

# RÉGION RÉUNION

LA NOUVELLE ROUTE DU LITTORAL

**LA NRL,  
REMISE EN ROUTE**

## **LE VIADUC**

LA SOLUTION LA PLUS FIABLE POUR FINIR LA ROUTE

## **UN NOUVEL ACCORD**

ENTRE LA RÉGION ET L'ÉTAT  
POUR FINANCER L'ACHÈVEMENT  
DU PROJET

P.4

INTERVIEW

P.8

DOSSIER

P.19

PERSPECTIVES

# UN CHANTIER À L'ARRÊT DEPUIS 2019

## ENFIN RELANÇÉ

La volonté de la Région est de répondre sans attendre davantage, sans prendre encore plus de retard, à l'impérative nécessité d'en finir avec ce chantier inachevé et de sécuriser définitivement l'axe Saint Denis - La Possession.

### RÉGION RÉUNION

édition spéciale NRL - mars 2022

Direction de la publication : **Huguette BELLO**  
Rédaction : **Région Réunion**  
Conception graphique : **Stratégies & Territoires**  
Photos : **Région Réunion, J. Balleydier,**  
**L. De Gebhardt, D. Paris**

### CONSEIL RÉGIONAL DE LA RÉUNION

Hôtel de Région Pierre Lagourgue  
Avenue René Cassin - Moufia  
BP 67190 // 97801 Saint-Denis Messag CEDEX 9  
T 0262 487 000 / F 0262 487 071  
com@cr-reunion.fr // [www.regionreunion.com](http://www.regionreunion.com)



# SOMMAIRE

## INTERVIEW

### LA PRÉSIDENTE DE RÉGION

« 7 MOIS APRÈS NOTRE ARRIVÉE,  
LE CHANTIER EST RELANCÉ »

pages 4-5

## LE POINT

### UNE ROUTE ATTENDUE PAR LES RÉUNIONNAIS

pages 6-7

## DOSSIER

### ITINÉRAIRE D'UNE ROUTE INACHEVÉE

pages 8-13

### LES RESSOURCES EN MATÉRIAUX, AU CŒUR DE LA PROBLÉMATIQUE NRL

pages 14-15

### UN GOUFFRE FINANCIER

pages 16-17

### PRÉSERVER NOTRE ENVIRONNEMENT

page 18

## PERSPECTIVES

### UN CHANTIER RELANCÉ

pages 19-24

### PRÉSERVER L'AVENIR DES RÉUNIONNAIS

page 25

### SÉCURISER LA LIVRAISON DE LA NOUVELLE ROUTE DU LITTORAL

pages 26-27

#finirlaNRL

**nrl**  
LA NOUVELLE ROUTE DU LITTORAL



# INTERVIEW

DE LA PRÉSIDENTE DE LA RÉGION

## “7 MOIS APRÈS NOTRE ARRIVÉE, LE CHANTIER EST ENFIN RELANÇÉ”



Livrer la totalité d'une route sécurisée  
aux Réunionnais : notre priorité



**Après ces premiers mois à la Présidence de la collectivité régionale quel est votre constat sur la réalité de ce chantier ? Quels éléments avez-vous découvert sur la gestion de ce grand projet depuis votre arrivée ?**

Comme tous les Réunionnais, nous avions bien sûr des interrogations sur la capacité de la Région à terminer cette route. Certaines informations communiquées paraissaient incohérentes avec la réalité du chantier. Lorsque nous arrivons à la Région en juillet dernier, la Nouvelle Route du Littoral faisait en effet partie des sujets prioritaires que nous avons expertisés sans délai. Parce que la responsabilité est lourde, nous devons prendre des décisions en toute connaissance de cause et éclairées des données exactes du problème. Ce chantier comporte un nombre incalculable de problèmes. **Les élus qui composent la nouvelle majorité régionale ont à cœur de le faire avancer.** C'est un projet hors norme, dont la complexité est sans précédent.

Les choix qui ont été faits dès le départ avec la portion en digue, montrent aujourd'hui leurs limites puisque cette partie du chantier est remise en question depuis 2019. **Malgré les difficultés de chantier, la réalité est qu'aujourd'hui la partie viaduc est elle livrée, alors que la partie en digue n'a jamais pu démarrer.** Les difficultés d'approvisionnement en enrochements ne sont pas des faits nouveaux, ils sont connus depuis des années. Et l'on observe que la période pré-électorale a été en particulier l'objet d'annonces **surréalistes**. Des annonces qui ont induit les Réunionnais en erreur. Nous devons corriger cela et apporter toutes les informations aux Réunionnais. Du moins à la lumière des éléments dont nous disposons. **Nous découvrons alors l'ampleur des retards, des surcoûts, des actions en réclamation des**

groupements d'entreprises en charge de la construction de la route. Nous découvrons qu'**aucune trajectoire budgétaire** n'est posée pour prendre en compte les moyens supplémentaires à engager pour finir ce chantier. Très vite, **nous apprenons l'ampleur et les incidences des défauts de pose sur les accropodes.** Nous décidons alors d'aller sur le chantier avec les élus pour nous rendre compte de la réalité de ces difficultés. Et nous décidons de **révéler aux Réunionnais cette réalité.** Nous nous sommes engagés à plus de transparence dans la gestion de ce grand chantier. Il s'agit de notre devoir de vérité et de responsabilité en tant qu'élus. C'était tout l'objet de l'Assemblée Plénière spéciale que nous avons souhaitée tenir, le 27 octobre 2021. Il était important de porter à la connaissance des élus et de la population l'état d'avancement exact du projet, de ses impacts, des modalités pour le relancer et l'achever.

**Nous ne voulons pas répéter les erreurs du passé,** car les décisions que nous prenons vont peser pendant des années encore. Notre constat est sans équivoque. Le projet de la Nouvelle Route du Littoral qui a été lancé en 2010 (nous sommes en 2022) a été mal engagé, ce qui nous conduit aujourd'hui à gérer des retards et des surcoûts colossaux pour finir la route.

**Pourquoi cette route n'est pas encore terminée alors que plus d'1,6 Milliard d'€ ont déjà été dépensés avant votre arrivée ?**

Nous comprenons rapidement que depuis 2019, alors que le marché de la portion en digue entre La Grande Chaloupe et La Possession est annulé, **aucun nouveau marché n'est depuis relancé, ni même aucune procédure pour choisir une solution alternative à celle qui a échoué.** Le chantier est en réalité abandonné par le groupement. Les travaux qui ont repris en 2020 n'avaient pour seul objectif que de montrer une activité sur le chantier avant les élections régionales. Toutes les personnes proches du dossier avaient connaissance des **délais incompressibles des procédures et des travaux.** À fortiori l'ancien Président, qui annonçait pourtant en début d'année 2021 que la route serait totalement livrée au plus tard début 2024. À ce moment-là, il sait pertinemment que les travaux allaient durer au moins 6 à 7 ans. Or il n'a même pas relancé le marché pour démarrer effectivement les travaux comme il s'y était engagé.

Alors qu'il manque encore 2,5 km de linéaire pour livrer la totalité de la route, près d'1,6 Milliards d'€ ont déjà été dépensés. Il nous faut mobiliser encore entre 560 et 760 Millions d'€ pour finir le chantier. **Une facture finale qui dépasse les 2,2 Milliards d'€ !** C'est titanesque.

