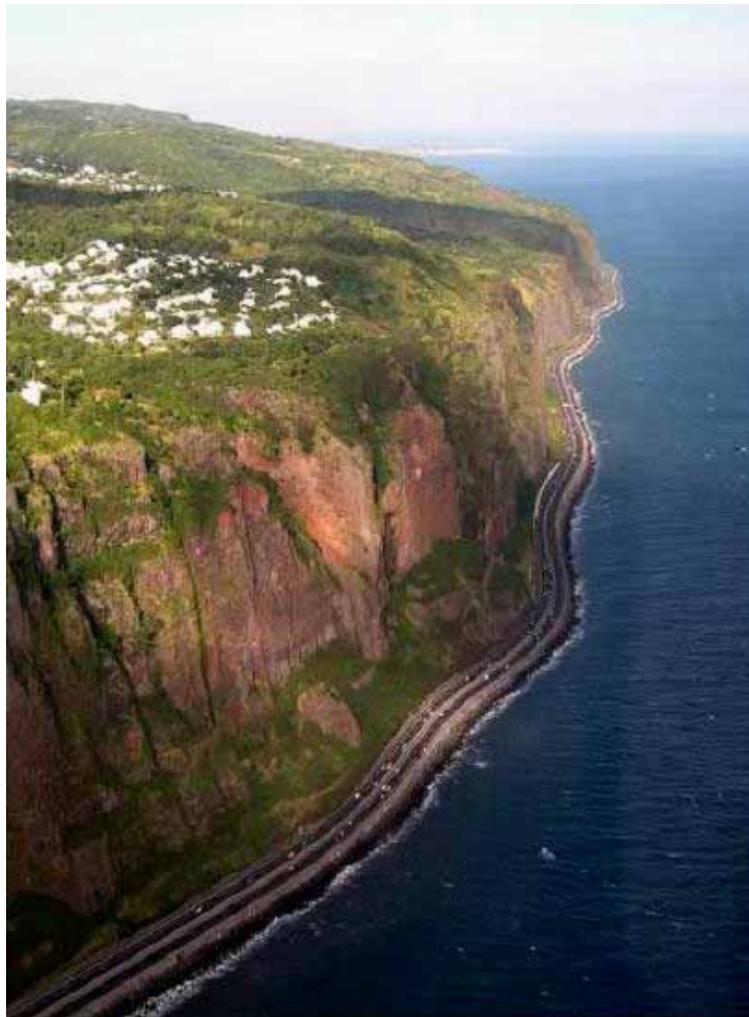


Une nouvelle route littorale sécurisée
entre Saint-Denis et La Possession
sur l'île de la Réunion

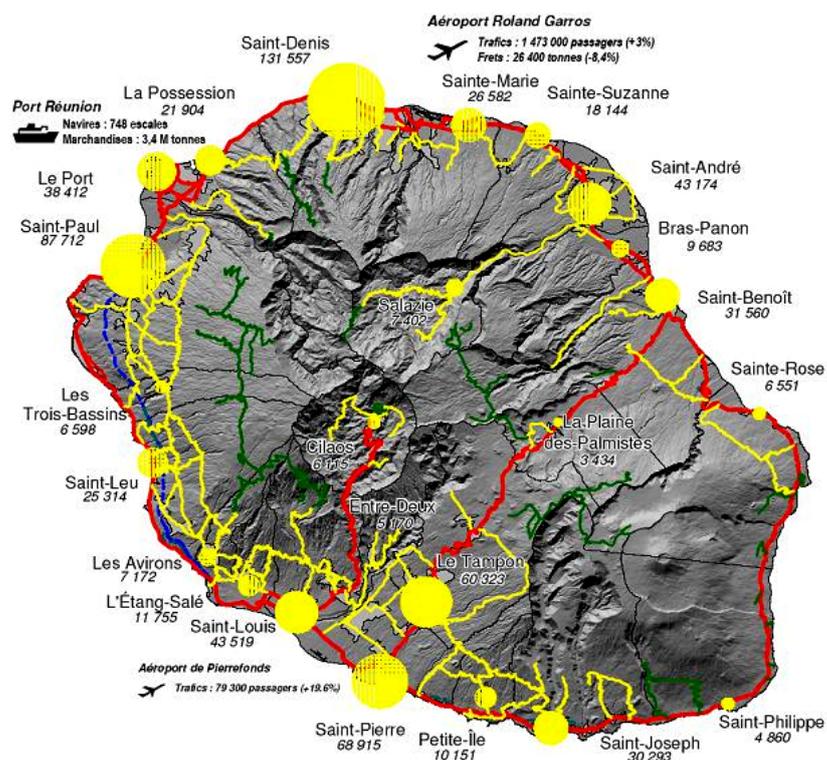


1. Un axe essentiel pour la vie économique de l'île de la Réunion fortement perturbé par les risques naturels

La RN1, dite route du littoral, relie le Port et l'aéroport Roland Garros de Saint-Marie, mais également les deux principales agglomérations de l'île :

