



ASSEMBLÉE PLÉNIÈRE

RÉUNION DU 03/11/2023

RAPPORT/RDDNRL /N°114659

OBJET : RAPPORT D'INFORMATION RELATIF A LA NOUVELLE ROUTE DU LITTORAL ET AUX ACTIONS ENTREPRISES PAR LA RÉGION RÉUNION SUITE AUX OBSERVATIONS DE LA CHAMBRE RÉGIONALE DES COMPTES

Conformément aux délibérations relatives au projet de la Nouvelle Route du Littoral de l'assemblée plénière du 21 octobre 2021 et à la délibération de l'assemblée plénière du 15 décembre 2022 relative au rapport de la Chambre Régionale des Comptes, l'objet du présent rapport est d'informer les conseillers régionaux sur l'état d'avancement de l'opération et de présenter les actions entreprises par la Région suite aux observations formulées par la CRC.

L'objet du présent rapport est d'assurer d'une part l'information des conseillers régionaux sur les orientations et décisions prises par la Présidente dans le cadre de ses délégations, de faire un état d'avancement de l'opération en vue de réaliser la seconde phase des travaux en tout viaduc, conformément aux délibérations relatives au projet de la Nouvelle Route du Littoral de l'assemblée plénière du 21 octobre 2021.

D'autre part, l'objet du présent rapport est de présenter les actions entreprises par la Région suites aux observations formulées par la Chambre Régionale des Comptes (CRC) conformément à la délibération de l'assemblée plénière du 15 décembre 2022 qui a pris acte de ces observations.

En vertu de l'article L.243-9 du code des juridictions financières, la Région Réunion doit présenter « *dans un délai d'un an à compter de la présentation du rapport d'observations définitives à l'assemblée délibérante, dans un rapport devant cette même assemblée, les actions qu'il a entreprises à la suite des observations de la chambre régionale des comptes* » suite au contrôle des comptes et de la gestion de la collectivité régionale pour les exercices 2010 et suivants sur le projet de la Nouvelle Route du Littoral.

Pour rappel, le rapport définitif d'observations de la Chambre Régionale des Comptes (CRC), assorti des réponses de la Présidente, a été transmis à la Région Réunion le 8 novembre 2022.

I – LES ENGAGEMENTS FINANCIERS SUR L'ENSEMBLE DU PROJET

À la mi 2023, en cumulé, ce sont près de 1 676 M€ qui auront été mandatés et près de 865 M€ de recettes perçues à ce jour (y compris 215 M€ de FCTVA), dont le détail est rappelé ci-après.

1) Le projet bénéficie des concours de l'Union Européenne et de l'État.

La NRL a été inscrite au POE FEDER 2007-2013 pour une subvention **de 80 M€**, totalement soldée, et sur le programme 2014-2020 pour un **montant maximum de 150 M€**. Le dossier « Grand Projet » a été validé le 4 avril 2017 pour un montant de subvention arrêté à ce jour à 117 M€. 90 % des recettes attendues ont été réalisées. La demande de solde devra intervenir avant le 31 mars 2024 et mobilisera éventuellement des crédits non consommés issus de la fin du PO.

Un complément au dossier FEDER Grand Projet a été produit puis mis en instruction pour intégrer les modifications du projet par rapport au projet initialement déposé et tenir compte du nouveau calendrier.

S'agissant de la contribution de l'État, une première convention avec l'Agence de Financement des Infrastructures de Transports de France (AFIT France), dans le cadre du protocole dit de « Matignon I », d'un montant de 22 M€, a été soldée en totalité. Une seconde convention financière a été signée le 29 mars 2012 et modifiée par avenant du 10 novembre 2016 dans le cadre d'un protocole d'accord dit de « Matignon II » pour une subvention d'un montant total de 509 M€. A ce jour, la somme de 434 M€ a été encaissée avec une perspective d'un nouvel appel de fond d'environ 20 M€ en 2023 et le solde en 2024.