### **En 7 mois, vous avez réaffirmé, malgré les difficultés, votre volonté de relancer ce chantier et en finir avec cette route. Comment comptez-vous la terminer ? Pourquoi la solution du viaduc est aujourd'hui privilégiée ?**

Comme les dizaines de milliers d'automobilistes coincés dans les embouteillages sur l'actuelle route, j'observe chaque jour cette route en mer, **un ouvrage d'une technicité remarquable mais inutilisé pour le moment**. Il est plus que temps de **finir cette route, accélérer les procédures, et aller au bout de ce chantier**. Depuis le début du mandat, nous œuvrons pour **remettre au plus vite le projet en ordre de marche dans les conditions les plus favorables** au nom de l'intérêt général. Il nous faut bien sûr en premier lieu mettre en service au plus vite la portion déjà réalisée entre Saint-Denis et La Grande Chaloupe. Pour ce faire nous devons avant tout entourer le chantier du raccordement de toutes les précautions et des **garanties incontournables de sécurité**. Les problèmes rencontrés au niveau de la pose des accropodes sur les digues déjà construites nous alertent sur la nécessité d'expertiser davantage les travaux réalisés et à venir. **La sécurité est la raison d'être de cette route**, il s'agit de livrer aux Réunionnais un axe routier totalement sécurisé. La livraison partielle de la route ne sera donc possible qu'à partir du moment où la question de la pose défectueuse des accropodes aura été réglée. Les entreprises ont repris le travail. Ces travaux de reprise des accropodes ont démarré en août dernier pour livrer au plus vite la portion de route entre Saint-Denis et La Grande Chaloupe. Comme nous l'avons confirmé lors de la séance plénière en octobre dernier, sauf nouvel aléa, **nous pourrions emprunter la partie en viaduc avant la fin de l'année 2022**. Il faut accélérer la fin de ce chantier. Avec le cyclone Batsirai, les Réunionnais ont bien vu que la houle ne passe pas par-dessus le grand viaduc, contrairement à la route en digue. Suite aux 2 cyclones qui ont frappé notre île, des expertises sont actuellement en cours afin d'identifier d'éventuels nouveaux impacts sur les accropodes sur les parties existantes de la route en digue. Nous avons opté pour un choix rationnel, en privilégiant l'option en viaduc, pour en finir avec cette route, sans répéter les erreurs du passé.

Plusieurs options ont été étudiées pour acter la reprise du chantier des 2,5 kms restants. Face au constat de l'échec de la solution mixte mise en œuvre depuis plus de 10 ans, force est de constater que la digue n'est jamais sortie de terre, devons nous persister et recidiver l'erreur? **Nous avons fait un choix complexe certes, mais un choix raisonné, pragmatique pour une solution faisable et réaliste**. Une solution qui nous permet de remettre en route le chantier en éliminant les incertitudes et les difficultés d'approvisionnement en matériaux qui ont plombé le 1<sup>er</sup> projet. 7 mois après notre arrivée, le chantier est enfin relancé.

L'autre question essentielle à régler est celle du financement des surcoûts colossaux du chantier. Nous avons réussi à faire entendre notre voix auprès de l'État, pour renforcer le partenariat qui a prévalu sur ce projet de dimension nationale au regard de son envergure, de son coût et de son utilité au sens de la sécurisation d'un axe stratégique entre le Grand port maritime et l'aéroport. **Les Réunionnais n'avaient pas à assumer seuls cette facture colossale**. La dimension de ce chantier exceptionnel en outre-mer nécessitait donc une prise en considération au plus haut niveau de l'État des enjeux d'avenir sur le développement de notre territoire. Par la lettre du Premier Ministre, Jean CASTEX, qui m'a été remise lors de la récente visite du Ministre des Outre-mer, Sébastien Lecornu, l'État a pris acte de la décision de la Région Réunion de poursuivre le chantier en mode viaduc. Dans cette lettre du 14 février 2022, Jean CASTEX, Premier Ministre confirme l'engagement de l'Etat d'accompagner financièrement la mise en

oeuvre du viaduc pour terminer la construction de cet axe structurant pour La Réunion. Au cours des prochains jours, un nouvel accord de financement sera finalisé avec l'État pour garantir, l'achèvement des travaux et la livraison de la totalité de la route. Je salue l'esprit du partenariat qui prévaut dans l'intérêt général pour finir la NRL au plus vite. Ce partenariat État-Région est une nécessité pour mobiliser les financements nécessaires et garantir l'achèvement de la route à un coût soutenable pour la Région. Après des années d'arrêt, le chantier de la NRL a enfin repris et nous comptons bien aller jusqu'au bout.

**Nous devons préserver nos marges de manœuvre**. D'abord pour disposer des moyens pour finir la route, mais aussi pour assumer toutes les responsabilités et les missions de la Région dans ses nombreux domaines de compétences. Nous n'avons pas que la route du littoral, il y a d'importantes attentes au sein de la population, à bien des égards, et cela dans l'ensemble des micro-régions de l'île. À ce titre nous poursuivons les discussions avec les groupements pour revenir à de justes propositions dans les contentieux qui se chiffrent en cumulé à près d'1 milliard d'€ ! **Ces sommes sont vertigineuses**. Nous travaillons pour **relancer au plus vite les procédures de marchés et attaquer les travaux de la portion restante entre La Grande Chaloupe et La Possession** dans les meilleures conditions.

### **Pensez-vous que les Réunionnais ont été suffisamment et correctement informés sur ce chantier pendant sa réalisation ?**

**Nous ne sommes pas venus vendre du rêve aux Réunionnais**. Cela n'est pas ma conception de la gouvernance de la collectivité. Il y a eu beaucoup de communication sur ce projet. Beaucoup d'annonces visiblement hâtives pour montrer la marche forcée du chantier. Mais la réalité est têtue et la vérité revient toujours à la surface. Depuis juillet 2021, il y a une nouvelle équipe à la Région, avec de **nouvelles pratiques** et surtout avec la volonté d'agir dans la transparence en disant la vérité. **Il n'y a aucun report aujourd'hui des échéances de livraison**. Les difficultés rencontrées ne doivent pas être cachées, les dates que nous avons annoncées sont **des réalités du chantier bien connues depuis de longues dates**. Aucune solution ne permet de finir la NRL avant 2028. Mais l'approche des élections régionales a conduit l'ancien exécutif à masquer ces réalités. Nous le déplorons d'autant que cela ne fait qu'amplifier la **désillusion de la population autour de ce chantier**. Nous faisons le choix de la transparence en répondant aux interrogations des Réunionnais. C'est aussi l'objet de ce journal spécial qui doit apporter dans toutes les familles de l'île l'ensemble des informations sur la situation de ce chantier, et la direction que nous prenons ensemble. Ce chantier concerne toute La Réunion. **Tout au long de la poursuite du projet nous reviendrons régulièrement vers les Réunionnais pour les tenir informés du suivi du chantier**.

Le temps est désormais à l'action et au travail. Nous devons retrouver des conditions apaisées pour mener dans l'intérêt général ce chantier hors norme. Il faut unir les forces du territoire pour aller dans la même direction tous ensemble. La livraison de la NRL va libérer les Réunionnais des difficultés de circulation et des risques pesant sur la route actuelle. **Le meilleur impact économique pour le territoire est de finir cette route**.

**HUGUETTE BELLO**  
Présidente de la Région Réunion





# LE POINT



## UNE ROUTE ATTENDUE PAR LES RÉUNIONNAIS

### UNE GRANDE AVANCÉE POUR LE CHANTIER

La NRL est remise sur les rails, 2 ans après l'arrêt du chantier.



Face à l'attente des Réunionnais, et aux interrogations légitimes sur l'aboutissement du chantier de la Nouvelle Route du Littoral, la nouvelle majorité régionale en place depuis juillet dernier a décidé, dès les premiers jours, de prendre à bras le corps ce dossier, de mesurer la réalité de son avancement et, dans la transparence la plus totale, de donner toutes les informations aux Réunionnais sur la réalité du chantier. Parce que beaucoup d'annonces ont été faites et que des informations erronées ont été données, notamment à quelques mois des élections régionales par l'ancienne équipe, il est indispensable de faire toute la lumière sur la situation du chantier à tous les niveaux : technique, financier, juridique, environnemental, ... Il s'agit d'un devoir de vérité et de responsabilité.

Les Réunionnais sont directement concernés par le chantier de la Nouvelle Route du Littoral. Chacun est amené à utiliser cet axe majeur, reliant le Nord et l'Ouest de l'île, entre l'aéroport Roland Garros et le Grand Port Maritime. 10 ans après son lancement, ce chantier continue d'interroger les Réunionnais, sur sa livraison et sa mise en service effective.

### OUSSA NOU SAVA ?

La dernière portion du chantier entre la Grande Chaloupe et La Possession (2,5 km initialement en digue) est à l'arrêt depuis 2019.

## 2 PRIORITÉS POUR LA RÉGION

1

Ouvrir aux Réunionnais la portion déjà livrée (le viaduc) par la mise en service partielle de la route entre Saint-Denis et La Grande Chaloupe, avant fin 2022 (sauf nouveaux aléas techniques sur les accropodes suite au passage des 2 cyclones).

2

Finir la NRL en viaduc et relancer au plus vite les 2,5 km restants, pour une livraison totale et sécurisée de la route.



