgence de la situation. Les Réunionnais ne peuvent plus attendre 20, 30 ans pour avoir un mode de transport performant ».

Pour l'heure les élus du TCO (Territoire de la Côte Ouest) ont validé le principe d'un BHNS sur son territoire au cours de la mandature actuelle. Ce projet devrait desservir La Possession jusqu'à Saint-Leu, sur une trentaine de kilomètres.

Une politique de mobilité fragilisée par la crise sanitaire

Reste malgré tout, le nerf de la guerre : le financement de ces projets indispensables au développement de l'île. Alors que les candidats affichés pour les élections régionales annoncent des projets aux quatre coins de l'île pour résorber les difficultés de circulation, on peut se poser la question des moyens. En effet, la crise sanitaire qui perdure pourrait mettre en péril le financement des projets des collectivités en matière de transports en commun lors du prochain mandat. Et pour cause, la crise économique des entreprises qui aura forcément un impact sur le versement mobilité. Cet impôt, anciennement appelé versement transport prélevé sur la masse salariale des entreprises enregistre un recul. A cela s'ajoute la perte de recettes liée à la diminution de la fréquentation des bus.

Ne reste plus, pour boucher les trous, que les subventions des collectivités locales. Mais là aussi, les finances publiques sont moribondes. Du coup tout le monde a les yeux braqués sur le Plan de Relance national dont les engagements à hauteur des 700 milliards d'euros versés aux états ont pris du retard en raison des récurrentes lourdeurs administratives.

Les premiers risquent d'être les mieux servis. Ce sera donc l'un des premiers défis des nouvelles majorités régionale et départementale de défendre les couleurs de La Réunion pour que celle-ci ne soit pas oubliée. En attendant, à la fois proche et loin de Bruxelles, sur l'île, les Autorités organisatrices de mobilités (Région, Cinor, TCO, Civis, CaSud, Cirest) tentent de maintenir à flot leur réseau de transport public.

Le sort de la mobilité est désormais entre les mains des électeurs réunionnais les 20 et 27 juin prochains.

13 RUE DE PARIS
BP 195
97464 Saint-Denis cedex
p. 0692 67 61 61
f. 0262 20 95 08

Notaire

NOTAIRES
P.MICHEL
B.MACE
S.RAMBAUD
H.PATEL

www.13ruedeparis.re

SAINT-DENIS LA MONTAGNE — 414 750 €

Saint-Denis - La Montagne nichée dans son écrin de verdure, cette maison créole de type F7 n'attend que vous pour lui redonner son charme de l'époque, salon salle à manger 55 m² vue mer, 5 chambres de 15 m² à 11 m², 2 salles d'eau, l'ensemble implanté sur un terrain arboré et fleuri de 2855 m² dont 1471 m² environ constructible -
Prix : 414 750 € Frais d'agence inclus, soit 400 000 € hors frais d'agence, soit 3,69 % d'honoraires TTC à la charge de l'acquéreur

SAINTE-MARIE ESPERANCE / HAUTS — 335 900 €

Sainte-Marie Espérance, vous rêviez d'une maison familial nous vous proposons deux maisons implantées sur un terrain de 803 m², la première construite en 1994 de type F5, 4 chambres, 1 salle de bains et une salle d'eau, la seconde maison F4 construite en 2014 d'une surface habitable de 121 m², salon salle à manger, salle de jeux, 3 chambres 2 salle d'eau
Prix : 335 900 € frais d'agence inclus, soit 320 000 € hors frais d'agence et 4,97 % d'honoraires TTC à la charge de l'acquéreur.

SAINT-DENIS LA MONTAGNE — 499 100 €

Saint-Denis, La Montagne, beaucoup de potentiel pour cette maison familiale évolutive de type F4 surface habitable 147 m² plus 28 m² de terrasse, séjour 18 m², cuisine équipée 16 m², 3 chambres, 2 salles d'eau avec douche Italienne, l'ensemble implanté sur un terrain clos et arboré de 1302 m², possibilité de construire une seconde habitation sur le terrain
Prix : 499 100 € frais d'agence inclus, soit 480 000 € hors frais d'agence et 3,98 % d'honoraires TTC à la charge de l'acquéreur.

SAINT-DENIS LA MONTAGNE — 210 000 €

Saint-Denis, La Montagne, maison jumelée de type F4 surface habitable 75 m² plus deux terrasses de 7 m² chacune, séjour 26 m² donnant accès au jardin arrière de 24 m², cuisine équipée 8 m², à l'étage 3 chambres dont deux ouvertes sur une varangue vue mer, 1 place de parking, proche de toutes les commodité (collège, station-service…)
Prix : 210 000 € frais d'agence inclus, soit 200 000 € hors frais d'agence et 5 % d'honoraires TTC à la charge de l'acquéreur.

SAINT-DENIS — 207 750 €

Saint-Denis,proche centre dans une résidence sécurisée avec piscine, F3 surface habitable 88 m², salon salle à manger 34 m² climatisé, cuisine équipée 10 m², cellier 3 m², 2 chambres avec placards intégrés climatisées, 1 place de parking extérieur
Prix : 207 750 € frais d'agence inclus, soit 195 000 € hors frais d'agence et 6,54 % d'honoraires TTC à la charge de l'acquéreur.

SAINT-PIERRE CENTRE VILLE — 195 000 €

Saint-Pierre, centre ville proche de toutes les commodités dans une résidence sécurisée F4 surface habitable 70 m² plus 10 m² de terrasse couverte, séjour 19 m², cuisine équipée 5 m², 3 chambres de 9 m² à 10 m² avec placards intégrés et climatisation, une place de parking en sous-sol,
prix : 195 000 € frais d'agence inclus, soit 183 000 € hors frais d'agence et 6,58 % d'honoraires TTC à la charge de l'acquéreur.

SAINT-PIERRE MONTVERT LES HAUTS — 104 980 €

Saint-Pierre, Montvert les Hauts, situé à 15 min de la voie rapide, en lotissement résidentiel, parcelle viabilisée d'une surface de 400 m² située en zone U3 du plan local d'urbanisme
Prix : 104 980 € frais d'agence inclus, soit 97 850 € hors frais d'agence et 7,51 % d'honoraires TTC à la charge de l'acquéreur.

SAINTE-MARIE MONTEE SANO — 499 000 €

Sainte-Marie, Montée Sano, maison moderne familiale neuve d'une surface habitable de 173 m², salon salle à manger ouvert sur une terrasse de vue mer, cuisine équipée, cellier aménagé en rangement, 5 chambres dont une suite parentale avec salle d'eau et dressing, 4 chambres avec placards et double salles d'eau, l'ensemble implantée sur un terrain de 613 m² clôturé
Prix : 499 000 € frais d'agence inclus, soit 480 000 € hors frais d'agence et 3.86 % d'honoraires TTC à la charge de l'acquéreur.

Retrouvez toutes nos annonces immobilières sur l'application gratuite immonot.
Disponible sur iPhone & iPad

Retrouvez nos offres sur
www.immonot.com

Bruno Fontaine, Président de la FNTV

« Chaque année, les Réunionnais sacrifient dans l'indifférence un mois et demie de leur vie aux embouteillages. C'est insupportable ! »

La Fédération nationale des transports de voyageurs, par la voix de son président, entend bien se faire entendre par les candidats qui briguent un fauteuil à la Région Réunion. Pour Bruno Fontaine, le temps n'est plus aux « rêves », mais bien aux actes. Dans une charte adressée à tous les candidats, le chef d'entreprise suggère une politique de mobilité plus raisonnée et responsable de la part de la nouvelle majorité régionale.

par Lilian Reilhac

MOBIL' : Depuis bientôt un an et demi le monde subi une crise sanitaire sans précédent. Que peut-on retenir de l'impact de la Covid-19 sur le secteur des transports publics à La Réunion ?
B.F. - *Au cœur même de la pandémie, du premier confinement, l'ensemble des opérateurs de réseaux de transports, les entreprises locales ont vu leurs activités diminuées de 70%. En raison des contraintes sanitaires, moins de bus, moins de fréquentation, donc moins de recettes. Le Covid-19 est venu mettre un coup d'arrêt brutal à la dynamique enregistrée au cours de ces dernières années. A cela il faut ajouter le coût des investissements indispensables, mesures de distanciation, gel hydro alcoolique, masques... que nous avons dû mettre en place pour assurer la sécurité des usagers et de nos salariés. Des mesures qui ne sont plus intemporelles mais bien permanentes vu le contexte sanitaire.*

« « Qui paye la gratuité ? »

MOBIL' : On estime à combien les pertes financières des entreprises réunionnaises de transport ?
B.F. - *Les opérateurs de réseaux ont enregistré des pertes de recettes d'environ 8 millions d'euros. A cela s'ajoutent celles des activités occasionnelles telles que sorties de classes, les touristes, les associations de personnes âgées... qui représentent environ 30% des activités des entreprises de transports. Au total ce sont environ 10 millions d'euros de pertes financières pour le secteur des transports de voyageurs.*

MOBIL' : Nous sommes en pleine campagne des élections Régionale et Départementale. Quel est votre sentiment sur ce scrutin qui doit définir l'avenir de La Réunion pour la prochaine décennie ?
B.F. - *Il est clair que ces élections Régionale et Départementale sont détermi-*

nantes pour le quotidien des Réunionnaises et des Réunionnais. Et pour cause, à raison de 1h45 par jour, nous consacrons chaque année un mois et demie de notre vie aux embouteillages. C'est devenu insupportable pour la population. On peut se satisfaire que les questions de mobilité ont occupé une place prépondérante dans cette campagne électorale par tous les candidats. La Région Réunion, devenue Autorité organisatrice de mobilité depuis janvier 2017 avec la récupération du réseau interurbain Car Jaune est désormais le chef de fil de l'intermodalité. Pour la FNTV, trois défis s'imposent à la nouvelle majorité qui sortira des urnes des 20 et 27 juin prochains : faciliter la reprise de l'activité après la crise sanitaire, définir des objectifs de mobilité par une politique d'aménagement de voies réservées aux bus, et enfin soutenir les projets de décarbonisation des transports tel que le process hydrogène. Pour atteindre ces objectifs, deux conditions : une politique volontariste en faveur des mobilités et une maîtrise plus pertinente des moyens financiers des collectivités.

