

NRL, UN CHANTIER À L'ARRÊT DEPUIS 2019 À RELANCER

▶ Toute la lumière sur un chantier
inachevé et mal engagé.



SOMMAIRE

▶ Édito	4
▶ Face à l'attente des Réunionnais, 2 priorités	6
▶ Itinéraire d'une route inachevée... et d'un chantier qui s'enlise	8
▶ Chiffres clés	14
▶ Les fonctionnalités du projet initial	16
▶ Point sur les marchés engagés	18
▶ Un dossier au lourd passif	22
▶ Un chantier à l'arrêt à relancer	26





LIVRER LA TOTALITÉ D'UNE ROUTE SÉCURISÉE AUX RÉUNIONNAIS : NOTRE PRIORITÉ



Face à l'attente, à la désillusion et aux nombreuses interrogations légitimes des Réunionnais sur la capacité de finir la Nouvelle Route du Littoral, il est indispensable de **donner une perspective**

claire à la population et d'apporter toutes les informations ainsi que les réponses attendues sur l'avancement précis du chantier, à la lumière des éléments dont nous disposons à ce jour.

Au moment où la nouvelle équipe **prend en main ce dossier et prend la mesure de la réalité de l'avancement du chantier qui s'impose à tous**, nous avons souhaité donner rendez-vous aux Réunionnais à l'occasion d'une Assemblée Plénière spécialement consacrée à la Nouvelle Route du Littoral. Il s'agit d'un **devoir de vérité et de responsabilité**. Par cet exercice de transparence, c'est une nouvelle gouvernance de projet que nous souhaitons initier. La réalité est que nous héritons d'un chantier à l'arrêt et d'un projet au bilan controversé, avec des conséquences qui peuvent être lourdes et pénalisantes pour la Région Réunion et pour les Réunionnais.

À ce stade de la mise en œuvre de l'opération, il n'est bien entendu pas question de

renoncer. Déjà qualifiée de route la plus chère du monde, la Nouvelle Route du Littoral est un chantier titanesque

qui a déjà mobilisé 1,6 Milliards€, alors que la route n'est pas encore totalement livrée. 2,5 km restent manquants entre la Grande Chaloupe et La Possession. Nous nous y sommes engagés pendant la campagne électorale et nous nous y tiendrons : il faut finir cette route, qui ne mène nulle part pour le moment .

Des **décisions importantes** sont donc à prendre dans des délais raisonnables pour ne pas retarder davantage un projet dont le calendrier est déjà dépassé. Cependant nous ne devons pas agir avec précipitation pour entourer nos décisions des meilleures conditions de réalisation dans la mise en œuvre effective des travaux. Les difficultés que nous accumulons aujourd'hui sont en grande partie le fruit **d'une situation dont nous héritons**. Ce lourd historique conduit à une route inachevée et sans solution pour la finir. Ces décisions, nous souhaitons les prendre avec l'ensemble des élus, en associant les acteurs du dossier et l'ensemble des Réunionnais.

« Il faut finir cette route, qui ne mène nulle part pour le moment »

« La réalité est que nous héritons d'un chantier à l'arrêt et d'un projet au bilan controversé »



« Ce lourd historique conduit à une route inachevée, et sans solution opérationnelle pour la finir »

Nous sommes déjà dans l'action pour accélérer les travaux préalables à la mise en service partielle de la route entre Saint-Denis et la Grande Chaloupe. Nous avançons dans la médiation et la résolution des contentieux, avec l'objectif de **préserver l'intérêt général dans ce dossier**. Nous travaillons à consolider le partenariat indispensable avec l'État afin de garantir les moyens qui nous permettront **d'aller au bout de ce chantier sans hypothéquer l'avenir**. Nous devons préserver les marges de manœuvre de la Région pour finir ce chantier, mais aussi pour mener toutes ses missions au service du territoire et des Réunionnais.

Il est temps de mettre en lumière la réalité de l'avancement du chantier mais aussi de mettre sur la table toutes les options pour prendre collectivement les décisions qui s'imposent et **choisir la solution qui sera la plus réaliste et la plus soutenable au plan économique et environnemental pour les Réunionnais**.

Les critères du coût et de la **maîtrise budgétaire**, ainsi que de la **faisabilité** de telle ou telle solution, sont ainsi discutés collectivement à l'appui de toutes les données de l'équation. La question des

délais se pose également comme l'un des critères d'une décision extrêmement lourde. Tous ces points sont abordés aujourd'hui en toute transparence lors de cette séance publique.

La vérité est que le chantier de la dernière digue est à l'arrêt. Depuis la résiliation du marché de construction de la digue, aucun marché n'a à ce jour été relancé. « La reprise accélérée » sur les 2500m restants, annoncée en août 2020, ne s'est jamais produite, à l'exception des 216m de digue.

La vérité est qu'aucune solution n'était en œuvre de manière opérationnelle pour une livraison de la totalité de la route dans 2 ans, soit fin 2023, contrairement à l'engagement pris devant les Réunionnais par l'ancien Président de Région en mars dernier, au moment de l'inauguration du viaduc.

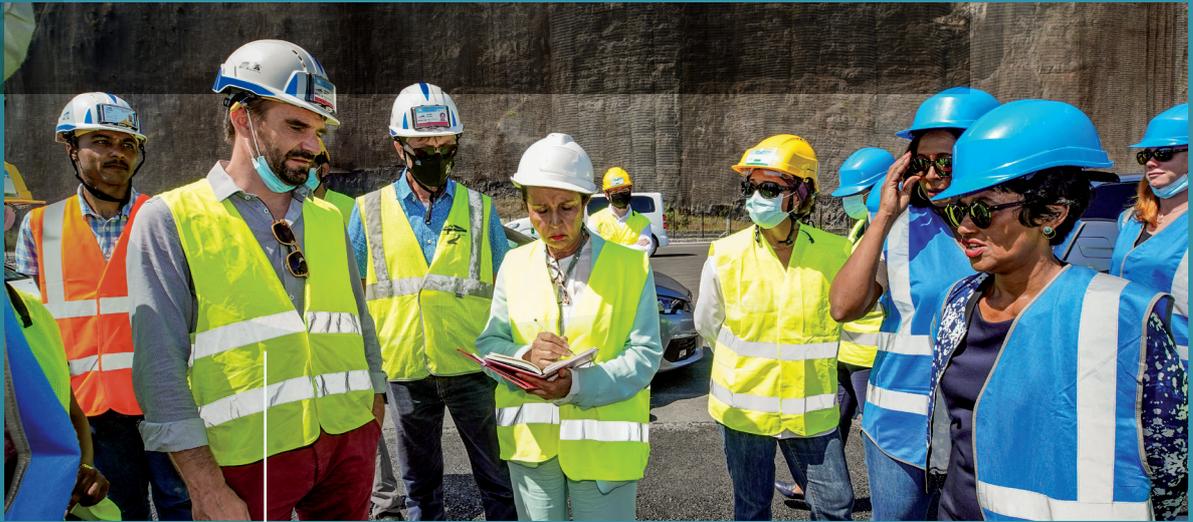
La vérité est que l'engagement pris d'ouvrir la route entre Saint-Denis et la Grande Chaloupe en 2021 n'était là encore pas réaliste compte tenu de l'ampleur des trop nombreux défauts de pose sur les accropodes que nous découvrons à notre arrivée et que nous avons révélés. Le remplacement de ces accropodes a un impact direct sur l'ouverture en toute sécurité de cette portion de route, qui comme vous le savez est désormais envisagée avant la fin 2022, sur la base des informations dont nous disposons et sans nouvel aléa.

Notre responsabilité est d'agir de façon constructive et sérieuse, de relancer le chantier sans reproduire les erreurs commises, avec la détermination de surmonter les nombreuses difficultés qui entravent l'achèvement de cette route. Ceci dans le **respect des intérêts de la Région et des Réunionnais**.

« Nous travaillons à consolider le partenariat indispensable avec l'État »

Huguette BELLO
Présidente du Conseil Régional
de La Réunion





FACE À L'ATTENTE DES RÉUNIONNAIS, 2 priorités :

>>> **La mise en service partielle de la route** entre Saint-Denis et Grande Chaloupe dans l'attente de la livraison définitive de la NRL.

>>> **La relance des 2,5km de chantier à l'arrêt** entre la Grande Chaloupe et La Possession, pour une livraison totale et sécurisée de la NRL.

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

- »»» Des **décisions** à prendre dans la transparence et dans la clarté des conséquences des choix opérés.
- »»» Des **solutions** qui s'imposent dans le cadre de la maîtrise budgétaire, avec l'indispensable soutien 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.

Les choix lourds de conséquences qui ont affecté la gestion de ce dossier, conduisent à la situation actuelle: un chantier à l'arrêt, compte tenu de l'incapacité du groupement à mobiliser les matériaux nécessaires.

Le dossier accuse déjà un retard important et s'illustre également par l'explosion des coûts de réalisation, **passant de 1,6 Mds à plus de 2 Mds€**. Sans compter les contentieux sans précédent et les procédures en cours.



ITINÉRAIRE D'UNE ROUTE INACHEVÉE ...

DATES CLÉS

Rapport Süter « la route actuelle doit être abandonnée »

1998

Débat public CNDP
(Nouvelle Route du littoral et Tram Train)

2004

L'État confirme l'opportunité du projet d'une nouvelle route du littoral

2005

Effondrement de masse sur la route du littoral

MARS
2006

L'État retient la solution dite B1 pour le tracé (2x2 voies en digue, viaduc et tunnel)

AOÛT
2006

Accords de Matignon 1 : Concernant les 2 projets Tram Train et route du littoral. L'estimation financière est de 930M€ pour le projet d'une nouvelle route du littoral soutenu par l'État. L'accord prévoit une prise en charge des surcoûts partagée entre la Région et l'État

JANVIER
2007

Transfert de compétence à la Région en matière de gestion du réseau routier national et de la maîtrise d'ouvrage du projet NRL

2008



2008

2008 à 2010
Poursuite des études avant projet sommaire (APS) sous maîtrise d'ouvrage régionale

L'Assemblée Plénière de la Région décide de l'évolution du programme et acte par sa décision la priorité au tout routier en abandonnant le Tram Train

24 JUIN
2010

Accords de Matignon 2 : 2,2 Milliards € pour la NRL, le TransEcoExpress et l'Aéroport. L'accord est renégocié de manière défavorable pour la Région Réunion sur la base d'un APS, sans prise en compte des évolutions du projet et de son coût

OCTOBRE
2010

Carrières
Approbation du schéma départemental des carrières (SDC) avec 2 sites fléchés Plateau Couillou et la Grande Ravine à Saint-Denis. Ces 2 sites n'ont jamais été exploités

2010



En 2010, un choix qui pèse aujourd'hui sur la poursuite du projet

2 solutions sont en 2010 à l'étude, le tout viaduc (estimation 1,8 Milliards) légèrement plus favorable sur le plan environnemental mais dont le coût est supérieur de 140M€ par rapport à l'autre solution mixte avec une partie en viaduc et l'autre en digue (estimation 1,66 Milliards). La construction d'une digue a été considérée comme plus favorable au plan socio-économique car elle permet de mieux associer les entreprises locales au chantier.