## DANS LES MEILLEURES CONDITIONS... MAIS PAS À N'IMPORTE QUEL PRIX

D'importantes étapes ont été franchies, pour remettre sur de bons rails ce chantier. La situation actuelle et les importants retards du chantier résultent de choix stratégiques discutables et des difficultés rencontrées tout au long du chantier. Ces faits entraînent aujourd'hui de lourdes conséquences pour l'avenir des Réunionnais :

- ❖ Une route qui ne mène pour le moment nulle part, alors que plus d'1,6 Milliard d'€ d'argent public ont déjà été dépensés sur ce chantier titanesque.
- ❖ Une explosion des coûts de réalisation pour finir la route, dont le cout final dépassera 2,2 Milliards d'euros.
- ❖ Des contentieux portés par les entreprises de construction sans précédent et des procédures en cours : des sommes surréalistes sont demandées aux Réunionnais par les grands groupes multinationaux du BTP !

### Comment ce chantier d'ampleur sera-t-il mené à bien au regard de la situation contrainte de La Région Réunion ?

L'engagement fondamental de la nouvelle mandature est de conduire des actions au service de l'ensemble de l'île et des Réunionnais. La nouvelle majorité régionale constate très rapidement qu'elle hérite d'un dossier complexe, non achevé et mal engagé dès son origine. **La poursuite de ce chantier doit s'inscrire dans de nouvelles pratiques, et se fonder sur un principe essentiel : préserver les intérêts de la Région.** La finalisation du

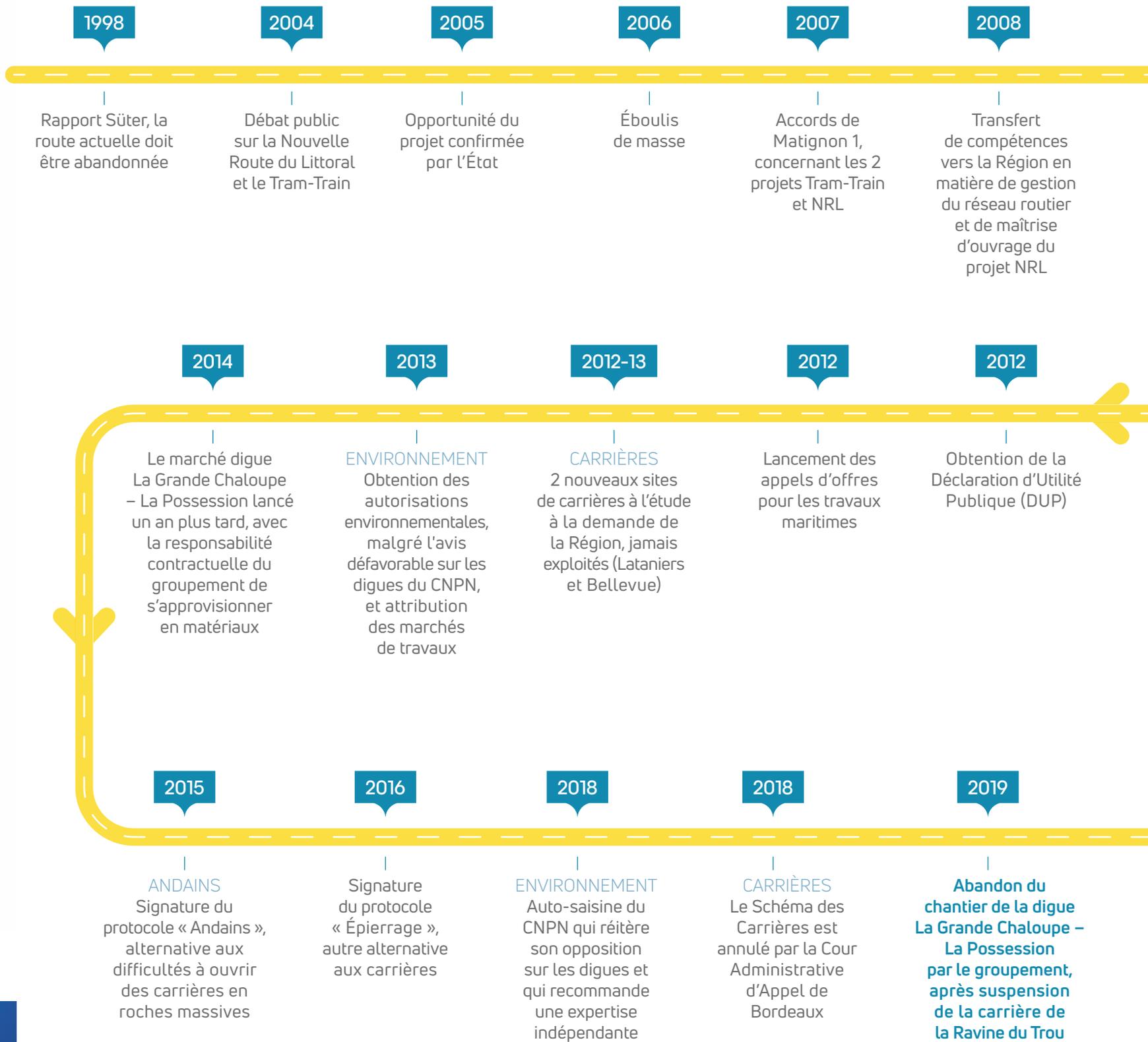
chantier devra se faire dans des conditions acceptables du point de vue budgétaire, économique et environnemental ainsi qu'au niveau des délais. **En toute responsabilité, il s'agit de finir la route sans hypothéquer l'avenir de La Réunion.** Il est indispensable de préserver les marges de manœuvre de la Région pour mener les autres grands chantiers attendus par la population dans ses différents domaines de compétences.

## EN ROUTE POUR LA REPRISE EFFICACE DU CHANTIER : À QUELLES CONDITIONS ?

- **Des actions à mener** dans la transparence, pour relancer le chantier entre La Grande Chaloupe et La Possession avec la solution retenue en viaduc.
- **Des solutions** qui s'imposent dans le cadre de la maîtrise budgétaire avec la mobilisation de l'État.
- **Des choix stratégiques** réalistes au niveau technique et des délais, soutenables du point de vue budgétaire, socio-économique et environnemental.
- **Des garanties** pour sécuriser la liaison routière et éviter à terme des charges de fonctionnement trop lourdes.



## ITINÉRAIRE D'UNE ROUTE INACHEVÉE...





# DES CHOIX QUI PÈSENT AUJOURD'HUI SUR LA POURSUITE DU PROJET

2010

L'Assemblée Plénière de la Région acte l'évolution du programme et acte par sa décision la priorité au tout routier et l'abandon du Tram-Train.

Accords de Matignon 2 : Accord renégocié sur la base d'un avant projet et sous-estimant les évolutions du projet et de son coût.

CARRIÈRES

Approbation du schéma départemental des carrières (SDC) avec 2 sites à Plateau Couilloux et à La Grande Ravine, jamais exploités.

En 2010, deux solutions sont à l'étude

2010

**Le tout viaduc** : estimé initialement à 1,8 Milliard d'euros, plus favorable sur le plan environnemental

**La solution mixte viaduc et digue** : estimée initialement à 1,66 Milliard d'euros, avec un impact espéré plus favorable sur le plan socio-économique

Le choix de la solution mixte est préféré à ce moment là au regard de l'impact socio-économique espéré - comme le chantier de la digue n'a jamais pu démarrer, aucune retombée ne s'est matérialisée - et des coûts jugés alors plus élevés de la solution tout viaduc par rapport au bénéfice environnemental. **Un choix lourd de conséquences, ayant généré des retards et des surcoûts engendrés au fil des années.** Si le « tout viaduc » avait été décidé dès l'origine, la NRL aurait déjà été livrée dans sa totalité aux Réunionnais, avec une estimation du coût moindre, en comparaison des surcoûts actuels.

## UN CHANTIER QUI S'ENLISE...

2020

**Date de livraison de la totalité de la route initialement annoncée**

Protocole d'accord de « reprise accélérée » des travaux de la digue sur 216 mètres au lieu des 2 700 mètres prévus

Mars

2021

Inauguration du viaduc, annonce de la mise en service partielle fin 2021 et livraison totale de la NRL fin 2023/ début 2024, sans tenir compte des délais incompressibles pour achever les travaux

Octobre

2021

Visite de chantier des nouveaux conseillers régionaux et Assemblée Plénière Spéciale Route du Littoral. Toutes les options sont étudiées pour une reprise du chantier.