Un soutien financier complémentaire de l'État, au titre du programme **France Relance**, a été accordé à hauteur de **17 M€ pour les dépenses supplémentaires liées au raccordement anticipé**. La subvention a été versée à hauteur de 8,23 M€ avec une perspective d'un nouvel appel de fond de 5 M€ en 2023 et le solde en 2024.

Enfin, la **décision de poursuivre le projet en tout viaduc, dont le coût prévisionnel est de 846 M€ TTC**, a conduit la Région à négocier une nouvelle contribution de l'Etat à hauteur de 420 M€ (y compris 139 M€ de FCTVA) au titre du Protocole dit de « Matignon III ». Cette participation a été déclinée dans une première convention financière de **11,6 M€ TTC pour la réalisation des études pour la période 2023-2025**.

Une enveloppe de 6,1 M€ pourra être mobilisée en 2024 pour les études de reconnaissances préalables, les prestations d'assistances à Maîtrise d'Ouvrage, les missions de Maîtrise d'œuvre, l'élaboration des dossiers de demande d'autorisation.

2) Le projet dispose également de prêts financiers.

Il est rappelé que par lettre en date du 1er décembre 2011, le Ministre de l'Économie a autorisé la Caisse des Dépôts et Consignations à mettre en place une enveloppe de prêts de 500 M€ destinée à accompagner les projets d'infrastructures de l'île de La Réunion, conformément au protocole d'accord signé le 14 octobre 2010 entre l'État et la Région.

C'est ainsi que, pour financer le projet de la NRL, **la Région a contractualisé des prêts pour un montant total de 972.638 M€ auprès de 2 financeurs** :

- **la Caisse des Dépôts et Consignations** avec 2 contrats d'un montant total de 622.63 M€ dont :

- 450 M€ signés en 2013 et mobilisés entièrement à ce jour,
- 172.638 M€ signés en 2013, non mobilisés à ce jour. Ce contrat est destiné à financer le projet d'intégration d'un transport en commun en site propre circulant sur la NRL. Par avenant n°3 de 2023, la banque a autorisé le réaménagement du contrat afin de permettre un report de la consolidation du prêt au plus tard le 18 décembre 2026, le temps du redémarrage des travaux de la NRL.

- et la **Banque Européenne d'Investissement** avec 2 contrats d'un montant total de 500 M€ dont :

- 350 M€ entièrement mobilisés à ce jour ;
- le solde de 150 M€ n'a pas été mobilisé. En juin 2022, la BEI a considéré le nouveau projet de viaduc pour achever la NRL comme trop substantiel pour proroger le contrat de financement. Ainsi, **la Banque a annulé l'encours restant à mobiliser** et a proposé à la Région la passation d'un avenant pour circonscrire le prêt initial à 350 M€ (avenant toujours en cours à la BEI). Une nouvelle demande d'emprunt pourra être adressée à la BEI dans le cadre du financement du nouveau projet de viaduc.

II – PREMIÈRE PHASE DE L'OPÉRATION ACHEVÉE : ST-DENIS / GRANDE CHALOUPE

1) Travaux de finition en cours

Les travaux de la première section ont commencé fin 2013. Ce chantier très actif a connu son pic d'activité en 2018.

Après une mise en service partielle dans le sens St-Denis – La Possession en août 2022, la mise en service totale de la section entre St Denis et La Grande Chaloupe à double sens, sur 2x2 voies avec TCSP et un espace cyclable partagé et sécurisé, a été réalisée début 2023. Cela permet de **sécuriser définitivement les usagers quotidiens sur environ 8 km de cet axe de 12 km** et de ne plus avoir, pour la saison des pluies, à opérer de basculements sur voies réduites sur cette première section.

En synthèse, les derniers travaux récemment achevés ou en voie d'achèvement sont les suivants :

- **Travaux de reprise de blocs de carapace de la digue (MT 5.1)** : des travaux de reprise des accropodes cassés et de dépose/repose de blocs ont été engagés par le Groupement à ses frais. Ces travaux ont été réalisés conformément aux spécifications techniques du produit breveté et se sont achevés majoritairement fin d'année 2022 (seuls deux secteurs situés en début de digue D1 devant être réalisés en 2023).