Le choix de la solution mixte est alors préféré au regard des coûts jugés disproportionnés de la solution tout viaduc par rapport au bénéfice environnemental.

ITINÉRAIRE D'UNE ROUTE INACHEVÉE ...



2011

CARRIÈRES

2 nouveaux sites à l'étude à la demande de la Région : La carrière des Lataniers à La Possession et celui de Bellevue à Saint Paul. Ces 2 sites n'ont pas donné lieu à une exploitation

5 JUILLET
2011

Avant-projet sommaire approuvé et saisine du Préfet en vue de la Déclaration d'Utilité Publique (DUP) de la NRL

7 MARS
2012

Obtention de la DUP pour la NRL

15 MAI
2012

La Commission Permanente de la Région approuve l'avant-projet : 1,499 Milliards € hors taxe (base 01/2011) pour les seuls travaux

12 DÉCEMBRE
2012

Lancement des appels d'offres de travaux pour les lots travaux maritimes



Des impacts environnementaux redoutés



Les autorisations environnementales (loi sur l'eau, dérogations espèces protégées) nécessaires au projet retenu, sont finalement délivrées malgré la position défavorable du Conseil National de Protection de la Nature (CNP) sur les digues.

La solution mixte est confirmée, avec une partie digue qui se heurtera par la suite aux difficultés d'accès à la ressource en matériaux et aux contestations citoyennes contre l'ouverture de carrières de roches massives par crainte des fortes nuisances occasionnées (tir de mines,...). Des décisions de justice sont également intervenues pour faire annuler le schéma des carrières.



ENVIRONNEMENT Obtention des autorisations environnementales

Attribution des marchés de travaux

Les marchés de travaux des lots 1 (travaux préparatoires/accès de chantiers), 2 (échangeur de La Possession), 3 (grand viaduc 5400), 4 (viaduc de la Grande Chaloupe) et 5.1 (4 sections de digues, dont celles situées de part et d'autre des viaducs, indispensables à l'édification de ces ouvrages) sont attribués

CARRIÈRES

Modification du Schéma des Carrières (SDC) avec les sites de Dioré à Saint-André, Bellevue à Saint-Paul et Ravine du Trou à Saint-Leu.

2013



DIGUE

Le marché digue Grande Chaloupe – La Possession (lot 5.2) ne sera lancé qu'un an plus tard. Ce marché intègre la responsabilité contractuelle du groupement de s'approvisionner en matériaux



2014

ANDAINS

Signature du protocole « Andains », l'objectif est d'ouvrir une alternative aux carrières de roches massives. En 2016 un protocole « Épierrage » est signé dans ce même objectif. Ces dispositions visaient à améliorer le foncier agricole



2015



2018

ENVIRONNEMENT Auto-saisine du CNPN sur les impacts

du chantier de la digue du point de vue environnemental. Nécessité de proroger les autorisations environnementales. L'assistant à maîtrise d'ouvrage en environnement réalise à la demande de la Région le bilan des impacts à mi-parcours

CARRIÈRES

Le Schéma des Carrières est annulé par la Cours Administrative d'Appel de Bordeaux



ACCROPODES La Région engage une expertise indépendante

sur la conformité de la pose des accropodes, suite aux casses constatées après la saison cyclonique 2017/2018



OCTOBRE 2018



FÉVRIER 2019

ACCROPODES Le Maître d'Oeuvre, EGIS, à la demande la Région, engage une démarche pour vice de construction contre le groupement en charge des travaux



DIGUE

Le groupement informe la Région qu'il démobilise ses moyens, abandonnant ainsi le chantier de la dernière digue, le Groupement n'estimant pas possible d'assurer l'approvisionnement en matériaux nécessaire à cet ouvrage en l'absence d'une carrière en roches massives



AOÛT 2019

2019



Le chantier de la dernière digue est abandonné

DIGUE

La Région résilie, pour faute de l'entreprise de travaux, le marché de la digue M.T.5.2.

Engagement d'un processus de conciliation sous l'égide de l'État (Secrétaire d'État aux Transports)

27 SEPT. 2019





... ET D'UN CHANTIER QUI S'ENLISE



2020

Date de livraison de la totalité de la route initialement annoncée

JUILLET
2020



ACCROPODES Rapport final des inspections remis au groupement

SEPTEMBRE
2020



DIGUE Fin de la conciliation entre le groupement et la Région sous l'égide du Secrétaire d'État aux transports : un protocole d'accord est signé entre les parties annulant la résiliation pour faute. Le protocole entérine une « reprise accélérée » des travaux sur la digue D5 sur un linéaire de 216 mètres au lieu des 2700 mètres initialement prévus

Un protocole d'accord qui interpelle

Un protocole d'accord est signé entre la Région et le groupement qui n'était alors plus contractuellement lié après la résiliation pour faute intervenu en 2019. Ce protocole est soumis à la délibération de la Commission Permanente du 08 Septembre 2020 qui décide d'organiser la poursuite des travaux de la digue D5 et **d'indemniser à hauteur de 12M€ le groupement dont le marché avait pourtant été résilié pour faute**. Le coût des travaux des 216m de route est aujourd'hui établi à 93M€ (dont l'indemnité de 12M€) pour une durée d'un an de travaux. **Une portion de route dont l'extrémité n'a pas été sécurisée**, rendant ce tronçon vulnérable aux aléas cycloniques majeurs.



31 DÉCEMBRE
2020

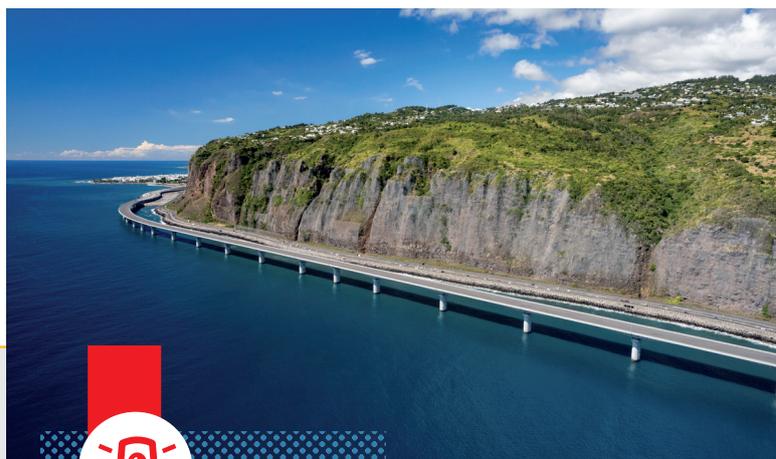
Attribution du marché M.T.6.5

pour le raccordement provisoire de la digue D3 à la route actuelle au niveau de la Grande Chaloupe. Une solution transitoire au coût de 21,5M€ qui mobilise 17M€ du plan de relance

DÉBUT
2021



ACCROPODES Le groupement engage enfin les études pour évaluer le risque et déterminer la nature des travaux de reprise à faire



La mise en service partielle remise en cause dès début 2021

À ce moment précis, la Région ne peut ignorer la durée incompressible des travaux de raccordement et de finition. Elle ne pouvait pas plus 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 Grande Chaloupe. Pourtant, l'ancien Président de Région annonce en mars 2021 que le raccordement sera effectif fin 2021.



Inauguration du viaduc : annonce de la mise en service partielle fin 2021 et livraison totale de la NRL fin 2023/ début 2024

MARS
2021

En 2021, toujours pas de marché lancé pour finir la route



Depuis 2020, aucune procédure n'est engagée pour relancer le marché et réactiver dans les faits les travaux entre la Grande Chaloupe et La Possession. La Région ne pouvait alors **ignorer les délais incompressibles** pour réaliser la portion entre la Grande Chaloupe et La Possession évalués entre 6 et 7 ans. Pourtant en septembre 2020, l'ancien Président de Région annonce le lancement du nouveau marché avant fin 2020 et le début des travaux en octobre 2021, pour une livraison fin 2023, **soit 2 ans de travaux !**

ACCROPODES **Décision du groupement de reprendre la pose des accropodes mal positionnés.** Les travaux sont prévus jusqu'à mi 2022. La conséquence est l'ajournement des travaux de mise en service partielle qui avaient été engagés. La mise en service effective en toute sécurité de la route entre Saint-Denis et Grande Chaloupe est en réalité prévue avant la fin de l'année 2022



AOÛT
2021



6 OCTOBRE
2021

Visite de chantier des nouveaux conseillers régionaux pour prendre la mesure de la réalité de l'avancement des travaux



CHIFFRES CLÉS

Caractéristiques du projet initial

2x2 voies

90 km/h

2 viaducs

SAINT-DENIS : 5,4 km GRANDE CHALOUPÉ : 239 m
28,9 m DE LARGE 34 m DE LARGE

DIGUE :

6,7 km | **34 m**
DE LINÉAIRE | DE LARGE

18 km de voies bus
PRÉVUS INITIALEMENT

2 échangeurs complets
(DESSERTE GRANDE CHALOUPÉ ET ENTRÉE NORD
DE LA POSSESSION PAR LA RUE MONDON ET LA RD41)

1 diffuseur
À SAINT-DENIS (BIFURCATION RN1 - RN6 / BOULEVARD SUD)