MOBIL' : Chaque liste a soumis aux électeurs leur programme pour une meilleure mobilité. En tant que Président de la FNTV et d'une manière générale est-ce que ces projets reflètent les attentes de la population ?
B.F. - *Je comprends que les candidats ne peuvent s'empêcher de mettre en avant des projets qui font rêver la population. Mais aujourd'hui au vu des bouchons qui paralysent notre économie, il nous faut être terre à terre. La Réunion mérite qu'on n'endette plus les communes et qu'on trouve des solutions rapidement. Et ces solutions existent déjà ; il suffit d'améliorer les offres existantes.*

MOBIL' : Proposer la gratuité des transport : est-ce une bonne initiative ?
B.F. -*En théorie la gratuité des transports publics permet une augmentation de la fréquentation. Mais la gratuité n'est pas une recette miracle pour autant. Car le principal problème c'est son financement. Il faut bien que quelqu'un le paye. La FNTV n'est pas opposée à une telle décision politique, mais il faut au préalable s'assurer de pouvoir faire face à l'augmentation de la fréquentation des réseaux de bus par une augmentation de l'offre de transport. Et cela a un coût. Comment y faire face ? D'autant, si la gratuité se fait sur le réseau interurbain, Car Jaune, mécaniquement il faudra également compenser les conséquences financières sur les réseaux urbains. Car, celui qui effectue le voyage entre Saint-Pierre et Saint-Louis actuellement sur le réseau Alternéo, demain avec la gratuité il abandonnera Alternéo pour le réseau Car Jaune gratuit ! C'est exactement le système des vases communiquant*

« Il faut une vision partagée de la mobilité entre élus et professionnels »

MOBIL' : Craignez-vous que les moyens ne soient pas au rendez-vous pour développer davantage les transports publics ?
B.F. - *Ce n'est pas une question de moyens mais de choix stratégiques. Nous avons pleins de solutions qui s'offrent à nous aujourd'hui. Les experts indépendants de la mobilité sont unanimes à nous dire qu'il faut revoir l'offre des transports en commun en faisant des investissements pas si lourds comme les voies dédiées et augmenter la fréquence de passage. Si on prenait que ces deux décisions, la vie des Réunionnais se verrait nettement améliorée. Quant aux projets ferroviaires qui font rêver, il ne faut pas oublier les erreurs du passé et y aller doucement car ceux-ci vont alourdir les dettes des communes. A titre d'exemple, le coût de l'implantation du bus à haut niveau de service est plus du quart de celui du projet RunRail : € 7,5 millions/km pour le BHNS contre € 30 millions d'euros/km pour le RunRail. Ajouté à cela, la mise en œuvre des projets ferroviaires sera longue.*

MOBIL' : Pouvez-vous décrire la vision de votre organisation syndicale d'une mobilité capable de répondre aux attentes des Réunionnais ?
B.F. - *La vision de la FNTV est simple ; au vu du coma circulatoire qui a trop duré à La Réunion, il nous faut agir vite et prioriser les solutions qui allient pragmatisme et mise en œuvre. Il faut prendre en compte les coûts faramineux de certains projets, même s'ils tiennent la route, et leur mise en œuvre. On ne peut plus attendre ; solutionnons au plus vite en améliorant l'attractivité de l'offre des transports en commun.*

MOBIL' : Souhaitez-vous un meilleur partage de la politique des déplacements entre les collectivités et les professionnels ?
B.F - *Nous vivons tous dans un système organisé, où les compétences des uns et des autres sont clairement définies. Mais aujourd'hui, dans cette quête commune d'efficacité, nous pensons à la FNTV que élus et professionnels autour d'une table pour, de façon partagé, travailler à améliorer la mobilité des Réunionnais serait pertinent. Aux élus la décision et la responsabilité avec le sentiment d'avoir été compris par les professionnels.*

MOBIL' : L'Europe mise beaucoup sur l'hydrogène pour préparer la transition énergétique. La Réunion doit-elle profiter de cette innovation ? et comment ?
B.F. - *Bien sûr. Ceci est au stade d'expérimentation et il est de notre devoir d'explorer toutes les solutions de transport à faible émission de carbone afin de protéger et préserver le sanctuaire écologique qu'est notre Ile Intense.*

MOBIL' : Comment voyez-vous la mobilité de demain à La Réunion ?
B.F. -*La mobilité de demain se doit d'être multimodale. Il y a des solutions simples et pragmatiques qui s'offrent déjà à La Réunion et qui ne nécessitent pas d'investissements lourds et qui peuvent être mises en opération rapidement. Je pense au vélo, aux pistes cyclables, aux voies dédiées aux bus à haut niveau de service, à une plus grande fréquence de passages des bus et à leurs amplitudes horaires étendues.*

Santi Gay-Radjassegarane, Directrice de Transdev Services Réunion

Faciliter le quotidien des Réunionnais

© Sandrine A. Delisle

par Jean-Pierre Vidot

Il y a des entreprises qui sont de véritables révélateurs de talents. Santi Gay- Radjassegarane, originaire de Saint-Louis, vient de prendre la direction de Transdev Services Réunion, en charge notamment du réseau Car Jaune. Parcours d'une passionnée des mathématiques qui a mis les datas au service du marketing.

MOBIL' : Vous vouliez déjà travailler dans le monde des transports ?
Pas du tout. J'ai fait des études de mathématiques à Saint-Louis puis à l'Université de la Réunion. Mais je trouvais que c'était trop abstrait et que cela manquait d'échanges et de lien avec le quotidien des gens. Je me suis donc orientée vers une école d'ingénieurs en métropole. Mais c'est une expérience qui ne correspondait pas non plus à mes attentes. J'ai finalement fait un double master : à la Réunion sur les méthodes qualitatives et la modélisation pour l'entreprise et à Sciences Po Toulouse, où j'ai étudié l'économie du tourisme international. J'aime avoir une approche scientifique des choses, prendre les données comme fil conducteur pour faire quelque chose de concret.

MOBIL' : La rencontre entre cet intérêt pour l'analyse des données et le monde de l'entreprise s'est bien passée ?
Je me suis lancée sur le marché du travail à 23 ans avec un premier emploi chez SFR où j'ai découvert le marketing. Cela a été une véritable révélation : l'analyse des données et le marketing sont indissociables : ce sont 2 éléments indispensables pour la prise de décision et le pilotage d'une activité. Mais j'ai su à un moment donné qu'il fallait faire autre chose.

MOBIL' : Dans le domaine de la donnée ou pour un changement plus radical ?
Après 8 ans chez SFR, je suis partie pour des projets plus personnels. J'ai pris une année sabbatique et, avec mon mari, nous sommes allés en Australie avec l'idée de monter une activité là-bas. J'ai travaillé dans des domaines bien loin de ce que je faisais à La Réunion : restauration, vendanges,… Ce sont des choses qui rendent humbles et qui vous remettent les pieds sur terre. On sort de sa zone de confort, on remet les compteurs à zéro. Même si ce fut une expérience très enrichissante, nous avons préféré revenir nous installer à La Réunion pour fonder une famille. Pendant les 2 années qui ont suivi, j'ai fait le choix de privilégier ma vie familiale à une carrière professionnelle. Par la suite, ne trouvant pas d'emploi correspondant à mes attentes, j'ai décidé de créer ma propre entreprise : un site de ventes aux enchères en ligne.

« Le Groupe Transdev, par son implantation dans de nombreux pays, nous permet de bénéficier de nombreux retours d'expérience… »

MOBIL' : Toujours loin de votre domaine de prédilection, la data ?
J'avais besoin de savoir ce que je pouvais accomplir et ce que j'étais capable de faire. J'ai beaucoup appris, depuis le « débuggage » du site jusqu'à la livraison en passant par la prise de vues des objets. Cette idée était peut-être un peu trop avant-gardiste à ce moment-là. Je me suis ensuite lancée comme consultante en marketing en montant ma seconde entreprise, Data Marketing OI. Que ce soit pour une petite entreprise ou un grand groupe, la connaissance particulière de leur marché à travers la data est un élément essentiel à la stratégie. J'ai découvert le monde du transport en intervenant sur une mission pour Transdev, notamment sur la stratégie digitale de Car Jaune. Huit mois plus tard, suite à un départ, on m'a proposé de reprendre le poste de responsable du service Marketing. Je me suis rendue compte que cette fonction permettait d'agir sur le quotidien des gens à travers quelque chose d'absolument nécessaire, leur mobilité. Le Groupe Transdev, par son implantation dans de nombreux pays, nous permet de bénéficier de nombreux retours d'expérience. A La Réunion, nous pouvons identifier les solutions innovantes qui pourraient répondre aux enjeux de mobilité de notre territoire et de les adapter à nos besoins spécifiques. Ces deux dernières années, j'ai également supervisé le bureau d'Etudes et Méthodes. Cela m'a permis de mettre l'analyse des données de transports au service d'une plus grande transversalité dans les projets menés.

MOBIL' : On vient de vous offrir un nouveau challenge à la direction de TSR. Cela correspond à vos envies ?
C'est un honneur pour moi d'être là ! C'est un challenge que je relève avec beaucoup d'enthousiasme. Je souhaite utiliser la diversité de mes expériences pour accompagner mes équipes à relever les futurs défis de TSR. A mon sens, continuer à mettre l'humain au centre de l'entreprise, est essentiel pour répondre à nos objectifs. Ce sera une de mes priorités.

MOBIL' : Comment avez-vous abordé cette nouvelle fonction ?
Je suis en phase de découverte et d'observation des différents métiers, et je passe beaucoup de temps à échanger avec mes équipes afin de bien comprendre les enjeux de chacun des métiers que nous avons au sein de l'entreprise. Il y a de très bons professionnels à TSR et j'ai la chance d'être très bien entourée. Notre mission est de toujours améliorer le réseau Car Jaune avec les moyens qui sont mis à notre disposition. Et nous ne pouvons réussir que si tout est bien coordonné et que nous avançons ensemble.

MOBIL' : Vous avez à un certain moment privilégié votre vie de famille. Vous arrivez à gérer vies professionnelle et familiale ?
Ma famille garde une place primordiale et j'ai la chance d'avoir mis en place avec mon mari une organisation qui permet de préserver cette vie familiale.

L'Etat accélère le développement des énergies propres avec l'hydrogène

L'hydrogène, énergie du futur pour les mobilités

Iveco a présenté à Lyon sur Bus Natural Power

Soutenue par le gouvernement et particulièrement le Président de la République, la filière hydrogène va recevoir, dans le cadre du Plan de Relance 7 milliards d'euros, dont 2 milliards en 2021 et 2022, pour devenir l'un des principaux piliers de la transition énergétique. L'hydrogène sera dans les bus réunionnais plus vite qu'on le croit.

par Lilian Reilhac

Bus à hydrogène, bateaux à hydrogène, trains à hydrogène et voire même avions à hydrogène, tels sont les projets sur lesquels travaillent d'arrache pied de nombreux ingénieurs depuis ces dernières années afin de réduire l'usage des énergies fossiles et nucléaire. Dans cette course à la transition énergétique, l'hydrogène est, au vu de son abondance sur Terre, considérée par les experts comme une énergie illimitée pour alimenter les systèmes électriques, véhicules, industries... bref, pour nos usages quotidiens.

Il faut savoir qu'aujourd'hui 95% de la molécule d'hydrogène est produit à partir des hydrocarbures. Mais à la différence de l'eau le processus émet énormément de dioxyde de carbone (CO_2). C'est pour cela que le gouvernement a insisté dans son plan de relance pour développer l'hydrogène décarboné, c'est à dire qui n'utilise ni ne génère de CO_2 dans la chaîne de production.

C'est aujourd'hui possible par l'extraction de la molécule d'hydrogène de l'eau par le procédé d'électrolyse. Ainsi, un courant électrique permet de séparer hydrogène et oxygène, le gaz obtenu est ensuite décarboné ou vert selon si l'électricité utilisée provient des énergies renouvelables.

La France espère développer l'électrolyse afin de décarboner une partie de l'industrie en évitant chaque année l'émission de neuf millions de tonnes de CO_2, soit 3% des émissions françaises, due à la production d'hydrogène à partir des hydrocarbures.

Dans cette stratégie nationale du développement de l'hydrogène, le secteur de la mobilité et des transports occupent une place prépondérante.

Si l'Etat mise autant sur l'hydrogène c'est parce qu'il va sans aucun doute révolutionner notre société et notre vie quotidienne. Certains économistes, comme Jérémie Rifkin estiment que l'hydrogène sera l'un des cinq piliers de la troisième révolution industrielle.

En se projetant en 2100, il devrait, selon les experts, avoir plus de transports en commun grâce à l'hydrogène. En attendant, le 25 mai dernier, comme pour illustrer la détermination de l'Etat, la tour Eiffel fut entièrement illuminée grâce à un groupe électrogène alimenté avec de l'hydrogène décarboné.

