



Nouvelle Route du Littoral :

UN CHANTIER QUI AVANCE POINT D'ÉTAPES

- Une route actuelle coûteuse et à risques
- Des formations et des emplois pour les Réunionnais
- Un projet de développement durable
UN CHANTIER MAJEUR POUR LA RÉUNION



GRANDS CHANTIERS RÉGIONAUX

La Réunion que nous construisons ensemble



PROTOCOLE D'ACCUEIL
ILE DE LA REUNION
Hôtel de Matignon, le 14 octobre 2013



Préambule

Le Chantier de la Nouvelle Route du Littoral engagé dès 2010 est des travaux d'envergure pour permettre aux Réunionnais de disposer d'un axe sécurisé, moderne et gratuit.

L'actuelle route du Littoral et sa sécurisation dans sa forme actuelle restent une route coûteuse et malgré tout toujours à risque. La nécessité de la construction d'une nouvelle route dans un délai raisonnable (dans le respect des procédures) est une priorité.

Au-delà du volet sécurité rattaché à ce chantier, les travaux de la Nouvelle Route Littoral (phase étude & phase BTP) participent incontestablement à la croissance économique locale avec la relance de la commande publique notamment.

Autre volet important, la formation des Réunionnais pour répondre aux besoins de ce chantier dans les différents corps de métiers, constitue une opportunité supplémentaire pour l'emploi.

Pour mettre fin à la situation d'insécurité que génère l'actuelle route du littoral, depuis 2010, la Région, en partenariat avec l'État et l'Europe mènent les différentes étapes dans un calendrier soutenu

Le chantier de la Nouvelle Route du Littoral attendu par les Réunionnais a franchi en plus de deux ans de nombreuses étapes réglementaires pour entrer aujourd'hui dans sa phase opérationnelle.



Sommaire

4 **La Route du Littoral actuelle : une infrastructure à risques et coûteuse**

- Généralités
- Chutes de pierres et accidents de la route
- Fermetures et basculements
- Exploitation et entretien
- Les grosses réparations et opérations de sécurisation

10 **La Nouvelle Route du Littoral : UN CHANTIER QUI AVANCE**

- Rappel des principales caractéristiques
- Avancement du projet
- Les effets positifs du projets
- Le financement de l'opération
- Un projet qui prend en considération les entrées de villes
- Des formations professionnelles pour un chantier moteur du développement économique

21 **Les Grands Chantiers Régionaux : point financier**

- La Nouvelle Route du Littoral : un chantier d'exception
 - L'Espace Grands Chantiers
-





La Route du Littoral actuelle : une infrastructure à risques et coûteuse



Généralités

D'un linéaire de 13 km environ, la route actuelle à 2x2 voies a été livrée en mars 1976, il y a 47 ans. Elle est réalisée sur un remblai en terre armée comportant 27 ponts.

- ➔ côté mer : 60.000 tétrapodes de 8 (largement majoritaires) à 20 voire 25 tonnes constituent une carapace de protection contre les effets de la houle.
- ➔ côté montagne : 760.000 m² de filets en falaise et 65.000 m³ d'écran en gabions ont été mis en place pour réduire progressivement, particulièrement depuis 2009, le risque de chutes de pierres atteignant la chaussée. Aujourd'hui tous les secteurs à aléas forts à moyens ont été traités soit environ 80 % du linéaire dont 56 % par les seuls filets.

Cet itinéraire stratégique est emprunté chaque jour par environ 60.000 véhicules (contre 10.000 à son ouverture en 1976). A ce titre elle fait l'objet d'un haut niveau de service à l'utilisateur avec en particulier :

- ➔ **des moyens matériels adaptés** : 35 caméras (fixes et mobiles), 12 panneaux à messages variables (2 sens confondus) et 6 pluviomètres pour les basculements (2x3, doublés par sécurité) reliés au Centre Réunionnais de Gestion du Trafic (CRGT)
- ➔ **des moyens humains disponibles** 7 jours/7, 24h/24 et toute l'année : un patrouillage régulier + le CRGT qui recueille et diffuse l'information à l'attention des usagers et des médias (bulletins, directs radio, audiotel, infotraffic.re...) + les agents de la subdivision routière nord mobilisables à tout moment pour les opérations de basculement, réouverture et interventions d'urgence (déblaiement, supervision purges, accidents ...)

Cet itinéraire très fréquenté est extrêmement sensible aux événements particulièrement durant les basculements. Les accidents ou pannes de véhicule allongent significativement les bouchons récurrents de l'entrée ouest de Saint-Denis (jusqu'à 10 km le matin).



Chutes de pierres et accidents de la route

Depuis les importants travaux de sécurisation (filets et gabions) menés entre 2006 et 2008, le nombre moyen de chutes de pierres atteignant la chaussée est passé de 110 par an à moins de 50 depuis 2007. Le poids estimé de rochers atteignant la chaussée est en nette diminution mais reste très variable.

