DÉC. 2025 #2

RÉGION RÉUNION



P.08 LES DATES CLÉS

P.11 LA POSSESSION ENFIN RACCORDÉE

P.22 UN PAS VERS LES MOBILITÉS DURABLES

REGION REUNION
www.regionreunion.com

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE
Liberté
Égalité
Fraternité

UNION EUROPEENNE



LA FIN ANNONCÉE DU CANAL BICHIQUE

Depuis l'arrivée de la période cyclonique, les fortes pluies sont de retour - et avec elles, le risque d'éboulis et de basculements entre La Possession et la Grande Chaloupe, lourds de conséquences pour les 70 000 usagers quotidiens de cet axe stratégique. Il est plus que jamais urgent de finir la Nouvelle Route du Littoral (NRL) pour assurer la sécurité et la continuité de nos déplacements.

Aujourd'hui, le chantier de la NRL entame son dernié viraz qui doit permettre la mise en service du tronçon final en viaduc depuis la Grande Chaloupe jusqu'à La Possession en 2030, avec des livraisons cadencées dès 2026.

En 2030, La Réunion tournera enfin et définitivement la page du canal bichique.

RÉGION RÉUNION
Édition spéciale NRL - Décembre 2025

Direction de la publication : **Huguette BELLO**
Rédaction : **Région Réunion**
Conception et réalisation : **Stratégies & Territoires**
Photos : **Région Réunion, J. Balleydier, Lucas Dumortier, Florian David/Matignon, L. De Gebhardt, D. Paris**

CONSEIL RÉGIONAL DE LA RÉUNION
Hôtel de Région Pierre Lagourgue
Avenue René Cassin - Moufia
BP 67190 // 97801 Saint-Denis Messag CEDEX 9
T 0262 487 000 / F 0262 487 071
com@cr-reunion.fr // www.regionreunion.com

N° ISSN 2551-5098
Imprimé sur papier écologique - FSC
Dépôt légal N°28248 Imp NIHANG
Ne pas jeter sur la voie publique
Distribution : 367 430 exemplaires

sommaire

1. LE CHANTIER REDÉMARRE. LA ROUTE VA ENFIN ÊTRE TERMINÉE 03

2. UNE ROUTE EN QUESTIONS 04

3. LES DATES CLÉS : HISTORIQUE ET AVANCÉES 08

4. FINANCER UNE ROUTE HORS NORME 10

5. LA POSSESSION ENFIN RACCORDÉE À LA NRL 11

6. PRÉSERVER LA MOBILITÉ, PRIORITÉ TOUT AU LONG DES TRAVAUX 13

7. DES LIVRAISONS CADENCÉES, POUR DES AMÉLIORATIONS CONCRÈTES DÈS 2026 14

8. TROIS OUVRAGES MAJEURS POUR ALLER AU BOUT 16

9. DES IMPACTS POSITIFS POUR L'EMPLOI ET L'ÉCONOMIE LOCALE 18

10. TRIBUNES 20

11. C ZOT I DI : PAROLES D'USAGERS 21

12. FINIR LA NRL POUR OUVRIR LA VOIE AUX MOBILITÉS DE DEMAIN 22

13. SUIVRE, COMPRENDRE, PARTICIPER : LA NRL EN TOUTE TRANSPARENCE 23



1 LE CHANTIER REDÉMARRE
La NRL va enfin être achevée

Dans sa délibération en date du 21 octobre 2021, le Conseil régional s'est engagé à assurer une information régulière sur l'avancement du chantier de la **Nouvelle Route du littoral**.

Après plusieurs étapes, celui-ci entre désormais dans sa **phase d'achèvement** avec la construction prochaine des **3,1 km restants, dont 2,5 km en tout viaduc** pour relier en toute sécurité **La Possession** à **La Grande Chaloupe**.

En 2021, la Région Réunion a repris en main ce grand projet, dont le chantier était alors à l'arrêt.

Elle a conduit de nouvelles études, validé la **solution du tout viaduc** qui est apparue comme la plus sûre, et obtenu son **financement complet** dans le cadre du **protocole de Matignon III**, signé avec l'État.

Après la réparation des accropodes et les travaux de raccordements, la Région a pu ouvrir le Grand viaduc à la circulation en mars 2023.

La réalisation d'expertises a également permis à la Région de réduire à partir d'août 2024 **les seuils et la durée des basculements** sur le tronçon Grande Chaloupe - La Possession.

Le chantier de la NRL entre désormais dans sa phase d'achèvement. Les travaux vont se dérouler à 3 niveaux :

- En premier lieu, les travaux de l'échangeur de La Possession, qui ont démarré en novembre 2025 et s'achèveront en 2027 avec **la livraison de l'échangeur**.
- De fin 2026 jusqu'au premier trimestre 2029, se dérouleront les travaux de **reconfiguration des digues**, à la Possession et à la Grande Chaloupe.
- Parallèlement, les travaux du **second viaduc** seront lancés mi 2027 et s'achèveront fin 2030, pour une livraison complète de la NRL.

La mise en circulation du **dernier tronçon de la NRL** mettra fin au « canal bichique », symbole d'années de circulation difficile pour des milliers d'usagers.

Elle mettra **définitivement les usagers à l'abri des éboulis et des chutes de blocs assurant la continuité des déplacements** sur cet axe vital.

La relance du projet, c'est aussi une **avancée concrète pour les Possessionnais**.

Le secteur de Camp Magloire est le **point de départ du chantier**, avec la création du nouvel échangeur. Ce futur aménagement va contribuer à améliorer durablement la circulation en entrée de ville. Et la livraison définitive de la NRL marquera la fin des blocages récurrents liés aux basculements.

La reprise de la NRL représente également un levier important pour l'emploi et la formation. D'ici 2030, près de **5 000 emplois directs et indirects** seront mobilisés : ingénierie, BTP, maintenance, environnement, sécurité, logistique : ce sont autant de marchés ouverts aux entreprises réunionnaises.

Ensemble, nous prenons le dernié viraz.

La Présidente de la Région Réunion

Informer, étape après étape

Dans le prolongement du premier numéro spécial NRL diffusé en 2022, ce nouveau journal a pour objectif de maintenir une information régulière et accessible sur l'avancement de ce chantier exceptionnel.

Au moment où le chantier connaît une nouvelle étape clé, ce numéro **vous donnera accès à toute l'information sur le projet**, ses **grandes étapes** et les **prochaines échéances jusqu'à sa livraison complète en 2030.**

2 UNE ROUTE EN QUESTIONS

Zot i koné ?