« On est entrain de créer notre propre pétrole »

Des stations service à hydrogène existent déjà en Europe. Leur arrivée à la Réunion n'est qu'une question de temps

Dans cette course vers la transition écologique, La Réunion se veut être le pionnier dans la zone océan Indien en misant également sur la mobilité hydrogène

On en parle depuis quelques décennies, l'hydrogène fait de plus en plus son apparition dans les transports publics dans l'hexagone. Des véhicules qui rejettent de la vapeur d'eau à la place du CO2, est devenue une réalité grâce aux piles à combustible. Ainsi, dans un proche avenir, nombreux sont les bus et les voitures électriques qui fonctionneront grâce à l'énergie produite à partir de l'hydrogène et à l'air.

Il y a deux ans, une première ligne de bus hydrogène a été mise en service en France sur l'agglomération de Pau dans le Béarn Pyrénées. ENGIE et sa filiale GNVERT se sont associés pour la fabrication et l'exploitation d'une station de recharge pour une flotte de huit bus équipés de piles à combustible.

A la Réunion, des projets de véhicules à hydrogène ont vu le jour depuis l'année dernière. Aux dernières nouvelles, le Covid-19 aurait même permis une accélération de ces projets innovants. Le plus avancé est sans aucun doute celui du groupe Transdev associé à la référence mondiale des énergies renouvelables, le groupe Akuo, spécialisé dans le développement de l'hydrogène. L'objectif est de décarboner les transports en commun à La Réunion. Les enjeux d'une électricité « verte » dans le secteur des transports sont considérables. D'abord écologique avec la quasi disparition des 154 gCO2 produit par passager et par km en moyenne avec les moteurs thermiques actuels. Ensuite, économique, puisque les opérateurs de réseaux n'auront plus à faire appel aux carburants fossiles. L'installation consiste à construire un champ de photovoltaïque afin de produire l'électricité « verte », d'un électrolyseur pour consommer l'électricité « verte » et la convertir en hydrogène, d'un stockage tampon d'hydrogène et enfin d'une station d'approvisionnement des bus.

Un partenariat public privé pour lancer l'hydrogène à La Réunion

Si en métropole l'hydrogène est produite à partir du fossile, à la Réunion l'approche est différente. « *Nous avons réfléchi différemment, car ici nous bénéficions d'un avantage majeur, le soleil qui nous permet de produire une énergie verte et ainsi de décarboner la production d'électricité. L'hydrogène est aussi une solution pour limiter le poids des batteries dans les bus. Car les batteries sont lourdes et prennent beaucoup de places et ce au détriment des usagers* », explique Damien Joliton responsable Bureau d'Etudes et Méthodes chez Transdev.

Pour cet ingénieur, l'hydrogène est

un vecteur énergétique très avantageux car c'est une façon d'embarquer de l'énergie dans le véhicule. Ce qui le rend plus efficace et plus performant. Pour les bus qui effectuent en moyenne 200 km par jour, une batterie rechargeable avec de l'électricité renouvelable installée à bord du véhicule, avec un temps de recharge limité à 6h trouve son intérêt. Un plein de recharge d'une durée de 10 mn pour un bus et qui s'effectue la nuit afin d'exploiter au maximum le bus durant la journée. « *Autre avantage de l'hydrogène à La Réunion, les dénivelés qui sollicitent énormément les moteurs thermiques et que les puissants moteurs électriques peuvent franchir sans difficultés et surtout sans diffuser du carbone dans l'air* », soutien Damien Joliton.

Transdev et Akuo proposent dans un premier temps un projet pilote « Zéro émission » sur la ligne 31 du réseau urbain Citalis, et qui assure la desserte de Sainte-Suzanne au Chaudron. Contrairement aux lignes hydrogène de Pau, cinq véhicules électriques de 70 places seront mis en service, à titre expérimental, sur le réseau urbain du Nord Est pouvant chacun effectuer environ 200 km par jour, soit l'équivalent de 60 000 km/an.

Le projet déjà présenté à la Commission de Régulation de l'Energie (CRE), autorité encadrant les installations de production d'énergie, en décembre 2020, a reçu un accueil très favorable.

Damien Joliton, responsable Bureau d'Etudes et Méthodes chez Transdev

De quoi donner des ailes aux promoteurs du projet qui ont trouvé un allier de poids, la Cinor disposé à accompagner Transdev et Akuo, notamment sur leur besoin de foncier.

L'installation de 2 700 m2 de panneaux photovoltaïques sont nécessaires à la réalisation de la station de recharge qui doit impérativement se situer dans les bas afin d'éviter les km superflus pour les bus.

30 M€ d'investissements nécessaires

Sur cette problématique, le Sidelec (Syndicat intercommunal d'électricité de La Réunion) est également partie prenante. Le président du Sidelec étant également Président de la Cinor, la passerelle entre les deux institutions devrait être facilitée.

Lors de l'assemblée générale de la CGTR, Maurice Gironcel avait abordé le sujet en mettant en avant l'urgence pour La Réunion de réaliser ce projet hydrogène.

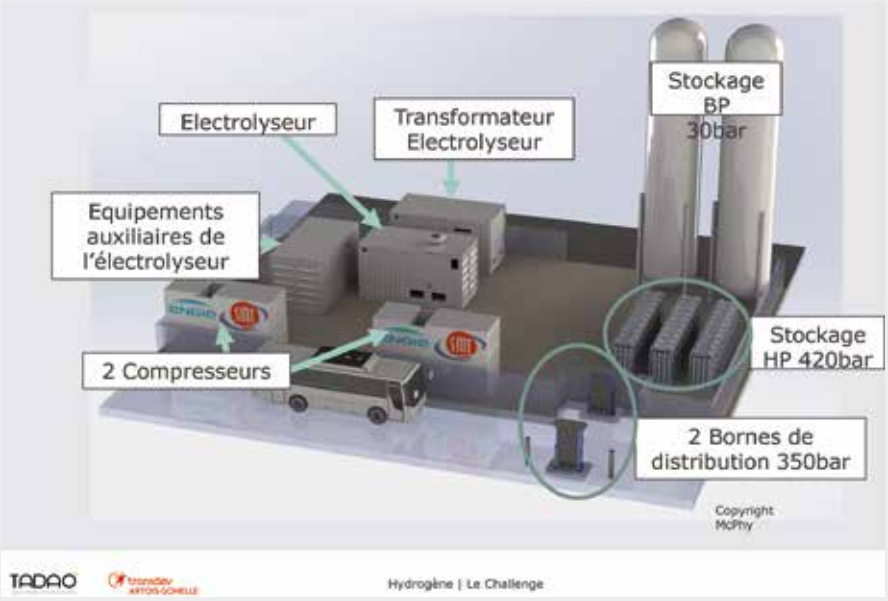
La collectivité a, par ailleurs, déjà donné son feu à la Sodiparc, exploitant du réseau urbain Citalis, comme opérateur pilote pour l'expérimentation sur la ligne 31.

D'un coût estimé à 30M€ dont 10M€ pour le système hydrogène et 10M€ pour l'acquisition des bus et leur aménagement. Les projets de développement de l'hydrogène sont particulièrement bien dotés par des aides de l'Etat qui tournent autour de 50% au minimum auxquelles peuvent s'ajouter celles de l'Europe.

Pour l'heure aucune date de mise en service de cette expérimentation n'a été fixée. Le dossier est toujours en instruction auprès de l'autorité des énergies. Mais les échéances électorales passées, le projet devrait connaître une accélération.

Comment ça marche ?

Pour produire de l'hydrogène « vert », la méthode la plus efficace est l'électrolyse de l'eau. Elle consiste à décomposer l'eau en dioxygène et en hydrogène, grâce à un courant électrique de source renouvelable. L'hydrogène ainsi séparé peut être stocké de manière pérenne jusqu'à son utilisation, pour faire rouler un véhicule, un bus. En cela l'hydrogène est aujourd'hui un formidable vecteur de stockage des énergies renouvelables.
Les bus électriques à hydrogène sont des bus dont l'énergie est stockée sous forme d'hydrogène : l'électricité est donc produite en temps réel à bord du véhicule au moyen d'une pile à combustible.
Le projet d'hydrogène réunionnais est d'autant plus innovant que pour produire l'hydrogène, on utilise non pas l'électricité du réseau EDF mais celle produite par des photovoltaïques, c'est ce qu'on appelle une « énergie verte ».



Dès 2023, les constructeurs n'auront plus de bus thermiques dans leur catalogue

En Allemagne, Mercedes offre déjà aux opérateurs des Bus à hydrogène

Pour les exploitants de flottes de véhicules comme les transports en commun, l'hydrogène présente un double avantage : un allongement significatif de l'autonomie par rapport aux véhicules électriques classiques (une autonomie de plus de deux cents kilomètres) et un temps de recharge similaire aux voitures à essence (environ 10 minutes). Et ce n'est pas là les seuls avantages des véhicules fonctionnant à l'hydrogène. Ils sont aussi « zéro émission » en fonctionnement : ils n'émettent qu'un peu de vapeur d'eau, aucun gaz à effet de serre ni polluants locaux (particules fines, NOx, ...) et sont particulièrement silencieux.

L'arrivée de cette nouvelle énergie verte qu'est l'hydrogène va bouleverser le monde des transports de voyageurs à La Réunion. Dans cette course à la transition énergétique lancée par l'Europe et l'Etat français, les principaux groupes de mobilités, comme Transdev ou Kéolis ne veulent pas perdre de temps. Avec sa culture d'entreprise construit sur l'innovation, Transdev milite depuis ces dernières décennies sur le transport autonome et les énergies vertes, dont l'hydrogène. C'est à La Réunion que le groupe entend s'imposer avec les transporteurs réunionnais et faire de l'île un territoire qui se veut à la pointe de la transition énergétique.

Le renouvellement des DSP dans la ligne de mire

Les constructeurs de bus comme Mercedes, Iveco, Man, y compris les constructeurs chinois, ont tous annoncé qu'ils ne figureront plus des bus ou cars à moteur thermique dans leur catalogue. Et pour cause, dés 2035, ils n'auront plus le droit de fabriquer des moteurs diesel pour les bus.

La fin du diesel approchant à grands pas, l'alternative la plus plausible reste, à l'heure actuelle, l'hydrogène. Ce qui explique pourquoi de nombreux constructeurs planchent activement sur le sujet, même si tout reste à faire : développer les mécaniques, augmenter la production d'hydrogène propre et économique, installer un réseau de stations...

Pour faciliter la transition, le gouvernement est prêt à « accélérer les aides » déjà existantes, à savoir un équivalent de la prime à la conversion mais pour poids lourds, qui s'élève actuellement à 50.000 € pour un camion et 30.000 € pour un bus.

Au delà de l'aspect écologique, le projet d'hydrogène porté par Transdev et Akuo avec la Cinor a un intérêt majeur pour les entreprises de transports de voyageurs à trois ans du renouvellement de la plupart des DSP (délégation de service public). En effet, La Région doit relancer la procédure de renouvellement du contrat d'exploitation du réseau interurbain Car jaune dés 2023.

Idem dans la foulée pour Alternéo, Citalis et Kar'Ouest. Il est fort probable que les collectivités vont exiger dans leur cahier des charges, une obligation contractuelle pour des véhicules respectant la transition énergétique.

Aujourd'hui la Civis vient de commander six nouveaux bus électriques à la société Bluebus de Bolloré. A la Cinor et au TCO on envisage la même démarche.

Désormais, le temps semble compté pour les acteurs des transports de voyageurs de La Réunion dans cette course à la transition énergétique.

Le salon automobile de Shanghaï 2021 a bien eu lieu…

Des nouveautés 100 % électriques !