Chutes de pierres (en tonne) :

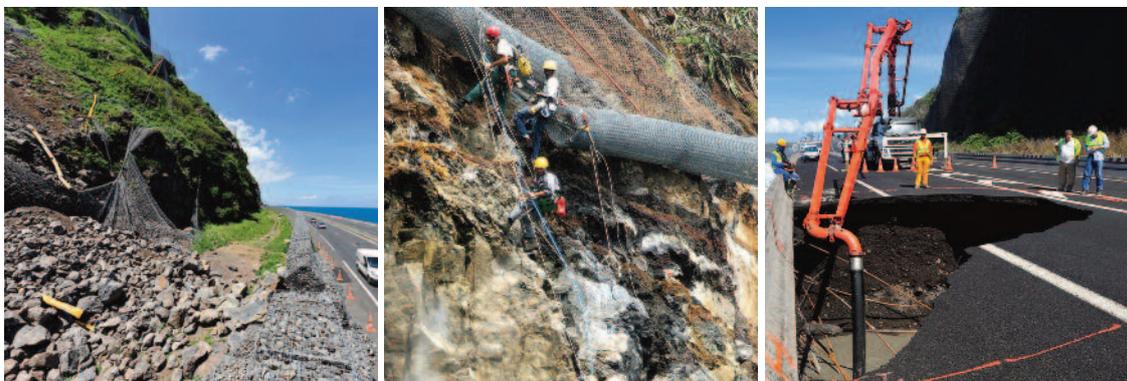
année	Atteignant la chaussée côté falaise	Atteignant la chaussée côté mer	Resté dans la fosse	Nombre de chutes de pierres (atteignant la chaussée)
1997	63,0	12,1	Plus de 10 000 t	89
1998	363,9	54,0		86
1999	12,9	3,9		120
2000	5,5	0,4		119
2001	14,3	10,6		142
2002	53,4	47,1		137
2003	6,7	7,1		112
2004	10,3	2,3		72
2005	9,3	18,5		75
2006	16,7	14,5		128
2007	2,2	Négligeable (30 kg)		
2008	0,5	0,4	43	
2009	4	Négligeable (10 kg)	10	17
2010	1,5	Négligeable (27 kg)	60	18
2011	22,0	1,7	3000	nc
2012	3,9	6,1	6,5	nc

Cependant des effondrements de tout un pan de falaise demeurent possibles comme :

- ➔ le 22 juin 1980 au PK2 : 3 morts - entre 15 000 et 20 000 m³ de roche
- ➔ le 16 avril 1988 au PK5 : pas de victime
- ➔ le 24 mars 2006 au PK 12 : 2 morts - entre 20 000 et 30 000 m³ de roche

Les accidents de la route liés aux chutes de pierres :

De l'ouverture de la route du littoral à 4 voies (1976) jusqu'en 2012, le nombre total de tués est de 123 dont 23 liés aux chutes de pierres. Le nombre de blessés hospitalisés a été de 287 dont 22 liés aux chutes de pierres. Le nombre de blessés non hospitalisés a été de 451 dont 40 liés aux chutes de pierres.



Fermetures et basculements

Les fermetures s'imposent par les événements portant atteinte ou susceptibles de porter atteinte à la sécurité des usagers (chutes de pierre, houles) et des travaux parfois d'importance qui en résultent (effondrement 2006, purges ...). Par ailleurs la réfection de chaussée et la maintenance des équipements justifient aussi certaines fermetures ou basculements alors choisis pour minimiser autant que de possible l'impact aux usagers (nuit, vacances scolaires...).

Les basculements sont une réponse alternative à la fermeture totale de la route face aux risques de chutes de pierres statistiquement très liés à l'importance des pluies. La circulation est interdite sur la chaussée côté montagne et reportée sur la chaussée côté mer en y organisant alors une circulation à double sens. Les règles de basculement ont évolué avec les études menées et les importants travaux de sécurisation réalisés particulièrement entre 2006 et 2008 :

- ➔ 1989 (mise en place du système de basculement) :
au delà de 15 mm de pluie en cumulé sur 24h, basculement côté mer de 72 h
- ➔ 20 juillet 2004 :
au delà de 15 mm de pluie en cumulé sur 24h, basculement côté mer de 24h
au delà de 30 mm, basculement porté à 72 h
- ➔ 9 décembre 2009 :
au delà de 30 mm de pluie en cumulé sur 24h, basculement côté mer de 24h
au delà de 50 mm, basculement porté à 48 h

En décembre 2009 les seuils de basculement ont été changés (30 et 50 mm) suite aux importants travaux de sécurisation menés entre 2006 et 2008 (environ 83 M€). Depuis cette date le nombre de jours basculés a été divisé par 2,5. Le basculement est possible grâce à une chaîne d'environ 6000 blocs béton d'1,5 tonnes déplacés par une machine de transfert, la Ladilafé dont le poids total en charge est d'environ 30 tonnes.

période	Cause météo / éboulis	
	Fermeture totale ou partielle (valeur moyenne annuelle)	Basculement côté mer (valeur moyenne annuelle)
1996 à 2009	2,6	57
2010 à 2013 (1 ^{er} trimestre)	1,7	23

Exploitation et entretien

L'exploitation correspond à un haut niveau de service adapté à l'importance stratégique de cet itinéraire. Son coût moyen annuel est évalué à 1,013 M€ se répartissant ainsi :

Exploitation	Montant annuel moyen
Entretien et maintenance des équipements dynamiques (PMV, caméras...)	420 K€
Machines de transfert (location, maintenance, conduite)	312 K€
Patrouillage, encadrement, astreintes, matériel	159 K€
Dépannage (mode basculé)	80 K€
Pluviomètres et divers consommables	42 K€
	1 013 K€

Les coûts d'entretien en moyenne annuelle, se répartissent de la manière suivante :

