

#NOTRE
MISSION
SERVIR
LA RÉUNION

DE LA CORNICHE À LA NRL

UNE ROUTE RÉUNIONNAISE



UNION EUROPÉENNE



ÉTAT
DE LA RÉUNION



Région Réunion
www.regionreunion.com

WWW.NOUVELLEROUTEDULITTORAL.RE



« Notre responsabilité collective, pour la Région Réunion, pour l'État, pour l'Europe, est de mener à bien le chantier de la NRL dans les meilleures conditions.

Le principal objectif : garantir la sécurité des hommes et des femmes (80 000 usagers par jour) qui empruntent la route actuelle chaque jour entre La Possession et Saint-Denis. C'est aussi, évidemment, un axe stratégique pour la circulation des personnes et des marchandises entre le port, l'aéroport et le chef-lieu.

Chaque jour ce sont des centaines d'ouvriers, d'ingénieurs, de techniciens qui sont à la tâche pour faire avancer ce chantier d'exception.

Chaque jour ce sont de véritables défis technologiques qui sont relevés.

Chaque jour ce sont des innovations et des mesures de protection et de compensation environnementales qui sont appliquées avec rigueur.

La NRL est incontestablement l'un des plus grands chantiers Réunionnais, un chantier qui se veut exemplaire au plan de son impact économique, social et environnemental pour notre territoire. »

DIDIER ROBERT
PRÉSIDENT DE LA RÉGION RÉUNION



UN PROJET D'UTILITÉ PUBLIQUE

ESSENTIEL À L'ÉCONOMIE LOCALE, À LA SÉCURITÉ

→ La Route du Littoral actuelle représente un axe stratégique essentiel à l'activité économique de l'île. En effet, elle relie plusieurs bassins de vie et d'activités du territoire. Les communes du Port (34 128 habitants¹), de La Possession (33 020 habitants), le chef lieu, Saint-Denis (près de 150 000 habitants) et l'aéroport Roland Garros, situé sur la commune de Sainte-Marie (33 839 habitants), sont connectés entre eux par la Route Littoral.

→ Chaque jour, plus de 80 000 usagers et 60 % du fret de l'île (marchandises, carburants...) empruntent cet axe.

→ Depuis la mise en service de la première route du littoral en 1963, cet axe est soumis à de multiples risques naturels majeurs. **Érosion, fortes houles, chutes de pierres...** perturbent régulièrement cet axe d'une douzaine de kilomètres (plus de **240 jours de basculements ou de fermetures totales depuis 2010**). Sans réel itinéraire alternatif, le quotidien des usagers et la vie économique de La Réunion s'en trouvent donc fortement pénalisés.

→ La Route de La Montagne (RD41) offre un parcours alternatif presque deux fois plus long, pour une durée de trajet quasiment triplée. Cet itinéraire, difficile d'accès pour les poids lourds et interdit aux plus forts tonnages, est également exposé à des risques d'éboulis.

→ Un comité international d'experts (commission Süter), désigné par le Ministre de l'Équipement, indique dans des rapports (1999 et 2006), que la **route actuelle, dangereuse et non sécurisable, doit être abandonnée** et préconise la réalisation d'une nouvelle route éloignée de la falaise. Depuis 1976, année de mise en service en 2 x 2 voies de la route, plus de 40 personnes ont été blessées (fortes houles, chutes de pierres...) et 22 autres ont péri sous les éboulis.

→ En 2006, suite à un éboulement de grande ampleur qui a coûté la vie à deux personnes, l'État (alors responsable des routes nationales) **décide d'accélérer le projet d'une nouvelle route et retient, avec la Région Réunion, le tracé littoral mixte Digue, Viaduc et Tunnels.**

→ En 2012, la **Déclaration d'Utilité Publique (DUP)** lance le coup d'envoi de ce chantier prioritaire. Le partenariat important entre l'Europe, l'État et la Région Réunion permet de répondre aux enjeux à la fois financiers, environnementaux et sécuritaires.