- l'agglomération Nord : Saint-Denis, avec 133 700 habitants, se classe au 28^{ème} rang des communes les plus peuplées de France ; son agglomération avec Sainte-Marie totalise près de 160 000 habitants,

- l'agglomération Ouest : La Possession, Le Port et Saint-Paul compte plus de 148 000 habitants (2004).

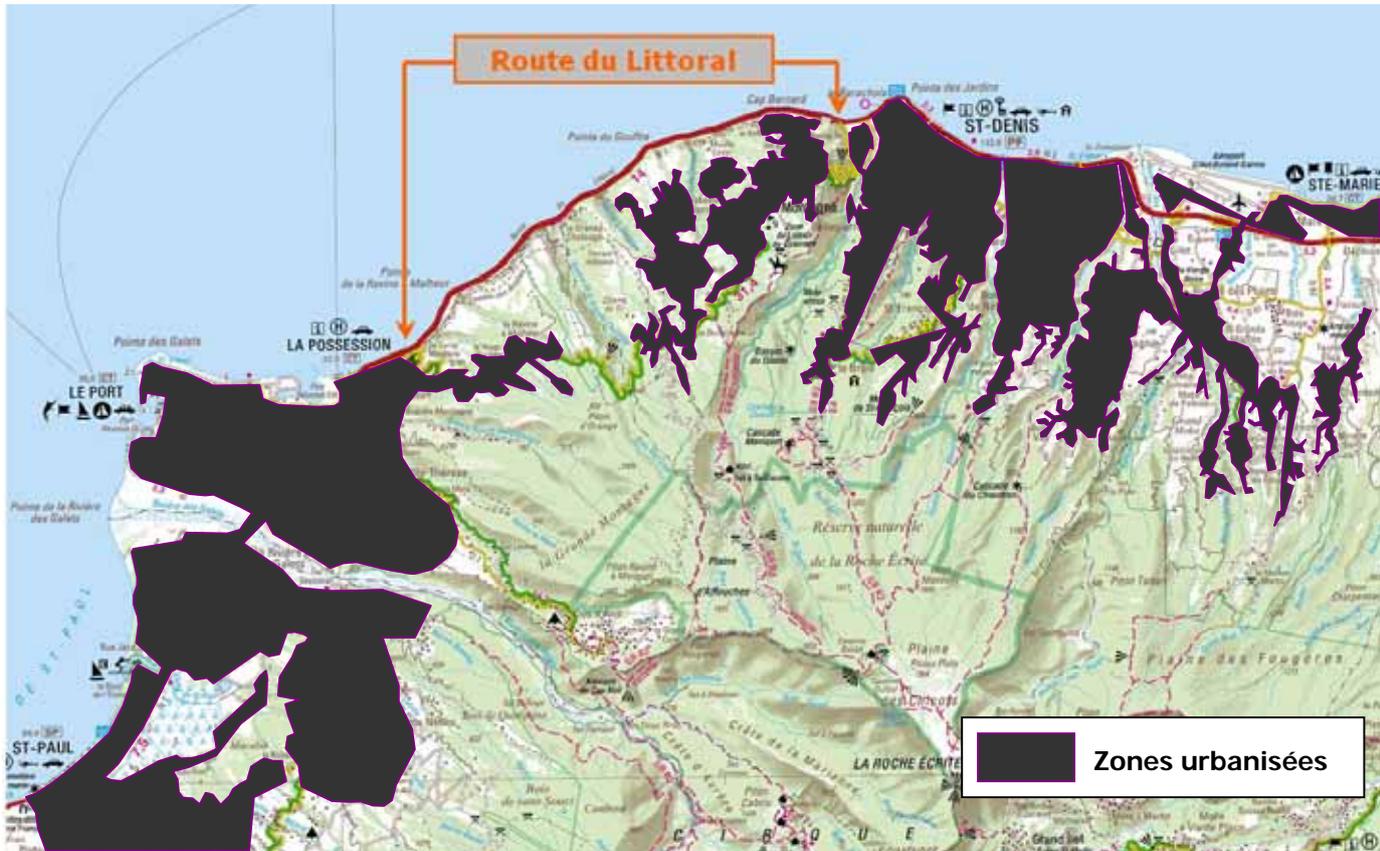


Cette route littorale à 2x2 voies, longue d'une douzaine de kilomètres entre Saint-Denis et La Possession, constitue aujourd'hui un axe vital pour l'économie locale puisqu'elle permet la desserte de la principale agglomération et du premier bassin d'emploi de l'île de La Réunion. Elle constitue la principale desserte du port de l'île.

Elle supporte un trafic d'environ 55 000 véhicules par jour, soit plus de 80 000 personnes et 60% du fret de l'île (marchandises, carburants...).

Coincé entre mer et falaise, cet axe, sans réel itinéraire alternatif, est cependant soumis à de nombreux risques :

- chutes de pierre,
- grands éboulements (notamment en 1980 et 1998),
- exposition aux fortes houles.



2. Un engagement de l'État et de la région pour accélérer la sécurisation de l'itinéraire

En cas de fortes pluies, pour assurer au mieux la sécurité des usagers, les services de l'Etat en charge de la gestion de la RN 1 exploitent cette route selon un mode dégradé à 3 voies (circulation basculée sur une des deux chaussées) ce qui perturbe énormément les conditions de circulation. La route peut parfois être coupée plusieurs jours, à la suite de phénomènes pluvieux susceptibles d'entraîner des chutes de blocs.



Route du littoral coupée en cas de fortes pluies



Houle cyclonique (2003)

a. 1994-2006 : L'amélioration progressive de la sécurité de l'itinéraire actuel et la recherche d'une solution définitivement sécurisée

Pour remédier à cette situation pénalisante pour l'île et qui ne peut que s'aggraver compte tenu des besoins de déplacements croissants –la population de l'île devrait augmenter d'environ 40% entre 2000 et 2030 – la route du littoral a fait l'objet de travaux de sécurisation progressive depuis 1993 : purges de la falaise, pose de filets de protection et construction de murs en gabions pour réduire les conséquences des chutes de pierre.