Entretien	Montant annuel moyen
Tétrapodes (fabrication et rechargements) - base 700 u par an	2 300 K€
Filets (entretien et reconstitution des stocks)	1 500 K€
Divers chaussée : réparation chaussée : 400 réparation OA : 40 entretien et réparation DBA et ITPC : 80 entretien signalisation verticale et horizontale : 30 dérasement accotements : 10 hydrocurage assainissement pluvial spécifique : 75	635 K€
Purge, curage et gabions : purges et interventions d'urgence : 40 entretien des fosses : 250 entretien des gabions : 110	400 K€
Remplacement des blocs mobiles – base 200 u par an sur un total de la chaîne de blocs de 6000 u pour la séparation des flux en mode basculé (ladilafé)	180 K€
Mur en terre armée (entretien)	60 K€
	5 100 K€

Pour mémoire s'agissant des 27 ponts : les 20 ouvrages hydrauliques (section 2,5 x 4 m) ont été réparés en 2004 par des techniques de béton projeté. 4 VIPP (viaduc indépendant à poutre précontrainte) ont été réparés en 2011 par renforcement en fibre carbone ou précontrainte extérieure (grande ravine et les problèmes de basculement alors posés – coût 350 000 €). En 2014 est prévue une nouvelle campagne sur les 3 ouvrages restants pour un montant de 0,5 M€

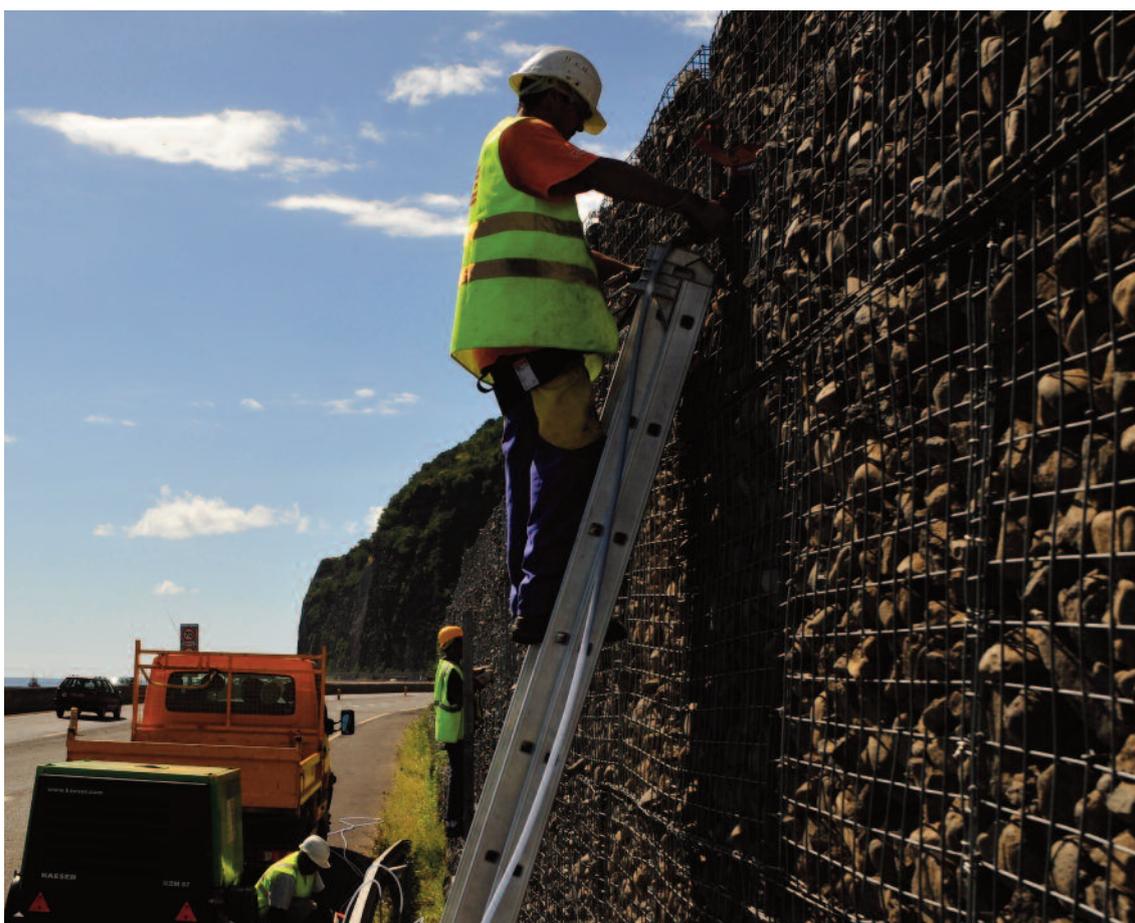
Les grosses réparations et opérations de sécurisation

Le vieillissement de l'infrastructure a nécessité depuis sa mise en service divers travaux de réparation. À titre d'exemple le clouage du mur en terre armée :

- ➔ côté mer, ce mur présente une hauteur moyenne de 6 m (3 m pour les 2 murs intermédiaires). Pour répondre à l'état de corrosion préoccupant des armatures (lamelles en aluminium) un clouage a été réalisé sur toute sa longueur entre 1996 et 1999.

Diverses opérations de clouage et bétonnage (comblement d'affouillement en pied de mur) ont par la suite été réalisées entre 2008 et 2010 sur 8 secteurs. En 2014 est prévue une nouvelle campagne d'un montant de 3,4 M€.

Les travaux de déblaiement et remises en état consécutifs aux éboulements en grand ne sont pas comptabilisés ici. Les opérations de sécurisation telles que celles menées de 2006 à 2008 ont représenté 83 M€ de travaux (440 000 m² de filets et 55 000 m³ de gabions supplémentaires). Une nouvelle phase de 55 M€ de travaux est identifiée – le dossier d'enquête publique est en cours d'instruction à la DEAL – l'enquête pourrait être lancée d'ici la fin de l'année.