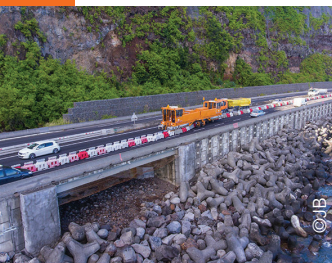
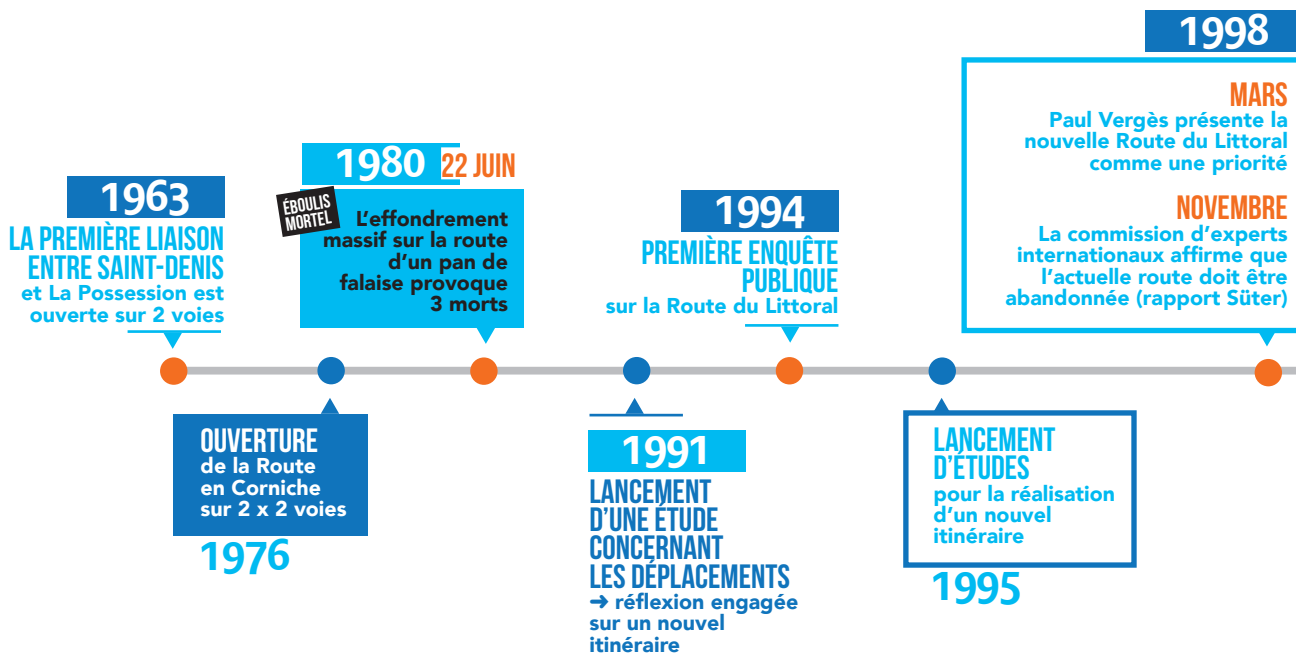
→ À ce jour, la **Nouvelle Route du Littoral (NRL) est achevée à 80 %**. Sur les 12,3 km que représentent la NRL, seuls 2,7 km restent à réaliser.



¹ Source : INSEE 2017

LES ÉTAPES D'UN CHANTIER EXCEPTIONNEL

DE LA ROUTE EN CORNICHE...



Éboulis du 24 mars 2006



PERTES HUMAINES
NOMBRE DE VICTIMES
→ 22 DÉCÈS
ET + DE 40 BLESSÉS
Depuis 1976

FERMETURE DE LA ROUTE
→ 37 JOURS
(2010-2018)

2006

ÉBOULIS MORTEL

Éboulis mortel : 35 000 m³ de roches s'effondrent provoquant le décès de deux personnes et la fermeture totale de cet axe pendant un mois.

24 MARS

11 AVRIL

- Dominique Perben, Ministre des transports, de l'équipement et du tourisme se déplace. L'État décide d'accélérer le projet d'une nouvelle route.
- Une équipe d'experts internationaux constate l'impossibilité de prévoir la survenue d'un nouveau phénomène de grande ampleur et conclut à la construction d'une nouvelle liaison.