Grâce aux financements prévus dans le cadre de l'actuel contrat de plan État-régions 2000-2006, ce sont plusieurs dizaines de millions d'euros qui ont été investis pour la pose de filets

et la construction de murs de protection contre les chutes de pierre. Actuellement, ce sont près de 450 000 m² de filets qui sont en cours de pose.



Efficacité des filets



Pose de filets de protection

Néanmoins, ces travaux de sécurisation de l'itinéraire actuel ne sont pas suffisants pour faire face aux éboulements massifs.

C'est pourquoi une solution à plus long terme, définitivement sécurisée, est également étudiée depuis la fin des années 1990. Les réflexions menées ont ainsi permis :

- de mieux connaître le contexte géologique et géotechnique de la falaise et des risques liés à celle-ci,
- d'identifier les contraintes d'aménagement d'une nouvelle liaison (environnement, houle, raccordement aux extrémités...)
- d'identifier des principes d'aménagement envisageables : conservation et amélioration de l'axe existant (couverture, élargissement), route digue, tunnel, liaison par les Hauts, solutions combinatoires...

Par ailleurs, des études spécifiques ont été réalisées préalablement au débat public de 2004 sur ce projet de nouvelle liaison.

La décision prise à l'issue du débat public prévoit :

- la poursuite des travaux de sécurisation de la route actuelle ;
- la nécessité d'étudier une nouvelle liaison routière sécurisée en cohérence et en complément du projet de tram-train de la région.

b. Printemps – été 2006 : le choix par Dominique Perben d'une solution technique pour une nouvelle route entre Saint Denis et La Possession

Le 24 mars 2006, 35 000 m³ de roches se sont effondrés sur la route, provoquant le décès de deux automobilistes et la fermeture totale de l'axe pendant un mois. A la demande du Premier ministre, Dominique de VILLEPIN, et en plein accord avec François BAROIN, ministre de l'Outre-Mer, Dominique PERBEN, ministre des transports, de l'équipement, du tourisme et de la mer, s'est rendu sur l'île le 11 avril. Après avoir rencontré les élus, il a décidé d'accélérer le projet de nouvelle route totalement sécurisée.