FALLAIT-IL VRAIMENT REPRENDRE LA NRL ?

En 2021, quand la nouvelle équipe régionale arrive aux responsabilités, le chantier est **dans l'impasse**. Le viaduc est construit, mais inutilisé. Le projet de digue est **bloqué**, faute de matériaux. Et les centaines de millions d'euros déjà investis n'ont permis de livrer qu'une demi-route.

Face à ce constat, laisser le projet en l'état n'était pas une option : cela aurait signifié une route inachevée, des fonds publics gaspillés, et des milliers d'usagers toujours exposés aux risques de la falaise. Une situation inacceptable pour La Réunion.

La nouvelle mandature et les équipes ont fait le choix d'assumer leurs responsabilités :

- reprendre le chantier,
- trouver une solution technique fiable,
- négocier son financement,
- et aller au bout, pour définitivement sécuriser cet axe routier essentiel.

À RETENIR

Ne rien faire aurait été une vraie gabegie. Reprendre et finir la NRL, c'est un choix de bon sens et de responsabilité au service des Réunionnais.

POURQUOI AUTANT DE TEMPS POUR SEULEMENT 3,1 KM DE ROUTE ?

Parce qu'avant de relancer le chantier, il a fallu **remettre de l'ordre** dans un projet à l'arrêt depuis 2019. Ces années de blocage ont entraîné retards techniques et réévaluations.

Depuis 2021, la Région a **repris en main** le projet : elle a conduit un diagnostic complet, validé **la solution du tout viaduc**, et sécurisé le **financement État/Région** dans le cadre du protocole de Matignon III.

Deux années d'études et d'autorisations ont ensuite été nécessaires pour aboutir à une reprise concrète des travaux à partir de **novembre 2025**.

Les 3,1 km restants, dont 2,5 km de viaduc en mer, représentent l'une des **parties les plus complexes** du chantier : construire au-dessus de la mer, dans une zone exposée à la houle cyclonique.

À RETENIR

Les années de blocage sont derrière nous. Le calendrier 2025–2030 est désormais réaliste, financé et maîtrisé pour aller au bout définitivement.



POURQUOI 2030 POUR LA FIN DU CHANTIER ?

L'échéance de **2030** correspond au temps nécessaire pour :

- relancer les études,
- obtenir les autorisations réglementaires,
- construire le viaduc maritime de 2,5 km,
- aménager les digues de raccordement,
- relier les chaussées existantes et livrer une infrastructure complète et durable.

Le chantier se déroule **sans coupure de circulation sur la RN1** : une contrainte forte qui allonge les délais, mais qui garantit la continuité pour les **70 000 usagers** quotidiens.

À RETENIR

Construire une route au-dessus de la mer tout en maintenant la circulation exige une organisation millimétrée et des phases successives.

POURQUOI COMMENCER LES TRAVAUX DU CÔTÉ DE LA POSSESSION ?

Parce que c'est ici que la NRL doit se raccorder à la route actuelle.

La Possession, lourdement paralysée à chaque basculement, n'est pas encore raccordée à la nouvelle route.

Le chantier qui démarre fin 2025 offrira, dès les premières années, des **améliorations visibles** : un échangeur moderne, une circulation revue et, à terme, la fin du "canal bichique" — synonyme de bouchons récurrents pour les habitants.

À RETENIR

Relier enfin La Possession à la NRL, c'est mettre fin à une situation subie depuis des années et améliorer progressivement la circulation pour tous.

POURQUOI AVOIR CHANGÉ DE SOLUTION TECHNIQUE ?

La première solution, basée sur une digue, était dans l'impasse : difficultés d'approvisionnement en matériaux et risques élevés.

À la suite des études menées dès 2021, la solution du **tout viaduc maritime** s'est imposée : plus durable et plus respectueuse de l'environnement.

À RETENIR

Le choix du tout viaduc, c'est mettre en œuvre une solution technique réalisable, protégeant les usagers des éboulements et des risques naturels.

POURQUOI LE COÛT DE LA NRL EST-IL AUSSI ÉLEVÉ ?

Parce qu'il s'agit d'un **chantier maritime unique au monde**, conçu pour résister à tout : houle, corrosion, vent et cyclones. Le choix du tout viaduc garantit **sécurité et durabilité** sur plusieurs décennies.

Ne pas avoir retenu la solution tout viaduc dès l'origine a obligé la Région à relancer les études et les autorisations environnementales, empêchant de construire les deux viaducs simultanément. D'où des délais allongés et les coûts supplémentaires. Dans le cadre de la reprise du chantier, des études ont également été conduites pour maîtriser les dépenses et sécuriser le cadre financier du projet.

Ce coût intègre aussi la **sécurisation environnementale**, la **mobilisation de matériaux locaux** et l'investissement dans **la formation et l'emploi**.

À RETENIR

La NRL coûte cher parce qu'elle doit résister à tout. C'est le prix de la sécurité, de la durabilité et de la confiance retrouvée dans un chantier désormais sous contrôle.

ET PENDANT LES TRAVAUX, COMMENT VA-T-ON CIRCULER ?

La circulation sera **maintenue dans les deux sens, en 2x2 voies** sur la RN1 pendant toute la durée du chantier.

Les interventions les plus lourdes auront lieu de nuit, pour préserver la fluidité en journée.

Plus spécifiquement à La Possession, la Région et le maître d'œuvre ont travaillé avec la Ville pour **adapter les itinéraires** et réduire au maximum les nuisances. Des **bretelles temporaires** et des **itinéraires de délestage** seront créés au fil des phases, avec un suivi régulier de la circulation et une communication en temps réel auprès des habitants.

Aucune **coupure longue** n'est prévue.

À RETENIR

Pendant toute la durée du chantier, la circulation sera maintenue. L'objectif : travailler sans bloquer, pour avancer ensemble.

QUAND LES PREMIERS BÉNÉFICES POUR LES AUTOMOBILISTES ET LA POSSESSION SERONT-ILS VISIBLES ?

Les travaux ont débuté en novembre 2025 à La Possession et progresseront par étapes. Les **améliorations concrètes** apparaîtront au fur et à mesure :

Juillet 2026

Mise en service du sens Saint-Denis-Ouest sur le nouveau barreau de liaison de l'ancienne route du littoral à La Possession.