En Europe les traditionnels Salons de l'Automobile qui se tiennent à Paris, Genève ou Francfort sont depuis plus d'un an en panne Covid.
Mais en Chine les affaires continuent avec des Salons où les constructeurs automobiles européens n'ont pas d'autres choix, sous peine de disparaître de l'un des marchés les plus porteurs au monde, d'être présents même si les règles de saine concurrence n'ont jamais réellement existé.
Le Salon de Shanghai est le plus ancien du pays et l'un des plus grands avec un millier d'exposants et 12 halls d'exposition et symbolise parfaitement la volonté des Chinois de devenir les leaders mondiaux des véhicules électriques.

❐ Audi renforce sa gamme e-tron

Présent avec quatre modèles, le constructeur allemand a présenté e concept A6 e-tron qui sera la future grande berline routière de la marque ainsi que sa version sportive RS e-tron avec une configuration de 475 chevaux pour une mise sur orbite de 0 à 100 kilomètres heures en 4 secondes. Un électron de plus pour tenter de court-circuiter la Mercedes EQS et la Tesla Model S.
L'Audi concept Shanghai (ci-dessous) est un petit SUV électrique de 4,87 m prévu pour embarquer jusqu'à 7 passagers, prévu essentiellement pour le marché chinois très friand de ce genre de modèles.

❒ C5 X pour Citroën

La C5 millésime 2021 dévoilée à Shanghai en Première Mondiale est tout à fait inclassable : entre berline, suv et break. Avec sa calandre à deux étages, ses Chevrons qui la traversent d'un bout à l'autre. La partie avant semble tout droit tirée de la dernière C4.
Appelée Versailles C5 X en Chine, la nouvelle grande berline Citroën est perçue comme une voiture imposante, audacieuse et innovante qui même l'élégance du coupé à la praticité des breaks et SUV. Son intérieur propose un contenu technologique fort…

❒ Ford Evos

A mi-chemin entre la berline et le SUV, le Ford Evos devrait remplacer à terme la Mondeo avec des lignes assez proches de celles de la C5 X et un arrière de Mustang. L'intérieur sera 100 % technologique avec un écran tactile de 27 pouces. Construitsur la même plate-forme que le récent Kuga, l'Evos proposera une large gamme de motorisations dont des versions hybrides et hybrides rechargeables.
La Ford Evos repose sur des roues de 19 pouces et possède une carrosserie bicolore avec une finition blanche prédominante combinée à un toit noir.

❒ Toyota et le bZ4X

bZ est l'acronyme de Beyond Zero, soit au-delà de zéro. Ce slogan symbolise la volonté de la marque de ne pas se contenter de proposer des véhicules zéro émission, mais d'aller «au-delà pour faire progresser l'environnement, les individus et la société dans son ensemble.» bZ servira donc à nommer les véhicules électriques de Toyota, à la manière d'ID chez Volkswagen. Le 4 signifie que c'est un véhicule compact, le X que c'est un crossover, qui a été conçu avec Subaru qui aura aussi sa version. Le constructeur donne peu d'infos sur la partie technique mais évoque la présence de panneaux solaires pour gagner en autonomie…

❐ HONDA e-prototype

Après la petite Honda-e et le Sports EV Concept qui en dérive, changement de cap avec le SUV Honda e:prototype. Il préfigure le futur HR-V dans sa version électrique.
Il est équipé de la troisième génération du système Honda Connect qui repose en grande partie sur la reconnaissance vocale. Et qu'il sera capable de faire fonctionner des appareils électroménagers intelligents, d'effectuer des achats en ligne tout en conduisant, d'accéder aux fonctions du véhicule via un téléphone intelligent et d'effectuer des mises à jour en ligne et en temps réel.

❐ ORA punk cat

Les constructeurs Chinois ne copient pas, ils s'inspirent de ce qui se fait ailleurs. Nul doute que ce concept baptisé Punk Cat a été inspiré de la VW Cox et repose sur une base 100% électrique. À bord, les matériaux bling-bling sont omniprésents et se marient aux nouvelles technologies. L'écran tactile dédié au système d'info-divertissement a une taille XXL. Quant à son nom, trois des quatre modèles du catalogue du constructeur Ora , filiale du groupe GreatWall Motors, s'inspirent de l'animal : Good Cat, White Cat et Black Cat.

❐ VW iD 6

Le nouveau SUV 100 % électrique, le Volkswagen ID.6 a la particularité de pouvoir disposer d'une troisième rangée de sièges dans une version X et serait réservé exclusivement au marché chinois. Comme ses cousins européens, il sera disponible avec des batteries de 58 kWh et 77 kWh qui lui offrent une autonomie comprise entre 436 km et 588 km selon le cycle d'homologation China NEDC. La batterie est située sous la cabine passager, ce qui abaisse le centre de gravité. Les Chinois auront droit à une version sportive, l'ID.6 GTX dotée d'une transmission 4MOTION et de deux moteurs électriques cumulant 305 chevaux.

26 JUIN 2021

ELECTRO'KER

Rallye-VE Solider'

1ère édition

Au profit de l'AFRH

Le Rallye

Le Village

Remise des dossiers aux équipes

8H à 10H

Enquête & Découverte

8H à 15H30

Retour au CFG / Fin du rallye

15H30

Camion-Bar

Exposition Véhicules électriques

Espace des associations

Espace partenaires

Centre d'essai

Diner de Gala caritatif sur réservation*

Tombola

Complexe Félix Guichard - Ste Anne

*Association Electro'Ker - 22 rue du Palmier Royal - 97470 Saint-Benoît - contact@electroker.re - 0692781934

❐ GENESIS g80

Genesis a officiellement présenté son premier modèle grand tourisme (GT, de l'italien gran turismo) aux côtés de la version électrique de son modèle G80. Il sera doté de deux moteurs électriques d'une puissance cumulée de 380 ch avec un peu moins de 500 kilomètres d'autonomie. Cette version est également dotée de diverses technologies de pointe qui mettent l'accent sur la durabilité. Le toit solaire intégré dans la toiture peut générer de l'électricité en utilisant la lumière du soleil grâce à un panneau solaire qui augmente l'efficacité énergétique.

❐ LEXUS LF-Z

Avec le concept LF-Z Electrified, Lexus annonce le style de ses futurs modèles en arborant des lignes plus pures et sculptées que les productions Lexus actuelles. Pour ce véhicule électrique, les designers ont fait évoluer la calandre avec un dessin fermé et sans cerclage chromé. On remarque également les caméras en lieu et place des rétroviseurs latéraux ainsi que les poignées de porte affleurantes, qui se déploient et s'escamotent automatiquement. Lexus précise que le LF-Z Electrified repose sur une plateforme dédiée à l'électrique : "Une étape fondamentale dans la réalisation de l'objectif de la stratégie Lexus Electrified."

❐ MERCEDES eqs

Véritable classe S électrique, l'EQS reprend les codes esthétiques des modèles 100% électriques de la marque : calandre pleine, bandeau lumineux à l'avant comme à l'arrière. La planche de bord est recouverte d'un écran incurvé derrière lequel se cachent trois dalles OLED. Affichant jusqu'à 524 ch grâce à ses deux moteurs électriques (en attendant une version de 762 ch), l'EQS peut passer de 0 à 100 km/h en moins de 5,5 secondes et se montrer très maniable grâce à ses roues arrière directrices. Sa grosse batterie de 107,8 kWh de capacité lui permettrait de parcourir jusqu'à 700 kilomètres sans passer par le case "recharge".

FIAT propose une version électrique de sa petite emblématique 500

Plein d'atouts... pour plaire !

Si Fiat a annoncé faire une gamme 100% électrique à l'horizon 2030, la petite 500, première à inaugurer une version à zéro émission, est une véritable réussite avec son côté chic et branché qui ne peut que séduire...

Le groupe américano-italien qui vient de s'associer à PSA pour créer Stellantis a logiquement choisi la voiture la plus vendue de son portefeuille, la Fiat 500, pour s'attaquer à un marché en pleine expansion. Il ne s'agit pas d'une énième version mais bel et bien d'une toute nouvelle génération, la troisième qui se décline en berline 3 portes, en cabriolet et dans une version « 3+1 » qui offre une porte supplémentaire antagoniste pour faciliter l'accès à l'arrière. La firme de Turin est repartie d'une feuille blanche en pensant la conception de son modèle spécialement pour l'énergie électrique.

Même si la nouvelle 500 conserve un air de famille qui permet de l'identifier immédiatement et lui confère tout son charme, de la plateforme à la motorisation, ainsi que de la carrosserie aux équipements, un vent de nouveauté anime l'ensemble.

À l'intérieur, on profite d'un grand écran tactile compatible avec Apple CarPlay et Android Auto. 100 % numérique, l'instrumentation se révèle assez complète, les commandes au volant permettant de naviguer entre les différents menus. Elle bénéficie d'une motorisation de 118 ch et une batterie lithium-ion de 42 kWh pour une autonomie annoncée à 320 km selon le cycle WLTP (240 km en moyenne).

La recharge est donnée pour 15 heures à domicile, 4 heures sur une borne de 11 kW triphasée et juste 35 minutes de 0 à 80 % sur une borne rapide en courant continu à 85 kW.

(Prix métropole à partir de 24500 €)

Opel Corsa Electrique

Une belle cousine germanique...

Intégrée au groupe PSA depuis 2017, la marque Opel, qui revendique la « Deutsche Qualität » bénéficie des plateformes des marques françaises Peugeot? Citroën et DS. Et des motorisations. L'Opel Corsa est donc une très proche cousine allemande de la 208 électrique !

Elle s'appelle e-Corsa, est produite sur la même plateforme (CMP : une ligne modulaire qui permet de produire sur la même ligne, les version thermiques et électriques.) de PSA et reprend à l'identique la fiche technique de la petite lionne.

Côté design, il n'y a pas grand-chose pour différencier cette version électrique de ses cousines thermiques. Tout se joue sur de micro-détails. Aux subtils marquages « e » que l'on retrouve sur le montant des portes et le coffre s'ajoutent des jantes spécifiques. Plus aérodynamiques, celles-ci permettent de consommer moins d'énergie pour plus d'autonomie. Sa batterie étant intégrée à plat sous le plancher, la Corsa électrique offre le même niveau d'habilité que les autres modèles de la gamme. Le volume du coffre (309 litres) est ainsi préservé.

Même si l'univers est différent, impossible de ne pas faire le rapprochement avec la Peugeot e-208. Certaines pièces, comme le levier de vitesses, sont communes. En revanche, l'i-Cockpit est ici remplacé par un poste de conduite beaucoup plus conventionnel, avec un volant de taille normale. L'ensemble est homogène, plutôt triste mais la qualité est au rendez-vous. Sous le capot se trouve un moteur électrique de 100 kW (136 ch) animé par un pack de batteries de 345 kg, d'une capacité de 50 kWh. La petite allemande est homologuée pour une autonomie de 337 km selon le cycle WLTP.

A découvrir chez Jules Caillé Autos à partir de 35 950 € (*hors bonus écologique de* 8000 €).

Audi Q3 45 TFSi E hybride rechargeable

Sans hybride, pas de salut !

Tous les constructeurs n'ont guère le choix et pour réduire leur empreinte carbone hybrident leur gamme à tout va. C'est le cas aussi chez Audi qui propose une séduisante version plug inn hybride de son emblématique Q3 et de sa déclinaison Sportback, badgée 45 TFSI E…

A l'instar d'autres constructeurs dont les modèles sont déclinés dans de multiples versions, peu de choses différencient le Q3 hybride d'une version thermique classique : une trappe de recharge sur l'aile avant gauche et un badge spécifique font le job. Idem à l'intérieur où une fois de plus on apprécie la qualité aussi bien perçue que des matériaux choisis. C'est lumineux, ergonomique et les férus de high tech seront une fois de plus comblés par une technologie embarquée multimédia ultra performante où s'ajoutent plusieurs informations dédiées à l'hybridation comme les consommations, la répartition des flux. Infos qui sont également disponibles sur le virtual cockpit avec en plus un un wattmètre, l'état de la conduite (électrique, hybride ou recharge), la récupération, l'état de charge de la batterie et l'autonomie.