- **Sécurisation du musoir D5** (MT 5.4 – 2.700 m de digue) : les travaux de sécurisation du musoir ont démarré à la fin de la période cyclonique 2022-2023 et ont été **réceptionnés début juillet 2023**. La clôture administrative est en cours, aucune réclamation n'a été formulée.

- **Bassins de Rétention** (MT6.4) : il s'agit de 4 bassins au niveau des digues. Les travaux sont en cours. Les 2 premiers bassins situés au droit de la digue D1 seront opérationnels au 2^{ème} semestre 2023. Les 2 autres bassins D2 et D3 sont bien avancés ; il est prévu de les mettre en service au 1er trimestre 2024 et une réception totale des travaux au 1er semestre 2024 pour être en conformité avec l'arrêté d'autorisation environnemental.

- **Les travaux de finition**, à savoir les marchés MT9 - équipements de gestion du trafic, MT10.1 - signalisation verticale, se termineront au 2eme semestre 2023 après mise en service et test des équipements de gestion et de pilotage.

Au plan environnemental, il a été mis en évidence, grâce aux suivis mis en place pendant les travaux, que **les impacts réels de la phase chantier étaient bien moindres que ceux évalués a priori lors des phases d'études et de procédures amont**. Un bilan environnemental de la première phase de l'opération est en cours d'élaboration. Depuis le démarrage du chantier en 2014, les engagements pris par la collectivité en matière de préservation de l'environnement sont importants et se traduisent notamment par la mise en œuvre d'un programme de **150 mesures**.

L'ensemble de ces mesures permet aujourd'hui une maîtrise des impacts de la NRL sur les milieux et espèces sensibles identifiés. Seuls des incidents mineurs sont à signaler sur le chantier depuis le début des travaux. La Région Réunion poursuivra la mise en œuvre de ses engagements et obligations en termes de compensation, pour les travaux déjà réalisés. **Une réévaluation reste à opérer pour la partie du projet dont la nature doit évoluer (passage d'une solution digue à une solution viaduc)**.

2) Gestion et surveillance des ouvrages d'art réalisés de la NRL

A l'image de l'ensemble des infrastructures réceptionnées après travaux, les ouvrages de la Nouvelle Route du Littoral ont fait l'objet d'inspections détaillées initiales.

Les inspections réalisées après la réception des travaux mettent en évidence que les ouvrages d'art réalisés (viaducs), sont **dans un bon état général**. **Les principales pathologies étant liées à des désordres sur les équipements (échelles corrodées dans le viaduc, jupes de protection des appareils d'appui déchirée) et la présence de fissures**. Celles-ci avaient déjà été signalées à la réception et les inspections réalisées par la Région confirme qu'il s'agit de **fissures tout à fait classiques sur ce type d'ouvrage (fissures liées au phénomène classique de retrait des bétons qui apparaissent systématiquement sur ce type d'ouvrage et qui ne remettent pas en cause la durabilité de l'ouvrage)** et n'ont présentées **aucun signe d'évolution**. **Elles resteront sous surveillance pour détecter une potentielle évolution**.

Dans le cadre de sa politique de gestion et de surveillance des ouvrages d'art de la NRL, la Région Réunion a intégré la Nouvelle Route du Littoral dans sa démarche qualité dans le suivi des ouvrages d'art assuré par un service dédié éponyme (SOA). Suite à la livraison de la Nouvelle Route du Littoral, une procédure spécifique a été ajoutée pour tenir compte des ouvrages hors norme qui la compose.

L'enjeu principal de cette démarche Qualité est de répondre de manière optimale aux besoins et à la sécurité des usagers. Cette démarche permet de respecter les textes et règlements en vigueur.

Les textes réglementaires préconisent des visites simplifiées (contrôle annuel les années où il n'est prévu aucune autre action de surveillance), ainsi qu'un suivi triennal par des visites IQOA beaucoup plus détaillées (rédaction d'un PV accompagné de photographies).