Novembre 2026

Rétablissement d'un accès direct vers l'Ouest. Mise en place d'une bretelle provisoire depuis la RD41 pour rejoindre le Nord et l'Ouest.

Juillet-août 2027

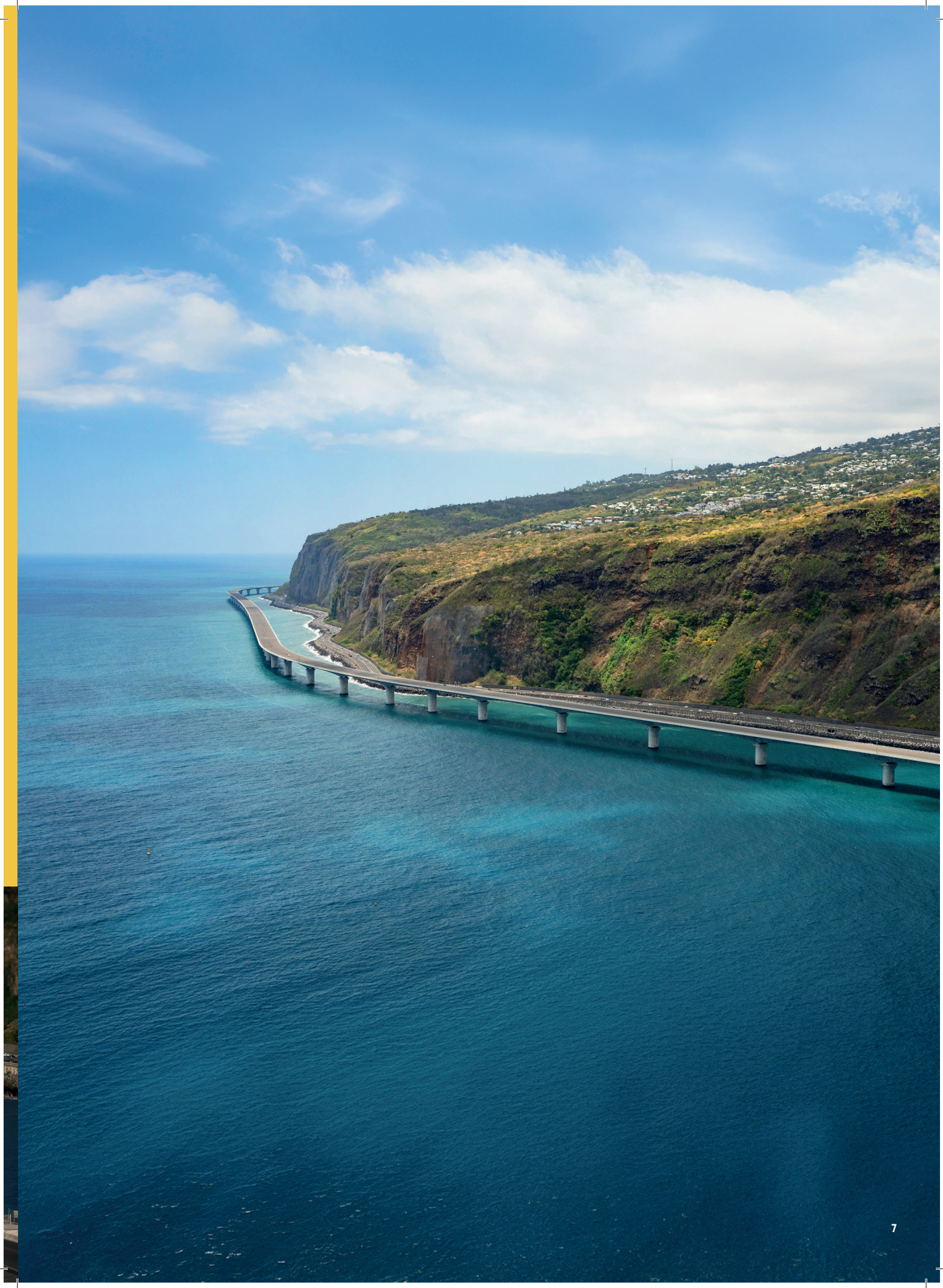
Mise en service du nouvel échangeur de La Possession (circulation générale, couloirs bus, pistes cyclables).

La mise en circulation progressive de la digue de raccordement éloignera la route du centre-ville et réduira durablement les nuisances pour les riverains.

À RETENIR

Dès la fin 2026, les Possessionnais retrouveront un accès direct à la NRL dans le sens Le Port > Saint-Denis par une bretelle provisoire.





3 LES DATES CLÉS

En savoir plus sur la chronologie du projet

2019



Un chantier dans l'impasse, La Nouvelle Route du Littoral est à l'arrêt

Le viaduc, pourtant achevé, reste inutilisé au large.
La partie en digue n'a jamais pu démarrer.
Les retards s'accumulent, les entreprises réclament des indemnisations… Le financement a été consommé pour réaliser seulement les deux tiers du projet.

2021

Une reprise sous le signe de la transparence

Quand la nouvelle majorité régionale arrive, le chantier de la NRL est à l'arrêt. La Région hérite d'un chantier qui était alors dans l'impasse, mais choisit d'assumer la responsabilité d'aller au bout plutôt que d'abandonner.

2022



Reprise en main et nouveau cap

Un diagnostic complet est engagé.
La solution technique retenue : **abandonner la digue et achever la NRL en tout viaduc**, pour garantir la sécurité, la durabilité et la faisabilité.
Grâce à l'**Accord de Matignon III** signé entre le Premier ministre Jean Castex et la Présidente de la Région Huguette Bello, les financements sont sécurisés et un partenariat solide est scellé.

2023



Des réalisations concrètes

L'année 2023 marque **l'ouverture du 1er tronçon :**

- Mise en service de **la première portion entre Saint-Denis et La Grande Chaloupe ;**
- Ouverture du **nouvel échangeur de La Grande Chaloupe**, qui a déjà permis de **réduire les basculements** et **d'améliorer la circulation** sur la partie déjà livrée.

Les usagers constatent les premiers bénéfices.

2024-2025

Le temps des études pour finir la route

Études d'avant-projet, sondages maritimes, élaboration des phasages et lancement des premiers marchés pour engager les travaux à La Possession dès la fin 2025.

Octobre 2025



Lors du comité de pilotage mardi 21 octobre 2025, la Présidente de Région et le Préfet valident les derniers éléments techniques et financiers permettant la reprise du chantier dès novembre 2025.