22 JUIN

- Lancement d'une concertation pour le choix d'un nouvel itinéraire.
- Des études sont conduites par l'État : 4 solutions répondent aux enjeux (économiques, circulation). À l'issue d'une large concertation, le consensus se dégage sur la solution B1 = Digue + Viaduc + Tunnels.

23 AOÛT ET 25 AOÛT

- L'Assemblée plénière, sous la présidence de Paul Vergès, approuve le tracé B1 de la nouvelle route constituée principalement de digues, de viaducs en mer et complétés par des tunnels, pour un coût de 930 millions d'euros.
- L'État retient la solution B1 et engage les études opérationnelles. Il donne mandat au Préfet de Région pour négocier les modalités de financement.

15 OCTOBRE

ÉBOULIS MORTEL

Un bloc se détache de la falaise et cause la mort d'une personne.

2004 2 OCTOBRE

Le détachement d'un bloc de falaise fait 1 mort

ÉBOULIS MORTEL

2003

DÉCISION DE POURSUIVRE (2006/2007) LES TRAVAUX DE SÉCURISATION sur l'ensemble de l'itinéraire actuel (Contrat de Plan État/Région)

2005 11 AVRIL

Lancement d'une étude préliminaire sous la maîtrise d'ouvrage de l'État

2007 19 JANVIER

LES ACCORDS DE MATIGNON 1 signés entre Paul Vergès et Dominique de Villepin prévoient :
→ la réalisation de la NRL avec un tracé mixte digue-viaduc-tunnels, comprenant un péage et pas de TCSP
→ le TRAM TRAIN prévu sur le tracé de la Montagne avec un franchissement en tunnels pour une enveloppe de 1,315 millions d'euros

→ Au 1^{er} janvier suite au transfert de compétences (loi de décentralisation de 2002) la Région a désormais pleinement la gestion de la Route du Littoral

9 JANVIER

Suite à un éboulis, une personne décède sur la Route du Littoral

ÉBOULIS MORTEL

AOÛT

Lancement de la concertation publique

OCTOBRE

Réunion du 1^{er} Comité de pilotage présidé par la Région. La solution du tunnel est écartée.

2008

ROUTE BASCULÉE
→ 207 JOURS
(2010-2018)

COÛT
→ 7 MILLIONS/AN
DE MAINTENANCE
DE LA ROUTE

2010

2 MARS

La Commission Permanente de la Région confirme la poursuite des études et les deux variantes.

24 JUIN

Didier Robert fait voter à l'Assemblée plénière la réalisation de la NRL avec l'abandon du péage et l'intégration de voies supplémentaires pour les transports collectifs (TCSP).

14 OCTOBRE

Les Nouveaux Accords de Matignon signés entre François Fillon et Didier Robert prévoient 2,2 milliards d'euros pour la NRL (SANS PÉAGE + VOIES TCSP + PISTES CYCLABLES), le TransEcoExpress, ainsi que le développement des aéroports Roland Garros et Pierrefonds.

→ 870 millions pour la NRL, soit 40 millions de + qu'en 2007.

25 OCTOBRE

Ouverture de l'Espace des Grands Chantiers à Saint-Denis pour informer le public des avancées des chantiers : NRL, Aéroports, Trans Eco Express.



2014

- Démarrage des travaux préparatoires
- Lancement des travaux de l'Échangeur de La Possession
- Lancement des travaux du Viaduc de la Grande Chaloupe
- Attribution du dernier tronçon de digue

6 NOVEMBRE
OUVERTURE DE L'USINE
de fabrication locale des accropodes au Port

2011

25 FÉVRIER

Signature de convention entre le Maire de Saint-Denis, Gilbert Annette et le Président de la Région, Didier Robert, pour un aménagement adapté de l'Entrée Ouest de la NRL (NEO).

25 OCTOBRE

Signature entre le Président Didier Robert, le Préfet, et le Directeur de Pôle emploi, d'une convention pour répondre aux besoins du chantier par le recrutement local.