Février

2022

Le choix du viaduc est annoncé lors de l'Assemblée Plénière de la Région du 9 février. L'État affirme son soutien financier pour la poursuite du projet, les discussions s'engagent pour redéfinir un nouvel accord. L'Etat prend acte du choix du maître d'ouvrage de poursuivre le chantier en viaduc. Relance des travaux de reprise de pose sur les accropodes pour permettre une livraison du viaduc actuel avant la fin de l'année 2022.

## ...ITINÉRAIRE D'UNE ROUTE INACHEVÉE...

### RETOUR SUR...

## L'ABANDON DES TRAVAUX DE LA DIGUE LA GRANDE CHALOUBE – LA POSSESSION EN 2019

- 1** Le marché travaux de la digue La Grande Chaloupe – La Possession a été lancé en 2014, soit un an après l'attribution des marchés des autres travaux (préparatoires, échangeur de La Possession, viaduc de La Grande Chaloupe...). Il intègre à l'origine la responsabilité contractuelle du groupement de s'approvisionner en matériaux pour réaliser les 2,7km de digue, comme pour les autres marchés de digue.
- 2** 5 ans après, le groupement informe la Région qu'il n'entend pas honorer son contrat au montant convenu, en l'absence de carrières en roches massives, suite à la suspension de la carrière de la Ravine du Trou. Il annonce en conséquence qu'il va arrêter l'exécution des travaux et replier ses installations sur le chantier.
- 3** En réponse, la Région résilie le marché de la digue pour faute.
- 4** Un processus de conciliation est engagé pour permettre la reprise des travaux.
- 5** Un protocole d'accord est signé en 2020 entre le groupement et la Région annulant la résiliation pour faute. Ce nouveau protocole entérine une « reprise accélérée » des travaux sur la digue La Grande Chaloupe – La Possession. En réalité, sur un linéaire de 216 mètres au lieu des 2 700 mètres initialement prévus.

### UN PROTOCOLE D'ACCORD QUI INTERPELLE

La Région et le groupement n'étaient plus contractuellement liés suite à la résiliation pour faute intervenue en 2019. Ce protocole d'accord prévoit alors la poursuite des travaux de la digue et l'indemnisation du groupement à hauteur de 12M€, malgré la faute. Le coût des travaux des 216 mètres de route est aujourd'hui établi à 93M€ (dont l'indemnité de 12M€), pour seulement un an de travaux. Une portion de route dont l'extrémité n'a pas été sécurisée, rendant ce tronçon vulnérable aux aléas cycloniques majeurs.

### EN CHIFFRES

- **2014** : lancement du marché travaux de la digue Grande Chaloupe – La Possession
- **2019** : abandon de la digue par le groupement
- **2020** : signature du protocole d'accord
- **De septembre 2020 à septembre 2021** : **216 m** de routes réalisés au lieu des 2,7km de digue prévus
- Montant de départ d'attribution du marché : **298 M€**
- Montant final du marché : **93 M€**, soit plus d'1/3 de la facture initiale pour moins de 10 % du linéaire engagé
- **12 M€** d'indemnités en faveur du groupement d'entreprises qui a pourtant abandonné le chantier pour solder ce contrat (compris dans les 93M€)



# RÉTABLIR LES FAITS ET LA VÉRITÉ SUR LES DÉLAIS DE LIVRAISON

## ZISKA KEL LÉR ?

Focus : Des accropodes mal posés, **NOU DI A ZOT TOUT' !**

### LES TRAVAUX DES PARTIES DE LA ROUTE EN DIGUE

-  Coût des travaux pour 3,6 km de linéaire : De 438M€ HT à 501M€ HT en 2018, sous l'effet de l'augmentation du coût d'approvisionnement en matériaux
-  Durée initiale : 57 mois
-  Retard des travaux : + 3 ans

Le problème de pose des accropodes a pour conséquence de retarder la mise en service partielle de la portion entre Saint-Denis et La Grande Chaloupe. Suite au passage des 2 cyclones en février 2022, des expertises sont en cours afin d'identifier d'éventuels nouveaux impacts.

Ces aléas concernent les parties digue de la route qui viennent se raccorder côté Saint Denis et côté Grande Chaloupe au viaduc.



## AKOZ SA ? EXPLICATIONS

-  2018 : Suite aux dégâts causés sur des accropodes par les conditions cycloniques, la Région engage une expertise indépendante.
-  2019 : À la demande de la Région, une démarche pour vice de construction est engagée contre le groupement en charge des travaux de la première phase de la digue en mer.
-  2020 : Le rapport final des inspections est remis au groupement.
-  Début 2021 : Le groupement engage enfin les études pour évaluer le risque et déterminer la nature des travaux de reprise à faire.

-  Février 2022 : Le groupement décide la reprise des travaux sur les accropodes après plusieurs semaines de discussions avec la Région autour des modalités. L'échéance de livraison des 8 kms de route existante est prévue avant la fin de l'année 2022.

### UN SCÉNARIO FANTASISTE

La question de la fiabilité des accropodes représente un enjeu majeur en termes de sécurité et de durabilité des ouvrages. Lors du passage des derniers cyclones, certains ont cru bon surfer sur l'impatience de la population au moment où la route actuelle était fermée. Laisser entendre que le viaduc pourrait être ouvert à la circulation du jour au lendemain relève d'un scénario fantaisiste, ignorant les risques pour les usagers.

## ...ITINÉRAIRE D'UNE ROUTE INACHEVÉE

### NOU RÉPON A ZOT !

#### OU EN EST-ON RÉELLEMENT ? LA MISE EN SERVICE PARTIELLE REMISE EN CAUSE

Début d'année 2021, la Région Réunion ne peut ignorer la durée incompressible des travaux de raccordement et de finition. Elle ne pouvait pas ignorer la nécessité de réaliser les travaux préalables de reprise des accropodes mal positionnés, qui auront un impact sur la date de mise en service partielle entre Saint-Denis et La Grande Chaloupe.

Pourtant l'ancien Président de Région annonce en mars 2021 la mise en service partielle fin 2021, alors même que cette échéance ne pouvait pas être tenue.

#### POURQUOI LA MISE EN SERVICE PARTIELLE NE POUVAIT SE FAIRE AVANT LA FIN 2021, COMME ANNONCÉ 3 MOIS AVANT LES ÉLECTIONS RÉGIONALES ?

→ Révélation de la nouvelle équipe en octobre 2021 de l'impossibilité de tenir cette échéance en raison des délais incompressibles des travaux de raccordement et des travaux de reprise des accropodes.

La mise en service partielle est en conséquence prévue courant du second semestre 2022.

#### QUAND EST-CE QUE LA NRL SERA RÉELLEMENT LIVRÉE ?

→ Pas avant 2028.

#### POURQUOI ?

Depuis 2019, pas de marché lancé pour finir la route contrairement aux annonces faites.

Depuis 2019, aucune procédure n'est engagée pour relancer le marché de la digue en mer entre La Grande Chaloupe et La Possession et réactiver concrètement les travaux des 2,5km restants. La Région ne pouvait alors ignorer les délais incompressibles pour lancer les procédures, les marchés et faire les travaux pour réaliser cette portion : entre 6 et 7 ans.

Pourtant en septembre 2020, l'ancien Président de Région annonce le lancement du nouveau marché avant fin 2020 (marché jamais lancé à ce jour) et le début des travaux en octobre 2021, pour une livraison totale fin 2023, soit 2 ans de travaux !



UNE POURSUITE DE CHANTIER  
NON SÉCURISÉE

Le Maître d'œuvre et les services de la Région avaient alerté sur la nécessité de sécuriser le musoir provisoire (la protection en bout de digue) à l'extrémité de la digue de 216 mètres entre La Grande Chaloupe et La Possession. Aucune solution n'est alors décidée pour assurer la continuité des travaux. Un marché spécifique doit être passé pour conforter cette extrémité du chantier vulnérable encore aujourd'hui notamment aux aléas climatiques.