18 marchés attribués

COÛT INITIAL DU PROJET

COÛT ACTUALISÉ

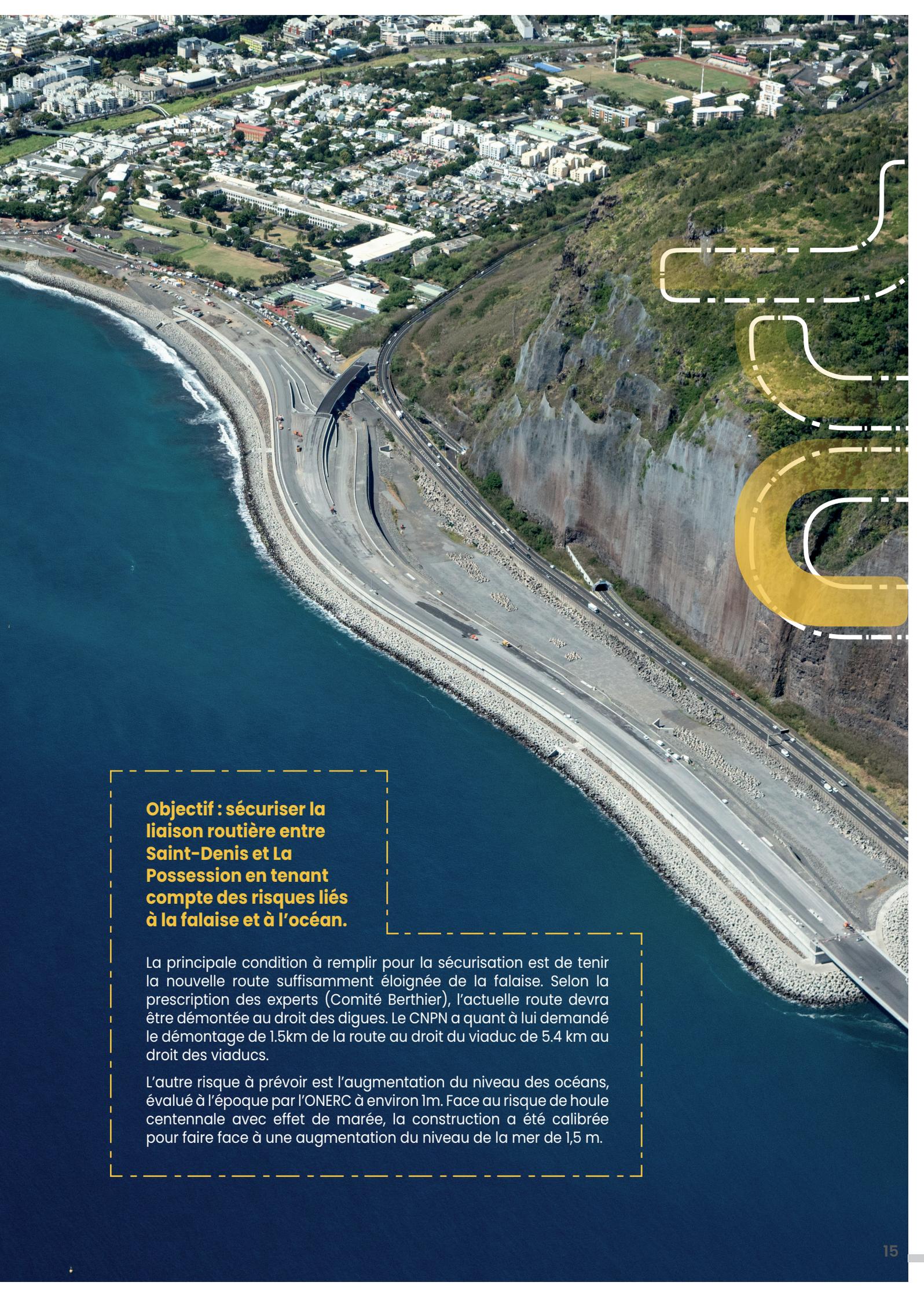
12 km
DE ROUTE

1,66
milliards €

130 M€
LE KM

PLUS DE
2
milliards €

PLUS DE
166 M€
LE KM



**Objectif : sécuriser la
liaison routière entre
Saint-Denis et La
Possession en tenant
compte des risques liés
à la falaise et à l'océan.**

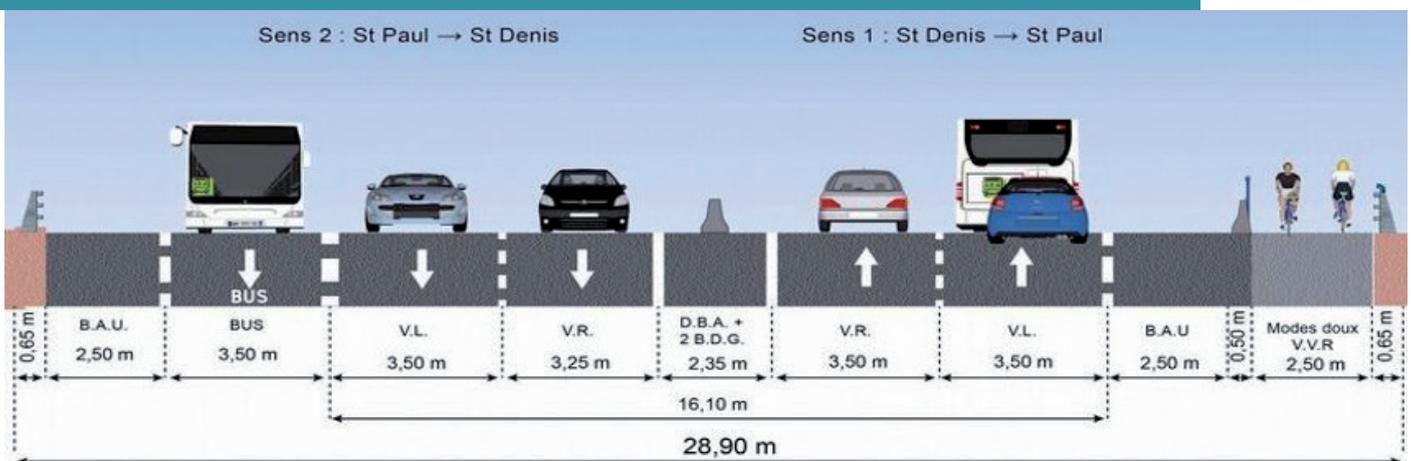
La principale condition à remplir pour la sécurisation est de tenir la nouvelle route suffisamment éloignée de la falaise. Selon la prescription des experts (Comité Berthier), l'actuelle route devra être démontée au droit des digues. Le CNPN a quant à lui demandé le démontage de 1.5km de la route au droit du viaduc de 5.4 km au droit des viaducs.

L'autre risque à prévoir est l'augmentation du niveau des océans, évalué à l'époque par l'ONERC à environ 1m. Face au risque de houle centennale avec effet de marée, la construction a été calibrée pour faire face à une augmentation du niveau de la mer de 1,5 m.

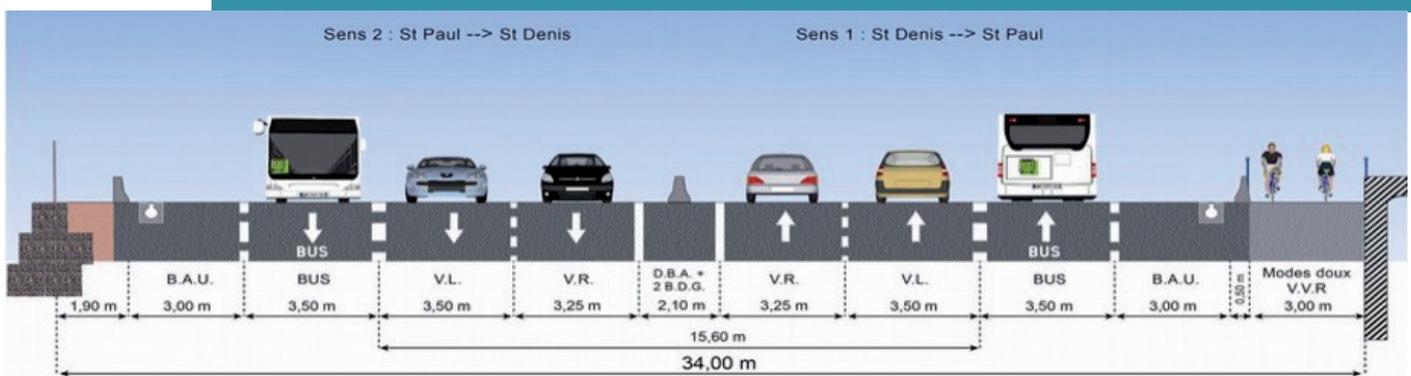
LES FONCTIONNALITÉS DU

PROJET INITIAL

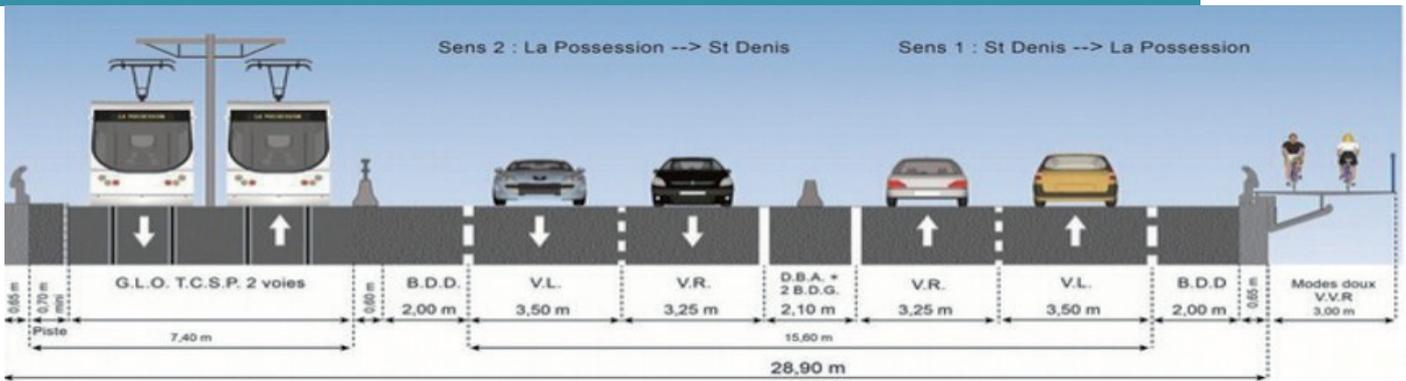
Profil en travers viaduc (mode 1 : mise en service en mode routier)



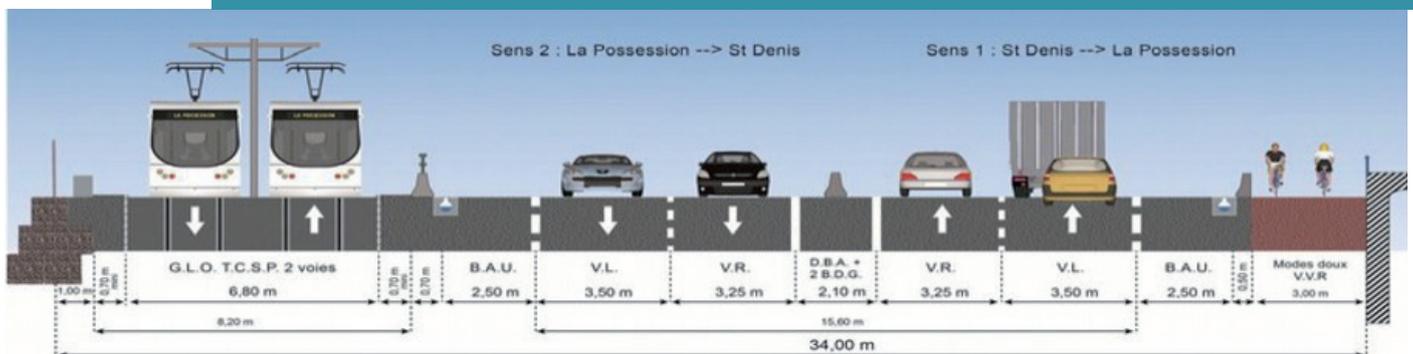
Profil en travers digue (mode 1 : mise en service en mode routier)



Profil en travers viaduc (mode 2 = avec site propre TC bi-directionnel - guidé ou non)
 En option : voie cyclable en encorbellement



Profil en travers digue (mode 1 : mise en service en mode routier)



Mode 1

Il est prévu coté Possession → Saint-Denis une voie intégralement réservée aux bus, à côté de la 2x2 voies véhicules lents et rapides. Une bande d'arrêt d'urgence est prévue sur chaque côté de la route. Côté mer les bus empruntent les voies voitures sur la partie viaduc et ont une voie réservée sur la digue. Une voie est réservée aux modes doux avec la voie cyclable.