Ils préconisent également des inspections détaillées tous les six à neuf ans, selon l'état et le niveau de risque de l'ouvrage (Dossier photographique détaillé et relevé de désordre sur des planches techniques).

Ainsi ces visites IQOA triennales permettent d'assurer un suivi qualitatif fiable du patrimoine régional d'ouvrages d'art cohérent avec les lois de dégradation des ouvrages d'art.

Compte tenu de la spécificité des ouvrages de la Nouvelle Route du Littoral, une procédure a été établie pour surveiller les ouvrages et les équipements de surveillance. Cette surveillance post cyclone et post saison cyclonique consiste principalement en :

- la visite post saison cyclonique de tous les ouvrages d'arts et ouvrages hydrauliques (SOA) ;
- la visite subaquatique sur les fondations immergées et **en particulier le suivi des tapis anti affouillement (SOA)**
- le suivi de la protection cathodique (SOA)
- le suivi topographique des viaducs et des digues
- une modélisation 3D bathymétrique avec réalisation d'un jumeau numérique pour le **suivi de la carapace en accropodes**
- suivi des éléments géotechniques (tassomètres et inclinomètres à mettre en place)
- une mission commandée chaque année au Cerema, mission conjointe d'un géotechnicien et d'un hydraulicien qui permet une **évaluation de la vulnérabilité des ouvrages d'arts après chaque saison cyclonique** et programmer les éventuels travaux d'urgence nécessaires.

Cette démarche est essentielle et permet de formaliser les actions concrètes menées pour la surveillance des ouvrages de la Nouvelle Route du Littoral.

3) Les contentieux en cours

Sur les 24 marchés de travaux notifiés, **3 marchés font actuellement l'objet de réclamations d'un montant total très important et qui atteignent à ce jour 726 M€ au principal et 245 M€ d'intérêts moratoires.**

A fin juin, le groupement a produit plusieurs mémoires en réplique et la Région finalise à ce jour des mémoires en défense sur plusieurs réclamations. Au vu du développement de ces requêtes, le traitement de ces affaires ne devrait pas intervenir avant la fin de l'année voire début de l'année prochaine.

Concernant le viaduc de la Grande Chaloupe (MT4):

Le montant contractuel du marché après avenant est d'environ 36 M€ HT pour un montant payé de 35M€ (application de 1.8M€ de pénalités de retard).

Après avoir déposé en 2019 une réclamation de **21.5M€ HT**, le Groupement a saisi unilatéralement le Comité consultatif Interrégional de Règlement Amiable des différends. Après le refus de la Région des montants proposés, l'instruction auprès du Tribunal a repris et pourrait conduire à une décision d'ici la fin 2023, début 2024.

Concernant le marché des digues (MT5.1):

Le montant contractuel du marché après avenants (61M€) et décision d'admission partielle « matériaux » (10M€) est d'environ 510M€ HT pour un montant payé de 475M€ HT pénalités de retard de 21.8M€ déduites.

La réclamation initiale du Groupement était de 280M€ (dont 42M€ d'intérêts moratoires). **La médiation ré-engagée en 2021 a échoué en 2022**, les parties n'ayant pu s'entendre sur un montant.

Fin 2022, la Région a libéré la somme de 10M€ supplémentaires pour les matériaux et le Groupement a réduit certaines de ses prétentions à la baisse de 19M€ sur des sujets secondaires actuellement au contentieux.