## RETOUR SUR... DES CONTENTIEUX ET DES RÉCLAMATIONS COLOSSALES CONTESTÉS PAR LA RÉGION

### LE VIADUC DE 240 M À LA GRANDE CHALOUPE - GROUPEMENT EIFFAGE

- Montant initial du marché : **34 M€ HT**
- Réévaluation en 2017, à hauteur de **36 M€ HT**
- Montant final du marché : **34 M€ HT** après l'application de 1,8M€ de pénalités de retard
- **2019** : Demande de rémunération complémentaire déposée par le groupement, d'un montant de 23,36M€TTC (dont le remboursement des pénalités)
- **2020** : Saisine du Comité Consultatif Interrégional de Règlement Amiable des Différends (CCIRA) par le groupement
- **2021** : Le CCIRA délivre son avis en juin et propose à la Région de verser la somme de **3 M€ HT** et de rembourser les pénalités, soit **5 M€ HT au total**. Par courrier du 18 août 2021, la Région informe la CCIRA qu'elle ne suivra pas son avis. Le groupement a depuis déposé un recours auprès du Tribunal Administratif de La Réunion

### LE VIADUC DE 5,4 KM - GROUPEMENT VINCI

- Montant initial du marché : **660 M€ HT**
- Augmentation de **33 M€ HT** en 2019 en raison de la nécessité de mobiliser des quantités supplémentaires de matériaux
- Réclamations à hauteur de **689M€HT** (soit + de 100% du montant initial du marché)
- Différentes procédures au Tribunal Administratif actuellement en instance
- 28 requêtes déposées pour un montant de **687 M€ HT**.
- **En septembre 2020**, la Région engage une démarche de conciliation : certaines réclamations font dès lors l'objet d'un processus de règlement à l'amiable dans le cadre d'un protocole signé le 20 octobre 2020. **34,4 M€ HT** de demandes de rémunération complémentaire ont été traitées.
- À ce jour **650 M€ HT** de réclamations restent non traitées, et sont à discuter dans le cadre de la poursuite de la conciliation engagé.



### LES DIGUES EN MER (HORS PORTION NON RÉALISÉE DE 2,5 KM ENTRE GRANDE CHALOUPE ET LA POSSESSION) - GROUPEMENT GTOI

- Montant initial du marché : **438 M€ HT** pour la réalisation de 4 tronçons de digues
- L'augmentation du coût des matériaux d'approvisionnement a provoqué plusieurs ordres de service de prix nouveaux. Malgré de nombreuses concessions et l'acceptation par la Région d'un surcout de **64 M€ HT**, le groupement considère avoir subi d'importants préjudices principalement en raison d'approvisionnement en enrochements.
- **Mars 2018** : 15 mémoires en réclamation envoyés par le groupement à la Région.
- **Après plusieurs mois de négociation en novembre 2020** : le groupement soumet une actualisation de ces réclamations pour un montant de **259M€**, **montant contesté par la Région**.
- Une nouvelle étape de médiation s'ouvre à l'appui de l'intervention de **3 experts techniques**. Les conclusions des experts seront poursuivies d'un travail du médiateur pour faire avancer la conciliation dans ce dossier.



## LES RESSOURCES EN MATÉRIAUX, AU CŒUR DE LA PROBLÉMATIQUE NRL

### L'ACCÈS À LA RESSOURCE EN MATÉRIAUX ET SON COÛT : FACTEURS D'ÉCHEC DE LA NRL

La difficulté d'accès à la ressource en matériaux et son coût se sont traduits par des dépassements de budget et de planning. La solution technique initialement retenue appelle un important volume de matériaux, dès l'origine du projet NRL, de l'ordre de **18 à 20 millions de tonnes**. Pour finir la digue dans sa version initiale, il fallait encore environ 7 millions de tonnes de matériaux. Dans un contexte de forte contrainte pour trouver cette ressource, le chantier s'est heurté à l'inflation des coûts due à la hausse du prix des matériaux.

#### L'APPROVISIONNEMENT EN MATÉRIAUX : UNE RESPONSABILITÉ CONTRACTUELLE DU GROUPEMENT

Contractuellement, le groupement d'entreprises pour la construction des ouvrages était en charge de s'alimenter en ressources. La Région Réunion n'avait donc pas cette responsabilité. Face à la difficulté d'accès aux carrières et au risque de voir la solution initialement retenue compromise, La Région a tout de même engagé de son côté différentes actions pour faire avancer la question de l'approvisionnement en matériaux, notamment à travers l'exploitation des sites d'andains.

#### LES CARRIÈRES, UNE EXPLOITATION CONTESTÉE ET RENDUE IMPOSSIBLE

À La Réunion, le recours aux carrières alluvionnaires est courant pour les besoins en construction des habitations et des équipements. À part la carrière des Lataniers, il n'y a pas eu de carrières en roches massives à La Réunion. L'ouverture et l'exploitation des carrières ont suscité de nombreuses contestations des riverains et de la population dans différents territoires de l'île potentiellement concernés (Saint-Leu, La Possession, Bellevue,...). Des contestations notamment par crainte des nuisances occasionnées à proximité des zones habitées.

#### COMITÉ DE PILOTAGE DU 23/11/2021 : NOUVEAU SCHÉMA RÉGIONAL DES CARRIÈRES

Le Schéma Régional des Carrières (SRC) verra le jour en 2025.

##### OBJECTIFS

-  Identifier les gisements et sécuriser l'approvisionnement en matériaux pour La Réunion
-  Privilégier un approvisionnement de proximité
-  Définir une utilisation rationnelle et économe des ressources, dans une logique d'économie circulaire.



An aerial photograph of a quarry or construction site. The ground is dark brown and shows signs of heavy machinery. In the top left, there is a pile of grey stones. In the bottom right, a green tractor is visible. A large yellow text box is overlaid on the center of the image, containing text in French. The text box has blue quotation marks at the top left and bottom right corners.

## POUR UNE VISION GLOBALE DES BESOINS DU TERRITOIRE

Face à l'historique des difficultés à mobiliser la ressource pour construire la NRL, et en l'absence de solutions fiables pour répondre aux besoins de la solution initiale de la digue dont le chantier a été abandonné, la Région doit avoir une vision plus globale des besoins du territoire en matière de ressources.

Il est indispensable, dans le cadre de l'élaboration du schéma régional des carrières de fixer des principes forts en matière de développement durable pour protéger le territoire et sa biodiversité.

Le nouveau schéma des carrières doit être au service de La Réunion, au service de l'activité locale. Chaque année, les besoins en construction sont importants, 2000 logements individuels, 4000 logements sociaux, des routes, des infrastructures sont programmés et à anticiper dans le cadre d'une gestion vertueuse des ressources.



## UN GOUFFRE FINANCIER

### UNE ROUTE INACHEVÉE 1,6 MILLIARD D'EUROS DÉJÀ DÉPENSÉ

Dans le cadre du Plan de financement initial, le protocole de Matignon II a été conclu en octobre 2010, avec un projet évalué à 1,6 milliard d'euros. Les participations des partenaires étaient réparties de la façon suivante :

#### FINANCEMENTS DES TRAVAUX DÉJÀ RÉALISÉS

- Subventions de l'État et de l'Europe : 641 M€
- FCTVA : 180 M€
- Emprunts mobilisés par la Région : 800 M€

#### FINANCEMENTS INITIAUX



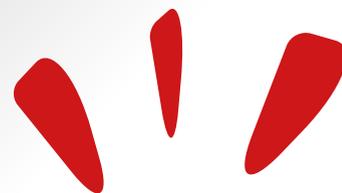
ÉTAT :  
532 M€, soit 33%



FCTVA  
(Fonds de compensation de la taxe sur la valeur ajoutée) :  
248 M€, soit 16%



U.E (FEDER) :  
151 M€, soit 9%



LA RÉGION :  
669 M€, soit 42%

### UN NOUVEL ACCORD ÉTAT-RÉGION EN COURS

La Région salue l'esprit de partenariat qui préside désormais à l'achèvement du chantier de la NRL. Lors de sa récente visite, le Ministre des Outre-mer, Sébastien Lecornu, a remis à la Présidente de Région la lettre du Premier Ministre, Jean CASTEX, affirmant l'engagement et le soutien financier de l'État pour aller au bout de ce chantier, dans l'intérêt général. L'Etat a pris acte de la décision de la Région Réunion de poursuivre le chantier en mode viaduc. Dans sa lettre du 14 février 2022, Jean CASTEX, Premier Ministre confirme l'engagement de l'Etat d'accompagner financièrement la mise en oeuvre du viaduc pour terminer la construction de cet axe structurant pour La Réunion. Le nouvel accord de partenariat avec l'Etat doit être finalisé dans les prochains jours. Il va permettre de mobiliser les financements nécessaires pour garantir l'achèvement de la route à un coût soutenable pour la Région Réunion.