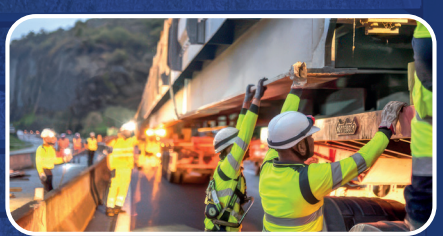
Novembre 2025

Un redémarrage concret à La Possession

L'autopont retiré, les travaux préparatoires du raccordement de la NRL à la route nationale et du nouvel échangeur peuvent démarrer.

Le chantier de la NRL a redémarré à La Possession. Objectif : livrer la NRL dans sa totalité dès 2030 pour mettre définitivement fin aux basculements qui paralysent la circulation et La Possession. Pour les besoins du chantier, l'autopont a été fermé à la circulation le 18 novembre et démonté dans la nuit du 22 au 23 novembre 2025.

Un nouveau plan de circulation est déployé par la Ville pour proposer une solution alternative.



LES PHASES DU CHANTIER DE LA NRL

2026



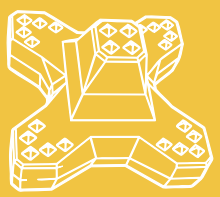
Juillet 2026

L'ouverture de la circulation dans le sens Nord-Ouest sur le nouveau barreau de raccordement, depuis l'ancienne route du littoral jusqu'à l'échangeur, éloigne le trafic des habitations et réduit les nuisances sonores.

Fin 2026

Début des travaux de reconfiguration de la digue côté Possession, ayant pour objectif de se raccorder au futur viaduc en mer. Remblaiement en mer sur une distance d'environ 80 mètres et pose des accropodes.

L'ouverture de la NRL dans les deux sens de circulation à La Possession facilite la fluidité du trafic.
Une bretelle provisoire est mise en service pour permettre l'accès direct vers l'Ouest depuis le giratoire de la RD41, sans passer par le centre-ville.
L'accès direct à la NRL par cette bretelle provisoire sur environ 1 km de digue éloigne le trafic de la falaise en direction de Saint-Denis.



2027

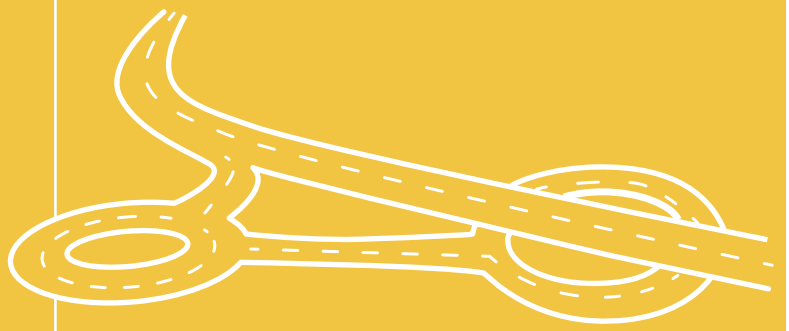
Mi-2027

Début des travaux de construction du nouveau viaduc.

2027

2e semestre 2027

Mise en service du nouvel échangeur, accès direct vers l'Ouest et le Nord, depuis La Possession et connexion aux quartiers environnants.
Véritable porte d'entrée de la ville, il a été pensé pour répondre aux flux actuels tout en intégrant dans sa conception les mobilités de demain.



2028

Mi 2028

Pose du tablier du viaduc.

2029

Début 2029

La digue de La Possession, devant accueillir le viaduc, est reconfigurée. Elle est prête pour le raccordement à l'ouvrage en mer.

▸2030

Fin des travaux du viaduc.

Sur les 3,1 km restants du projet, les 2,5 km de viaduc maritime relieront définitivement La Grande Chaloupe à La Possession. La route sera continue, sécurisée et adaptée aux besoins de mobilités de demain.

En savoir plus sur les étapes du chantier

4 FINANCER UNE ROUTE HORS NORME

Un chantier exceptionnel, une équation à réinventer

Construire une route entre falaise et océan est un défi unique. Sur les 12,7 km de la NRL, 9,6 km sont déjà ouverts ; aujourd'hui, il reste 3,1 km à construire dont 2,5 km en tout viaduc.

En 2021, le chantier est à l'arrêt, les financements sont consommés et un tiers de la route manque encore.

La Région relance alors entièrement le projet : révision technique et financière, nouvelles négociations avec l'État.

Ce travail aboutit au Protocole de Matignon III, signé le 16 mars 2022, qui permet la reprise du chantier.

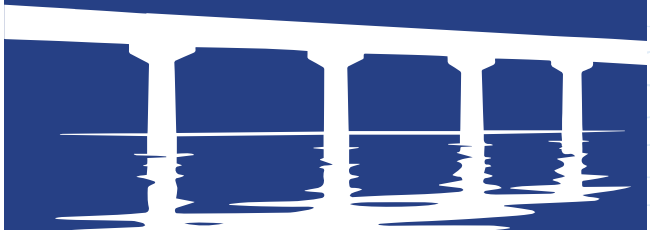
Le coût de la NRL

- Estimé initialement à **1,6 milliard €.**
- Réalisé en 2019 : 2/3 de la route
- Besoins pour l'achever : **846 millions €**

L'État et la Région s'engagent

846 millions € pour achever la dernière section : 420 M€ pour l'État, 426 M€ pour la Région.

La solution du tout viaduc est confirmée : plus sûre, plus durable, plus respectueuse du littoral, elle permet de sécuriser la fin du chantier.



Cette relance repose sur une mobilisation conjointe de l'État et de la Région Réunion. Lors du comité de pilotage du mardi 21 octobre 2025, le Préfet de La Réunion, Patrice Latron, a rappelé l'importance de cet engagement partagé :

« Aux côtés de la Région, l'État apporte un soutien financier à la NRL. Garant du respect des règles de protection de l'environnement et de la bonne mise en œuvre des procédures réglementaires, l'État est mobilisé pour assurer l'achèvement de ce chantier majeur pour la sécurité des Réunionnais en 2030. »

Défendre chaque euro d'argent public, c'est défendre les intérêts des Réunionnais dans les contentieux.

Trois marchés étaient en litige : **les digues, le grand viaduc de 5,4 km et celui de La Grande Chaloupe.**

Au total, plus de 770 millions € HT étaient réclamés par les entreprises.

Depuis 2022, la Région a tenu bon : négociations encadrées, procédures menées jusqu'au bout et jugements favorables en première instance, les voies de recours n'étant pas terminées.