GRANDS CHANTIERS RÉGIONAUX

La Réunion que nous construisons ensemble



La Nouvelle Route du Littoral : UN CHANTIER QUI AVANCE



© Signes_P

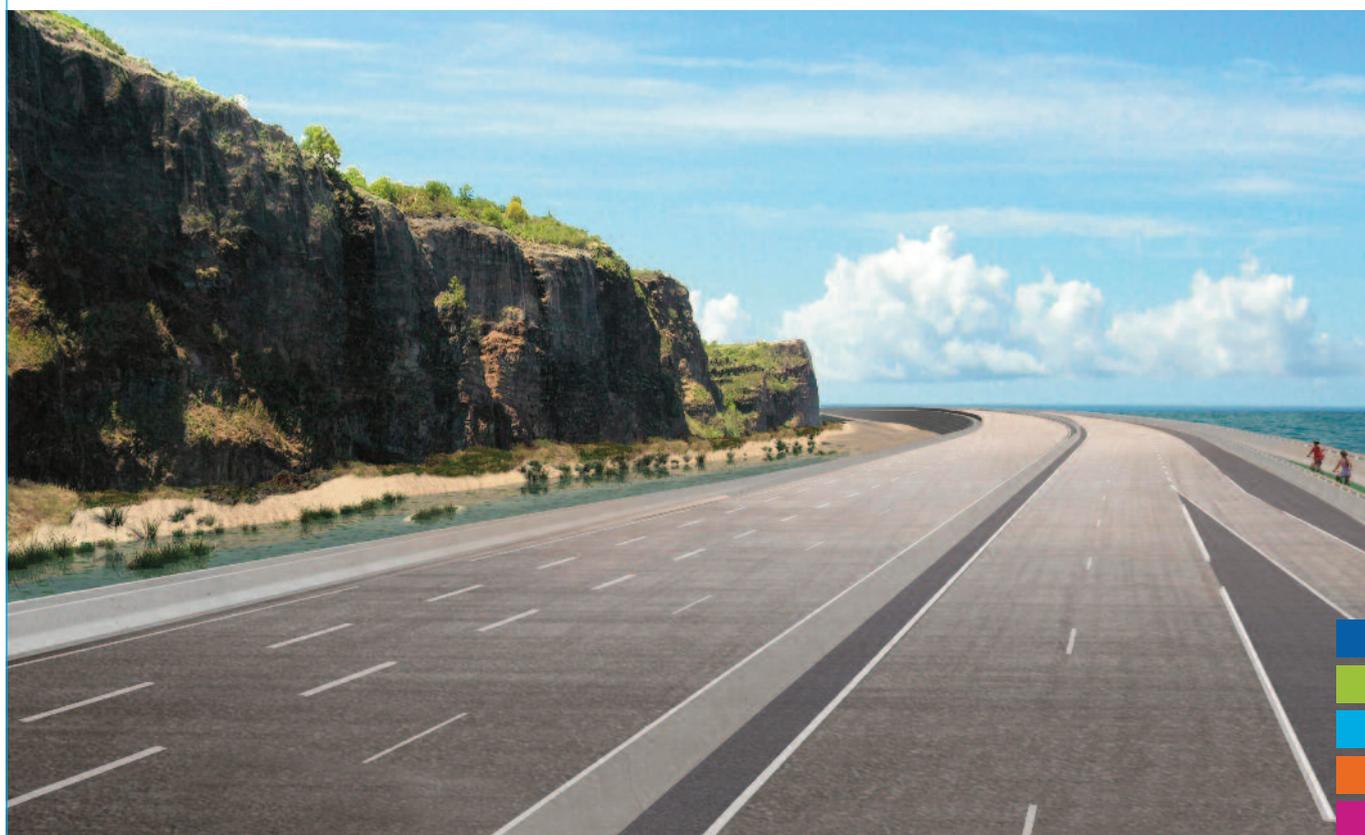


Rappel des PRINCIPAUX CARACTÉRISTIQUES

La RN1 entre Saint-Denis et La Possession dite Route du Littoral, itinéraire stratégique reliant le port de commerce à la capitale administrative et à l'aéroport international Roland Garros, supporte un trafic journalier de l'ordre de 60 000 véhicules/jour. Soumise à de forts aléas naturels, géologique et maritime. Cette route doit être abandonnée au profit d'une nouvelle route en mer, plus éloignée de la falaise et redimensionnée pour résister à des houles cycloniques centennales.

Le projet présente les caractéristiques suivantes :

- ➔ Longueur approximative : 12,5 km (du PR 1,0 au 13,5 de la route actuelle)
- ➔ Vitesse de référence : 90 km/h
- ➔ Profil en travers : 2x2 voies + BAU + réservation d'emprise pour un futur TCSP, voies cyclistes
- ➔ Combinaisons de digues et de viaducs en mer
- ➔ Diffuseur routier à Saint-Denis (RN 1 – Front de Mer et RN 6 – Boulevard Sud)
- ➔ Échangeur complet avec la RD 41 (route de La Montagne) à La Possession
- ➔ Projet sans péage





Avancement DU PROJET

Le dossier d'avant-projet sommaire a été approuvé par la Commission Permanente de la Région Réunion le **5 juillet 2011**, pour un montant de **1,66 M€** en valeur de référence décembre 2010.