#### LA RÉALITÉ DES SURCÔÛTS PASSÉE SOUS SILENCE

À ce stade de l'opération et de la connaissance depuis plusieurs mois (voire des années) des évolutions des besoins budgétaires pour finir la route, aucune trajectoire financière n'est arrêtée par la Région Réunion pour assurer le financement entre 560 et 760 M€ supplémentaires estimés pour achever les travaux de la NRL, notamment le dernier tronçon de route sur 2,5km.

Au 12 octobre 2021, 1,575M€ TTC ont été mandatés. Le solde des Autorisations de Programme (AP) est de 272M€ TTC pour finir toute l'opération.

Une facture finale qui va dépasser les 2,2 milliards d'euros !



## FOCUS : Le VRAI du FAUX des déclarations passées **NOU DI A ZOT !**

### SAK LA DI

**ESTIMÉ À 1,66 MILLIARD D'EUROS EN 2011, IL N'Y A AUCUNE RAISON OBJECTIVE À UNE AUGMENTATION DES COÛTS DU CHANTIER DE LA NRL.**

Alors que plus d'1,6 Milliard d'€ sont déjà dépensés, il reste à mobiliser entre 560 et 760 M€ supplémentaires par rapport à l'estimation initiale pour finir le dernier tronçon de route sur 2,5km.

### SAK LA DI

**LA RÉGION DISPOSE DES MOYENS FINANCIERS POUR MENER CE GRAND PROJET ET L'AMENER À SON TERME.**

L'accord de Matignon 1 de 2007, prévoyait une prise en charge partagée des surcoûts du chantier, entre l'État et la Région. En 2010, l'Accord de Matignon est renégocié. La part de l'État étant fixe, sans prise en compte des évolutions du projet et de son coût, seule la Région est engagée à prendre en charge les surcoûts.

Depuis le début du mandat, la Région a lancé un appel à l'État afin de revoir ces accords financiers pour achever au plus vite la réalisation du chantier. Cet appel a été entendu : un nouvel accord de financement est en cours avec l'État, qui s'est engagé à soutenir financièrement la poursuite du chantier.

#### FOCUS

##### DES ACTIONS JUDICIAIRES EN COURS

- 🚩 Février 2021 : la Chambre Régionale des Comptes engage un contrôle sur l'opération NRL. L'instruction est toujours en cours.
- 🚩 Le Parquet National Financier : Une enquête préliminaire est en cours depuis 2015.





## PRÉSERVER NOTRE ENVIRONNEMENT

Un tel chantier qui se déploie dans un environnement aussi vulnérable que l'océan, doit impérativement se prémunir de toutes les précautions pour limiter les risques.

### MAÎTRISER L'IMPACT ENVIRONNEMENTAL DU CHANTIER : UNE NÉCESSITÉ

Pour répondre aux exigences réglementaires et assurer le suivi environnemental du projet :

- Contrôles extérieurs réguliers pour suivre l'évolution de la faune et de la flore terrestres et marines, la qualité de l'eau et les nuisances sous-marines
- Coordination du processus de suivi par un assistant à maîtrise d'ouvrage, sous le contrôle de l'État (DEAL)
- Comités de suivi réguliers pour faire le point sur l'avancée des mesures environnementales.



#### EN CHIFFRES

- **150 mesures spécifiques prises** dans le cadre de la démarche ERC (éviter, réduire et compenser).
- **5%** du projet, soit **85 M€**, consacrés aux actions de suivi et de protection de l'environnement.

En 2018, dans le cadre de l'autosaisine du Conseil National de Protection de la Nature (CNPN), la Région a produit un bilan des impacts à mi-parcours de l'opération. Malgré un bilan plus favorable qu'escompté, le CNPN a réaffirmé son opposition aux digues en suggérant à l'État de lancer une expertise indépendante sur le choix du tracé entre La Grande Chaloupe et La Possession.

## DES AUTORISATIONS ENVIRONNEMENTALES À RECONDUIRE OU À RELANCER POUR PROTÉGER LES ESPÈCES LOCALES

Quelle que soit l'option maritime retenue pour finaliser le chantier et livrer la totalité de la route, une prolongation de la durée de l'actuelle autorisation environnementale s'imposera.

#### 2 raisons de modifier la dérogation « espèces protégées » du 20/12/2013 :

- Son expiration le 31 décembre 2023
- La présence de tortues à la Pointe de la Ravine à Malheur, avec des mesures de capture et de relâchement non prévues initialement à prendre en compte.

La demande de prolongation devra être déposée avant fin avril 2023, pour respecter les 6 mois de délais avant expiration. Par souci de cohérence, elle pourrait être déposée en même temps que le porter à connaissance du Préfet concernant les modifications envisagées pour le projet.

## UN CHANTIER ENFIN RELANÇÉ

### LA SÉCURISATION : FONDEMENT MÊME DE LA NRL

La NRL est un chantier de sécurisation de l'axe majeur reliant le Nord et l'Ouest.

Lien stratégique entre l'Aéroport Roland Garros (Sainte-Marie) et le Grand Port Maritime (Le Port)

Les drames survenus attestent de la dangerosité et du sentiment d'insécurité qui pèsent sur les Réunionnais en empruntant cette route.

#### LE VIADUC, UNE SÉCURITÉ FACE À LA HOULE

Les 2 derniers cyclones ont montré que la houle n'atteignait pas la route en viaduc, sécurisant ainsi les usagers même dans des conditions climatiques extrêmes.

#### 2 CONDITIONS À REMPLIR POUR SÉCURISER CET AXE :

- ▶ Être éloigné de la falaise
- ▶ Prévoir l'augmentation du niveau de la mer.

#### FACE À L'HISTORIQUE DU PROJET, SON STADE D'AVANCEMENT, SES DIFFICULTÉS ET SES CONSÉQUENCES MULTIPLES :

- ▶ Quelles actions engager pour relancer ce chantier ?
- ▶ Comment poursuivre le chantier sans hypothéquer les autres projets utiles au territoire et à la population ?

À l'arrêt depuis 2019, la dernière portion de route n'est ni livrée, ni même préparée au niveau des actes administratifs et techniques préalables : depuis 2019 aucun marché n'a été relancé pour engager le nouveau calendrier de travaux. L'ensemble des missions supports et assistances à maîtrise d'ouvrage qui entourent les procédures au niveau juridique, environnemental et technique, doivent



faire toutes l'objet de nouveaux marchés publics. Enfin, l'épisode des aléas survenus sur les acropodes nous invite à la plus grande vigilance en matière de sécurité et d'expertise sur les ouvrages déjà réalisés comme ceux à venir, pour garantir une livraison en toute sécurité de la totalité de la route.



# PERSPECTIVES

## POUR FINIR LA ROUTE

Le scénario initial avec la construction d'une digue à talus entre La Grande Chaloupe et La Possession est une solution qui a rencontré toutes les difficultés qui ont amené à l'arrêt du chantier. Or, depuis 2019, ce scénario est sérieusement remis en question.

Il revient aujourd'hui à la Région de faire le choix d'une solution réaliste et soutenable au plan financier, socio-économique et environnemental. Après l'analyse des différentes solutions techniques en présence, un choix doit être opéré pour redémarrer un projet en panne dans sa dernière portion. L'option retenue par l'exécutif régional porte sur la poursuite de la route en viaduc, selon des modalités encore à préciser dans le cadre des marchés à lancer pour finir ce chantier. Quelle que soit la solution retenue, le délai global pour achever la route sera compris entre 6 et 7 ans (travaux et procédures).

