

COMMUNIQUÉ DE PRESSE

Nouvelle Route du Littoral

Un chantier qui avance

Les 250 millions provisionnées en 2014 à l'ordre du jour de la prochaine Assemblée

Pas de dépense nouvelle, supplémentaire et imprévue

VENDREDI 2 JUIN 2017

La Nouvelle Route du Littoral faisant une nouvelle fois l'objet d'articles aux contenus erronés cf Journal Le Quotidien de ce vendredi 2 juin article signé Frank Cellier, la collectivité tient à apporter des informations factuelles pour la complète information des citoyens.

La période électorale étant traditionnellement lié à la recherche de scoop, elle ne peut néanmoins autoriser toute tentative de désinformation impactant le sérieux et l'image de la collectivité, de ses agents, de ses élus. A ce titre, la collectivité a décidé de porter plainte contre les organes de presse concernés.

Au préalable, la Région veut rappeler qu'il s'agit d'un chantier de sécurisation promis aux Réunionnais par des équipes successives depuis plus de 20 ans et attendu par les Réunionnais afin de pouvoir bénéficier d'une route sécurisée.

> Un financement garanti assorti de mesures environnementales complémentaires et de nouvelles exigences estimées à 250 millions d'euros provisionnés.

La question du financement, rappelons-le, est garantie dans le cadre des Accords de Matignon signés en octobre 2010. L'État mobilise ainsi 532 millions d'euros auquel il convient d'ajouter 248 millions de reversement de TVA et les 151 millions de l'Europe. Les capacités financières de la Région permettent de mobiliser une contribution de 729 millions d'euros dont une part importante sera financée par le recours à l'emprunt, dans des conditions de taux d'intérêt particulièrement bas, en préservant ainsi ses capacités d'investissements dans d'autres projets régionaux.

Un financement garanti et intégrant des fonds pour les aléas en lien avec le chantier

Dès 2014, cette enveloppe de 250 millions d'euros avait déjà été provisionnée pour pallier les financements d'éventuels aléas : 200 millions d'euros pour les aléas de chantier ; 50 millions d'euros en complément pour les mesures environnementales. L'inscription d'une autorisation de programme de 250M€ est compatible avec la trajectoire d'équilibre de 2012. Il ne s'agit donc en aucun cas d'une dépense nouvelle supplémentaire et imprévue. Aussi, afin de répondre aux mesures environnementales, aux prescriptions complémentaires et aux nouvelles exigences imposées par les arrêtés d'autorisations :

- > nouvelles mesures sur l'impact paysager, sur les milieux naturels terrestres et maritimes,
- > démontage d'une partie de la route actuelle,
- > réduction des nuisances routières ;

la Collectivité délibèrera le 16 juin prochain en assemblée plénière pour mobiliser cette enveloppe de 250 millions d'euros. Cette enveloppe complémentaire doit ainsi garantir la continuité du chantier en palliant notamment les aléas géotechniques et ceux en matière d'approvisionnement en matériaux. Il ne s'agit donc pas d'un surcoût.

> Rappel des enjeux de sécurité sur un axe économiquement et socialement stratégique de circulation :

Le premier enjeu du chantier de la NRL est celui de mettre fin à une situation d'insécurité permanente pour tous les automobilistes réunionnais et de sécuriser un axe vital pour La Réunion. Pour rappel, l'actuelle route du littoral, située au pied d'une falaise, est constamment menacée par les chutes de pierres. Les 450 000 mètres carrés de filets déployés depuis des années par l'Etat et la Région ont certes contribué à

limiter les risques mais sont sans effet contre les grands effondrements, comme celui dramatique du 24 mars 2006 qui a coûté la vie à 2 Réunionnais. La pose de ces équipements de sécurité, leur entretien et leur remplacement présentent non seulement un coût très élevé mais entraînent aussi des impacts majeurs sur l'environnement, en particulier l'écosystème de la falaise littorale, qui constitue un habitat abritant des espèces rares et uniques au monde. Tous les experts qui se sont penchés sur cette question ont conclu qu'on ne pouvait ni prévoir, ni anticiper ces phénomènes d'éboulis et que la route actuelle devait être abandonnée ; la meilleure solution, validée par l'Etat, consistant à écarter la route de la falaise.

Face à cette situation d'urgence et pour répondre à l'attente pressante des 60 000 usagers quotidiens, la Collectivité a fait le choix en 2010 de construire la Nouvelle Route du Littoral (NRL) avec une emprise supplémentaire destinée à accueillir un transport collectif en site propre (TCSP), transformant ainsi le projet routier transféré par l'Etat en véritable infrastructure multimodale. La NRL constitue non pas « une autoroute en or », mais LA solution la mieux adaptée au problème de sécurité posé par la route actuelle. **Le choix du tracé maritime a été effectué en 1999 puis confirmé en 2006, après l'effondrement majeur qui a coupé la route pendant un mois et coûté la vie à deux personnes. Après 20 ans d'études, d'expertises, de consultations et de débats publics, tous les experts s'accordent sur cette solution comme étant la meilleure aux plans technique, financier et environnemental.**

Des éboulis qui engendrent des conséquences sérieuses pour l'économie locale, parfois dramatiques du point de vue humain

Itinéraire stratégique, la liaison entre Saint-Denis, chef-lieu de l'île et l'Ouest, zone dans laquelle se situe le Port de La Réunion, est très fréquentée, aussi bien pour les trajets domicile-travail des salariés que pour le fret routier. C'est aussi un axe 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 (Plusieurs kms le matin). Ces basculements, parfois même fermetures complètes, notamment pendant la période cyclonique, engendrent la paralysie de toute l'économie réunionnaise. Des effondrements de tout un pan de falaise demeurent toujours possibles comme :

- > juin 1980 au PK2 : 3 morts - entre 15 000 et 20 000 m3 de roche
- > avril 1988 au PK5 : pas de victime
- > mars 2006 au PK 12 : 2 morts - entre 20 000 et 30 000 m3 de roche- 28 jours de fermeture totale
- > janvier 2008: 1 mort
- > mars 2015 au PR 10+800 : 6 jours de fermeture totale
- > mars 2016 au PR 9+200 et au PR9+300 : environ 5 jours de fermeture totale

A ce jour, ce sont malheureusement 23 personnes qui ont été tuées sur cette route en raison de chutes de pierres et 65 personnes victimes de graves blessures.

Combien de victimes serions-nous contraints de compter si un effondrement d'un pan de montagne se produisait à une heure de pointe ? **A quel niveau le curseur doit-il être placé pour convaincre certains médias de l'utilité de cet investissement majeur pour La Réunion ?**

La route actuelle est également soumise à un fort risque de submersion marine, risque que le projet de nouvelle infrastructure permettra également de régler, y compris sur le très long terme en ayant pris en compte, pour le dimensionnement des ouvrages conçus pour résister à des houles cycloniques centennales, aux effets attendus du réchauffement climatique, parmi lesquels l'élévation du niveau des océans.

> Un chantier créateur d'activités locales et d'emplois

En dernier lieu, il est important de rappeler que, dans le contexte économique difficile auquel n'échappent pas les entreprises réunionnaises, le chantier de la Nouvelle Route du Littoral est incontestablement une opportunité de relance de l'activité par la commande publique, **Ce qui figure bien dans le programme du président de la République**, un enjeu également pour l'emploi et la formation des jeunes. Ce sont près de 3000 emplois directs et indirects générés et plus de 800 jeunes Réunionnais en formation aux métiers du BTP.