L'enquête publique de l'opération s'est déroulée du 2 novembre au 2 décembre 2011. Le projet a reçu un avis favorable de la Commission d'Enquête assorti de recommandations que la Région s'est engagée à suivre. La Déclaration d'Utilité Publique a été prise par arrêté préfectoral du 7 mars 2012.

Un Maître d'œuvre, EGIS, a été sélectionné dès **août 2011** pour produire les études de conception détaillée sans attendre la DUP. L'avant-projet a été approuvé en mai 2012 par la CPERMA.

Le projet optimisé prévoit des améliorations qualitatives substantielles conformément aux engagements pris dans le cadre de la procédure de DUP et notamment : desserte de la Grande Chaloupe, réduction des emprises du projet et des volumes en matériaux à mobiliser, réservation d'une emprise pour les vélos. **Le montant des travaux reste contenu et estimé à 1,66 M€.**

Les appels d'offres travaux en cours

Les marchés de travaux ont été répartis en plus d'une vingtaine de lots (pour faciliter l'accès aux travaux à toutes tailles d'entreprises) et des clauses d'insertion sociale ont été inscrites dans les pièces écrites des marchés. **Les Appels d'offres (DCE travaux des 5 principaux lots) ont lancé le 12 décembre 2012 représentant un montant de travaux à réaliser d'ordre d'1 milliard d'euros :**

- ➔ Lot 1a à 1d: Travaux préparatoires - pistes d'accès aux chantiers (4 lots),
- ➔ Lot 2: Échangeur de La Possession
- ➔ Lot 3: Viaduc (5 400 m)
- ➔ Lot 4: Viaduc de la Grande Chaloupe
- ➔ Lot 5: Digue (1^{ère} phase – 3 600 m)

Un appel d'offres a été lancé pour la fourniture de matériaux. Les premières commandes sont en préparation pour amorcer le début des travaux dès 2013. Les principaux volumes de matériaux nécessaires (18 M de tonnes) restent prévus dans les appels d'offres travaux des digues.





LES ÉTAPES (LÉS

de la Nouvelle Route de Littoral en 2013

- ➔ **AVRIL À JUIN** : instruction des dérogations liées à la perturbation d'espèces protégées (principalement avifaune et mammifères marins)
- ➔ **MAI – JUIN** : Deux enquêtes publiques relatives à l'utilisation du Domaine Public Maritime (DPM) et aux travaux impactant les milieux aquatiques
- ➔ **SECOND SEMESTRE 2013** : notification des résultats des appels d'offres travaux (près d'un milliard d'euros d'appels d'offres lancés fin 2012)
- ➔ **SEPTEMBRE/OCTOBRE 2013** : Autorisations administratives au titre de la police de l'eau et des travaux sur le DPM et les dérogations espèces protégées (arrêtés ministériels et préfectoraux)

Autorisations administratives d'ici fin 2013

Le calendrier des procédures est le suivant :

	Dépôt du dossier final	Enquêtes Publiques (disjointes)	Autorisations administratives
Monuments historiques	-	-	arrêté du 14/12/12
Domaine Public Maritime	15 mars	Mai - juin-13	août-13
Dossier Police de l'Eau	15 mars	du 04 au 25 juillet	oct-13
Dossier CNPN (espèces protégées)	31 mars	sans objet	sept-13

Calendrier des travaux

- ➔ **FIN 2013** : Début des travaux préparatoires (accès chantier) prévu, et signature des contrats de travaux pour les grands ouvrages d'art (digues/viaduc)
- ➔ **DÉBUT 2014** : Travaux lot n°2 (digue à La Possession supportant l'échangeur de la RD41)
- ➔ **2015** : début des travaux pour les grands ouvrages d'art (digues/viaduc) après une période préparatoire de l'ordre d'un an pour la mobilisation de moyens exceptionnels qui seront nécessaires (ex. plateformes off shore,...). Les grands ouvrages maritimes devraient être réalisés sous 4 ans.
- ➔ **2019/2020** : mise en service de la nouvelle route du littoral.





LES EFFETS POSITIFS du projet

La Nouvelle Route du Littoral est un véritable projet de développement durable qui assure :

- ➔ la sécurité des usagers vis-à-vis des chutes de pierres et des grands éboulements,
- ➔ la sécurité des usagers vis-à-vis des houles cycloniques et des effets du réchauffement climatique (remontée du niveau de l'océan) : ex. prise en compte de houles au moins deux fois supérieures à celle de Felleng,
- ➔ l'arrêt des opérations de sécurisation en falaise, qui dégradent un écosystème quasiment unique au monde,
- ➔ le remplacement d'une infrastructure qui arrive en fin de vie et qui sinon devrait être confortée, réparée, puis progressivement remplacée sans améliorer le niveau de sécurité global (océan et falaise),
- ➔ un axe moderne particulièrement respectueux de son environnement: un assainissement qui protège le milieu marin des pollutions, un projet de récifs artificiels ambitieux, près de 60 M€ de dépenses totales consacrées à la préservation de l'environnement sur le budget global, dont 16 M€ au titre des mesures compensatoires,
- ➔ une infrastructure qui favorise les transports collectifs et des modes doux, en offrant dès la mise en service des couloirs bus et un espace sécurisé pour les cyclistes,
- ➔ un ouvrage structurant préservant et préfigurant l'avenir en prenant en compte le futur Réseau Régional de Transport Guidé inscrit au SAR (emprise, dimensionnement des ouvrages d'art),
- ➔ des entrées de villes et des dessertes de grande qualité qui requalifient l'espace et s'intègrent dans les aménagements futurs à réaliser en continuité de ce grand projet,
- ➔ la fin des fermetures et des basculements liés à la gestion des risques naturels et des pertes de temps et pertes économiques associées,
- ➔ un ouvrage créateur d'emplois, favorisant la relance de l'activité dans le secteur du BTP avec de fortes retombées locales,
- ➔ un ouvrage remarquable valorisant pour l'image de l'île.