- **Viaduc de La Grande Chaloupe :** accord à 6,5 M€ (contre 21,5 M€ réclamés) ;
- **Marché des digues :** condamnation limitée à 128 000 € TTC (soit 0,05 % du montant réclamé) ;
- **Grand viaduc :** condamnation limitée à 12 M€ TTC (soit 5% du montant réclamé).

Chaque euro public a été défendu pour protéger les intérêts des Réunionnais.



Dossier spécial

LA POSSESSION ENFIN RACCORDÉE À LA NRL

5 LA POSSESSION ENFIN RACCORDÉE À LA NRL

Une route qui redémarre là où tout s'était arrêté

Les travaux de finalisation de la NRL ont repris dès le mois de novembre 2025 à La Possession.

OBJECTIF **mise en service complète en 2030,** avec des améliorations visibles **dès 2026** pour les Possessionnais et les 70 000 usagers quotidiens.

DES AMÉNAGEMENTS NÉCESSAIRES POUR LA POSSESSION

Le chantier redémarre à La Possession car c'est ici que la NRL doit se raccorder à la RN1.

La Possession est la commune qui subit le plus les conséquences des basculements, bouchons et nuisances en entrée de ville.

Démarrer ici, c'est corriger cette situation et reconnecter enfin la ville à la NRL.

- **Pour La Possession, l'achèvement de la NRL rime avec la fin du canal bichique et la fin de la paralysie du centre-ville.**
- **Fini les embouteillages interminables à chaque forte pluie.**
- **La Possession sera enfin libérée, fluide et raccordée à la NRL.**
- **De meilleures connexions entre quartiers, ainsi que vers le Nord et l'Ouest dès 2027 grâce au nouvel échangeur.**

POURQUOI AVOIR DÉBUTÉ PAR LE RETRAIT DE L'AUTOPONT ?

Le lancement du chantier a nécessité le retrait de l'autopont à sens unique de La Possession.

Pourquoi ?

- L'ouvrage provisoire (2014) se situait exactement dans l'axe du futur raccordement.
- Les travaux sur la digue côté mer qui se sont engagés au droit de l'autopont risquaient de fragiliser ses emprises : son retrait était une mesure de sécurité.
- Ces aménagements permettent d'enchaîner toutes les phases du chantier et de préparer la connexion au futur viaduc (travaux à partir de 2027).
- **Ce phasage permet de livrer dès 2026 et 2027 de premiers aménagements pour La Possession, dont le nouvel échangeur, et d'assurer un raccordement définitif en 2030.**



Des scénarios alternatifs étudiés mais non viables

La Région a étudié plusieurs options, dont le déplacement de l'autopont : aucune ne présentait des conditions de faisabilité ou de sécurité satisfaisantes. **Le démontage complet de l'autopont était la seule solution compatible avec le calendrier et les contraintes techniques.**

Maintenant que les travaux ont démarré, chaque étape franchie rapproche la mise en service de la route.

6 PRÉSERVER LA MOBILITÉ, PRIORITÉ TOUT AU LONG DES TRAVAUX À LA POSSESSION

- **Pendant les travaux : pas de rupture de circulation.**
- **La RN1 reste ouverte en 2x2 voies ou déviée ponctuellement.**
- **Un plan de circulation spécifique dans le centre-ville est mis en place jusqu'en novembre 2026 pour absorber les flux vers l'Ouest.**
- **Des itinéraires temporaires clairement signalés.**

La Région à l'écoute des Possessionnais

- Pour limiter l'impact des travaux, le phasage du chantier a été revu pour réduire au maximum le délai à 12 mois. Dès la fin 2026, une bretelle d'accès provisoire vers l'Ouest sera rétablie, dans l'attente de la livraison de l'échangeur en 2027.
- Un dispositif de proximité (permanences médiateurs, info travaux) assure un suivi et une information en continu vers les habitants.

Pour réduire les impacts du chantier et faciliter les déplacements au quotidien :
• trois itinéraires ont été aménagés en centre-ville afin de rejoindre la RN1 vers l'Ouest.
• un quatrième itinéraire, via la Grande Chaloupe, offre une alternative supplémentaire avec un demi-tour simplifié.

Un panneau d'affichage dynamique, installé à l'entrée de la route du Littoral, indiquera en temps réel le temps de parcours de cet itinéraire afin d'aider les usagers à choisir le trajet le plus adapté.



7 DES LIVRAISONS CADENCÉES, POUR DES AMÉLIORATIONS CONCRÈTES DÈS 2026

Une mise en service progressive jusqu'en 2030

PHASES CIRCULATION LA POSSESSION

JUILLET 2026

Mise en service du sens Saint-Denis > Ouest, sur une voie utilisant une partie de la NRL côté Possession.



NOVEMBRE 2026

- La route s'éloigne de la falaise
- Une bretelle provisoire sera mise en place depuis le giratoire de la RD41 pour rejoindre le Nord et l'Ouest.



MI 2027

- Mise en service du nouvel échangeur de La Possession.
- Des accès directs des quartiers vers la RN1 et la NRL.



2030

Mise en service complète de la Nouvelle Route du Littoral



LE +

Ces avancées permettront au fur et à mesure d'intégrer la circulation sur la NRL. Entre La Possession et La Grande Chaloupe, en éloignant le trafic de la falaise, les basculements vont se réduire au fur et à mesure de l'avancée des travaux.

LE CALENDRIER DES AVANCÉES

CE QUI CHANGE, ÉTAPE PAR ÉTAPE

Juillet
2026

▶ ***Mise en service du sens Saint-Denis-Ouest sur le nouveau barreau de liaison de l'ancienne route du littoral à La Possession.***

- Cette première bascule permet d'éloigner une partie du trafic des quartiers proches de l'ancien autopont (Camp Magloire, Ravine-à-Malheur, Cœur de Ville).
- La Région a demandé au maître d'œuvre d'adapter le phasage pour réduire au maximum la durée des nuisances liées au retrait de l'autopont.

Novembre
2026

▶ ***Circulation rétablie dans les deux sens (Nord-Ouest), sans passage par le centre-ville.***

- Grâce à la mise en service d'une bretelle provisoire depuis le giratoire de la RD41, les flux vers l'Ouest pourront enfin s'établir sans traverser le centre-ville, rétablissant un accès direct comparable à la situation antérieure.
- Cette étape marque un net gain de fluidité et de confort, avec la pose du revêtement phonique en entrée de ville.
- Aucune rupture de circulation : les deux sens sur la RN1 sont maintenus pendant toute la durée des travaux.