Effondrement d'un pan de falaise le 24 mars 2006

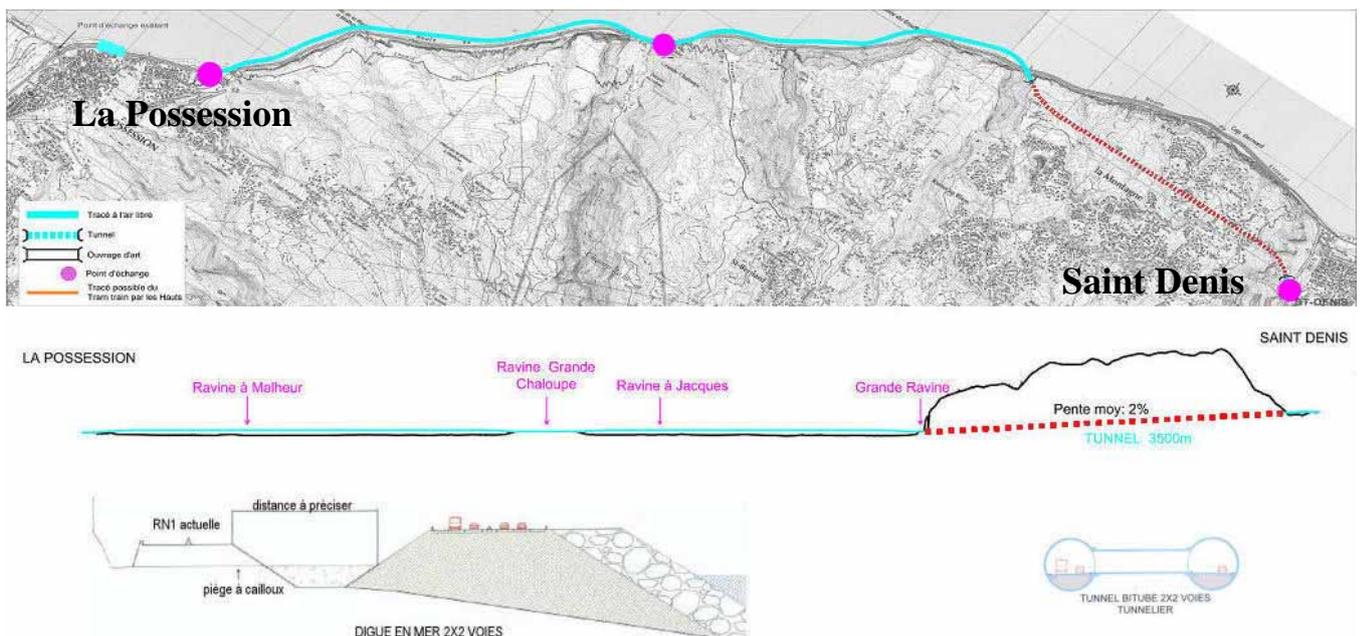


Une équipe d'experts de niveau international a constaté l'impossibilité, en l'état actuel des connaissances scientifiques, de prévoir la survenue d'un nouveau phénomène de grande ampleur. Elle a rappelé que la falaise soumise à une forte érosion rendait très probable ce phénomène à l'avenir sans pouvoir préciser à quelle échéance. Elle a conclu que seule la construction d'une nouvelle liaison éloignée de la falaise permettait d'en réduire les conséquences.

La volonté du ministre d'aboutir rapidement a été partagée par l'ensemble des acteurs locaux. Conformément à sa demande d'accélérer le calendrier de sécurisation de l'itinéraire, une solution technique a pu être arrêtée dès l'été 2006.

En effet, les études conduites par les services de l'État, en association avec ceux des collectivités territoriales, ont permis d'identifier et de comparer toutes les possibilités techniques. Les quatre solutions répondant au mieux aux enjeux économiques et de circulation sur l'île ont été soumises à l'avis des élus et des acteurs socio-économiques concernés.

À l'issue de la large concertation menée par le préfet de la région, un consensus s'est dégagé sur le choix de la solution «B1» consistant à réaliser une voie nouvelle constituée principalement de digues et viaducs en mer complétés par des tunnels pour un coût d'environ 930 millions d'euros.



Son positionnement à une distance suffisante de la falaise et à une hauteur adéquate mettra à l'abri le nouvel itinéraire de tout risque d'effondrement majeur, de la houle cyclonique, de l'élévation du niveau de la mer et des tsunamis.