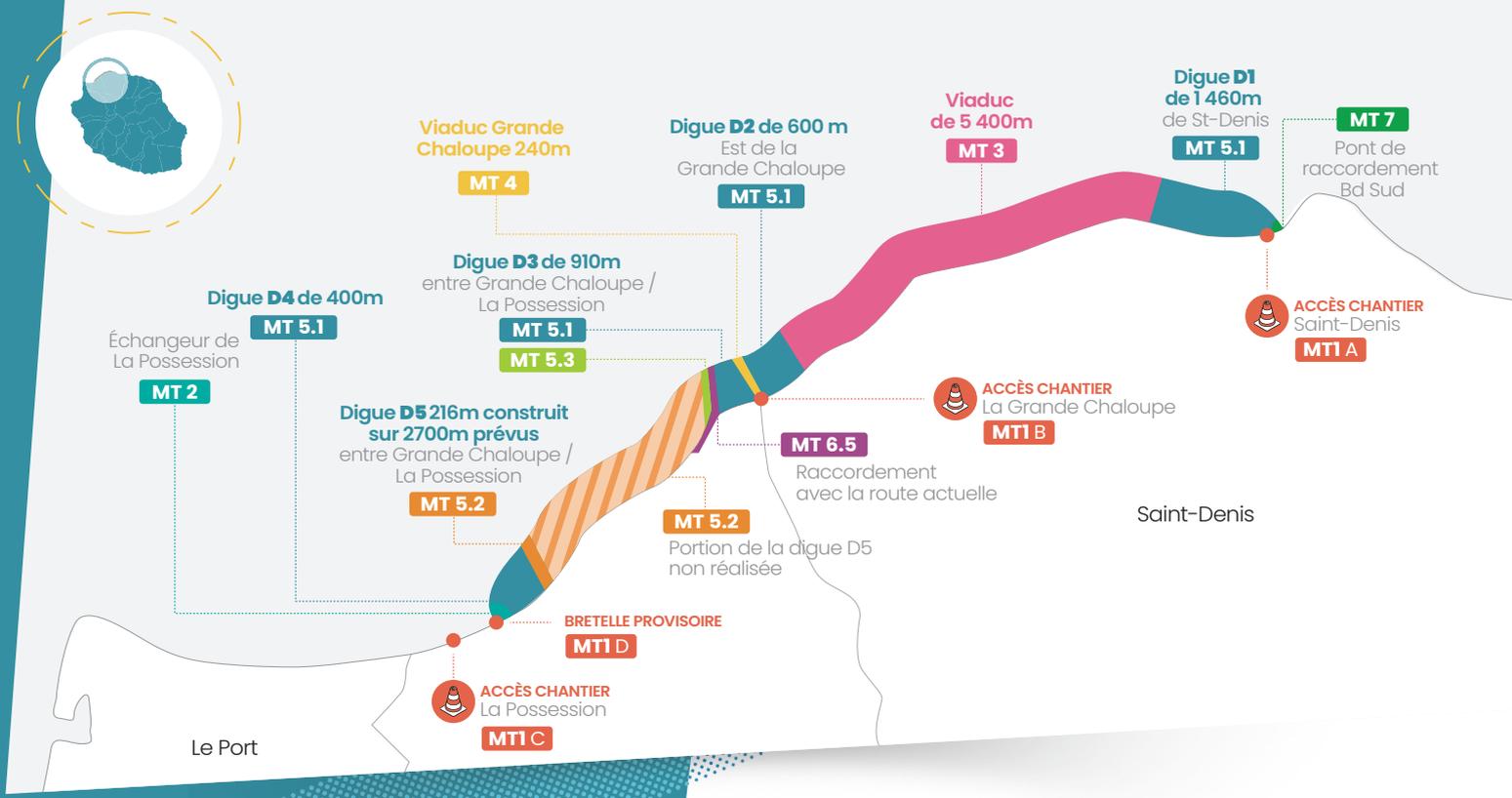
Un second mode est prévu lors de l'intégration du TCSP, avec la voie vélo en encorbellement.

La différence de largeur entre le viaduc et la digue ne permet pas de gérer de la même manière les voies bus et vélo. Le viaduc a été conçu pour accueillir un TCSP guidé ou ferré, les réservations sont prévues pour conforter la pré-contrainte du viaduc.

Il est à noter que la réalisation de ce chantier de très grande ampleur n'ouvre pas la possibilité d'augmenter la capacité routière actuelle. Sans alternative au tout routier, la question des embouteillages ne sera donc pas forcément réglée par la livraison de la NRL, qui permettra cependant d'éliminer les basculements et fermetures. La NRL prévoit un TCSP et une voie vélo.

Configuration de la plateforme en mode mise en service partielle :

Pas de voie cyclable dans cette phase transitoire mais une voie bus de part et d'autre.



POINT SUR LES MARCHÉS ENGAGÉS (septembre 2021)

18 marchés ont été attribués par la Région Réunion après passage en Commission d'Appel d'Offres, avec un allotissement des principaux marchés comme suit :

MT1

Travaux préparatoires & accès aux chantiers

Répartis en 4 lots, les travaux ont été notifiés fin 2013 pour **8,1M€** et sont tous achevés fin 2015 sauf la bretelle provisoire de La Possession (MTID) livrée fin 2016. Ces lots ont concerné la création du **carrefour giratoire pour l'accès au chantier à Saint-Denis** (0,8M€ entreprise SAS), **l'amélioration des entrées et sorties de la route du littoral à Grande Chaloupe** (0,3M€ entreprise SAS), **la création d'une piste de chantier le long du littoral de La Possession** (5,4M€ entreprise SBTPC) et enfin la création d'une **bretelle provisoire à La Possession** pour faciliter l'accès aux riverains et délester le centre-ville (1,6M€ entreprise SAS).

MT 2

Travaux de l'échangeur de La Possession phase 1

Création d'un **échangeur complet à l'entrée de la ville de La Possession** (50,4M€ groupement GTOI/SBTPC/Vinci Construction Terrassement (Vinci CT)). Les travaux ont débuté en mai 2014 et ont été réceptionnés en juillet 2016. **8 mois de retard** sur ce chantier.

MT 3

Viaduc de 5,4 Km

Ce marché d'un montant initial de **660M€ HT** est attribué fin 2013 (groupement Vinci Grands Projets/ Dodin/ Bouygues/ Demathieu). Il accuse **2,5 ans de retard** avec un niveau de mandatement de **734M€ TTC** en octobre 2021. D'importantes demandes de rémunérations complémentaires font actuellement l'objet d'un lourd contentieux en cours de conciliation avec le groupement.

MT 4

Viaduc de 240 m à la Grande Chaloupe

Le marché a été notifié en novembre 2013 (**34,6M€** groupement Eiffage/SAIPEM/Razel/NGE/Guintoli). Le chantier a connu plus de **18 mois de retard** en raison de plusieurs pannes de matériels spécifiques et de dégâts occasionnés pendant la période cyclonique 2014-2015. Une pénalité d'1,6M€ a été appliquée. Le groupement a déposé une demande de rémunération complémentaire, objet d'un des contentieux en cours.

MT 5.1

Digue en mer phase 1

Ce marché concerne la réalisation de 4 tronçons de digues (D1, D2, D3, D4) de 3,6 km de linéaire, il est attribué fin 2013 au groupement GTOI/ SBTPC/ VINCI CT pour un montant de **438 M€ HT**. Ce marché fait l'objet d'une démarche de médiation avec le groupement pour traiter les importantes demandes de rémunérations complémentaires. Prévu initialement sur une durée de 57 mois, les travaux accusent **3 ans de retard**. Alimenté par des andains, le coût de cet approvisionnement a augmenté et fait l'objet d'une négociation sous la forme d'un protocole signé en juin 2015. C'est principalement sur ce marché qu'interviennent les problématiques de pose d'accropodes. De 438M€ HT, le marché passe en 2018 à **501M€ HT** sous l'effet de l'augmentation du coût d'approvisionnement en matériaux en application du protocole signé en 2015. **Ce retard a des conséquences directes sur la possibilité d'une mise en service partielle et sécurisée de la portion entre Saint-Denis et Grande Chaloupe.**

MT 5.2

Digue en mer Grande Chaloupe – La Possession / phase 2

Le marché relatif aux travaux des 2,7 km de digue est attribué fin 2014 au groupement GTOI/ SBTPC/ VINCI CT pour un montant de **298M€ HT**. Toujours confronté à l'absence de matériaux, le groupement n'est pas en mesure de lancer les travaux et l'OS n'est délivré qu'en mars 2018. La Région reçoit en août 2019 un courrier du groupement lui indiquant que la ressource andains n'est pas suffisante pour mener le chantier. Plusieurs scénarios alternatifs sont proposés à la Région (importation, andains, carrières,...) mais avec un coût final qui augmentait de + 50 à 100%. En septembre 2019, le groupement confirme à la Région qu'il démobilise ses moyens et demande une résiliation pour motif d'intérêt général. **La Région annonce sa décision le 27 septembre 2019 au Groupement de résilier le marché pour faute.**

Sous l'égide de l'État, des négociations sont engagées pour tenter de finir le chantier. Un protocole d'accord aboutit en septembre 2020, prévoyant la levée de la résiliation pour faute et permettant la reprise des travaux sur 216m au lieu des 2,7km initialement prévus. La résiliation à effet différé est effective à fin septembre 2021. **Le montant final du marché s'élève à 93M€ HT** (1/3 de la facture initiale pour moins de 10% du linéaire engagé) dont **12M€ d'indemnités** pour solder ce contrat.