Le Q3 45 TFSI e propose une mécanique bien connue, utilisée par tous les hybrides du groupe : le 4 cylindres 1,4 l TFSI, fort de 150 ch, associé à un moteur électrique de 116 ch. La puissance combinée s'élève à 245 ch (comme la Golf GTE) pour un couple maximal de 400 Nm. La batterie de 13 kWh permet au Q3 PHEV d'évoluer en électrique jusqu'à 140 km/h et d'annoncer un rayon d'action de 51 km.La batterie peut être rechargée en 3 h 45 min en utilisant le câble de recharge. L'application gratuite myAudi permet au client de contrôler le chargement, la minuterie et la climatisation à distance depuis son smartphone.

(*Tarif métropole à partir de 49000* €)

Sentier littoral Nord

21 kilomètres de bonheur (aller) !

Il fait la joie de tous ceux, qui de Saint-Denis à Sainte-Suzanne, aiment pédaler par plaisir ou par nécessité. Le sentier littoral Nord a bénéficié ces dernières années d'aménagements qui l'ont rendu très populaire auprès de la population des trois communes.

par Jean-Pierre Vidot

Pédaler du Barachois jusqu'au parc du Bocage à Sainte-Suzanne sans presque jamais emprunter la route et croiser des voitures. C'est quasiment le bonheur que vivent tous ceux qui fréquentent de façon régulière le sentier littoral Nord. Nombreux sont d'ailleurs ceux qui l'empruntent au quotidien pour venir travailler sur Saint-Denis en vélo électrique et éviter ainsi des heures d'embouteillage.

Un parcours pensé, imaginé pour les familles avec des ouvrages d'art qui permettent le franchissement de petites ravines comme celles du Butor et de Sainte-Suzanne. De nombreux parkings aménagés tout au long de ces 21 km permettent un accès facile au sentier. Mais la « totale » se fait au départ du Barachois. On longe le front de mer jusqu'à la Rivière des Pluies où l'on emprunte un passage aménagé sous le pont qui aurait besoin d'un coup de neuf et de quelques petits travaux.

Le font de mer de Sainte-Marie est lui aussi parfaitement aménagé pour les amoureux de plein air et de vélo.

On traverse ensuite la zone de Gillot le long de la quatre voies avant de bifurquer vers le Port de Sainte-Marie où une grande descente, en roue libre, vous fait imaginer un retour un peu moins sympathique. Le Port de Sainte-Marie est une halte incontournable.

De là, certains vont à l'une de ses extrémités pour remonter sur plusieurs kilomètres le long de la piste de l'aéroport. Mais en cette période de travaux, l'accès au Port de Sainte-Marie reste interdit. Pas d'autre choix donc d'emprunter l'ancienne route nationale fermée à la circulation jusqu'à Sainte-Marie et qui passe en dessous du parc de Bois Madame, très apprécié des pique-niqueurs et autres amoureux de la nature.

A moins de faire une halte sur les points de boissons et de restauration traditionnellement installés sur le Port mais qui bénéficient de locaux

A la Mare, les cyclistes retrouvent avec bonheur l'ancienne route nationale qui longe le Port et le parc de Bois Madame.

Juste avant Sainte-Suzanne, un temple tamoul en bord de mer accueille lors des célébrations des dizaines de fidèles…

La cascade du Niagara a l'air calme en temps normal… Mais lors des grands évènements pluvieux, elle est impressionnante !

provisoires face à l'usine de la Mare.

Le font de mer de Sainte-Marie est lui aussi parfaitement aménagé pour les amoureux de plein air et de vélo. Mais le reste du parcours vaut son pesant de coups de pédale. On a le choix entre une voie tout béton le long de l'ancienne nationale et une ancienne piste côtière avec en sous bois, une piste large et accueillante qui continue jusqu'à la Ravine des Chèvres. Là aussi, une jonction vous permet de récupérer une piste en goudron le long de la quatre voies vers Sainte-Suzanne. Ou de vous remettre en piste avec comme hors d'oeuvre selon les saisons, des tapis de caramboles murs qui peuvent provoquer quelques glissades. On découvre d'anciens vestiges de la voie de chemin de fer qui desservait l'est de l'île. Après un petit pont, une petite descente vous amène sur le font de mer vers un temple tamoul qui, lors des différentes célébrations, fait le plein de fidèles.

Vous pouvez aussi remonter sur votre droite le chemin du temple , repasser sous la quatre voies et découvrir un vieux domaine créole qui abrite les installations de la Vanilleraie, au Domaine du Grand Hazier, au bout d'une longue allée bordée de cocotiers. Mais celle-ci, en cette période particulière, a cessé ses activités. Elle est fermée aux visiteurs qui peuvent en temps normal découvrir le processus de fabrication de la vanille et acheter une grande variété de produits.

De retour sur le sentier littoral, c'est l'occasion de tester son VTT sur une piste gazonnée et bosselée le long d'un champ de canne à sucre qui vous conduira à l'entrée de Sainte-Suzanne et son célèbre phare de Bel Air, classé aux monuments historiques. Il abrite l'office de tourisme de Sainte-Suzanne et est devenu un lieu d'exposition et de visite.

La cascade Niagara offre aux spectateurs ses différents visages.

Mais pour ceux qui veulent aller plus loin, une route passe sous le célèbre phare et vous plonge quelques secondes dans l'obscurité. Il faudra faire attention aux quelques cabris qui paissent le long de la côte jusqu'à rejoindre une vaste aire de pique nique aménagée à proximité de la caserne des pompiers, le long de la côte, jusqu'à l'embouchure de la Rivière Sainte-Suzanne.

Le lieu de prédilection des adeptes de canoé et de kayak qui profitent des eaux calmes du Bocage et de celles, plus tourmentées du stade en eaux vives qui accueillent chaque année les meilleurs spécialistes mondiaux.

Difficile, une fois à Sainte-Suzanne, de ne pas aller voir les chutes du Niagara. Au bout d'un petit chemin goudronné au milieu d'un champ de canne à sucre, la cascade offre aux spectateurs ses différents visages. Calme généralement, elle se déchaîne après les périodes de forte pluie, projetant ses embruns à des centaines de mètres à la ronde.

Vous avez ensuite le choix, après une halte casse-croûte au Bocage de revenir par le même chemin ou pour les plus sportifs, vous offrir un surplus d'effort. Remonter le chemin de la Renaissance jusqu'à un magnifique radier arboré et faire une halte au Bassin Rond. Poursuivre ensuite vers Bagatelle et reprendre la route du général Ailleret (D 51) jusqu'à Sainte-Marie, retrouver le sentier littoral et revenir sur Saint-Denis. Avec les alizées, cette fois-ci dans le dos.

Facile !

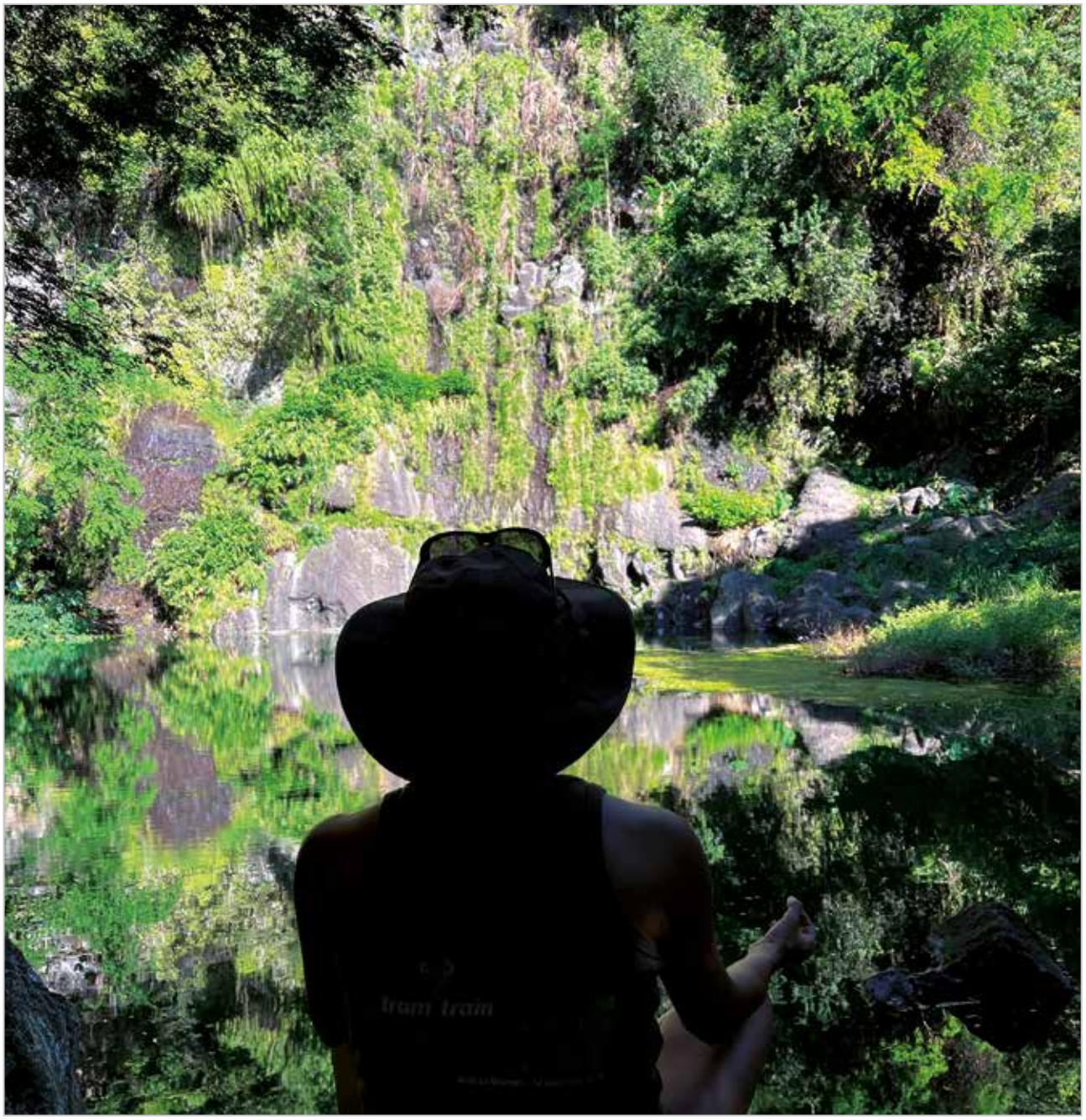
Le phare de Bel Air a connu une histoire fantastique, il abrite aujourd'hui l'office du Tourisme... Ci-dessous, le Bocage.

UN SENTIER PEDAGOGIQUE

Le sentier Littoral Nord, sentier pédagogique et écologique : la CINOR a organisé tout au long du sentier littoral trois étapes pédagogiques sur chacune des communes de la Région Nord pour sensibiliser les promeneurs à l'utilité du tri. Quinze panneaux sont implantés tout le long du parcours. Des questions sont posées sur des panneaux et la réponse se trouve à l'étape suivante. Ce parcours du tri se veut ludique et peut se faire tout en s'amusant en famille et est bien entendu adapté aux enfants, la génération plus facilement sensibilisée aux problèmes d'environnement et d'écologie.

La boucle du Bassin Vital à Saint-Paul

Court de 2,5km, mais 1h45 d'évasion !