LE FINANCEMENT de l'opération

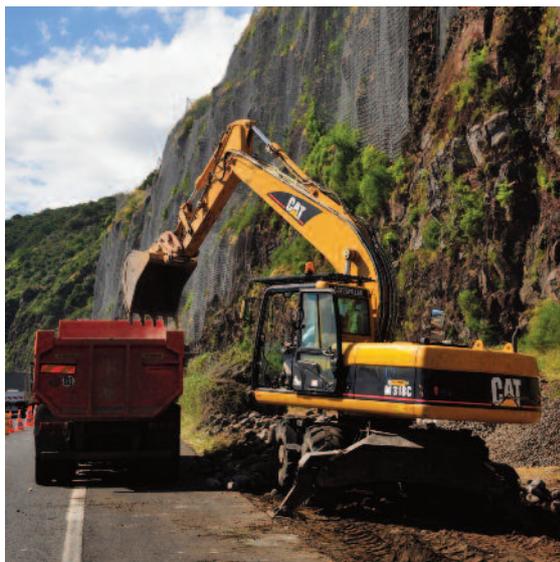
- Le protocole de Matignon du 14 octobre 2010 prévoit et garantit les conditions de financement de ce projet par l'État et l'Union Européenne (État 532 / fctva 248/ UE 151 / Région 669).

Le montant du programme a été arrêté à 1.660 M€ par la Commission permanente en 2011.

- Le coût prévisionnel des travaux, confirmé par le maître d'œuvre, a été arrêté à 1.499 M€ HT par la Commission permanente en mai 2012. Un protocole a été signé **avec la Caisse des Dépôts et de Consignation (CDC) le 6 décembre 2011 pour réserver un emprunt de 500 M€** pour les projets du protocole de Matignon. **L'État a attribué 242 M€ de subventions à la Région Réunion correspondant à la 1^{ère} tranche financière du protocole, dont 219 M€ par la convention AFITF du 29 mars 2012.** L'Union Européenne doit très prochainement valider le dossier Grand Projet FEDER pour le programme 2007-2013 sur lequel 11 M€ ont d'ores et déjà été attribués (sur une programmation de 51 M€) - la négociation pour le PO 2014-2020 a commencé. Le budget primitif 2013 de la Région prévoit 1.632 M€ d'autorisation de programme pour couvrir les engagements financiers liés à ce projet. **Le cabinet KLOPFER a évalué le programme pluri-annuel des investissements de la Région jusqu'en 2021 et a conclu que la trajectoire d'équilibre visée par la collectivité était soutenable au plan financier et budgétaire.**

La part de la Région est estimée à 729 M€ sur le projet, et elle a supporté de 2005 à 2009 un investissement de près de 1.200 M€ (avec en parallèle d'autres projets comme la déviation de Grands Bois et l'achèvement du Boulevard Sud)

- Deux tranches ont été identifiées concernant la répartition des : l'une, d'un montant de 688 M€ entre St Denis et la Grande Chaloupe (période 2010-2015) l'autre, d'un montant de 912 M€ entre la Grande Chaloupe et La Possession (période 2015-2020).





Un projet qui prend en considération LES ENTRÉES DES VILLES

À La Possession :

Une convention d'études (Commune, Région, État, Département, TCO) a été signée en mars 2012 pour gérer les interfaces entre le projet d'infrastructure, le projet urbain de la commune (projet de cœur de ville et de mise en valeur du front de mer/études en cours) et les projets de développement des transports collectifs

Une bretelle provisoire sera mise en place dès le début 2014 pour améliorer les conditions de circulation à La Possession.

Le projet NRL :

- ➔ requalifie l'entrée de ville,
- ➔ règle le problème d'accès à la RD 41,
- ➔ crée une nouvelle entrée de ville (mise en service en 2016 par anticipation sur le projet global en 2020), qui préfigure l'accès du TCSP,
- ➔ revalorise le front de mer.

À Saint-Denis :

Une convention a été signée pour la réalisation d'une étude d'aménagement urbain globale sur la Nouvelle Entrée Ouest (NEO) entre la Commune, la Région, l'État, le Département, la CINOR en février 2011. La sélection d'une AMO et le lancement sous maîtrise d'ouvrage communale d'une étude devrait aboutir au choix d'un scénario d'aménagement fin 2013 – début 2014.

Le projet NRL :

- ➔ requalifie l'entrée ouest de St Denis (traitement de l'espace public)
- ➔ reste compatible avec les scénarios d'aménagement envisageables de la RD 41 au « Pole Océan ».

Les principaux enjeux en termes de délais :

- ➔ Définir et permettre de mettre en service les aménagements urbains dans le même délai que la Nouvelle Route du Littoral sécurisée (2020)
- ➔ Chiffrer les scénarios retenus (à ce jour aucune estimation disponible)
- ➔ Négocier le PO FEDER 2014 – 2020 (remontée en septembre des orientations régionales à Paris)
- ➔ Négocier le plan de financement de l'opération localement et définir les maîtrises d'ouvrage
- ➔ Engager les études opérationnelles et les procédures amont au plus tôt





Des formations professionnelles pour UN CHANTIER MOTEUR DU DÉVELOPPEMENT ÉCONOMIQUE

La Collectivité, en partenariat étroit avec l'État (Pôle Emploi), veut également valoriser la formation et l'emploi local par le biais des grands chantiers régionaux. Il s'agit d'inscrire la Nouvelle Route du Littoral dans la politique régionale de relance de l'économie locale. Ainsi, le chantier de la Nouvelle Route du Littoral constitue également une opportunité pour les Réunionnais en termes de formation et d'emploi, notamment dans le domaine du BTP, mais également dans le domaine du transport et de la logistique.