MT 5.2

216 m de digue non sécurisée

Le Maître d'œuvre et les services de la Région avaient alerté sur la nécessité de sécuriser l'extrémité de la digue de 216m. Aucune solution n'est alors décidée pour assurer la continuité des travaux. Un marché spécifique doit être passé pour conforter cette extrémité de digue qui reste vulnérable aux aléas climatiques.

MT 5.3

Travaux d'aménagement de l'extrémité de D3

Le marché est attribué en mars 2021 au groupement PICO/ LAW YAT/ ETPO REUNION pour un montant de **1,4M€ HT**. Ces travaux ont pour but de sécuriser le musoir de la digue D3 (Grande Chaloupe vers La Possession), dans l'attente de la reprise des travaux de construction des 2,5km restants.

MT 6.5

Raccordement provisoire de la digue D3 à la route actuelle

Ce marché est attribué le 31 décembre 2020 à GTOI/ SBTPC pour un montant de **21,5M€ HT**. Les travaux concernent le raccordement qui permettra la mise en service partielle de la route de manière sécurisée. L'incapacité de finir la route induit ce surcoût d'une solution temporaire qui mobilise 17M€ du plan de relance de l'État.

MT 7

Réalisation de l'échangeur de Saint-Denis

Le marché a été attribué au groupement d'entreprises PICO OI/ETPO REUNION/ETPO/ROCS pour un montant de **10,70M€ HT**. Ce marché a été notifié le 24 juillet 2018 ; les travaux ont été réceptionnés. Une demande de rémunération de 4M€ a été transmise et pourrait être soldée par voie d'avenant sur les bases d'un montant bien inférieur.

MT 6.1, MT 6.2, MT 6.3, MT 9, MT 10 .1, MT 12.1, MT 15.1

Ces différents marchés ont été engagés pour préparer la mise en service du tronçon Saint-Denis – Grande chaloupe. L'ensemble de ces travaux représente un enveloppe d'environ **55M€ HT**. Les travaux concernent l'application de la couche de forme sur le viaduc, les dispositifs de retenue, les équipements de trafic et d'énergie, la signalisation, les clôtures pare éclats, le remblaiement du piéage à cailloux.



Bilan des ressources mobilisées pour réaliser les digues

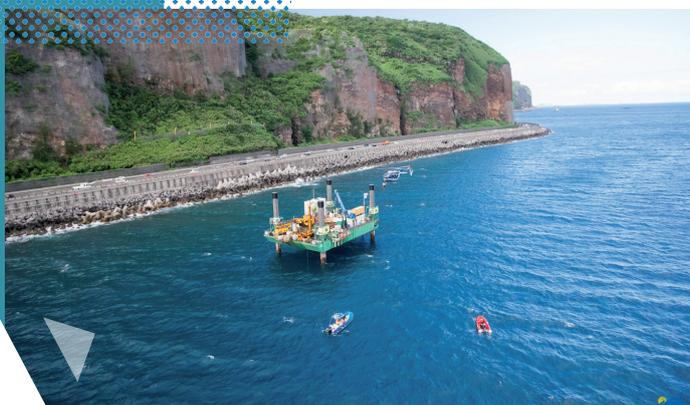
11 millions de Tonnes de matériaux ont été mobilisés pour la construction des ouvrages de la NRL et notamment la 1^{ère} tranche des digues.

Les sources d’approvisionnement :

Total des ressources mobilisées (en tonne)	11 115 000
dont enrochements (en tonne)	4 865 000
Epierreage	300 000
Andains	3 900 000
Importation	50 000
Rivière des Remparts	35 000
Carrières en remblai	250 000
Terrassements	330 000
dont remblais (en tonne)	6 250 000
Carrières commerciales	4 350 000
Valorisation des matériaux issus des travaux de l’extension du Port est	1 600 000
Ravine Patates à Durand	300 000

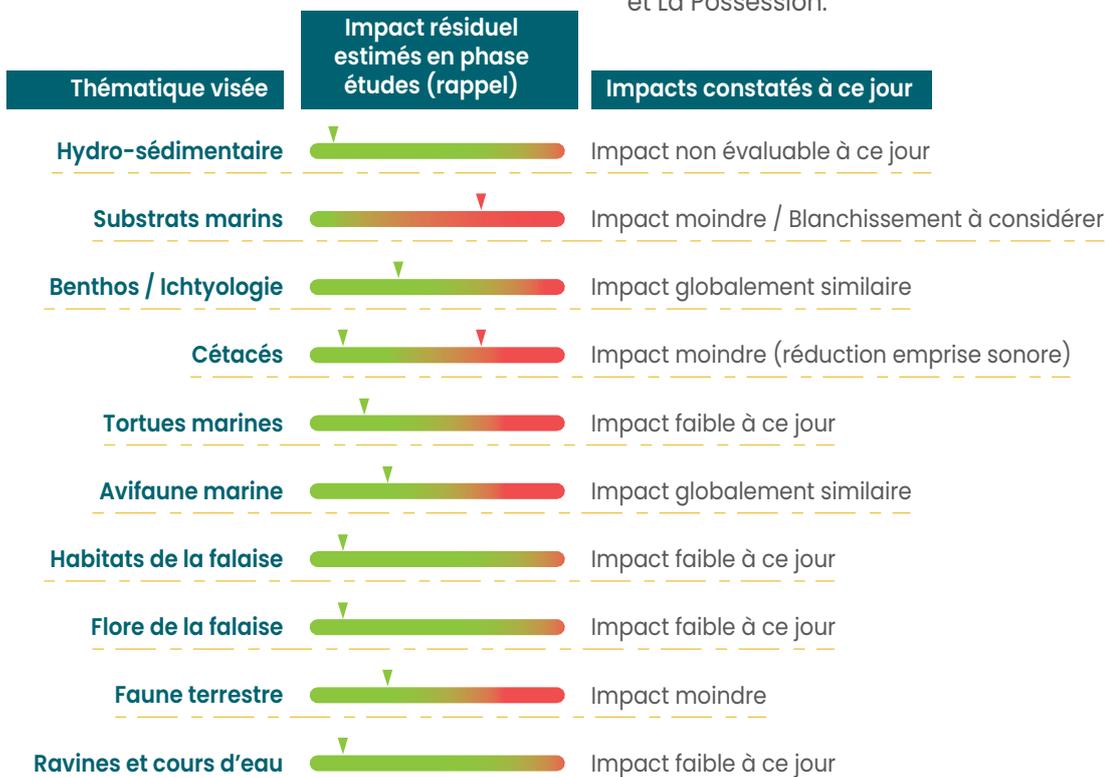
Le bilan environnemental

Pour répondre aux exigences réglementaires, une organisation spécifique a été mise en place pour le suivi environnemental du projet. Des contrôles extérieurs réguliers suivent l'évolution de la faune et de la flore terrestres et marines, un assistant à maîtrise d'ouvrage coordonne le processus de suivi, avec le contrôle de la DEAL. Des comités de suivi se réunissent régulièrement pour faire le point sur l'avancée des mesures environnementales.



La démarche ERC (éviter, réduire et compenser) se déploie à travers 150 mesures spécifiques. 5% du projet (85M€) est consacré aux actions de suivi et de préservation environnementales.

En 2018, suite à la saisine du CNPN, la Région a commandé 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.



Point sur l'emploi et la formation

L'impact en termes d'emplois et de formation professionnelle est l'un des objectifs poursuivis dans la mise en œuvre de cette opération. Dès 2011, une convention est signée entre la Région, l'État et Pôle emploi pour l'emploi local dans les grands chantiers. L'étude prévisionnelle des emplois générés évaluait à environ 1500- 1700 emplois directs liés à la NRL (plus de 86 métiers concernés). Entre 2014 et 2018, ce sont au final 1236 recrutements qui sont intervenus.



UN DOSSIER AU LOURD PASSIF



Dépenses

Les études et travaux jusqu'à la mise en service partielle (hors réalisation du tronçon de 2,5 km restant), sont estimés à environ **1,7 Mds€ TTC** après application des pénalités de retard et hors risques. **90M€ de surcoûts sont d'ores et déjà identifiés sur les marchés réglés.**

Alors qu'il reste une partie de la route évaluée **entre 500 et 700M€ (montant dépendant de la solution technique retenue) pour terminer l'opération.**

Le solde des Autorisations de Programme (AP) est de

AU 12 OCTOBRE 2021
1,575 Mds€ TTC >>>
ONT ÉTÉ MANDATÉS

272 M€ TTC
POUR FINIR TOUTE L'OPÉRATION



Trajectoire financière

À ce stade de l'opération et de la connaissance depuis plusieurs mois (voire des années) des évolutions budgétaires pour finir la route, **aucune trajectoire financière n'est arrêtée par la Région Réunion pour assurer le financement des 500 à 700M€ supplémentaires** estimés pour achever les travaux de la NRL.

Recettes

SUBVENTIONS DE L'ÉTAT
ET DE L'EUROPE

**641
M€**

FCTVA
Fonds de compensation de la taxe
sur la valeur ajoutée

**180
M€**

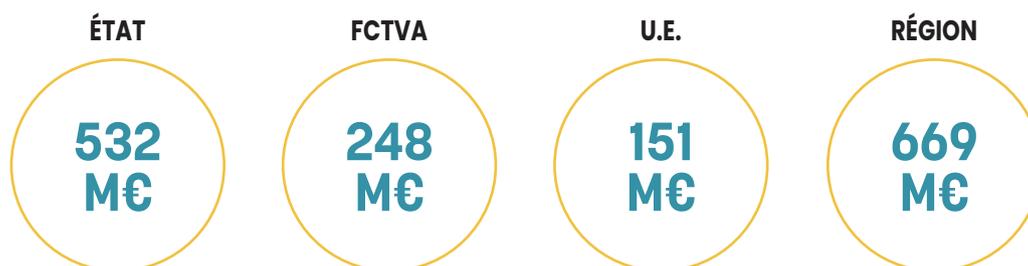
EMPRUNTS MOBILISÉS
PAR LA RÉGION

**800
M€**

PLAN

DE FINANCEMENT INITIAL

Le Protocole de Matignon II (14 octobre 2010) a été conclu avec un projet évalué à 1.600 M€. Les participations des partenaires étaient les suivantes :



L'APS ayant été approuvé en 2011 pour un coût estimé de 1.660 M€, la part Région s'élevait donc, à participation constante des partenaires, à 729 M€.