Sur ces montants globaux, il convient de distinguer :

- A très court terme (fin 2023 – début 2024), le Tribunal devrait rendre un premier jugement sur des réclamations « secondaires » pour lesquelles le Groupement sollicite le paiement de 10M€ (contre 29M€ initialement demandés) et la rémunération d'environ 5M€ d'intérêts moratoires. A noter que le Groupement a produit au TA les rapports d'experts confidentiels en contradiction avec ses engagements et règles déontologiques. Cette divulgation est bien entendu contestée par le conseil de la Région. Le Tribunal Administratif de St-Denis a prononcé le 14 juin 2023 un renvoi pour avis devant le Conseil d'État. Au regard du délai dans lequel ce dernier rendra son avis (l'instruction étant juste débutée) et de celui qui sera nécessaire du TA de St Denis pour rendre une décision sur base de cet avis, il est peu probable que le traitement de ces contentieux intervienne avant 2024.
- Les autres sujets, dont celui central des matériaux, ont été déposés récemment au Tribunal pour instruction. Il est probable que ceux-ci ne soient jugés que d'ici mi 2024. Le montant sollicité par le Groupement sur ces sujets est de 200 M€ et 32M€ d'intérêts moratoires. Après avoir accepté fin 2022 de payer une somme complémentaire de 10M€ sur le sujet matériaux, la Région a pris en charge la moitié des surcoûts « matériaux » allégués par le Groupement. Au regard du fait que le Groupement ait contractuellement la responsabilité des approvisionnements en matériaux, cette prise en charge de plus de la moitié des surcoûts potentiels est donc de nature à consolider la position de la Région dans le cadre du contentieux.

Concernant le marché du Grand Viaduc de 5300 m (MT3) :

Le montant contractuel du marché initial de 660M€ atteint, après avenants et décision d'admission partielle (42M€), la somme de 700M€. Le montant mandaté est de 675M€, pénalités de retard déduites (23M€).

Le Groupement sollicite à ce jour le paiement d'un montant de 496 M€ supplémentaire et 171M€ d'intérêts moratoires, soit un total de 691M€. On peut distinguer 3 catégories de réclamations :

- Les réclamations ayant fait l'objet d'une décision de justice :

La cour administrative d'appel a confirmé début 2023 les décisions de 1ère instance sur 2 réclamations exonérant la Région de tout paiement sur l'une (1,8 M€ réclamé) et mettant à la charge de la Région 1,4M€ sur 3,4M€ réclamés sur l'autre.

- Les réclamations ayant fait l'objet d'une conciliation directe entre le Groupement et les services :

Cette démarche a permis de trouver des accords actés par 4 avenants pour plus de 22M€ de réclamations du Groupement.

Aucun accord sur 120M€ (dont 36M€ d'intérêts moratoires) de réclamations du Groupement n'a pu être trouvé à l'issue de cette phase. La moitié de ce montant porte sur la question des terrassements en mer (55M€), sujet sur lequel la Région a pris une décision d'admission partielle unilatérale à hauteur de 10M€ pour sécuriser sa position au contentieux.

Le montant restant réclamé est donc à ce jour de 110M€ dont 36M€ d'intérêts moratoires. Le Tribunal a annoncé des décisions pour la fin de l'année 2023 sur ces contentieux.

- Les réclamations ayant été appréciées par un collège de conciliateurs extérieurs

Les réclamations du Groupement ayant fait l'objet de cette démarche de conciliation représentent un montant total de 447M€ (dont le remboursement de 23M€ de pénalités de retard) et 137M€ d'intérêts moratoires, soit un total de 585M€.

Après avoir pris connaissance de l'analyse des conciliateurs, la Région et le Groupement n'ont pas pu trouver un accord satisfaisant les deux parties. L'instruction auprès du Tribunal a donc repris. Malgré l'annonce du tribunal de vouloir juger l'ensemble des affaires avant fin 2023, il est possible de douter de la capacité à tenir ce délai ambitieux compte tenu de leur grand nombre et de la complexité des sujets.

Conformément aux recommandations de la CRC, ces risques liés aux contentieux en cours ont fait l'objet de provisions pour risques dans le budget de la collectivité. Le coût de projet dans sa totalité (y compris 2° viaduc) est inscrit dans la PPI en tenant compte du planning prévisionnel mis à jour.

III – SECONDE PHASE DE L'OPÉRATION A RÉALISER : GRANDE CHALOUPE / LA POSSESSION

Parallèlement à l'achèvement des travaux du premier tronçon en 2023, les études préalables et études de conception à la seconde phase de la NRL ont été lancées. L'objectif affiché est un début des travaux dès 2025 et une fin de chantier à l'horizon 2028. Le repli des installations de chantier devrait être effectif en 2029.