Juillet-août
2027

▶ ***Mise en service du nouvel échangeur de La Possession (circulation générale, couloirs bus, pistes cyclables).***

- Il offrira un accès facilité à la RN1 et la NRL depuis le centre-ville et les quartiers environnants (ravine à Malheur, Camp Magloire, zones d'activités de la ZAC, vers le Nord et l'Ouest).

Ainsi, les Possessionnais bénéficient d'améliorations concrètes dès les deux premières années de reprise du chantier : **des nuisances sonores en recul à mesure que la route s'éloigne du centre-ville, et, à terme, la fin des basculements récurrents qui paralysaient la commune.**

ENVIRON

60 nuits de travaux

seront programmées pour les travaux d'enrobés et les changements de phase, afin de préserver la fluidité du trafic en journée.



À TERME

2030

▶ Fin des basculements, disparition du canal bichique, circulation apaisée et sécurité renforcée : La Possession enfin raccordée à la NRL.

8 TROIS GRANDS OUVRAGES POUR FINIR LA NRL

1 LE NOUVEL ÉCHANGEUR DE LA POSSESSION

Mise en service : mi-2027

Véritable entrée de ville, l'échangeur intégrera **2 voies, dont des voies bus et piste cyclable sécurisée.**

Il comprendra un giratoire principal, des bretelles à deux voies et une signalétique modernisée, avec **gestion dynamique du trafic.**

Le chantier sera phasé pour **maintenir la circulation dans les deux sens** sur la RN1.

Une fois livré, l'échangeur offrira un **accès plus fluide à la NRL**, un trafic mieux réparti, et **une entrée de ville apaisée** pour Camp Magloire, Cœur de Ville, Ravine à Malheur et les usagers en direction de La Montagne.

Maîtriser les coûts et l'environnement

- Besoins en matériaux fortement réduits : **800 000 tonnes d'enrochements contre 5 millions de tonnes lors de la phase 1.**
- Zones de stockage et d'assemblage regroupées dans la zone portuaire du Port.
- **17 mesures de compensation environnementale engagées.**



2 LES DIGUES DE RACCORDEMENT

Première grande étape de la phase finale, les digues assureront la liaison entre la RN1 et le futur viaduc, et serviront de base logistique pour les travaux en mer. Elles sont dimensionnées pour résister aux houles cycloniques.

À fin 2026, les travaux de digues (parties immergées et carapaces) débuteront préalablement aux travaux du viaduc. Des travaux conséquents seront nécessaires pour reconfigurer notamment l'extrémité de la digue en mer, en partie réalisée, en perspective de la remettre dans l'axe du futur viaduc.





3 LE VIADUC MARITIME FINAL

TRAVAUX : 2027 – 2030

Longueur : 2,5 km

Dernière grande pièce de l'immense puzzle, le **viaduc maritime final** viendra prolonger celui déjà en service entre **Saint-Denis et La Grande Chaloupe**. Il sera entièrement érigé en mer à partir de 2027.

UNE FIABILITÉ DÉJÀ ÉPROUVÉE

La solution viaduc a fait ses preuves sur la première portion de la NRL : aucun incident structurel, une maintenance maîtrisée et un comportement exemplaire lors des houles de 2022 et 2023.

Pour cette deuxième portion, la largeur totale atteindra près de 29 mètres, avec voies automobiles, voie bus et mode doux sécurisé.

Les études menées en 2023-2024 ont permis d'optimiser sa conception à partir du retour d'expérience du premier viaduc :

- **piles en béton précontraint, préfabriquées ou coulées en place,**
- **portées principales de 120 mètres,**
- **tablier à géométrie variable, en béton ou en acier,**
- **fondations ancrées jusqu'à 20 mètres de profondeur.**

Un dernié viraz maîtrisé

Ces différents chantiers formeront le dernié viraz de la Nouvelle Route du Littoral. Chaque année, de nouvelles avancées seront visibles : échangeur modernisé, circulation aménagée, nuisances réduites, puis viaduc final mi-2030. Une fois achevée, la NRL offrira une route continue de plus de 12 km, sûre, durable et ouverte aux mobilités de demain.

9 DES IMPACTS POSITIFS POUR L'EMPLOI ET L'ÉCONOMIE LOCALE

Une route vitale, un axe stratégique pour La Réunion

La Nouvelle Route du Littoral n'est pas qu'un chantier : c'est un **axe vital pour l'île**, reliant le port à l'aéroport de La Réunion Roland Garros.

Sur ces 12 km se concentre l'essentiel des échanges économiques entre le Nord et l'Ouest.

La première phase, mise en service en 2023 entre Saint-Denis et la Grande Chaloupe, a déjà permis de **fluidifier les trajets** et de **réduire les temps de parcours**, notamment aux heures de pointe et en réduisant les périodes de basculement lors de la saison des pluies.

L'achèvement complet de la NRL d'ici **2030** garantira enfin une **liaison continue et sûre**, à l'abri des risques de falaise et des coupures dues à la houle.



Une relance bénéfique pour l'emploi et les compétences locales

La relance du chantier en 2025 s'accompagne d'une ambition claire : faire de cette dernière phase **un moteur d'emploi, de formation et d'innovation réunionnaise**.

L'objectif : consolider un **savoir-faire local durable** dans les travaux maritimes et les grands ouvrages d'art.

Environ **5 000 emplois directs et indirects** seront mobilisés jusqu'en 2030, dans des domaines variés :

- génie civil et travaux maritimes,
- logistique et maintenance,
- ingénierie, environnement et topographie,
- sécurité, signalisation et médiation de proximité.

Les marchés publics intègrent des **clauses d'insertion** et encouragent la participation des **entreprises locales** : TPE, PME et groupements réunionnais.

Les jeunes pourront se former aux **métiers du BTP, de la topographie et de la conduite d'engins**, au contact d'un chantier unique au monde.





Un effet d'entraînement pour l'économie du territoire

Au-delà des emplois directs, la reprise du chantier génère un **effet d'entraînement sur toute l'économie locale** : transport, ingénierie, gestion des déchets, ou encore services techniques.

Chaque phase s'accompagne de **commandes et de prestations réalisées sur place,** avec des retombées économiques estimées à **plusieurs centaines de millions d'euros injectées dans l'économie insulaire d'ici 2030**.