Le coût de cette solution est par ailleurs inférieur à celui des autres.

Enfin, le choix de cette solution technique permet de réaliser le projet en plusieurs phases sans interrompre la circulation sur la route actuelle et d'engager la première tranche de travaux en 2009.

Cette infrastructure sera complémentaire avec le tram-train, pour lequel la région a choisi un tracé passant par le plateau.

Le tracé de la nouvelle route sera affiné lors des phases d'études ultérieures et pourra faire l'objet de variantes localisées si celles-ci, tout en respectant les objectifs indiqués ci-dessus, s'avèrent plus économiques en terme de construction ou d'exploitation ultérieure.

Les principales caractéristiques du projet retenu

Longueur	11,3 km
Pente maximum	2 %
Profil en travers	2 x 2 voies
Ouvrages principaux	
Tunnel	3,5 km
Digue	6,1 km
Viaducs	1,7 km
Déblais tunnel	870 000 m ³
Volume de la digue	5,6 millions de m ³
Points d'échange	Entrée de Saint Denis Grande Chaloupe La Possession
Coût prévisionnel	930 millions d'euros TTC

3. Un accord de l'État et la région pour réaliser rapidement la solution définitive de sécurisation

Les discussions engagées entre l'Etat et la région à la suite du choix de la solution technique de nouvelle route littorale ont permis d'aboutir à un accord général portant sur le financement de ce projet et du tram-train.

L'Etat s'engage ainsi à verser au total, en plus des travaux de sécurisation de la route actuelle prévus à l'actuel contrat Etat-régions, près de 830 millions d'euros, dont :

- 394 millions d'euros pour le projet de route littorale,
- 435 millions d'euros pour le projet de tram-train,

Il s'agit d'un effort exceptionnel de l'Etat en faveur de la Réunion. Cet engagement représente près de la moitié des crédits que l'État consacre en une année à toutes les infrastructures de transports dans notre pays. Il correspond à 2,5 fois le coût du viaduc de Millau.

a. La réalisation de la nouvelle route littorale et le transfert des routes nationales à la région

L'Etat pilotera l'achèvement des travaux de sécurisation de l'actuelle route du littoral inscrits au volet routier du contrat de plan Etat-région. Il assurera, jusqu'au 1^{er} janvier 2008, la maîtrise d'ouvrage des études et la préparation des procédures de la nouvelle route du littoral.

L'objectif est d'achever l'avant-projet sommaire pour la fin de l'année 2007 pour permettre à la région de lancer l'enquête d'utilité publique en 2008 et d'engager les travaux en 2009.

Par ailleurs, le 1^{er} janvier 2008, l'ensemble des routes nationales sur le territoire de la Réunion sera transféré à la région qui bénéficiera en contrepartie d'une compensation annuelle financière pérenne de l'État.

Cette compensation restera acquise à la région, même après le transfert de l'entretien et de l'exploitation à un concessionnaire dans le cadre de la mise en concession de la nouvelle route du littoral.

Les travaux de la nouvelle route du littoral, dont l'engagement est prévu en 2009, seront donc réalisés sous la maîtrise d'ouvrage de la région.

Ils seront réalisés en deux tranches successives :

- durant la première, de 2007 à 2013, une partie des digues et viaducs en mer sera réalisée pour un coût d'environ 400 M€;
- durant la seconde, de 2013 à 2017, les tunnels et le reste des digues et viaducs en mer seront réalisés pour un coût d'environ 530 M€ dans le cadre d'une concession.

Outre l'intérêt des recettes apportées par le péage, le recours à la concession permet d'associer à la réalisation de la route littorale des partenaires privés ayant fait la preuve de leur capacité à maîtriser de très grands projets comme pour le pont de Normandie, celui de l'île de Ré ou encore le viaduc de Millau.

b. La réalisation d'un premier tronçon du projet du tram-train

Le tram-train sera réalisé sous la maîtrise d'ouvrage de la région qui devrait recourir à un partenaire privé. Le projet est estimé à 1 315 millions d'euros.

L'État apportera une contribution financière de 435 millions d'euros. Elle prendra la forme de subvention au projet mais également de défiscalisation.

L'État fera également bénéficiaire de conditions de financement particulièrement avantageuses en permettant le recours à des prêts à taux dédiés d'un montant de 500 millions d'euros pour les deux projets.