Classé zone naturelle sensible, le sentier Bassin Vital revêt également un caractère historique. En effet, des vestiges témoignent de la vie des premiers Saint-Paulois dés 1665. En plus du bassin, déconseillé aux baignades et trempettes, de beaux panoramas sur la baie de Saint-Paul valent le déplacement.

par Lilian Reilhac

La découverte du Bassin Vital est relativement courte. Mais, avec cette particularité, dés le départ, d'attaquer une montée « costaud » sur les 2,5 km que constitue le trajet. On marche sur des pierres noircies par le soleil. Il est donc recommandé de s'équiper de bonnes chaussures adaptées aux sentiers rocheux. Mais avant cela, on pénètre dans une petite forêt de manguiers et de tamarins sur une centaine de mètres, très appréciés par les Saint-Paulois pendant la saison des fruits. En cette période du mois de mai, on peut cueillir ou ramasser les tamarins mûrs pour la confection de pâtes ou de limonade.

Très vite on longe la falaise où des grottes envahies de racines sont difficilement accessibles. On peut admirer les caprices de la nature à travers les imposants arbres tortueux que certains randonneurs tentent souvent de décrypter les formes...

Les mollets sont alors sollicités sur une pente raide qui laisse parfois la place à de faux plats et raidillons rocheux. De hautes marches nécessitent davantage d'efforts. Plus haut, il ne faut pas hésiter à reprendre son souffle à l'ombre des tamarins et profiter des panoramas sur la ville de Saint-Paul et sa baie, tout en appréciant le fruit du tamarin mur, certes un peu collant mais riche en vitamines.

La rando continue sur une descente très escarpée au milieu d'un champ d'énormes roches qu'il faut parfois enjamber.

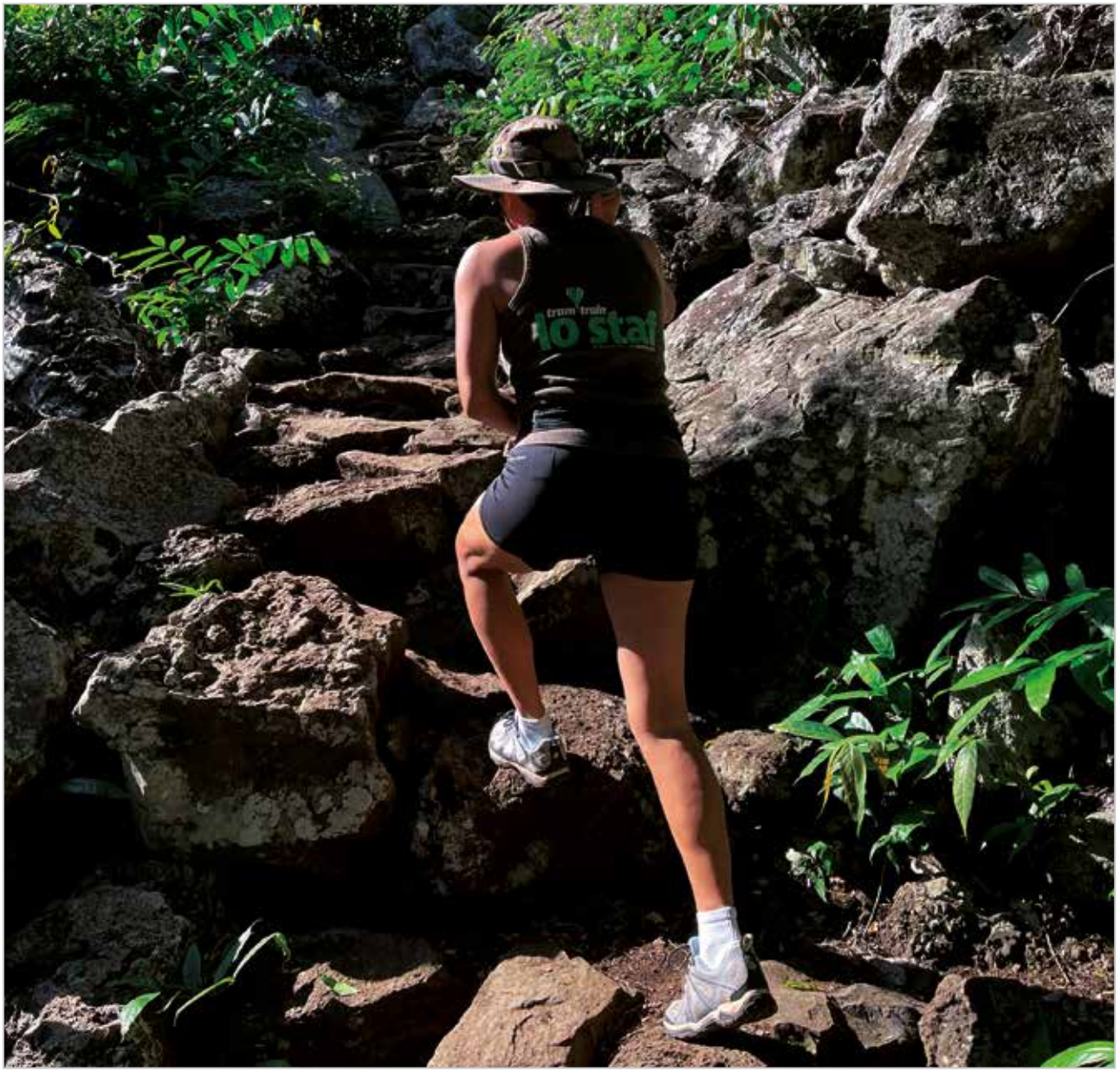
Sentier de roches massives

A l'approche du Bassin Vital, on trouve un croisement de deux sentiers près d'un bois rouge, un arbre tortueux. Son tronc sculpté naturellement et facilement reconnaissable par ses petites feuilles. La descente au bassin est quelque peu acrobatique. Ce n'est pas le plus beau bassin de La Réunion, mais l'effet miroir est garanti avec la falaise. Attention aux moustiques qui n'hésitent à vous harceler.

La montée se poursuit, assez raide, sur des marches qui longent par endroits des petites murailles rocheuses. Le sentier tourne sur la droite, longeant le rempart et arrive à des points de vue sur le bassin, une soixantaine de mètres en contrebas.

Plus loin, le sentier longe une falaise pour se rapprocher de la Ravine Jardin, plutôt rocheuse. D'énormes rochers n'ont pu être déplacés pour la réalisation du sentier mais on passe facilement entre eux. On laisse le prochain sentier qui part à gauche rejoindre la rue du Hangar pour prendre à droite et grimper vers le village sur le Sentier Cheval, réhabilité par l'association Bac Rouge. On peut faire un saut au bassin « Cannard », avec deux « n », sûrement une erreur d'orthographe d'un des ouvriers de l'association en charge de l'entretien du site. On arrive un peu essoufflé au Chemin Zéphir pour franchir la petite passerelle sur la Ravine Jardin afin de débuter la descente sur le béton.

Presque à la fin du chemin de la randonnée, puisqu'on doit tourner à gauche et rejoindre le parking sous les bambous.



Un peu d'histoire

Le site de Bassin Vital situé dans le secteur de la Tour des Roches est associé au toponyme du « Vieux Saint-Paul », entre le chemin du Bassin Vital et le chemin des Raphias.

En 1665, Etienne Regnault, premier gouverneur de l'île, décide d'installer une vingtaine de colons au pied des falaises entre les ravines Jardin, Bassin, Tête Dure et Laforge, soit à quelques encablures de l'Etang, ce qui donne naissance au « Vieux Saint-Paul ». Dès lors, défrichement et mise en culture des terres débutent ainsi que la construction sommaire des premières bâtisses, enclos et lieux de culte. De ces premières constructions, rien ne subsistent aujourd'hui, sinon quelques vestiges mis à jour par les historiens. Selon les recherches effectuées par l'association GRAHTER et l'Université de La Réunion, le secteur a été habité par les premiers habitants de Saint-Paul. En 2007, le Conseil Départemental a procédé à l'acquisition foncière pour l'inscrire comme espace naturel sensible. En 2013, une opération archéologique dirigée par Georges Lemaire et Marine Ferrandis a été réalisée. Ce qui a permis de dresser un plan topographique des nombreuses terrasses et constructions en pierre sèche. Ainsi la zone haute présente des vestiges un peu plus dispersés sur lequel ont été découverts quelques tessons de verre et de la faïence. Selon toute vraisemblance, la propriété appartenait à un certain Jacques Fontaine, colon arrivé en 1665 qui s'est vu octroyer en 1674 « une vieille habitation à Saint-Paul tendante d'un côté à la Plaine des Porcs et de l'autre à la ravine du Précipice (ravine Jardin), plus tout l'espace de terre depuis son habitation jusqu'à la ravine Laforge ». Les historiens ont également relevé une chapelle en pierre baptisée en 1707, venue remplacer la première église en bois, détruite par un tremblement de terre.

Le réseau Kar'Ouest vous emmène directement sur le site

Il vous faudra environ une vingtaine de minutes pour rejoindre l'arrêt Bassin Vital depuis la gare de Saint-Paul en empruntant la ligne 65 du réseau Kar'Ouest. Avec une fréquence moyenne d'environ 50 minutes, on peut organiser aisément cette balade vers la boucle du Bassin Vital, entre amis ou en famille.

Pour le retour, il est conseiller de s'assurer d'arriver à l'arrêt de bus une dizaine ou une quinzaine de minutes avant l'horaire de passage du car. Le visiteur a le choix entre les arrêts Moulin à eau ou Laperrière, situé à un kilomètre de distance l'une de l'autre. Le départ du sentier se situant entre ces deux arrêts de bus.

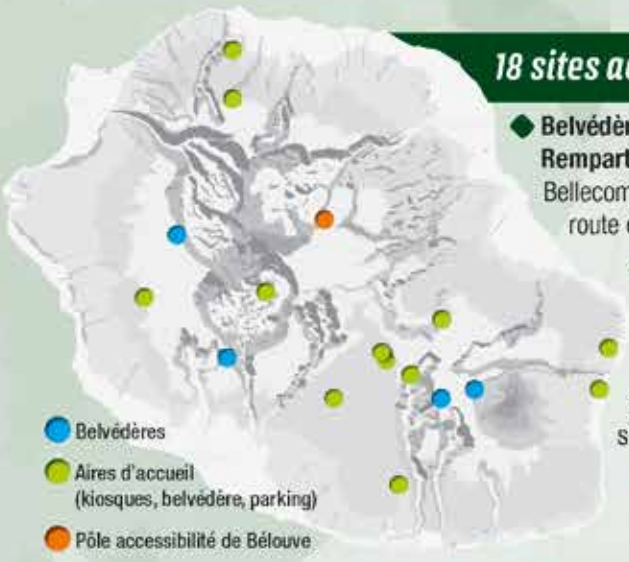
Pour notre Randobus avec le réseau Kar'Ouest, nous avons opté pour un départ en gare routière à 7h30, arrivé sur place au départ du sentier à 7h40. Après pratiquement deux heures de balade et de contemplation , nous avons récupéré le bus à l'arrêt à 9h39 pour une arrivée en gare routière de Saint-Paul à 9h57. A noter que la ligne 65 n'est pas en service le week-end et jours fériés. A consulter les horaires sur le site karouest.re

DÉPARTEMENT DE LA Réunion

Des sites naturels ACCESSIBLES À TOUS

DONNER À TOUS LA POSSIBILITÉ DE DÉCOUVRIR LES PAYSAGES EXCEPTIONNELS DE L'ÎLE ET DE VIVRE DES MOMENTS D'ÉMOTION.

Le Département de La Réunion s'engage dans une démarche volontaire et sociale en ouvrant les sites naturels aménagés au plus grand nombre.