La NRL, c'est aussi **moins de congestion, moins de temps perdu sur la route,** et donc **plus de productivité** pour les entreprises et les salariés.

Une étude socio-économique récente confirme la **rentabilité collective du projet** :

Pour chaque euro investi, la société réunionnaise en retire plus du double en gains de sécurité, de temps et de fiabilité.

Un chantier exemplaire, un avenir durable

Les retombées de la NRL dépassent le seul cadre routier : elles participent à la montée en compétences du territoire, au **développement de filières locales** et à **la transition écologique**.

Les matériaux sont sourcés prioritairement à La Réunion, les déchets valorisés, et les zones de stockage optimisées dans la zone portuaire du Port.

Achever la NRL, c'est investir dans **l'économie, la sécurité et l'avenir durable de La Réunion**.

C'est aussi prouver que **les grands chantiers peuvent être exemplaires,** en associant performance, responsabilité et retombées locales.

10 TRIBUNES

Conformément au règlement en vigueur, l'espace réservé à l'expression politique des groupes constitués au sein du Conseil régional est strictement proportionnel au nombre de leurs membres.

GROUPES DE LA MAJORITÉ

Groupe UNION POUR LE DÉVELOPPEMENT DURABLE ET SOLIDAIRE DU TERRITOIRE (UDDST)

Depuis l'élection de la nouvelle majorité, nous avons travaillé sans relâche pour débloquer une situation qui avait plongé le chantier dans l'impasse.
L'ancienne mandature avait opté pour une digue pour terminer la route mais cette solution s'était heurtée au problème de l'approvisionnement en matériaux. Le chantier était donc à l'arrêt depuis 2020. Une telle option ne permettait aucune maîtrise, y compris en termes de coût.
La présidente Huguette Bello a eu le courage de proposer la solution d'un second viaduc entre la Grande Chaloupe et la Possession pour terminer la route. Le gouvernement a acté le choix de la Région.
L'autre question était celle du financement. En effet, la totalité des crédits avait été consommée sur le premier tronçon. La présidente a réussi à négocier avec l'Etat le cofinancement du viaduc avec la signature des Accords de Matignon III. La présidente Huguette Bello a ainsi réussi un véritable tour de force pour permettre la poursuite de ce chantier majeur.
Après les études nécessaires , chacun peut constater aujourd'hui que les travaux ont bel et bien repris et que nous avançons vers l'achèvement définitif de ce chantier hors norme. En parallèle, la Région a œuvré pour ouvrir le premier tronçon à la circulation en mars 2023.
Et sur l'ancienne route du littoral, entre la Grande Chaloupe et La Possession, les seuils de déclenchement du basculement ont été abaissés, tout comme leur durée.
Autant d'avancées qui renforcent la mobilité actuelle tout en préparant celle de demain, avec le projet du futur train, dont notre territoire a tant besoin.

Groupe #AVENIR

La fin des travaux de la NRL est un engagement de campagne collectif. Nous avions proposé de lancer de nouvelles études et de renégocier les Accords de Matignon pour que l'État prenne ses responsabilités. Cela a été fait.
Nous souhaitons sécuriser les déplacements entre le port et l'aéroport, rassurer les familles et les travailleurs qui doivent se rendre dans le chef-lieu. Ensuite, terminer la NRL permettra d'avoir des voies réservées pour les transports en commun pour contribuer à réduire le temps perdu dans les embouteillages.
Le choix du viaduc limitera les impacts sur la faune et la flore marine exceptionnelles de notre île. C'est une bonne nouvelle.
Néanmoins, nous devons rester très vigilants sur le coût final des travaux. Il est nécessaire que l'État puisse soutenir la collectivité régionale en cas de dérapage des dépenses.

GROUPES DE L'OPPOSITION

Groupe OBJECTIF RÉ'UNION

En 7 ans la Région s'avère incapable de livrer la NRL (2021 – 2028).

La récente annonce de la présidente de Région, Huguette Bello, concernant la Nouvelle Route du Littoral (NRL) suscite des interrogations légitimes. Affirmer que les travaux seront achevés d'ici 2028/2029, tout en promettant une route sécurisée pour les 400 000 véhicules de La Réunion, semble relever davantage de la communication politique que d'une réalité tangible.
La promesse de "ne pas être des marchands de paroles" contraste fortement avec la situation actuelle, il est évident que les coûts vont exploser et les délais s'étirer dans le temps.
La décision de poursuivre le chantier en optant pour un viaduc, dont le coût prévisionnel s'élève à au moins 840 millions d'euros, est révélatrice d'un manque de pragmatisme.
Pourquoi abandonner une solution de digue, chiffrée à seulement 475 millions d'euros, qui était déjà prête ? Cette décision, qui va à l'encontre de l'intérêt général, ne fait qu'alourdir le projet. En outre, la promesse de créer des emplois locaux semble illusoire si l'on considère la complexité et la durée des travaux.
La réalité est que la NRL, telle qu'elle est conçue, dessert l'économie locale plutôt que de la soutenir. La majorité régionale va forcément dépasser l'enveloppe budgétaire des 840 millions !
Les retards s'accumulent, le démarrage des travaux de la digue n'étant prévu qu'à mi-2026, avec une fin estimée pour 4ème trimestre 2028, tandis que le viaduc ne verra le jour qu'en 2030 au-delà. Ce flou dans le calendrier associé à des coûts en constante inflation, soulèvent de sérieux doutes sur la gestion du chantier. Les Réunionnais méritent une réponse claire et transparente, loin de l'amateurisme d'aujourd'hui.

Groupe LE CAP

Pas de contribution transmise.

Groupe LA RÉGION DEMAIN

Pas de contribution transmise.

11 C ZOT I DI : PAROLES D'USAGERS

Franck – Cadre en entreprise, habitant de l'Ouest

« J'emprunte la route du Littoral tous les jours pour aller travailler à Saint-Denis. Je l'ai connue avant la nouvelle route, avec les basculements interminables, les voies réduites, les embouteillages à n'en plus finir et les moments où on restait coincés juste sous la falaise. Quand il y a eu les derniers éboulis, ça m'a vraiment rappelé à quel point cette route peut faire peur. Aujourd'hui, quand je passe sur le viaduc, ça n'a plus rien à voir. On sent que c'est plus sûr, même s'il reste encore des ralentissements à l'entrée de Saint-Denis. J'attends surtout qu'on termine enfin la route. On veut tous pouvoir rouler sereinement, sans redouter la prochaine pluie. »

Sophie – Hôtesse de caisse

« On attend ça depuis si longtemps... petit à petit, ça avance. Pour les automobilistes, finir la NRL ce sera un vrai soulagement : moins d'engorgements, moins de stress. On met déjà beaucoup moins de temps pour traverser dans un sens comme dans l'autre. C'est déjà un plus pour le quotidien. Maintenant on espère juste que ça se termine vite, et bien, pour tout le monde ».