Les objectifs génériques :

- ➔ Anticiper les besoins en emplois et en qualification générés par les travaux
- ➔ Accompagner la fin des travaux et garantir la pérennisation des emplois

Des formations aux métiers du BTP

Les objectifs du programme de formations BTP

- ➔ favoriser l'accès des demandeurs d'emplois
- ➔ apporter une qualification complémentaire ou un perfectionnement aux ex-salariés du BTP, et actuellement demandeurs d'emplois

Le programme de formations BTP en chiffres

- ➔ 17 formations de niveau V à III
- ➔ 395 stagiaires (effectif moyen)
- ➔ 276 652 heures/stagiaires
- ➔ plus de 4 millions d'€



Chéron Architectes 2012

Les métiers en tension identifiés par la cellule OEGP (Objectif Emploi Grands Chantiers)

- ➔ Mécanicien (Niveau IV et V)
- ➔ Électromécanicien de maintenance industrielle (Niveau V)
- ➔ Canalisateur* (Niveau V)
- ➔ Chef d'équipe des travaux publics (Niveau IV)
- ➔ Conducteur de travaux publics route, canalisation, terrassement (Niveau III)
- ➔ Géomètre topographe (Niveau III)
- ➔ Technicien supérieur géomètre topographe pour les entreprises de travaux publics (Niveau III)
- ➔ Scaphandrier, préformation (Certificat de plongée de niveau 1 à 3) à La Réunion et parcours de formation (accès à la classification et classe II mention A) hors du département
- ➔ Soudeur
- ➔ Chaudronnier
- ➔ Centraliste béton
- ➔ Laborantin
- ➔ Coffreur, bancheur, ferrailleur

Formations en cours depuis Novembre 2012





ZOOM SUR LE MÉTIER DE SCAPHANDRIER :

*Zoom sur le métier de Scaphandrier :

Le métier de Scaphandrier comprend différentes fonctions : Il effectue l'entretien, la maintenance des équipements de plongée (mélange, caisson, pression, flexible,...) et en contrôle le fonctionnement. Il délimite les zones d'intervention et coordonne les manœuvres (approvisionnement, approche d'engins,...). Il effectue des recherches, des reconnaissances ou des contrôles dans les fonds aquatiques, sur les berges.... Il effectue les travaux et l'entretien d'éléments immergés (structures, ouvrages, coques,...). Il procède à des déblaiements, des désenvasements... ou récupère des épaves, matériaux, équipements... immergés. Il établit et renseigne les comptes rendus d'intervention.



ZOOM SUR LE MÉTIER DE CANALISATEUR :

Le canalisateur a pour mission d'approvisionner le chantier en matériel et matériaux. Il creuse la fouille (tranché, fossé, ...) et règle le fond de forme pour la confection d'un lit de pose. Il élingue, lève et positionne les canalisations et accessoires, il assemble, cale et protège les manchons, chaussettes, joints, vannes, robinets... Il localise les défaillances de canalisation et en identifie la nature. Il remblaye et recouvre la fouille par l'apport d'enrobés, de compactage,... après la pose des dispositifs avertisseurs (filets,...). Il sécurise son chantier et son environnement (signalisation,...)





LA CELLULE OBJECTIF EMPLOI GRANDS PROJETS : QUI SONT-ILS ?



carif • oref
Ile de La Réunion

Pour que les grands chantiers bénéficient pleinement à l'économie et à l'emploi, les besoins des entreprises doivent être anticipés afin de pouvoir disposer de compétences adéquates. À ce titre, l'État, le Pôle Emploi et la Région ont signé une convention cadre pour l'emploi local dans le cadre des grands chantiers. Cela se traduit par la mise en place d'un comité opérationnel la Cellule Objectif Emploi Grands Projets avec pour objectifs :

- d'anticiper les besoins en emplois et en qualification générés par les travaux et corrélativement, évaluer les besoins en formation ;
- d'accompagner la fin des travaux afin d'identifier les solutions à même de garantir la pérennisation, des emplois par le développement économique engendré par ces travaux.

L'étude AFT-IFTIM, présentée en juin 2012 lors d'un séminaire, a évalué le volume d'emplois que le chantier de la Nouvelle Route du Littoral générera. Une analyse précise sur les métiers et les formations concernés a également été faite par cette cellule.

*Carif oref: centre d'animation, de ressources d'information sur la formation - observatoires régionaux de l'emploi-formation





Les Grands Chantiers Régionaux



Les Grands Chantiers Régionaux :

point financier

La Région et l'État ont signé le 14 octobre 2010 un protocole qui a pour objet de définir les principes de réalisation et de financement de trois projets majeurs pour l'île de La Réunion :

- ➔ La réalisation d'une Nouvelle Route du Littoral totalement sécurisée,
- ➔ La réalisation d'un réseau Trans Éco Express,
- ➔ Le financement des investissements aéroportuaires.