18 sites accessibles à tous les publics

- **Belvédères offrant les plus beaux points de vue sur Pitons Cirques et Remparts, classés au Patrimoine Mondial de l'UNESCO :** Maïdo, Pas de Bellecombe-Jacob au Volcan, Fenêtre des Makes, Plateau Nez de Bœuf sur la route du Volcan, Pas des Sables, Roche Merveilleuse à Cilaos.
- **Aires d'accueil et kiosques dans une nature exceptionnelle :** Mamode Camp, Petite Plaine, Providence, Piton Sec, Route Forestière des Tamarins, Plaine des Grègues, site de la Vierge au Parasol, La Source à Sainte-Rose, Trois-Bassins, Roche Merveilleuse à Cilaos, Domaine Archambeaud au Tampon, Grand Etang à Saint-Benoit, Pas des sables et Plateau Nez de Bœuf sur la route du Volcan.
- **Le pôle accessibilité de Bélouve :** un sentier immergé dans la forêt de Tamarins sur 300 mètres de platelage bois, équipé de médias de découverte, le tout transcrit dans des audio guides. Salle d'exposition, audio guides disponibles gratuitement au gîte, une première à La Réunion !

DÉCOUVREZ L'AIRE D'ACCUEIL DE LA FENÊTRE DES MAKES

Réputé pour son belvédère qui surplombe le cirque de Cilaos, ce site est équipé de places de parking PMR (Personnes à Mobilité Réduite), d'un cheminement et de mobilier adapté.

COMMENT Y ALLER ?

À l'entrée de la ville de Saint-Louis, prendre à gauche, direction Observatoire des Makes, rester sur la route principale puis prendre à gauche, toujours direction Les Makes. Rouler jusqu'au village, le traverser puis prendre à droite, direction La Fenêtre.

90 % des équipements ont bénéficié de financement européen FEADER et ont été mis eu œuvre par l'ONF

Plus d'infos sur : www.departement974.fr

l'Europe s'engage à La Réunion avec le FEADER
UNION EUROPEENNE
Office National des Forêts
Espaces Naturels Sensibles
Département Réunion

Le Département aux côtés des Réunionnais

L'Ilet Fleurs Jaunes

La beauté à portée de main

Sympathique randonnée qu'est le sentier Fleurs Jaunes au cœur de Salazie. Une bouffée d'air pur et de senteurs dans cet immense jardin fleuri, et ce à quelques minutes en bus de Saint-André. On y retrouve la vie simple et authentique des hauts où agriculture rythme avec nature.

par Lilian Reilhac

La randonnée vers l'Ilet Fleurs Jaunes démarre sur la route même de Salazie, plus précisément celle qui mène vers le quartier de Bois de Pomme qui offre de magnifiques points de vue sur la Rivière du Mât. Entre les habitations souvent cachées au milieu d'une végétation luxuriante, l'eau est omniprésente. Le sentier fréquenté quotidiennement par les riverains est bien entretenu et facile d'accès. On marche d'abord sur une route bitumée sur quelques centaines de mètres, très peu utilisée par les automobilistes, et donc sans danger. Le sentier lui même se trouve à gauche après un petit oratoire dédié à Saint-Expédit, lui aussi bien entretenu par les croyants.

De là on aperçoit déjà le départ du sentier, juste dans l'angle de la route qui finira plus loin en cul de sac.

Le sentier, bien indiqué, débute à l'ombre sous les filaos et franchit plus loin une passerelle métallique dominant la Rivière des Fleurs Jaunes, noyée dans les bambous et les imposants pieds de longanis.

Attention aux éventuelles glissades dûes aux feuilles mortes et de l'humidité. De bonnes chaussures cramponnées sont recommandées. Le niveau de l'eau varie en fonction de la saison et on repère quelques bassins qui peuvent inciter à la baignade à condition de trouver le sentier qui mène aux berges.

Le site de l'Ilet Fleurs Jaunes est également accessible par une nouvelle route bétonnée réalisée il y a un peu plus de dix ans, afin de désenclaver la douzaine d'habitations que compte le quartier. Ce qui a permis également au réseau Estival d'étendre le service public et les transports scolaires jusqu'à Fleurs Jaunes avec la ligne 84.

Bob Marley et serin pays comme musique

La vallée est toujours bordée de filaos, de jamrosades, de goyaves pays et encaissée où l'on peut voir la Rivière du Mât 1000 m plus bas. Quelques lacets permettent de franchir la première pente, en sous-bois, et la montée est ensuite régulière jusqu'au bout de la randonnée.

On arrive à la petite vallée, où des agriculteurs se sont installés depuis plusieurs décennies. Culture maraîchère, champs de chouchou, mais aussi un important élevage de coqs. D'ailleurs une puissante sono diffuse en permanence de la musique de Bob Marley ou de la musique mauricienne, sans doute pour dissuader les visiteurs mal intentionnés qu'il y a du monde dans les poulaillers.

Plus loin, en longeant les petites maisons fleuries, des enfants gesticulant sur un trampoline abandonné s'amusent à souhaiter la bienvenue aux randonneurs tout en suggérant de goûter aux succulentes petites goyaves pays.

Le sentier inconnu des braconniers

On rencontre ensuite une bifurcation à droite qui mène à quelques cases puis on poursuit dans diverses cultures sur un sentier parfois caillouteux qui se termine à la dernière case entourée de pieds de goyaviers, et d'une pancarte indiquant une propriété privée. Aucune possibilité de continuer aussi faut-il faire demi-tour par le même itinéraire.

Il y aurait, selon les habitants de l'Ilet Fleurs Jaunes, un sentier récent traversant la rivière du Mât et qui rejoindrait le Col des Bœufs, puis La Nouvelle, mais ce chemin « marron » serait surtout connu des braconniers...

Nous n'avons pas le temps de nous y aventurer. Après avoir vidé notre banquette de cari ti'jacques en guise de déjeuner à l'ombre d'un filaos et profité encore des paysages somptueux du cirque de Salazie, nous devons rejoindre le centre ville pour récupérer notre bus prévu à 14h04 devant l'hôtel de ville.

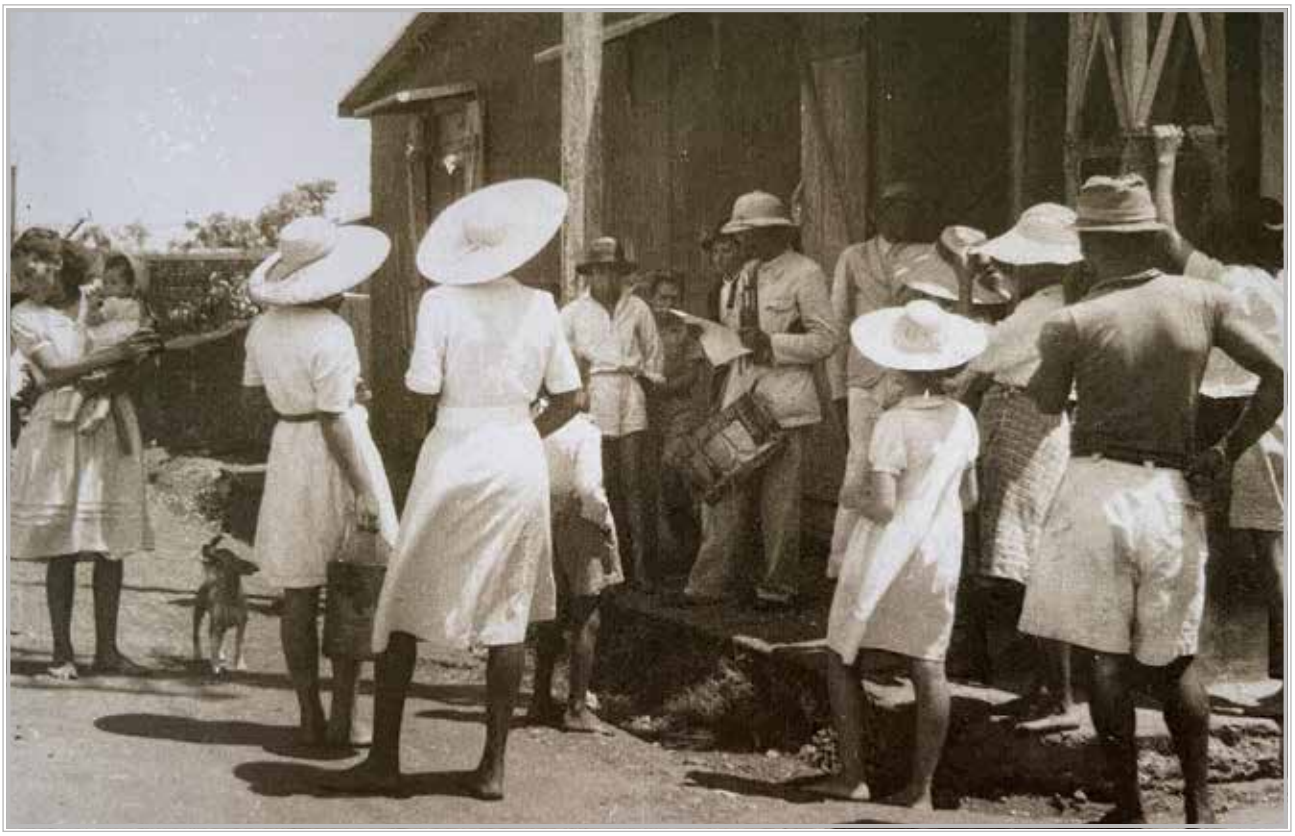
Fleurs Jaunes accessible avec les bus Estival

Une randonnée familiale telle que celle de l'Ilet Fleurs Jaunes à Salazie est un bon compromis pour une remise en forme. On peut ainsi marcher plus d'une heure à la fois isolé mais pas si reculé du village de Salazie. D'autant que le réseau de transport de l'Est, Estival vous emmène directement sur place, au départ de la mairie de Salazie. Ce qui évite de laisser sa voiture en ville souvent encombrée, mais surtout de profiter pleinement des paysages verdoyants du cirque et des nombreuses cascades le long de la route. Il s'agit de la ligne 82. La balade étant relativement courte, nous quittons la gare de Saint-André à 9h45 pour une arrivée à destination de la mairie de Salazie vers 10h20, soit un peu plus d'une demi-heure de trajet. Pour le retour, nous avons à notre disposition deux départs de la mairie de Salazie : 14h04 et 16h49 (dernier passage de la ligne 82). Le dimanche et jours fériés, un départ à 8h30 et 12h04 le retour : 12h04 ou 16h49. La faible fréquentation de la ligne 82 desservant le cirque de Salazie justifie ces fréquences de 4h. La ligne 82 fonctionne le dimanche et jours fériés. Les horaires et itinéraires sont à consulter sur le site estival.re

On arrive à une petite vallée, où des agriculteurs se sont installés depuis plusieurs décennies. Culture maraîchère, champs de chouchou, mais aussi un important élevage de coqs.

Le premier bus...
En 1980, le premier bus de la Semittel sur la commune de Saint-Pierre. On reconnaît sur la photo, à droite, l'ancien sénateur-maire Alfred Isautier. Un bus Renault de 30 places qui desservira les communes de Saint-Pierre et de Saint-Louis, adhérentes à l'ancien SIVOMR (Syndicat intercommunal de villes d'outre-mer de La Réunion) transformé en CIVIS en 1997.

Les belles à bicyclette
A l'époque tout le monde n'avait pas de voiture, beaucoup se déplaçait à vélo. Comme ces demoiselles le jour des premières Florilèges de l'île au Jardin de l'Etat à Saint-Denis dans les années 1960. L'occasion de mettre en avant la beauté des filles créoles mais aussi leur vélo embelli de fleurs. Contrairement à ce que l'on peut penser, elles concourraient à la plus belle bicyclette.