Vola – Propriétaire d'un commerce

« Franchement, je suis contente que ça touche au but. Même si je ne prends pas la route tous les jours, on y passe souvent le week-end ou pendant les vacances. On a tous connu les éboulis, les embouteillages, la route coupée... C'était vraiment dangereux et un stress permanent. Si cette nouvelle portion peut éviter tout ça, ce sera un vrai plus pour les Réunionnais. »

Marie – Hôtesse d'accueil

« Je suis contente que ça avance. Je prends la route surtout pour aller dans le Sud ou dans l'Ouest quand je vais me promener ou à la plage. J'espère surtout que la circulation sera plus fluide, moins stressante. On a hâte que tout soit raccordé. »

Pascal – Cadre

« Comme beaucoup, je trouve que ce chantier a duré trop longtemps, mais en même temps... on n'a pas le choix. La route actuelle entre la Grande Chaloupe et La Possession n'est pas fiable, et la sécurité doit passer avant tout. On voit bien que ce n'est pas terminé, avec ces courbes en S. Ce que j'attends vraiment, c'est de pouvoir compter sur une route fiable, sans basculement, sans imprévu. On sait tous ce que ça coûte quand la NRL est coupée... Pour moi, l'enjeu, c'est la fiabilité. Qu'on puisse enfin dire : "La route du Littoral n'est plus un problème." »

Aurore – Educatrice spécialisée, résidente de La Possession

« Chez nous, les bouchons, c'est tous les jours. Dès qu'il pleut un peu fort, on sait qu'on va passer des heures dedans. La circulation était déjà compliquée, on a très peur de ce que cela va être pendant les travaux. J'attends que la NRL soit terminée pour qu'on arrête de subir. J'ai aussi un peu d'appréhension : j'espère que les travaux vont vraiment améliorer l'entrée de ville, parce que nous, les habitants, on a vécu toutes les phases, toutes les nuisances. On a besoin de souffler. »

12 FINIR LA NRL POUR OUVRIR LA VOIE AUX MOBILITÉS DE DEMAIN

Achever la NRL, c'est sécuriser nos déplacements et préparer les grands projets de mobilité

Parmi eux, le projet RÉUNION EXPRESS : un réseau ferroviaire d'environ 140 km entre Saint-Benoît et Saint-Joseph, en passant par Saint-Paul et Saint-Pierre, structuré autour de gares et stations qui desserviront les principaux pôles urbains de La Réunion.

OBJECTIF Démarrer les premiers travaux dès la NRL achevée en 2030.



Perspective de la station aérienne aéroport à Sainte-Marie

Le retour du train à La Réunion : un projet attendu

77% **des Réunionnais interrogés dans le cadre des États Généraux des Mobilités considèrent comme prioritaire la réalisation d'un train reliant les villes.**

La Feuille de route des mobilités, signée le 29 août 2025 par l'ensemble des collectivités compétentes, pose un cadre d'action commun et des priorités partagées, toutes issues des contributions des Réunionnais. La réalisation du Réunion Express, adossée au développement à court et moyen termes des transports en commun dans chaque bassin, en constitue la colonne vertébrale.

Les points clés du projet

- Un réseau « express » avec un train toutes les 10 à 15 minutes aux heures de pointe.
- Une infrastructure dissociée du réseau routier, avec des temps de parcours largement inférieurs à la voiture aux heures de pointe.
- Un maillage de 10 pôles d'échanges multimodaux principaux et parkings relais associés.
- Un matériel de type train léger pouvant circuler à 110 km/h maximum.



Perspective du carrefour Bras-Canot à Saint-Benoît

Les grandes étapes à venir

2026
DÉBAT PUBLIC POUR PRÉSENTER EN DÉTAIL LE PROJET ET SES MODALITÉS DE MISE EN ŒUVRE

2030-2035
DÉMARRAGE DES CHANTIERS

À partir de 2035
LIVRAISON PROGRESSIVE D'UNE PREMIÈRE TRANCHE

13 SUIVRE, COMPRENDRE, PARTICIPER : LA NRL EN TOUTE TRANSPARENCE

Informer pour avancer ensemble

La Nouvelle Route du Littoral entre dans son **dernié viraz**.

Pour la Région, il est essentiel d'être à l'écoute des usagers, mais aussi de **partager chaque étape avec les Réunionnaises et les Réunionnais**.

Transparence, proximité et pédagogie accompagnent le chantier jusqu'à sa livraison complète en 2030.

Une information accessible à tous

Pour suivre l'avancement du projet, la Région met à disposition un **dispositif d'information complet et gratuit** :

- **Site internet dédié :**

www.regionreunion.com
(rubrique Finir la NRL)
Actualités, infos travaux, infos route, jalons, vidéos, et réponses aux questions des usagers.

- **Journaux et bulletins d'information :** des éditions distribuées dans les boîtes aux lettres, comme ce numéro, pour présenter les grandes étapes et les bénéfices du chantier.

Construire ensemble

La Région s'engage à **avancer avec clarté, à tenir le cap et à associer le public à chaque étape du chantier**.

Une communauté connectée

Rejoignez la communauté **Dernié Viraz** pour suivre plus en détail le chantier :

- **Un site** pour suivre l'actualité du chantier ;
- Des posts sur **Instagram et Facebook Région Réunion** pour plonger dans les coulisses.

Une communication de proximité

Parce qu'un chantier de cette ampleur soulève des questions, la Région privilégie la proximité et le dialogue :

- Des **médiateurs travaux** sont présents sur le terrain, à La Possession, pour informer et accompagner les riverains.
- Des **lettres d'information** sont diffusées avant chaque phase impactant la circulation.
- Des **permanences d'accueil** permettent de répondre directement aux questions du public.

nrl

LA NOUVELLE ROUTE DU LITTORAL

La route s'achèvera, enfin.



DERNIÉ VIRAZ

finir-la-nrl.re

NOULADINOUFINI

Region Reunion
www.regionreunion.com

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE
Liberté
Égalité
Fraternité

UNION EUROPEENNE