FINANCEURS	NRL évaluée à 1.600M€	NRL évaluée à 1.660M€
État (Matignon 1 et 2)	532M€ - 33,3%	532M€ - 32%
FCTVA (base coût TTC)	248M€ - 15,5%	248M€ - 14,9% (variable le taux a augmenté et il est désormais de 16 %)
FEDER	151M€ - 9,4%	151M€ - 9,1%
dont 2007-2013	51M€	51
dont 2014-2020	100M€	100
Région	669M€ - 41,8%	729M€ - 44%

Pour préfinancer la part régionale, le protocole prévoyait l'accès à un prêt de la CDC sur fonds d'épargne à hauteur de 450 M€.

Au final, la Région aura réussi à obtenir des subventions de l'UE pour un montant supérieur et le volume de prêts mobilisés a également été plus important (CDC et BEI).

Des procédures en cours



FÉVRIER 2021 : la Chambre Régionale des Comptes engage un contrôle sur l'opération Nouvelle Route du Littoral. L'instruction est toujours en cours.

PARQUET NATIONAL FINANCIER : Une enquête préliminaire est en cours depuis 2015.

DES CONTENTIEUX

ET DES RÉCLAMATIONS COLOSSALES

MT 4

Viaduc de 240 m à la Grande Chaloupe

Le montant initial du marché est de **37,6M€ TTC**. Par avenant en juin 2017, le marché est réévalué à 39,2M€ TTC. Le décompte établit le montant final du marché à 36,7M€ TTC après l'application de 1,8M€ de pénalités de retard. Le groupement a déposé en juin 2019 une demande de rémunération complémentaire d'un montant de **23,36M€ TTC** (dont le remboursement des pénalités). En février 2020, le groupement a saisi le Comité Consultatif Interrégional de Règlement Amiable des Différends (CCIRA). En juin 2021, le CCIRA délivre son avis et propose à la Région de verser la somme de 3,4M€ TTC et de rembourser les pénalités de 1,8M€, soit 5,2M€. Par courrier du 18 août 2021, la Région informe le CCIRA qu'elle ne suivra pas son avis. Le groupement a depuis déposé un recours auprès du Tribunal Administratif de La Réunion.

MT 3

Viaduc de 5,4 Km

Le montant initial de ce marché est de **716M€ TTC**, il a connu une augmentation de 33M€ HT en 2019 en raison de la nécessité de mobiliser des quantités supplémentaires de matériaux et d'acier. Les réclamations s'élèvent à 689M€HT sur ce seul marché (soit plus de 100% du montant initial du marché). Différentes procédures au Tribunal Administratif sont actuellement en instance. 28 requêtes ont été déposées pour un montant de 689M€. En septembre 2020, la Région engage une démarche de conciliation, avec pour objectif de mieux confronter les positions respectives des parties. 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. Dans ce cadre 34,4M€ de demandes de rémunération complémentaire ont été traitées. À ce jour **650M€** de réclamations restent non traitées et sont à discuter dans le cadre de la poursuite du plan de conciliation engagé.

MT 5.1

Digue en mer phase 1

Le montant initial du marché est de **475M€TTC** pour la réalisation de 4 tronçons de digues. L'augmentation du coût des matériaux d'approvisionnement a nécessité plusieurs ordres de service de prix nouveaux. Malgré de nombreuses concessions et l'acceptation par la Région d'un surcoût de 61M€, le groupement considère avoir subi d'importants préjudices principalement en raison des difficultés d'accès à l'approvisionnement en enrochement. 15 mémoires en réclamation sont dans un premier temps envoyés à la Région en mars 2018. Après plusieurs mois de négociation en novembre 2020, le groupement soumet une actualisation des réclamations pour un montant de **259M€**. Une nouvelle étape de médiation s'ouvre avec l'appui de 3 experts techniques qui doivent rendre leur avis courant octobre 2021. Les conclusions des experts seront poursuivies d'un travail du médiateur pour faire avancer la médiation dans ce dossier.

Préserver les marges de manœuvre de la Région

Le bilan financier et les risques dans ce dossier ont potentiellement de lourdes conséquences sur les marges de manœuvre de la collectivité régionale pour mettre en œuvre l'ensemble de ses missions au service des Réunionnais : éducation, formation professionnelle, développement économique, développement durable, culture, sport... Autant de domaines de compétences pour lesquels la population attend aussi un accompagnement fort de la Région. **La défense des intérêts de la Région sera la ligne directrice des actions qu'engagera la collectivité pour faire prévaloir l'intérêt général.**



L'APPROVISIONNEMENT

EN MATÉRIAUX



L'accès et le coût à la ressource au cœur de la problématique NRL

L'accès à de la ressource en matériaux et son coût sont des facteurs de l'échec de la NRL. La solution technique initialement retenue appelle un important volume de matériaux de l'ordre de 18 à 20 millions de Tonnes. Les travaux des digues existantes ont déjà mobilisé 11 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.

>>> Des risques avérés de dépassement de budget et de planning

Contractuellement, le groupement d'entreprises pour la construction des ouvrages en digues était en charge de s'alimenter en ressources en matériaux. La Région Réunion n'avait donc pas cette responsabilité. Depuis 2010, toutes les voies sont explorées pour mobiliser les importants volumes nécessaires pour mettre en œuvre la solution digue.

Les sites de carrières envisagés sont : dans un premier temps Plateau Couillou et Grande Ravine à Saint-Denis, puis Carrière des Lataniers à La Possession, Dioré à Saint-André, Antenne IV à l'Ermitage, Ravine du Trou (Bois Blanc) à St-Leu, Mencilol à Saint-André, Rivière des Galets...

>>> L'approvisionnement en matériaux : une responsabilité contractuelle du groupement

La Région a pourtant engagé de son côté différentes actions pour faire avancer cette question (PIG sur Lataniers, Bellevue, Dioré, Ravine du Trou, contrat de forage sur Bellevue, modification du SAR – Lataniers et Ravine du Trou -, défense devant les tribunaux des procédures en lien avec l'approvisionnement en matériaux).

L'exploitation des carrières a suscité de nombreuses contestations de la population dans différents territoires de l'île potentiellement concernés (Saint Leu, La Possession, Bellevue,...). D'un point de vue réglementaire de nombreux recours ont été engagés. Différents sites ont par ailleurs été écartés par le groupement en raison de l'inadéquation de la qualité des roches en réponse au besoin de la NRL.



L'impossible exploitation d'une carrière de roches massives en milieu urbain et habité

À La Réunion, le recours aux carrières alluvionnaires est courant pour les besoins en construction des habitations et des équipements. A part la carrière des Lataniers, il n'y a pas eu de carrières en roches massives à La Réunion. La forte contestation des riverains et de la population à l'évocation de l'ouverture d'une carrière de cette nature comme celle de Bois Blanc, par exemple, avec des nuisances à proximité des zones habitées.

UN CHANTIER À L'ARRÊT À RELANCER

QUELLES OPTIONS ?

QUELLE SOLUTION TECHNIQUE POUR LIVRER LA ROUTE
DANS LES MEILLEURES CONDITIONS ?

Aucune option arrêtée à ce stade : des conditions et des actions incontournables avant la reprise des travaux pour finir la NRL

À la fin du premier semestre 2021, la reprise des travaux de la Nouvelle Route du Littoral n'est manifestement pas organisée. Le marché de la digue est définitivement résilié depuis 2020 et depuis aucun nouveau marché n'a été relancé, ni préparé.

La nouvelle équipe élue hérite donc d'un dossier à relancer avec toutes les étapes préalables au lancement effectif des travaux à réaliser. Lors de l'Assemblée

plénière du 27 octobre 2021, les élus ont à débattre sur les options techniques, un choix qui permettra de lancer les différentes procédures. Quelle que soit l'option retenue les délais de procédures et de travaux sont incompressibles : autour de 6 à 7 ans.

>>> Sécurité et durabilité des ouvrages

Le préalable est de poursuivre l'opération selon les objectifs de sécurisation qu'exigent un tel ouvrage. Le risque sur la durabilité des ouvrages livrés est une question légitime. Il convient donc de s'assurer que les ouvrages livrés répondent aux exigences des cahiers des charges afin d'éviter à la Région de coûteux travaux de réparation et d'entretien.



>>> La prise en compte des ouvrages déjà réalisés

L'option à retenir tiendra compte des ouvrages déjà réalisés. Des travaux de sécurisation sont encore à conduire sur les digues existantes pour augmenter leur résistance aux aléas cycloniques. Sur D3 et D5, le coût des travaux de sécurisation est de l'ordre de 5M€.

>>> Intégration future d'un TCSP et continuité des modes doux

Dans le prolongement de l'organisation de la circulation sur les ouvrages existants, il est préconisé de prévoir dans l'option à retenir une 2x2 voies et un TCSP avec une continuité recherchée pour les modes doux.

>>> Prolonger ou renouveler les assistances à maîtrise d'ouvrage et les compétences aux côtés de la Région pour poursuivre l'opération

Les marchés en vigueur arrivent tous à leur terme. Il convient de les prolonger ou de les renouveler (maître d'œuvre, AMO environnement et économique). Un marché de CSPPS (Coordonnateur Sécurité Prévention de la Santé) est également en cours de préparation. La question de la prolongation ou du renouvellement du marché du Maître d'œuvre se pose. La question sous-jacente est celle des délais des procédures à relancer. L'enjeu, pour la Région, sera de s'entourer des compétences les mieux adaptées. Au regard de l'expérience et de l'historique du dossier, une décision sera à prendre. C'est une option essentielle et décisive à définir rapidement pour la poursuite du projet.



Débat public/ concertation préalable

S'agissant du débat public ou de la concertation préalable, si la solution pressentie ne remet pas en cause l'objectif de sécurisation de l'axe routier et la prise en compte des transports publics en commun en site propre, il ne serait pas nécessaire de reprendre les procédures au stade du débat public.

L'opportunité du projet n'est plus à questionner alors que les 2/3 de la route sont réalisées. Un nouveau débat public ou concertation préalable occasionnerait **une procédure d'une durée d'1 an environ**.

DUP

S'agissant de la Déclaration d'utilité publique (DUP), il semble que seule une modification substantielle du projet pourrait remettre en cause la déclaration d'utilité publique du 7 mars 2012, en particulier sous l'angle de l'évolution du coût de l'opération et de son impact environnemental. Cela ne signifie pas pour autant qu'une nouvelle DUP ne soit pas nécessaire pour achever le projet en digue si ce choix devait être fait. En revanche, dans le cas d'un changement de solution pour une solution viaduc ou autre, une nouvelle DUP pourrait en toute logique être nécessaire.