2 NOVEMBRE AU 2 DÉCEMBRE

Données de l'enquête préalable à la DUP (Déclaration d'Utilité Publique).

6 DÉCEMBRE

Signature entre la Région et la Caisse de Dépôts et de Consignation (CDC) de deux contrats de prêts sur fonds d'épargne à taux préférentiels pour un montant total de 622 millions d'euros.

21 DÉCEMBRE

Avis favorable avec recommandation de la Commission d'Enquête sur l'Utilité Publique du Préfet.

2012

12 MARS

La Nouvelle Route du Littoral est Déclarée d'Utilité Publique (DUP)

20 MARS

Signature d'une convention avec le maire de La Possession Roland Robert pour l'aménagement de l'entrée côté Est.

2013

6 NOVEMBRE

Les principaux marchés de travaux sont notifiés

18 DÉCEMBRE

Signature du Contrat de prêt à hauteur de 450 millions d'euros avec la CDC (inscrit au protocole signé en 2011)

20 DÉCEMBRE

Pose symbolique du 1^{er} accropode qui marque le démarrage opérationnel du chantier

LES ÉTAPES D'UN CHANTIER EXCEPTIONNEL

...À LA NRL

2015

JANVIER

- Ouverture du site de pré-fabrication des voussoirs
- Lancement des travaux de digue

6 MAI

Visite du Chantier par la Commissaire Européenne Corina Cretu

13 MAI

- Signature de la convention avec la Banque Européenne d'Investissement (BÉI)
- Livraison du 1^{er} viaduc

2017

6 SEPTEMBRE

Livraison du viaduc de la Grande Chaloupe

26 NOVEMBRE

Lancement des «NRL tour» qui permettent la visite du chantier par le grand public

2020

AVRIL

Début des travaux du nouveau Pont de la Rivière Saint-Denis

15 SEPTEMBRE

Lancement du débat public pour NEO

FREINS, PROCÉDURES ET RECOURS

Depuis 2010, pas moins de 89 recours et procédures CONTRE la réalisation de cette route ont été engagés par des associations, des acteurs politiques et des entreprises. Une série d'actions qui impacte directement et/ou indirectement les délais et les coûts de réalisation de la NRL.

2016 26 MAI

- BAPTÊME DE LA MÉGABARGE EUROPÉENNE ZOURITE
- DÉMARRAGE DES TRAVAUX DU GRAND VIADUC

VISITE DE CHANTIER PAR LES REPRESENTANTS DE LA BEI

2018

2019

15 MARS

POSE DE LA DERNIÈRE PILE DU VIADUC DU LITTORAL EN MER

en présence des partenaires et des ouvriers

30 AVRIL

- Pose du dernier voussoir
- Raccordement entre la Grande Chaloupe et Saint-Denis avec le Viaduc Littoral

PROTOCOLE D'ACCORD

ILE DE LA REUNION

Hôtel de Matignon, le 14 octobre 2010



LE TRACÉ : UN CHOIX ÉTUDIÉ ET

CARACTÉRISTIQUES
DU TRACÉ

SOLUTION
DIGUES + VIADUC + TUNNELS

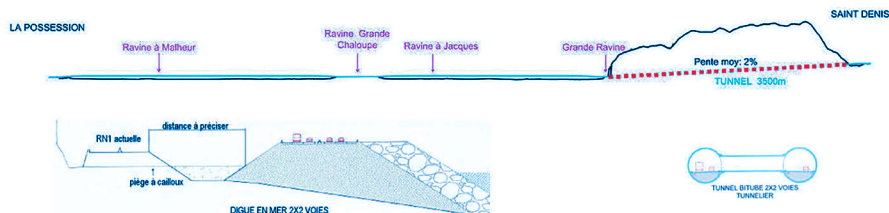
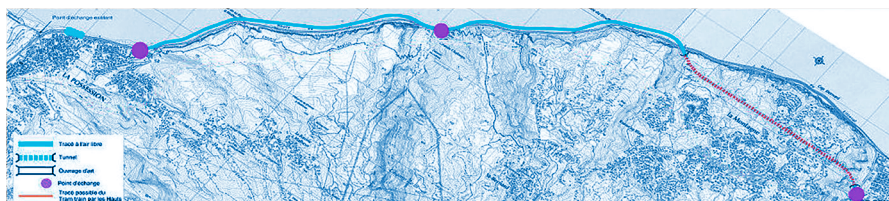
12,3 KM