## LES SOLUTIONS ÉCARTÉES

### 1 RELANCE DU MARCHÉ DE DIGUE À TALUS ENTRE LA GRANDE CHALOUPE ET LA POSSESSION

#### LES RAISONS

- Allongement de la durée des travaux (1 an ou plus)
- Difficulté de trouver la ressource en matériaux en volume suffisant
- Surcoût lié à la raréfaction des ressources en matériaux (remblais)
- Risques en termes contractuels, similaires aux difficultés déjà rencontrées
- Risque d'oppositions liées aux impacts environnementaux
- Nécessité de compléter les dérogations espèces protégées (déplacement des tortues de mer)

Estimation coût des travaux actualisée (source groupement)  
**525M€** H.T. (avec finition et études) Livraison fin 2027 – mi 2028

### 2 SOLUTION ALTERNATIVE DE DIGUE : NOYAU À CAISSONS

#### LES RAISONS

- Dérogation espèces protégées à modifier
- Besoins en matériaux remblais plus importants
- Surcoût potentiel lié à la raréfaction des ressources en remblais
- Incertitudes juridiques sur la solidité de la DUP au regard de l'évolution du coût de la digue) - risque juridique
- Autorisation environnementales à proroger ou renouveler et à compléter (tortues marines)
- Risque d'oppositions liées aux impacts environnementaux

Estimation coût des travaux **650M€** H.T. (avec finition et études)  
Livraison fin 2027 – mi 2028

### 3 SOLUTION DIGUE VERTICALE EN CAISSON BÉTON

#### LES RAISONS

- Solution jamais étudiée : coût d'étude supplémentaire à prendre en compte, avec des risques potentiels non évalués pour le moment
- Montant plus élevé que la digue à talus classique (+45%) et même qu'un viaduc (+25%)
- Pas d'estimation financière à ce jour
- Pas d'estimation des délais de réalisation
- Risque d'oppositions liées aux impacts environnementaux

### 4 COUVERTURE DE LA ROUTE ACTUELLE

#### LES RAISONS

- Non résistante à tous les types d'aléas, comme les effondrements de masse
- Nécessité de réaliser une étude approfondie pour vérifier la faisabilité
- Pas d'estimation financière à ce jour
- Pas d'estimation des délais de réalisation
- Perturbation de la circulation sur la route du littoral actuelle en phase travaux



## LA SOLUTION RETENUE

### 5 SOLUTION VIADUC

#### LES RAISONS

- La solution la plus fiable pour réellement finir la route
- La première partie du chantier déjà réalisée en viaduc démontrant la capacité technique à construire l'ouvrage
- Des Réunionnais déjà formés à la technicité du chantier
- Moins d'oppositions liées aux risques environnementaux

- Une gestion plus rationnelle d'une ressource minière locale en voie de raréfaction
- Une situation qui protège les usagers de la route des 2 dangers que sont la houle et la falaise

Estimation sommaire du coût des travaux :

Stade étude de faisabilité -

**560M€** H.T. hors travaux de finition et études -

**720M€** H.T. avec les travaux de finition et études -

Livraison fin 2028





# PERSPECTIVES



## #finirlaNRL : ACCÉLÉRER LA REPRISE DES TRAVAUX DANS L'INTÉRÊT GÉNÉRAL

Après une visite de chantier organisée début octobre 2021 pour permettre aux élus de se rendre compte de la situation de ce chantier, la nouvelle majorité régionale a souhaité tenir une assemblée spéciale consacrée à la Nouvelle Route du Littoral afin de présenter l'ensemble des éléments du dossier, dans le cadre du devoir de vérité et de transparence. Lors de cette Assemblée Plénière, les élus ont pu débattre sur les options techniques et les décisions à prendre pour permettre de lancer les différentes procédures et relancer ainsi le chantier NRL à l'arrêt depuis 2019.

## LES MODALITÉS PRÉALABLES POUR RELANCER LE CHANTIER :

### LASÉCURITÉ ET LA DURABILITÉ DES OUVRAGES

- Poursuivre l'opération dans le respect des enjeux de sécurisation
- S'assurer que les ouvrages répondent aux exigences de durabilité
- Éviter les risques de travaux coûteux de réparation et d'entretien, à la charge de la Région sur le long terme

### LA PRISE EN COMPTE DES OUVRAGES DÉJÀ RÉALISÉS

- Conduire des travaux de sécurisation sur les digues existantes
- Garantir la résistance des digues aux aléas cycloniques

### L'INTÉGRATION FUTURE D'UN TRANSPORT COLLECTIF EN SITE PROPRE (TCSP) ET LA CONTINUITÉ DES MODES DE TRANSPORT DOUX

- Prévoir une 2x2 voies et un TCSP (voie de bus), avec une continuité pour les modes de transport doux (piste cyclable, ...)

### LA PROLONGATION OU LE RENOUELEMENT DES ASSISTANCES À MAITRISE D'OUVRAGE ET DES COMPÉTENCES AUX CÔTÉS DE LA RÉGION POUR POURSUIVRE L'OPÉRATION

- Prolonger ou renouveler les marchés des travaux en cours
- Prendre en compte les délais des procédures à relancer
- S'entourer des compétences les mieux adaptées pour achever ce chantier dans les meilleures conditions

### LES AUTORISATIONS POTENTIELLES À RECONDUIRE OU À RELANCER POUR TERMINER LE CHANTIER

- La Déclaration d'utilité publique (DUP)
- Les autorisations environnementales
- ...





# LE VIADUC : LA SOLUTION LA PLUS FIABLE POUR FINIR LA NOUVELLE ROUTE DU LITTORAL

*Pour la nouvelle Région: la transparence est de mise, il faut dire la vérité aux Réunionnais et arrêter de leur vendre du rêve.*

À travers cette décision les objectifs de la Région sont clairs :

- ▶ Redémarrer un projet à l'arrêt
- ▶ Accélérer la mise en œuvre des modalités du chantier : les procédures préalables au lancement des travaux et les conditions de financement
- ▶ Aller au bout de ce chantier en assurant la sécurité des ouvrages et la garantie de finir la NRL dans un cadre soutenable au plan budgétaire, économique et environnemental ainsi qu'au niveau des délais.

## LE COÛT FINANCIER POUR EN FINIR AVEC LA NRL

Le viaduc figure dans le haut de la fourchette des coûts des différentes solutions. Mais l'explosion des coûts d'approvisionnement en matériaux rend l'option digue bien plus coûteuse que ce qui était prévu initialement. L'option réaliste et faisable du viaduc est préférée à l'option hypothétique d'une digue.

## DES DÉLAIS INCOMPRESSIBLES QUELQUE SOIT LA SOLUTION RETENUE

Toutes les options de chantier pour finir les 2,5 km de route ont des délais comparables, environ 7 ans (délais incompressibles de procédures et de travaux). Aucune solution ne permet de finir la NRL avant 2028. Avec le viaduc, la Région tranche pour une option qui va permettre de remettre en route le chantier, en éliminant les incertitudes et les difficultés d'approvisionnement en matériaux qui ont amenés à l'échec de l'ancien projet.

## LE MEILLEUR IMPACT ÉCONOMIQUE EST D'OUVRIRE EN TOTALITÉ LA NRL

En 10 ans la digue n'est jamais sortie de terre. Les emplois suscités par cette portion du chantier n'ont jamais pu être matérialisés. Aujourd'hui, aucun groupement d'entreprises n'est en capacité de garantir à la Région la réalisation de cette partie en digue compte tenu du problème persistant de l'accès à la ressource en enrochement en volume suffisant. Le viaduc a pour sa part mobilisé des Réunionnais qui ont été formés aux techniques de construction nécessaires pour mener un tel chantier. Ces ressources humaines pourront être de nouveau appelées.

La décision de reprendre le chantier en tout viaduc permet de sécuriser une solution qui mettra fin aux coupures et basculements de la route du littoral qui nuisent à l'activité économique sur un axe stratégique majeur de l'île entre le Port et l'Aéroport. La reprise du chantier doit mobiliser le maximum d'acteurs locaux, à ce titre la Région organisera le chantier de manière à associer le plus grand nombre d'acteurs économiques locaux dans les retombées du chantier en terme d'emplois et d'activités sous traitées.

## LA NÉCESSAIRE GESTION GLOBALE ET À LONG TERME DES RESSOURCES EN MATÉRIAUX

Le développement des projets de construction à l'échelle de toute l'île nécessite une gestion vertueuse de la ressource afin de répondre sur les décennies à venir à l'ensemble des besoins sur tout le territoire. La solution viaduc tient compte de cet impératif, contrairement à la solution la digue.



# PERSPECTIVES



## #finirlaNRL : ACCÉLÉRER LA REPRISE DES TRAVAUX DANS L'INTÉRÊT GÉNÉRAL

### Choisir le viaduc, c'est...

**GARANTIR** aux Réunionnais la capacité technique de finir la NRL. Preuve par la réalisation du premier tronçon de 8 kms. C'est en finir avec les incertitudes de couts et de calendrier.

**RÉDUIRE** l'impact environnemental du projet face à un projet de route digue comportant des risques plus importants en la matière.