Les autorisations environnementales

S'agissant de **l'autorisation environnementale**, le Préfet estimera si le nouveau projet constitue ou non une modification substantielle au regard du code de l'environnement. Dans tous les cas et quelle que soit l'option maritime retenue (viaduc ou digue à caisson) une prolongation de la durée de l'actuelle autorisation environnementale s'imposera. En présence d'une simple « modification notable », le Préfet pourrait prendre un **arrêté complémentaire** au titre de l'autorisation environnementale, accompagnée d'une modification des dispositions relatives aux espèces protégées. S'agissant plus particulièrement de la **dérogation espèces protégées du 20 décembre 2013**, une modification s'imposera pour au moins deux

raisons, quelle que soit l'option technique retenue : d'une part elle arrive à expiration le 31 décembre 2023 et d'autre part la **présence de tortues à la Pointe de la Ravine à Malheur** appelle des mesures de capture et de relâchement qui n'étaient pas prévues initialement.

Dans la mesure où la prolongation doit être demandée 6 mois au moins avant la date d'expiration, la demande devra être déposée avant **fin avril 2023**. Par souci de cohérence, elle pourrait être déposée en même temps que le porter à connaissance du Préfet sur les modifications envisagées pour le projet, soit dans le courant du 1er semestre 2022.



Les procédures de publicité et de commande publique pour relancer la solution technique

La relance du marché pour finir la NRL, nécessite une **vision technico financière** précise pour arrêter la meilleure procédure adaptée qui déterminera la meilleure solution technique dans un cadre budgétaire maîtrisé. Le choix de l'ouvrage, et donc du besoin à satisfaire doit être effectué en amont du lancement des procédures de marchés de travaux.

Consolider le partenariat avec l'État

La Région Réunion, comme les autres régions d'Outre-mer, assume la responsabilité de la gestion des routes nationales. L'État a également transféré à la collectivité régionale la maîtrise d'ouvrage sur le chantier de la Nouvelle Route du Littoral. Un chantier qui vise à sécuriser la route nationale et la liaison actuelle entre Saint Denis et La Possession.

L'accord de Matignon 1 de 2007, prévoyait une **prise en charge partagée des surcoûts du chantier**. Les Accords de Matignon 2 sont renégociés en 2010 de manière défavorable pour la Région Réunion qui obtient une **contribution fixe de l'État. Seule la Région est engagée à prendre en charge les surcoûts**.

Alors que la situation du projet induit une enveloppe supplémentaire entre 500 et 700M€ pour finir le chantier de la NRL, il est indispensable de **revoir les termes du partenariat pour assurer la faisabilité de l'opération** et la mobilisation des moyens correspondant aux enjeux d'un tel projet pour le territoire.

VITE DIT

LE VRAI DU FAUX DES ANNONCES PASSÉES

>>> Sur le coût

Estimée à 1,66 Milliards d'€ en 2011 : Il n'y a aucune raison objective à une augmentation des coûts du chantier de la NRL.

- >>> **Dépassement à plus de 2 Milliards d'€. Il reste à mobiliser entre 500 et 700M€ supplémentaires par rapport à l'estimation initiale pour finir le dernier tronçon de route sur 2,5km**

>>> Sur les délais

La NRL sera livré en 2020.

- >>> **Pas avant 2027.**

3 mois avant les élections régionales, annonce que la mise en service partielle sera effective avant la fin 2021

- >>> **Révélation par la nouvelle équipe en octobre 2021 de l'impossibilité de tenir cette échéance en raison des délais imprévisibles des travaux de raccordement et des travaux de reprise des accropodes. La mise en service partielle est en réalité prévue courant second semestre 2022.**

Annonce également en mars 2021 de la livraison totale de la NRL avant fin 2023/ début 2024

- >>> **Une échéance impossible et irréaliste alors que le délai imprévisible des procédures et des travaux est de 6 à 7 ans quelque soit l'option retenue.**

RELANCER LE MARCHÉ DE DIGUE DITE D5 SUR LA BASE DE LA SOLUTION INITIALE

Cette option consiste à concevoir un ouvrage à conception identique à celle du marché MT5.2. Un tel ouvrage nécessiterait un volume très important en matériaux, entre 6 et 7 M de tonnes.

L'estimation doit faire l'objet d'une expertise plus fine. Le coût d'investissement initial est estimé à 375 M€ HT (val 2020).

- ▶ Le montant initial du marché MT5.2 était de 298M€ HT (valeur 2013) pour 2 700m de digue, soit 110 M€/km. Le groupement estimait le coût d'achèvement à 490M€ en raison des difficultés de mobilisation de la ressource en matériaux, soit 180M€/km.

>>> La problématique de l'approvisionnement en matériaux

Dans ce cas, sans carrière autorisée, seule une opération d'importation de matériaux permettrait d'achever les travaux. Dans l'hypothèse d'une importation de l'ensemble des enrochements supérieurs à 1 tonne le surcoût serait de l'ordre de 15M€, sous réserve de l'obtention des autorisations d'importer en grande masse, laquelle est loin d'être acquise à ce stade.

En synthèse, si cette solution apparaît la plus simple sur le plan des procédures et d'un coût plus attractif, il existe un risque significatif d'un allongement de la durée des travaux (1 an ou plus) ainsi que des surcoûts liés à la raréfaction de la ressource en remblai. Il conviendra d'évaluer la contribution des andains et de l'épierrage. Dans le contexte désormais consolidé, elle comporte encore un risque en termes contractuels, qui reste similaire à celui ayant déjà conduit aux difficultés rencontrées pour l'exécution des marchés de digues précédents.

>>> Les délais

En termes de délai, la notification d'un nouveau marché de travaux ne pourrait intervenir au mieux qu'environ 2 ans après la décision de la collectivité, ce délai étant principalement conditionné par le devenir du contrat de Maître d'œuvre, le délai de la procédure d'appel d'offres travaux et la sécurisation de l'approvisionnement en matériaux.

>>> Les autorisations préalables

- ▶ Le projet n'étant pas substantiellement modifié, il n'y a pas besoin de modifier les autorisations administratives, dont tous les recours ont été purgés: DUP, Loi sur l'eau, Autorisation Domaine Public Maritime, espèces protégées.
- ▶ De plus, les tortues présentes au droit de la pointe de la Ravine à Malheur n'ayant pas été sensibles aux dispositions autorisées (effarouchement), il est nécessaire d'obtenir une autorisation de capture et de relâche pour ces individus, le temps de réaliser les travaux de souilles restant, probablement par minage. Un dossier est donc à constituer en ce sens. Une variante décalant le tracé vers la mer peut être recherchée, mais elle sera plus consommatrice de matériaux. L'obtention d'une nouvelle dérogation pourrait également impliquer de repasser devant le CNPN.
- ▶ Au regard du marché d'AMO environnement à relancer et du délai de constitution et d'instruction du dossier, les autorisations pourraient être obtenues 1,5 ans après le choix de cette solution.
- ▶ Une simple mise à jour de l'étude Projet et du DCE serait nécessaire pour prendre en compte les travaux déjà réalisés et notamment la souille et la configuration de la digue D5 à La Possession.

La réalisation des travaux, dont la période de préparation (10 mois), est estimée à environ 50 mois au total. L'achèvement des travaux interviendrait alors environ 6 ans après le choix de la collectivité soit fin 2027 ou mi 2028 en cas de relance d'un marché de Maîtrise d'œuvre.

SOLUTION ALTERNATIVE DE DIGUE (NOYAU À CAISSONS)

Cette conception permet de réduire les besoins en enrochements mais avec plus de matériaux en remblais pour remplir les caissons.

Le coût estimatif (en valeur 2011) était de 478M€ HT, y compris les 216m de digue déjà réalisé sur le marché MT5.2. La valeur actualisée 2020 s'établit à environ 500M€ HT.

- ▶ Indépendamment de l'utilisation de caissons préfabriqués en lieu et place de matériaux d'enrochements, le projet ne serait pas substantiellement modifié au plan de ses caractéristiques techniques ni de ses impacts. Une modification de la déclaration d'utilité publique de 2012 pourrait ne pas être nécessaire.
- ▶ À priori, ce projet pourrait être considéré au regard de la réglementation non pas comme une modification substantielle de l'autorisation loi sur l'eau de 2013, mais d'une modification notable appelant simplement des prescriptions complémentaires (associées à une augmentation des matériaux à draguer) et une prolongation de l'autorisation de dragage qui arrive à son terme fin octobre 2023, sous réserve de l'appréciation du Préfet et de ses services.
- ▶ La dérogation espèces protégées de 2013 est à modifier en ce sens, soit parallèlement à la révision de l'autorisation loi sur l'eau, soit si une nouvelle autorisation est nécessaire, dans le cadre de l'instruction de la nouvelle autorisation environnementale. Dans le cadre de la procédure de dérogation espèces protégées (impacts sur les espèces ou les habitats d'espèces, la pointe de la ravine à malheur étant une zone de nourrissage de la tortue marine considérée), il est également à noter que celles-ci ne peuvent être délivrées que dans le cas d'absence de solution alternative plus satisfaisante. Rappelons que le CNPN a rendu par le passé des avis négatifs sur une solution de digue, avis non suivi par l'État.
- ▶ À priori, une campagne de reconnaissances géotechnique complémentaire légère suffirait pour s'assurer de la faisabilité et des quantités supplémentaires à draguer sous les caissons et la stabilité des sols.
- ▶ Une étude d'avant-projet de cette solution a été réalisé par le Maître d'œuvre. Une étude PRO est nécessaire avant de lancer le marché.
- ▶ Cette solution pourrait s'appuyer sur un approvisionnement en andains et épierrage.

>>> Les délais

- >>> 24 à 30 mois sont nécessaires pour notifier le nouveau marché
- >>> 50 mois de travaux (dont 12 mois de préparation)
- >>> Une solution qui nécessite entre 74 et 80 mois (entre 6 et 7 ans) après la décision de la collectivité.
- >>> Le coût d'investissement est estimé à 500M€ (valeur 2020)

REVOIR LA CONCEPTION DES DIGUES EN S'AFFRANCHISSANT AU MIEUX DE LA CONTRAINTE DES MATÉRIAUX, PAR UNE SOLUTION DIGUE VERTICALE EN CAISSON BÉTON

Cette solution n'a jamais été étudiée. Sa faisabilité et son adaptation au site ne sont donc pas avérées. Évaluée dans le cadre de l'étude préliminaire d'ouvrage d'art des digues, elle a été rapidement écartée, en particulier dans la mesure où elle était chiffrée à un montant plus élevé que la digue à talus classique (+45%) et même qu'un viaduc (+25%).