2 X 2 VOIES

1 PÉAGE

À NOTER QU'EN 2008,
LA SOLUTION TUNNELS
EST ÉCARTÉE

2006 DIGUES + VIADUC + TUNNELS



En 2006, suite à l'éboulis mortel et la fermeture de la route durant 1 mois, l'État décide d'accélérer la réalisation de la NRL.

LA SOLUTION RETENUE VOTÉE PAR L'ASSEMBLÉE PLÉNIÈRE,
PRÉSIDIÉE PAR PAUL VERGÈS, EST CELLE DITE B1 :

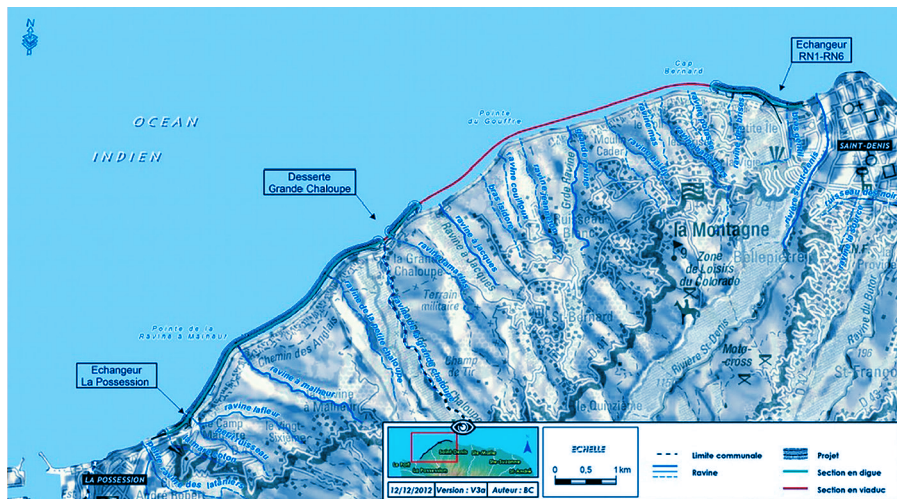
MIXTE DIGUES + VIADUC + TUNNELS

(Projet strictement routier : 2x2 voies)

En 2007, le premier protocole de Matignon est signé sur cette base.

CONCERTÉ

2010 MIXTE DIGUES + VIADUC



En 2010, l'Assemblée Plénière présidée par Didier Robert, approuve le tracé qui a fait l'objet d'études et de concertations.

ELLE VOTE L'ABANDON DU PÉAGE ET LA MISE EN PLACE DE VOIES DÉDIÉES TCSP ET CYCLABLES.

MIXTE DIGUES + VIADUC

Le protocole de Matignon d'octobre 2010, prévoit plus de 40 millions d'euros pour la NRL et des voies TCSP et cyclables.

**CARACTÉRISTIQUES
DU TRACÉ**

**SOLUTION
VIADUC + DIGUES**

12,3 KM

2 X 2 VOIES

**TCSP +
VOIES CYCLABLES**

**GRATUITÉ
(SANS PÉAGE)**

LE TRAM TRAIN : UNE IMPASSE

IMPASSE FINANCIÈRE

→ En 2007, les Accords de Matignon fléchent 1,315 millions d'euros pour le Tram Train (accords signés entre Paul Vergès et Dominique de Villepin)

→ En décembre 2009, le coût du Tram Train est réévalué à la hausse pour atteindre 1,909 millions d'euros, auquel s'ajoute une redevance annuelle d'environ 125 M€ sur 40 ans.

Pour finaliser ce projet, il manquait à la Région plus de 80 millions d'euros chaque année, soit un budget total de près de 6 milliards d'euros. Cela représente un endettement sur 40 ans. Le projet Tram Train fait l'objet de rapports d'analyses toutes négatives sur sa faisabilité financière.