**PRIVILÉGIER** le meilleur impact économique en libérant les Réunionnais et en ouvrant enfin, réellement, cette route.

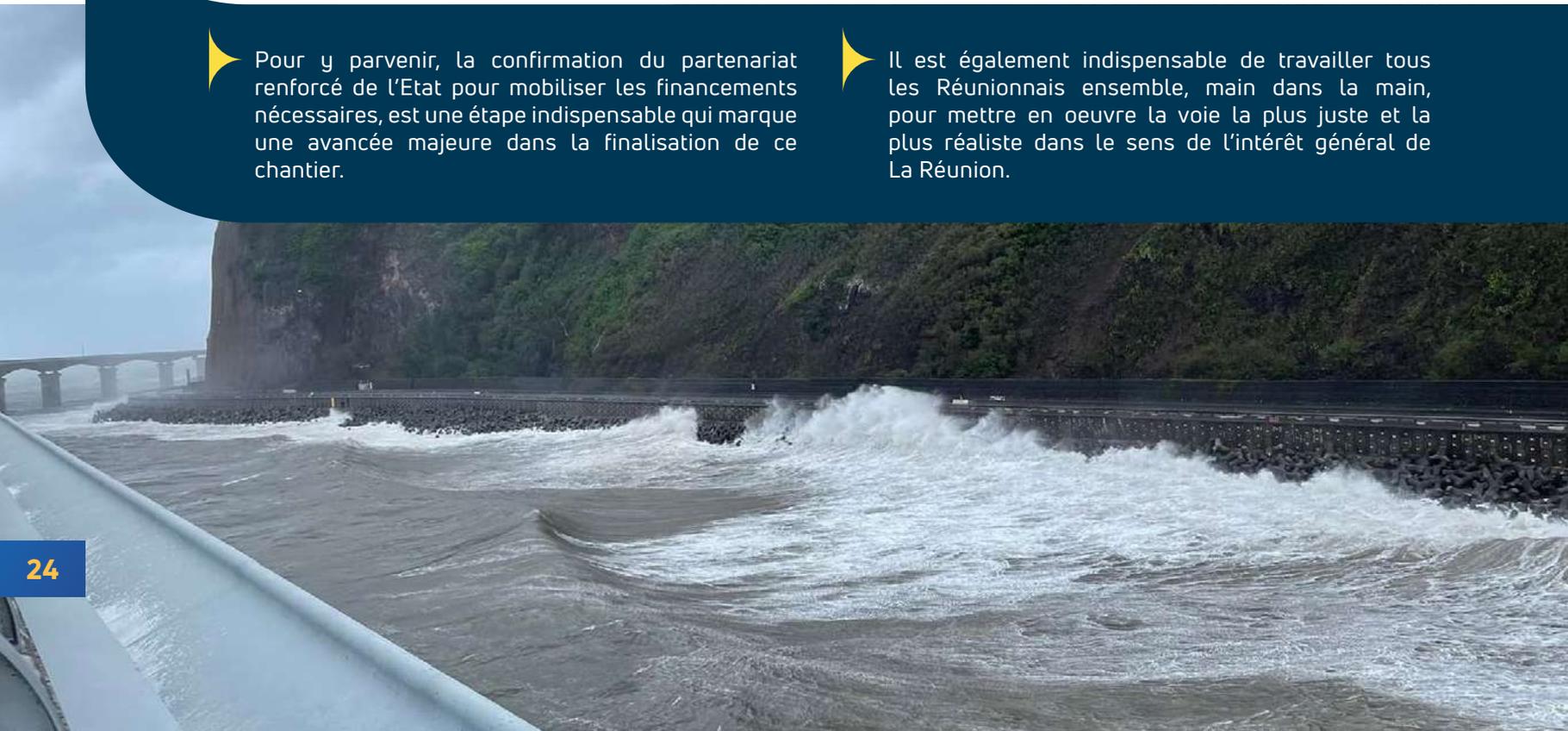
**S'ASSURER** d'une solution technique qui protège la route et les usagers de la route des deux dangers de la falaise et de la houle. Les derniers épisodes cycloniques l'ont démontré, la houle pourtant très forte n'a pas atteint le niveau de la route en viaduc.

### L'UNITÉ DANS L'INTÉRÊT GÉNÉRAL POUR FINIR LA NRL

Face à l'attente des Réunionnais et aux enjeux économiques et budgétaires qui pèsent sur la Région, la NRL ne doit plus être l'otage de considérations politiciennes ni être un marche pied pour une quelconque campagne électorale. Elle ne doit pas être non plus l'objet d'intérêts particuliers, mais servir l'intérêt général. Il faut tourner la page. La volonté de la Région est de répondre sans attendre davantage, sans prendre encore plus de retard, à l'impérative nécessité d'en finir avec ce chantier et de sécuriser définitivement l'axe Saint Denis - La Possession.

▶ Pour y parvenir, la confirmation du partenariat renforcé de l'Etat pour mobiliser les financements nécessaires, est une étape indispensable qui marque une avancée majeure dans la finalisation de ce chantier.

▶ Il est également indispensable de travailler tous les Réunionnais ensemble, main dans la main, pour mettre en oeuvre la voie la plus juste et la plus réaliste dans le sens de l'intérêt général de La Réunion.



## PRÉSERVER L'AVENIR DES RÉUNIONNAIS



## AGIR DANS L'INTÉRÊT GÉNÉRAL DES RÉUNIONNAIS

La responsabilité de la Région ne se limite pas à la NRL. Le bilan financier et les risques dans ce dossier ont potentiellement de lourdes conséquences sur les marges de manœuvre de la Région pour mener à bien l'ensemble de ses missions au service des Réunionnais. La défense des intérêts de la Région et des Réunionnais sera la ligne directrice des actions qu'engagera la collectivité pour faire prévaloir le respect de l'intérêt général.



### LA RÉGION DOIT AGIR POUR ACCOMPAGNER LES RÉUNIONNAIS DANS TOUTES SES PRIORITÉS D' ACTIONS

Les 3 grandes ambitions de la nouvelle mandature :

- 
**Le développement humain et la cohésion sociale pour une île solidaire**
- 
**Le développement économique et l'ouverture de nouveaux horizons pour la création d'emplois et d'activités**
- 
**Le développement durable et la transition écologique pour un aménagement équilibré du territoire respectueux de l'environnement**



## SÉCURISER LA LIVRAISON DE LA TOTALITÉ DE LA NRL

### LA RÉGION S'ENGAGE AU SERVICE DES RÉUNIONNAIS

La relance du marché pour finir la NRL, nécessite une vision technico-financière précise pour arrêter la meilleure procédure adaptée qui accompagnera la solution technique retenue, dans un cadre budgétaire maîtrisé en partenariat avec l'État. Le choix de l'ouvrage a dû s'opérer en amont du lancement des procédures de marchés de travaux.

#### Les conditions de la poursuite du chantier :

- Garantir un niveau de protection et de **sécurisation** de l'ouvrage dans sa totalité
- Assurer la **maîtrise du budget** et préserver la situation financière de la Région
- Garantir et renforcer le **partenariat financier** avec l'État
- Prendre en compte les **impacts socio-économiques et environnementaux**
- Sécuriser la **faisabilité technique** pour ne pas se retrouver à nouveau dans une situation de blocage du chantier

### COMMENT ÉVITER LES ERREURS DU PASSÉ ? LES 10 ENGAGEMENTS DE LA RÉGION

(Extrait de la délibération de l'Assemblée Plénière du 27 Octobre 2021)

- **Poursuivre les travaux** permettant la mise en service, dans des conditions sécurisées et dans les meilleurs délais possibles, des 8 premiers kilomètres de la NRL
- **Terminer le chantier de la NRL** en répondant pleinement aux **exigences de sécurité** pour les usagers et en conciliant le principe de soutenabilité budgétaire avec les impératifs de développement durable
- **Privilégier des solutions d'achèvement** de la NRL en cohérence avec les ouvrages réalisés depuis le début du chantier
- **Réaliser une expertise indépendante approfondie** sur les ouvrages déjà réalisés
- **Solliciter une expertise technique et financière**, avec le concours actif de l'État pour déterminer le coût, les avantages et les inconvénients associés pour terminer la NRL.
- **Déterminer un calendrier**, en toute transparence, pour poursuivre l'achèvement du chantier
- **Négocier auprès de l'État une contribution financière complémentaire** fondée sur une répartition conforme à celle ressortant des précédents accords de Matignon et garantissant la prise en compte partagée des évolutions du coût du projet
- **Organiser l'information régulière de la population** sur l'avancée du chantier



#finirlaNRL



nrl

LA NOUVELLE ROUTE DU LITTORAL

[www.regionreunion.com](http://www.regionreunion.com)



Une opération co-financée  
par l'Union Européenne et l'État