1) La poursuite de la gouvernance

Depuis la décision de poursuivre et achever le projet avec un second viaduc, le Comité de suivi prévu par les accords Etat – Région a été remis en place et se réunit régulièrement, conformément aux recommandations de la CRC.

Ainsi depuis mars 2022, date de la signature de l'accord de Matignon III, deux réunions de ce Comité de pilotage réunissant la Présidente de Région, le Préfet et les services de l'Etat et de la collectivité ont été organisées (juillet 2022 et mai 2023) et une troisième se tiendra fin novembre 2023. Ces réunions sont précédées de réunions du Comité technique du Projet (services de l'Etat et de la Région).

En fonction de l'évaluation des impacts environnementaux du nouveau projet et des mesures d'évitement, de réduction, suivi et compensations qui seront arrêtées et inscrites dans les autorisations de travaux modifiées, le dossier des « engagements du Maître d'ouvrage » regroupant l'ensemble de ces mesures pourra être mis à jour. La composition du « comité scientifique » pourra également être discutée pour envisager des réunions dans le cadre de la mise en œuvre de ces mesures environnementales conformément aux recommandations de la CRC.

2) Démarrage des reconnaissances préalables

Concernant les missions géotechniques, de sondages, de reconnaissance et essais in situ préalables à la construction du second grand viaduc de la NRL, le marché a été notifié en septembre 2023 pour un montant de 8 425 348 € TTC.

L'objectif d'une arrivée des moyens nautiques est prévu pour janvier 2024 et un début des sondages au premier trimestre 2024.

A été également sollicité l'assistance à maîtrise d'ouvrage technique du Cerema qui apportera toute son expertise afin de sécuriser les choix techniques et les délais proposés par le maître d'œuvre. Pour rappel, la Région Réunion a approuvé le principe de son adhésion au Cerema, lors de l'assemblée plénière du 27 juin 2023, ce qui lui permet de bénéficier d'un accès privilégié et prioritaire à ses services au travers de missions et de prestations d'expertise technique et d'assistance sur l'ensemble des domaines de compétence de ce dernier et en particulier pour les infrastructures de transport.

Les collectivités territoriales et leurs groupements adhérents peuvent ainsi faire appel au Cerema dans le cadre des articles L.2511-1 à L.2511-5 du code de la commande publique relatifs à la quasi-régie, sans mise en concurrence. Dans ce contexte, la Région a pour objectif de conclure un marché à bon de commande mono-attributaire pour un plafond de l'ordre de 5.000.000 € sur 4 ans pour les besoins de la NRL mais également de manière générale pour l'ensemble des besoins routiers.

3) Désignation du maître d'œuvre concepteur

Un processus de *Sourcing* auprès de potentiels candidats à une mise en concurrence des prestations de Maître d'œuvre pour l'achèvement du projet de NRL dans son ensemble sur la base d'un viaduc a été organisé dès le mois de mars 2023. Après analyse, il ressortait qu'un avenant au contrat de Maîtrise d'œuvre en cours d'exécution pour lui confier directement un certain nombre de prestations liées à la conception de ce nouveau viaduc apparaissait une solution juridiquement sécurisée et la plus adéquate en termes de délais et de maîtrise des coûts.

Les missions de la maîtrise d'œuvre actuelle ont donc été adaptées, par voie d'avenant en 2023 validé par la Commission d'Appel d'Offres du 17 août dernier pour un montant de 7 146 737 € TTC, pour la réalisation des études de conception, suite à la modification du programme consistant à achever l'opération de la NRL en viaduc et non en digues, sur une distance de 2.5 km.