→ La majorité régionale décide malgré ces alertes de signer un contrat avec la société Tram Tiss SAS, attributaire prescrite du marché du Tram Train, avec une clause suspensive (obtenir l'accord de l'État pour une dotation ferroviaire de 80 M€ par an sur 45 ans).

→ L'État refuse la dotation ferroviaire à la Région pour non éligibilité du Tram Train.

IMPASSE JURIDIQUE ET ADMINISTRATIVE

→ Le 30 juin 2011, la Cour d'Appel de Bordeaux juge dans un arrêt que l'évaluation socio-économique du projet Tram Train est insuffisante.

Elle annule dans son intégralité l'arrêté déclarant le projet Tram Train d'utilité publique (DUP).

→ Une annulation de la DUP, concernant un tronçon du projet, avait déjà été prononcée en avril 2009 en réponse aux recours d'habitants de la rue Gasparin et de la Grande Chaloupe.

IMPASSE ENVIRONNEMENTALE

→ Le choix du tracé présenté en avril 2006 prévoit une desserte de La Montagne avec franchissement en tunnels.

→ La mise en service du Tram Train est associée à une source d'énergie fossile.

→ À ce titre, l'usine à fioul du Port était intégrée dans la stratégie de lancement de ce projet.

L'insuffisance des études relatives à l'impact environnemental est constatée pour le volet préservation et protection de l'environnement.

UN CHOIX AVEC DES CONSÉQUENCES ET DES PRÉJUDICES LOURDS POUR LA COLLECTIVITÉ RÉGIONALE

→ Suite à l'annulation de la DUP par la Cour d'Appel de Bordeaux, la société Tram Tiss SAS a lancé un recours réclamant le versement de 172 M€ pour préjudice à la collectivité. Le 27 novembre 2014, cette demande a été rejetée par le Tribunal Administratif de Saint-Denis.

→ Un préjudice lourd sur l'image de rigueur, de sérieux et la capacité de l'institution à mener des projets.

→ Le Tram Train aura coûté au total plus de 75 M€ à la collectivité (études, fonctionnement avec la SR21, opérations de marketing et de communication...), dont près de 18 M€ d'indemnités de résiliation.

ENTRE 2007 (SIGNATURE DU PROTOCOLE 1) ET FIN 2009, PAS UN EURO N'A ÉTÉ INVESTI DANS LA COMMANDE PUBLIQUE NI INJECTÉ DANS LES ENTREPRISES LOCALES.

LA NRL EN CHIFFRES

80 000
USAGERS /
JOUR

2 USINES
DE PRÉ
FABRICATION
OUVERTES
→ fabrication
des voussoirs
et des piles

**2 PÔLES
STRATÉGIQUES
RELIÉS**
Le port et aéroport ;
Saint-Denis /
La Possession

48
PILES
EN
MER

30 000
VISITEURS
(Espace des grands
chantiers / visites
de chantier)

5409 M
DE VIADUC
EN MER
Le plus long
de France

80
MILLIONS
D'EUROS
CONSACRÉS
À LA PRÉSERVATION
DE L'ENVIRONNEMENT

150
MESURES
DE PRÉSERVATION
ET DE PROTECTION DE
L'ENVIRONNEMENT

86 MÉTIERS EN ACTION
Géomètre-Topographe - Coffreur Bancheur
Élingueur - Armaturier - Grutier
Conducteur de fardier - Soudeur - Chaudronnier
Conducteur de travaux publics
Centraliste Béton - Laborantin - Ferrailleur
Canalisateur - Électromécanicien

1500
EMPLOIS
CRÉÉS

1000
JEUNES
RÉUNIONNAIS
FORMÉS

SUIVEZ TOUTE L'ACTUALITÉ SUR **LES GRANDS CHANTIERS** REUNIONNAIS

ESPACE DES GRANDS CHANTIERS MOBILE

toute la programmation sur www.regionreunion.com

- www.nouvelleroutedulittoral.re
- Facebook : @nouvelleroutedulittoral
- www.otv.re