« Avis à la population ! »

Dans les années 1950, soit il y a soixante dix ans, les informations officielles étaient transmises à la population par le garde-champêtre de la commune appelés « le tambour ». C'est ainsi qu'on annonçait les pandémies, notamment les vagues de paludisme, les campagnes de vaccination, les coupures d'eau et d'électricité… Aujourd'hui submergés de supports de communication, d'internet, parfois nous avons du mal à faire la différence entre la vraie information et les fake news. C'était une autre époque on communiquait en direct, même le chien était à l'écoute pour savoir si le tambour allait annoncer une campagne de ramassage de chiens errants.

Parle pa

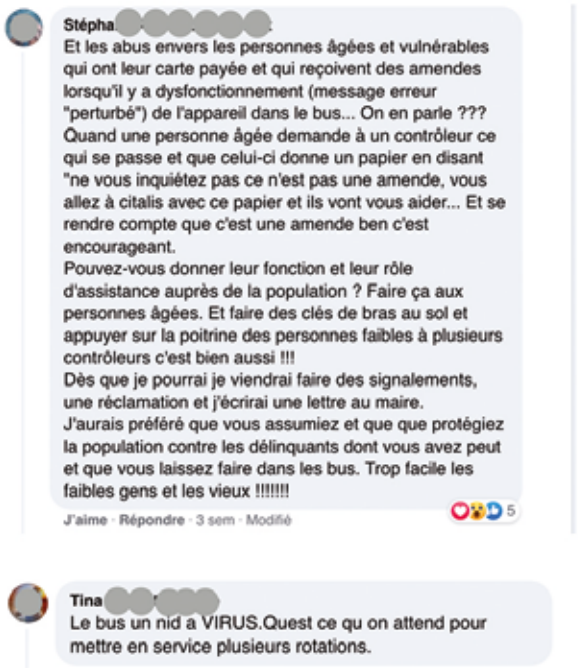
On n'a jamais su son nom, ni si réellement, ce sans domicile fixe des années 1950 – 1960 ne pouvait pas parler, ou sinon il faisait semblant… En tout cas, tout le monde l'avait baptisé « Parle pa ». Il sillonnait les rues de Saint-Denis avec un journal enroulé entre les mains. « Parle pa avait une vision particulière du monde. Sa journée il le passait souvent devant les grilles de la BNCI, aujourd'hui BNP Paribas, rue Juliette Dodu où il préconisait un grand nettoyage en minant la mitraillette avec son journal.

Sur les Réseaux sociaux...

Les usagers se lâchent !

Dans une société où la communication est omniprésente, les usagers n'hésitent pas à exprimer sur le web leurs remarques, critiques, et pas assez sans doute leur satisfaction.

❒ AMENDE PAS HONORABLE



❒ VOIR LA VIERGE

❒ VOIR LA VIERGE... 2

❒ C'ETAIT MIEUX AVANT !

❒ UN COUP DE L'AUTO…

N a in camarade la parti la vierge noir St marie li la demandé fait gaingne à li un coup l'auto ben quand li parti in l'auto la totoche à li in zaile conclusion deux pieds cassé et mauvaise interprétation devant la vierge noir 😂😂😂😂😂

J'aime · Répondre · 3 sem

on peut souvent râler... parfois à raison...mais aussi à tort... J'avais perdu des éléments de type cartes bancaires et vitales sur une de vos lignes. Merci. Vous avez retrouvé ceux ci.

J'aime · Répondre · Envoyer un message · 1 sem · Modifié

Une question svp pour un renouvellement transport scolaire comment sa se passe? Sur internet.

J'aime · Répondre · Envoyer un message · 3 sem

Ma apié taleur la y repon pa y di laisse message 😢pff

Prenez le temps pour envoyez contrôleur pour vérifier 78 la c trop trop trop ma grand-mère a attendu le bus arrêt la saline prisami et voilà qu'elle a pris le bus à 12h grave!!! C'est QUOI C CHAUFFEUR ET PA TOUTE CHAUFFEUR PAS PAREIL MAIS EN CE MOMENT … **Afficher la suite**

J'aime · Répondre · Envoyer un message · 17 sem

Trop fort

J'aime · Répondre · Envoyer un message · 17 sem

❒ CA MON KAMARAD CA !

Y a une femme i travail la gare st Paul cette femme n.est pas accueillante du tout et même les monsieur i travail la gare st Paul l.accueil est pour beaucoup

J'aime · Répondre · 4 j

Car jaune sa la toujours était mon kamarade mi t pren li pour alé travail pour sorti jamais largue amoin a terre li

J'aime · Répondre · 4 j

Mon copain et moi on a fait 7 ans de trajet St Benoît - St Paul et St Louis
1er rdv parti en car jaune St Louis et retour St Benoît le soir même.
Avec Car jaune ns la pu continuer à entretenir cette relation à distance.… **Afficher la suite**

J'aime · Répondre · 3 j · Modifié

J'aime · Répondre · 2 j

écoute sa 😫😂😂

J'aime · Répondre · 2 j

té kosa bann na néna ék sin benwa 😂😂

J'aime · Répondre · Voir la traduction · 2 j

❒ TROTTINETTE TURBO…

Quand mon l auto la tombe en panne mwin la pris le bus pou allé sin pièr... Mwin la quitte mon caz zavirons 10h matin et mwin la rivé labas té presk midi... Rend aou compte que ek un trotinette mi té ca va plus vite encore...

J'aime · Répondre · 4 h

❒ A CAUSE KOMEN ?

Zot n'aurait pu faire l'effort de laissé la ligne 1 en sachant que les magasins lé ouvert.

J'aime · Répondre · 42 sem

et je confirme. C est pas juste dans l Est il n y a pas de bus le week-end ou ke jour férié

J'aime · Répondre · 42 sem

Oui biensur en attendant les gens la achete carnet ticket sur l'application la toujours pas était résolu 😢

J'aime · Répondre · 10 sem

Pourquoi le bus ligne 3 sa arrête pu à la gare routière de st Pierre comment fon les lève qui sorte aux Lycée à 17h20 elle vous prend le bus ligne 3 côté la gare routière jaune

J'aime · Répondre · 9 sem

10ans de retard zot!😂😂😂

Bonjour madame et monsieur conseillère et conseiller ? Je voudrais avoir l'horaire de bus estival ligne 83 saint André et Hell-Bourg aller/Retour, merci pour le renseignement

❒ 10 ANS DE RETARD

Zot n'aurait pu faire l'effort de laissé la ligne 1 en sachant que les magasins lé ouvert.

J'aime · Répondre · 42 sem

et je confirme. C est pas juste dans l Est il n y a pas de bus le week-end ou ke jour férié

J'aime · Répondre · 42 sem

Oui biensur en attendant les gens la achete carnet ticket sur l'application la toujours pas était résolu 😢

J'aime · Répondre · 10 sem

Pourquoi le bus ligne 3 sa arrête pu à la gare routière de st Pierre comment fon les lève qui sorte aux Lycée à 17h20 elle vous prend le bus ligne 3 côté la gare routière jaune

J'aime · Répondre · 9 sem

10ans de retard zot!😂😂😂

Piaggio joue la carte du scooter électrique

Le One cible les jeunes !

Piaggio complète sa gamme et annonce l'arrivée du Piaggio ONE. Celui-ci a été officiellement révélé lors du salon automobile de Pékin sur le réseau Tik Tok Il sera décliné en équivalent 50 et en 125 cm3 et vendu à un tarif moins élevé que celui de la Vespa Elettrica.

Lancé pour séduire une nouvelle génération d'utilisateurs, le Piaggio One est appelé à devenir la tête d'affiche de la marque sur le marché de la mobilité électrique. Il sera disponible en trois versions : One, One+ et One Active. L'entrée de gamme, le One dispose d'une batterie de 1,4 kWh (autonomie de 55 km), d'un moteur de 1,2 kW (couple de 85 Nm), lui autorisant une vitesse maximale de 45 km/h (équivalent 50 cm3). La version One+ se distingue par une batterie de 2,3 kWh et une autonomie qui atteint 100 kilomètres. Le modèle One Active dispose de la même batterie de 2,3 kWh, mais le moteur a cette fois une puissance maximale de 2 kW, le couple passe ainsi à 95 Nm et la vitesse monte à 60 km/h, pour une autonomie moyenne d'environ 85 km.

❒ vélo signé BMW !

BMW dévoile un tout nouvel ambassadeur de sa gamme Active Hybrid, avec l'e-bike. Pour le constructeur, ce dernier vise à démontrer une nouvelle fois à quel point une technologie innovante et un design abouti peuvent converger vers un concept à la fois « élégant et unique ». Il est équipé d'une toute nouvelle technologie, qui lui permet de profiter d'un boost de puissance. Le moteur électrique intégré peut évidemment être activé à la demande de l'utilisateur, et fournir une puissance de 250W pour une autonomie de 100 km. Côté tarif, ce BMW Active Hybrid e-bike est proposé chez certains revendeurs, au tarif de 3400 euros.

❒ GIANT Fathom

Le Fathom E Pro est construit sur une base de cadre en ALUXX SL avec une géométrie trail ultra ludique. Il est équipé d'une batterie EnergyPak 500 Wh élégamment intégrée au tube diagonal et de la console RideControl ONE au guidon. Le moteur SyncDrive Pro que vous pouvez paramétrer via l'application Giant RideControl App vous offre jusqu'à 360% d'énergie en plus de votre propre force. Ce cadre est conçu pour fonctionner en harmonie avec les 120 mm de suspension avant. Avec ses roues de 29 pouces, il est capable de s'attaquer à tous les types de terrains, même très techniques.

❒ TREK Verve

Le Verve+ est un vélo hybride développé en pensant à votre confort lors des trajets quotidiens et des balades de loisir. Il est doté d'un système Bosch capable de vous aider à maintenir une vitesse maximale de 25 km/h et est proposé de série avec des accessoires tels que des feux intégrés, des garde-boue et une béquille. Les utilisateurs du «Verve Plus» bénéficient d'un système fiable, facile d'approche et d'utilisation, intuitif, et très performant. Le Trek Verve Plus est monté avec la série «Bosch Active Line» qui propose une motorisation de 250 Watts. I

❒ TRIXIE cargo

Le Trixie est un tricycle, vélo cargo au look vintage pouvant transporter jusqu'à trois enfants à l'arrière et un adulte et un enfant à l'avant ainsi que vos courses, devenant une véritable alternative à la deuxième automobile en zone urbaine. Il est doté de siège en cuir vintage, de ceintures de sécurité enfant et ses fixations de type isoforme pour « verrouiller » les porte-bébés. Ce vélo dispose de tous les équipements requis pour vous balader en toute sécurité et confort avec votre famille. Il combine un superbe look vintage et une technologie de pointe.

❒ TAG Synopsis

La première montre connectée de TAG la manufacture de Saint-Imier, a par la suite donné naissance à deux autres générations dont la dernière en date a été introduite en mars 2020.
La manufacture vient de dévoiler de nouvelles déclinaisons de ses bracelets ainsi que le nouveau cadran Synopsis pour sa montre connectée.
Développé en interne par les horlogers de la maison, ce nouveau cadran offre à son propriétaire un accès simplifié aux informations essentielles, tout en lui permettant d'optimiser sa productivité et une large personnalisation.
Il est possible de choisir jusqu'à six options pour créer la combinaison qui reflète le mieux ses préférences et ses besoins.

DS STORE LA REUNION
SAINTE-CLOTILDE - SAINT-PIERRE . TEL : 0 262 94 00 94

ALON VOTÉ

pou nout mobilité

fntv Réunion

Les 20 et 27 juin

#AlonVotéPouNoutMobilité

Suivez-nous sur notre page Facebook :

Alon Voté Pou Nout Mobilité

Signez notre pétition sur

change.org