La prise en compte d'une telle option doit être considérée comme une variante digue dans le cadre d'une procédure de consultation. Il faudrait laisser ouverte la possibilité d'une telle variante en laissant entièrement à l'initiative des entreprises le fait de la proposer. L'autre possibilité serait, si on devait la considérer comme une alternative technique crédible, de la faire étudier par un Maître d'oeuvre (étude de faisabilité, EPOA, AVP, PRO,...) jusqu'à un stade suffisant pour se prononcer sur l'intérêt de

poursuivre ou de s'arrêter. Il conviendra aussi de vérifier si elle peut s'inscrire dans le cadre de la DUP, ou si elle doit être considérée comme une évolution substantielle du projet déclaré d'utilité publique.

Enfin, elle n'est pas exempte de besoin en matériaux et se heurterait sans doute, elle aussi, à la même opposition déjà connue sur les solutions en digue, surtout s'il se confirmait qu'elle est plus onéreuse qu'un viaduc.

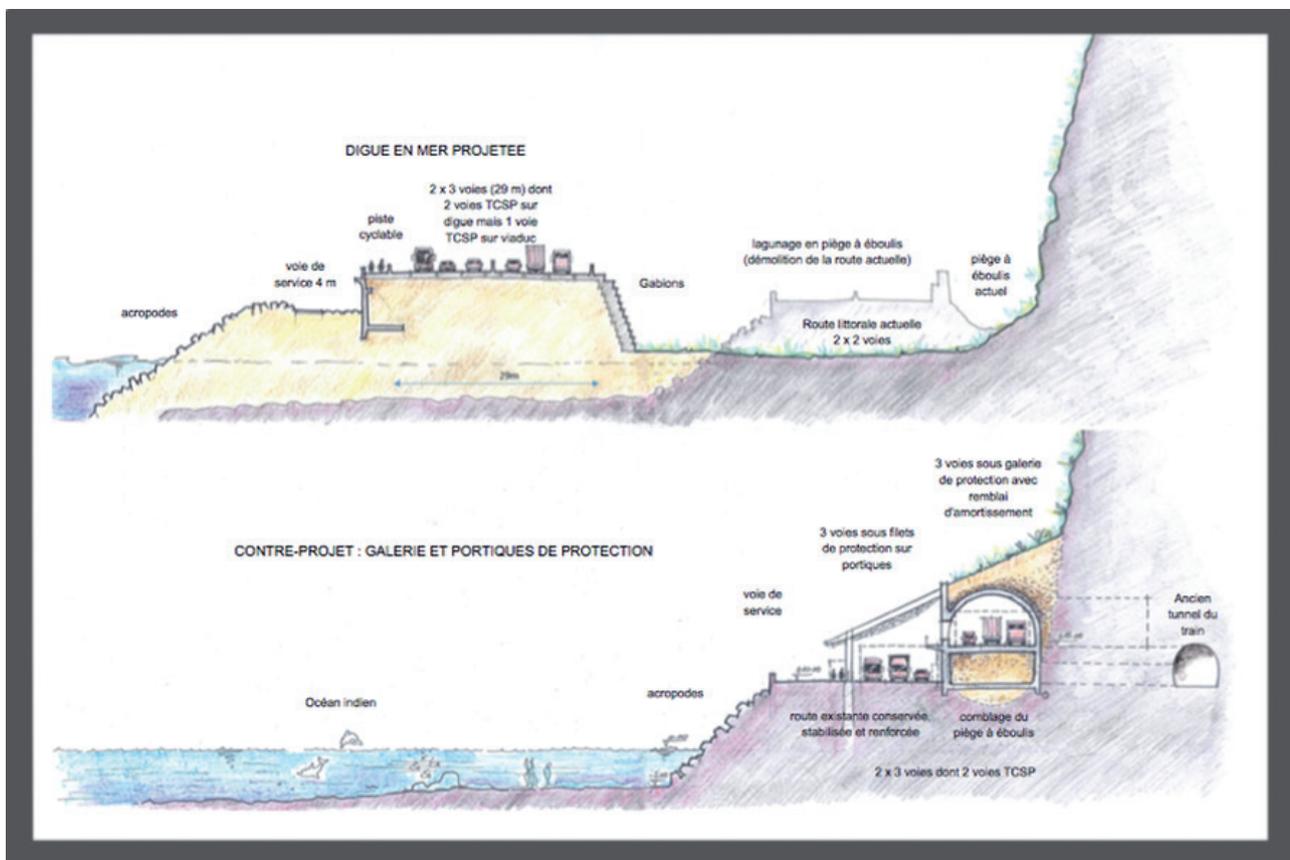


OPTION

#4

LA COUVERTURE DE LA ROUTE ACTUELLE

L'idée serait de maintenir la circulation sur la route actuelle entre la Possession et la Grande Chaloupe avec une couverture de l'itinéraire. Les solutions par couverture de la route actuelle ont déjà été évaluées et soumises à l'avis d'experts (pare-blocs, pare-avalanches) qui ont considéré qu'elles ne permettraient pas de résister à tous types d'aléas en particulier, bien sûr, les événements les plus importants, comme les effondrements en grande masse. Cependant, la solution ci-dessus n'a jamais été étudiée de manière complète et détaillée. Si elle devait l'être, et au même niveau que les études disponibles, il conviendrait de lancer une étude approfondie.



Source : ATR FNAUT

OPTION #5 SOLUTION VIADUC

La solution Viaduc à la place de la digue à talus sur le tronçon D5 est une solution qui avait été envisagée à plusieurs étapes du projet. En premier lieu, au moment du PRO global du projet en 2012. Cette solution Viaduc de 2700m entre la Grand Chaloupe et La Possession avait fait l'objet d'un sous-dossier PRO complet remis au MOA avec le reste de l'étude PRO NRL.

>>> Études préalables

Selon les critères du programme d'opération (avec les recommandations du Comité d'Experts), la nouvelle route, en fonction du choix digue ou viaduc, doit être implantée en mer au-delà d'une ligne « polygonale » définie par des études spécifiques sur les éboulements et chutes de blocs menées au cours des études d'APS.

En première approche et sous réserve d'une étude complémentaire, le viaduc qui devrait être construit entre La Grande Chaloupe et La Possession pour relier les ouvrages déjà réalisés entre le PK 9.599 et le PK 12.098 posséderait les caractéristiques suivantes :

- ▶ Une longueur d'environ 2500m
- ▶ Constitué de 4 ouvrages indépendants
- ▶ Environ 25 piles (si l'on restait sur une travée de 120m) - Un tablier de la même largeur que sur le Viaduc 5400

>>> Coût du projet

L'enveloppe estimée très sommairement par le Maître d'œuvre à ce stade pour un viaduc de 2500m avec les digues d'extrémités, est de 500M€ valeur 2011, soit 560M€ en euros courants à +/-20%. Le Maître d'œuvre souligne le caractère approximatif de cette approche technique et financière sommaire qui ne pourra être partiellement levée qu'à l'issue de nouvelles études de conception.

>>> Les délais

Le nouveau marché ne pourrait être lancé au mieux que 30 à 36 mois à compter de la décision de la collectivité.

- >>> 48 mois de réalisation de travaux dont 12 mois de préparation
- >>> Il faut donc compter entre 78 et 84 mois soit environ 7 ans pour livrer cette dernière portion de route.

>>> Les autorisations préalables

La construction d'un second viaduc constitue une modification substantielle du projet autorisé.

En conséquence, il conviendrait d'obtenir une nouvelle déclaration d'utilité publique. De nouvelles autorisations Loi sur l'eau, Autorisation Domaine Public Maritime et Espèces protégées devront également être obtenues. L'enquête publique à conduire dans ce cadre pourrait être unique.

La nature des dossiers à constituer, qui doivent porter tant sur les impacts et mesures environnementaux que sur la description technique du projet et de son estimation financière, suppose la mobilisation d'un Assistant à Maîtrise d'ouvrage (AMO) ou du Maître d'œuvre.

- >>> Au total l'obtention de nouvelles autorisations n'interviendrait que 2 ans à 2.5 ans après la décision.
- >>> une campagne de reconnaissance géotechnique approfondie au droit des futurs appuis de l'ouvrage, par sécurité contractuelle.
- >>> Le viaduc ne se heurtant pas à l'opposition du CNPN, les risques de recours d'associations de protection de la nature semblent moins importants.

TABLEAU COMPARATIF

DES SOLUTIONS

	DIGUE À TALUS	DIGUE À CAISSONS	VIADUC	TUNNEL	COUVERTURE RL
Atteinte des objectifs sécurisation et multimodalité				Pb sécurisation têtes tunnel et voie cyclable	Sécurisation imparfaite pour effondrements et submersion + pas de TCSP
Impacts environnementaux	Déplacement tortues + Recouvrement hors zone corallienne	Déplacement tortues + Recouvrement hors zone corallienne	Déplacement tortues + perturbation oiseaux et mammifères (battage, vibro-flotation)		Pas d'assainissement
Impacts socio-économique				Non évalué	Non évalué
Sécurisation ressource matériaux	3MT E et 4 MT R	1,5MT E et 4 MT R	0,25Mt E et 0,3Mt R		
Durée >>> fin travaux	environ 6 ans : modif autorisations + DCE + Travaux	environ 6 ans : Dup ? modif autorisations + DCE + Travaux	environ 7 ans : reprise DUP et autorisations + reconnaissances géotech + MAJ études + DCE+ Travaux	> 8 ans : reprise DUP et autorisations + reconnaissances + études faisabilité - PRO + DCE+ Travaux	> 8 ans : reprise débat public + DUP et autorisations + reconnaissances + études faisabilité - PRO+ DCE+ Travaux
Risques délais	Appro matériaux	Appro matériaux	Fondations profondes, entablement rocheux...	Non évalué	Non évalué
Coût des travaux	375M	500M€	560M€ + 10M€ (TCSP fer + vélo)	Non évalué	Non évalué
Risques coûts	Augmentation prix matériaux (pm :15/20M€ si importation >It)	Augmentation prix matériaux (pm :15/20M€ si importation >It)	Estimation non consolidée + risque qté - géotechnique	Non évalué	Non évalué

- Très supérieur aux attentes / objectifs
- Inférieur aux attentes / objectifs
- Supérieur aux attentes / objectifs
- Très inférieur aux attentes / objectifs
- Conforme aux attentes / objectifs





RESTEZ INFORMÉS SUR LES ÉVOLUTIONS DU PROJET

nouvelroutedulittoral.re

www.regionreunion.com



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