Sur la base du nouveau périmètre du Moe, **limité uniquement à la phase conception** (un nouveau marché de maîtrise d'œuvre exécution sera lancé par la suite), les prestations suivantes ont été contractualisées :

- la phase sourcing préalable aux travaux liés à la réalisation du second grand viaduc,
- la mise à jour du modèle géotechnique de l'emprise du viaduc,
- l'analyse de l'EPOA de l'AVP et du PRO du projet de second viaduc et des documents produits pour le raccordement à La Possession,
- la réalisation des éventuelles études de modélisation des essais en cuve à houle,
- la mise à jour et l'optimisation du projet au stade AVP,
- l'établissement des études PRO,
- l'assistance pour la passation des contrats de travaux (ACT) : **Le grand viaduc, le démontage de la route du littoral non exploitée, le raccordement et la mise en service de l'échangeur de La Possession, les marchés pour équipements, finitions, assainissement...**
- la participation à la constitution des dossiers de demandes d'autorisations environnementales,
- la rédaction du dossier socio-économique.

L'exercice 2024 sera par conséquent essentiellement consacré à la poursuite et à la finalisation des études de maîtrise d'œuvre de conception du second viaduc, entre La Grande Chaloupe et La Possession. Dans le même temps, il s'agira de relancer et de mettre en concurrence les missions de maîtrise d'œuvre pour la partie réalisation et exécution des travaux.

Le maître d'œuvre conception a pour mission de garantir certains principes de dimensionnement dont :

- **le maintien du profil en travers identique au premier viaduc de 5400 m, permettant un TCSP et une voie vélo avec la possibilité éventuelle d'un encoffrement si TCSP en bidirectionnel,**
- **le maintien des objectifs de durabilité de l'ouvrage et de sécurisation des usagers (100 ans, résistant à des houles cycloniques centennales avec prise en compte de l'élévation du niveau de la mer, ouvrage hors de éboulements et chutes de blocs),**
- **la cohérence d'ensemble avec les ouvrages déjà construits et notamment les 2 premiers viaducs,**
- **le maintien des ambitions environnementales (mesures d'évitement, de réduction et de compensation) proportionnées aux impacts du projet,**

Des échanges avec les services de l'État ont été organisés afin d'aborder la question des procédures d'autorisations pour cette nouvelle phase de travaux. Il ressort principalement qu'une demande de modification substantielle des autorisations déjà existantes sera à déposer pour instruction et sera soumise à enquête publique. La mise en œuvre du programme de mesures environnementales sera poursuivie en parallèle et dans l'attente d'une réévaluation de ces mesures compte tenu du changement de solution technique pour l'achèvement de la NRL (viaduc au lieu d'une digue).

IV - LES RECOMMANDATIONS DE LA CHAMBRE RÉGIONALE DES COMPTES

Par notification du 8 novembre 2022, la CRC a transmis à la Région son rapport d'observations portant sur la Nouvelle Route du Littoral qui a été présenté lors de l'Assemblée Plénière du 15 décembre 2022.

Pour rappel, la CRC a formulé les 5 recommandations suivantes pour lesquelles la Région a pris des dispositions :

☞ **Recommandation n°1** : réactiver le comité de suivi

La Présidente de région et le Préfet, qui partagent l'analyse de la CRC, se sont engagés à réactiver le comité de suivi prévu par les accords Etat-Région, à minima une fois par an. Postérieurement, deux comités de suivi ont eu lieu, dont le dernier le 5 mai 2023, pour faire un point sur l'avancement des travaux et échanger sur les procédures réglementaires nécessaires pour la deuxième phase. Une réunion de ce comité est également planifiée avant la fin de l'année 2023.

☞ **Recommandation n°2** : réunir le comité scientifique conformément à la fréquence définie par le Préfet et mettre à disposition l'ensemble des éléments nécessaires pour remplir son office.

Ce comité scientifique a été particulièrement difficile à mettre en place et à pérenniser au regard des plans de charge des scientifiques impliqués. Il en a découlé des renouvellements fréquents et de moins en moins de candidats.

Les principaux travaux étant achevés et ceux à venir n'intervenant que d'ici plusieurs mois, les difficultés à réunir ce comité ont peu de conséquences concrètes.