	ROUTE DU LITTORAL	TEE	AEROPORTS	Total
Région	669 M€	101 M€	10 M€	780 M€
Etat	532 M€	30 M€	20 M€	582 M€
FCTVA	248 M€	39 M€	- M€	287 M€
FEDER	151 M€	80 M€	100 M€	331 M€
Aéroports	-	-	220 M€	220 M€
Total :	1 600 M€	250 M€	350 M€	2 200 M€

Ces projets représentent un investissement global de 2,2 milliards d'euros dont 1,2 milliards d'euros de financements publics nationaux et FEDER, et 1 milliard d'euros de financements locaux.

Cet accord prévoit également la possibilité pour la Région de recourir à un emprunt de 500 M€ auprès de la Caisse des Dépôts pour le financement des projets inscrits au protocole. La mise en place d'une procédure Grands Chantiers (Objectif Emplois/Formations) a également été prévue au protocole, pour favoriser l'accès aux travaux à de la main-d'œuvre locale en recherche d'emploi.

MISE EN ŒUVRE DES ENGAGEMENTS

ROUTE DU LITTORAL :

- ➔ Subvention de **219,24 M€** attribuée par l'État à la Région (convention signée avec l'AFITF le 29/03/12),
- ➔ Subvention FEDER de **11 M€** attribuée en 2011 à la Région pour la réalisation des études de maîtrise d'œuvre,
- ➔ Le dossier grand projet pour l'obtention des financements européens (FEDER) a été déclaré recevable par la Commission Européenne en mars 2013 pour un montant de subvention maximal de 80 M€ au titre du POE FEDER 2007-2013.

Les Grands Chantiers Régionaux : point financier

TEE: LE NOUVEAU TRANSPORT PUBLIC RÉUNIONNAIS

- ➔ Subvention de **4 M€** attribuée par l'État à la Région (convention signée avec l'AFITF le 21/10/11) pour la réalisation de la liaison RN1 St Louis/St Pierre),
- ➔ Subvention FEDER de **7,1 M€** attribuée à la Région pour l'utilisation de l'ancien pont RSE pour les transports en communs.

AÉROPORTS:

- ➔ Octroi le 09/12/12, par la Région à la société aéroportuaire (ARRG), d'une garantie d'emprunt de 50 % du prêt de 45 M€ (soit 22,5 M€) permettant démarrage des travaux en 2013,
- ➔ Subvention Région de **2 M€** attribuée le 21/10/10 au Syndicat Mixte de Pierrefonds pour la réalisation des travaux sur l'adaptation de l'aérogare (coût de 4,2 M€ avec 50 % de participation du FEDER).

PRÊTS CDC SUR FONDS D'ÉPARGNE:

protocole d'accord signé le 06/12/11 sur la mobilisation de l'enveloppe de prêts sur fonds d'épargne d'une durée de 40 ans maximum, selon la ventilation suivante:

- ➔ **400 M€** seront affectés au financement de la nouvelle route du littoral;
- ➔ **50 M€** seront affectés à la part régionale du financement des infrastructures dédiées au TEE;
- ➔ **50 M€** seront affectés au programme d'investissements aéroportuaires.



Nouvelle Route du Littoral : un chantier d'exception parmi d'autres déjà réalisés dans le monde

SHANGHAI - BAIE D'HANGZHOU LE PONT TRANS-OcéANIQUE

Type : Pont maritime
Réalisation : 2005
Dimensions :
Longueur 32 500 m
Largeur 31,5 m
Hauteur 159 m



SUÈDE / DANEMARK LE PONT DE L'ØRESUND

Type : Pont à haubans / pont en treillis
Réalisation : 2000
Dimensions :
Longueur 7 845 m
Largeur 23,5 m
Hauteur 203,5 m



GRÈCE - ANTIRION LE PONT RION-ANTIRION

Type : viaduc
Réalisation : 2004
Dimensions :
Longueur 2 883 m
Largeur 27,2 m
Hauteur 163,7 m



FRANCE - POITOU-CHARENTES LE PONT DE L'ÎLE DE RÉ

Type : Pont maritime
Réalisation : 1988
Dimensions :
Longueur 2 927 m
Largeur 15,5 m
Hauteur 42 m



ÉTATS-UNIS - FLORIDE THE SEVEN MILE BRIDGE FLORIDA KEYS

Type : Pont à haubans
Réalisation : 1982
Dimensions :
Longueur 10887 m
Largeur 11.58 m
Hauteur 19.81 m

L'Espace « Grands Chantiers Régionaux » : Suivre les avancées de la Nouvelle Route du Littoral

Ouvert au public depuis le 25 octobre 2010, l'espace baptisé « Les Grands Chantiers Régionaux de La Réunion que nous construisons ensemble » offre 4 espaces consacrés aux Grands Chantiers : Nouvelle Route de Littoral, Trans Éco Express, Développement des aéroports, Chantiers culturels, et un espace sur les chantiers routiers sur toute l'île.

Ce lieu d'exposition de 185 m² a pour vocation d'informer le plus grand nombre sur ces chantiers d'intérêt général grâce notamment à des supports attractifs et interactifs : vidéo à 360° de la Nouvelle Route du Littoral, vidéo et panneaux explicatifs pour chaque chantier, borne d'information tactile, espace WIFI. Une salle de conférence est également opérationnelle pour l'organisation d'événements/de réunions.

Une équipe dédiée de trois personnes accueille les différents publics, notamment pour des visites scolaires.

Adresse :

Angle de l'avenue de la Victoire et de la Rue du Mât du Pavillon à Saint-Denis

Horaires d'ouverture :

9h30 à 17h00 en continu du lundi au vendredi

Contact : 0692 63 29 86