L'opportunité, la composition et les missions de ce comité pourront faire l'objet des discussions dans le cadre des nouvelles autorisations à venir.

☞ **Recommandation n°3** : actualiser la trajectoire financière réaliste compte tenu du retard d'achèvement de la NRL et de la réévaluation de son coût final.

La Région a réactivé les plans pluriannuels d'investissement (PPI) et de fonctionnement (PPF), en dépenses et en recettes en intégrant les coûts et le planning de réalisation de la seconde phase de la NRL sur la période 2023-2030. Ces programmations pluriannuelles ont été débattues dès l'assemblée plénière du 28/10/22.

☞ **Recommandation n°4** : évaluer de manière sincère les risques financiers et inscrire les provisions comptables nécessaires à leur couverture.

La nouvelle mandature entend mettre en œuvre les efforts pour y parvenir. Des provisions ont été inscrites en fonctionnement depuis 2022 à hauteur des risques évalués avec l'appui de ses conseils. Un complément sera provisionné sur l'exercice 2023 dans l'attente des décisions de justice.

☞ **Recommandation n°5** : réaliser les mises à jour du dossier d'engagement du maître d'ouvrage afin de permettre l'évaluation des dispositifs sur lesquels il s'est engagé.

On rappellera qu'il s'agit d'une démarche volontaire de la Région. Les engagements du maître d'ouvrage devant évoluer à l'occasion de la modification des autorisations existantes pour intégrer l'évolution du projet (achèvement en viaduc et non en digue), la Région ne pourra mettre à jour ce dossier qu'à l'issue de leur instruction.

V – PROPOSITIONS

Il est proposé à l'Assemblée Plénière du Conseil Régional de La Réunion de bien vouloir délibérer sur le projet d'acte ci-après.

Projet d'acte

Vu le Code Général des Collectivités Territoriales,

Vu le Code des juridictions financières,

Vu l'article L.243-9 du Code des juridictions financières qui dispose que «dans un délai d'un an à compter de la présentation du rapport d'observations définitives à l'assemblée délibérante, l'ordonnateur de la collectivité territoriale (...) présente, dans un rapport devant cette même assemblée, les actions qu'il a entreprises à la suite des observations de la chambre régionale des comptes. Ce rapport est communiqué à la chambre régionale des comptes, qui fait une synthèse annuelle des rapports qui lui sont communiqués. Cette synthèse est présentée par le président de la chambre régionale des comptes devant la conférence territoriale de l'action publique. Chaque chambre régionale des comptes transmet cette synthèse à la Cour des comptes en vue de la présentation prescrite à l'article L.143-9.»,

Vu la délibération N°DAP2021_0037 du 21 octobre 2021, concernant le rapport d'information relatif au chantier de la Nouvelle Route du Littoral et la nécessité d'assurer l'information des Conseillers Régionaux sur les orientations et décisions prises par la Présidente,

Vu le rapport réceptionné le 8 novembre 2022, comportant les Observations définitives de la Chambre Régionale des Comptes sur les comptes et la gestion de la Région Réunion, portant sur la Nouvelle Route du Littoral (NRL) pour les exercices 2010 et suivants, et les réponses qui y ont été apportées,

Vu la délibération N° DAP 2022_0046 en date du 15 décembre 2022, prenant acte du rapport d'information relatif aux Observations définitives de la Chambre Régionale des Comptes sur la Nouvelle Route du Littoral,

Vu le rapport N° RDDNRL/ 114659 de Madame la Présidente du Conseil Régional,

Vu l'avis de la Commission Transports, Déplacement et Travaux du 24 octobre 2023,

**L'Assemblée Plénière du Conseil Régional de La Réunion,
Après en avoir délibéré,**

Décide,

- de prendre acte des orientations et décisions prises par la Présidente dans le cadre de ses délégations et notamment de l'état d'avancement de l'opération ;
- de prendre acte des actions entreprises par la Région Réunion suite aux observations de la Chambre Régionale des Comptes.

**La Présidente,
Huguette BELLO**