



[Français](#)
[English](#)
[Español](#)
[Português](#)
[Deutsch](#)
[العربية](#)
[connexion](#)

Vientiane (AFP) - 26/07/2016 - 08:49
 Kerry avertit la Corée du Nord de "conséquences réelles" pour ses programmes nucléaire et de missiles

Résultat de la recherche



L'INFO

L'AGENCE

PRODUITS & SERVICES

ACTUALITÉ DE L'AFP

ACHETER NOS PHOTOS

Accueil

TOUS LES PARTENAIRES

AGENCE NEWS PRESS



Partenaire de l'AFP, l'agence NEWS Press, grâce à ses multiples canaux, attire l'attention des journalistes, des professionnels des relations presse et du grand public sur l'information des régions, des institutions publiques et des organisations internationales.

<http://www.newspress.fr>

Lettre d'information AFP

Abonnez-vous à la newsletter de l'AFP

user@example.com



Le réseau mondial de l'AFP

REUNION : LA NOUVELLE ROUTE DU LITTORAL, LE PLUS GRAND CHANTIER DE FRANCE

6 Juil 2016

6
JUIL
2016

Tweeter

C'est à la Réunion, en plein coeur de l'Océan Indien, que se poursuivent les travaux de la Nouvelle Route du Littoral. Une fois n'est pas coutume, c'est en outre-mer que se



Le réseau mondial de l'Agence France Presse couvre
150 pays

[En savoir plus](#)

[En savoir plus](#)

Partenaires

17

J'aime

0

1

déroule le plus grand chantier de France.



Un défi majeur pour l'avenir de la France en outre-mer.

L'enjeu est de taille. L'actuelle route du littoral est un itinéraire stratégique pour les réunionnais.

Cette route qui dessert le cœur économique de l'île est empruntée quotidiennement par 60 000 véhicules, la route relie le port de commerce à la capitale administrative de Saint-Denis et à l'aéroport international de Rolland Garros. Aujourd'hui, elle est soumise à de nombreux aléas climatiques. Saturée, elle est aussi accidentogène.

La Région Réunion porte le projet d'édifier une Nouvelle Route du Littoral sécurisée ..., adaptée aux nouveaux déplacements, selon les normes technologiques les plus récentes et selon des standards environnementaux élevés.

La taille du projet, 12 kilomètres de voies sur terre et sur mer, ne permettrait pas à la Réunion d'assurer seule le nouvel équipement pourtant indispensable.

Les accords de Matignon, signés le 14 octobre 2010 par Didier Robert, Président de la Région, et François Fillon, alors Premier Ministre, assurent la pérennité du financement d'un ouvrage de 1.6 milliard d'euros. A l'engagement de la Région s'ajoutent les bras armés de l'Etat et de l'Europe avec la Caisse des Dépôts et Consignations et la Banque Européenne d'Investissement.

Après deux années de travaux, l'ampleur du chantier est hors norme, avec la combinaison de digues et de viaducs. L'année 2016 est charnière, notamment en ce qui concerne le grand viaduc, car il s'agit de la construction du plus grand viaduc en mer de France avec une portée de plus de 5 kilomètres.

Des moyens et des équipements exceptionnels sont mobilisés.

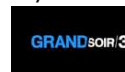
L'édification du viaduc a été confiée à un groupement d'entreprises, Viaduc du Littoral, composé d'entreprises des groupes Vinci et Bouygues, spécialistes en la matière, ayant déjà réalisé des ponts en France et à l'étranger, dont le Pont de Normandie et le Pont Vasco de Gama à Lisbonne, ouvrages complexes s'il en est qui, à l'instar du viaduc de la Réunion, ont impliqué la prise en compte de contraintes techniques d'ampleur.

Que ce soit sur mer ou sur terre, les travaux et les matériels déployés sont à la mesure du projet.

Plus de 800 personnes travaillent aujourd'hui sur le chantier. Pour mener à bien les opérations, notamment en amont, le parti pris par la Région a été de préfabriquer les éléments de l'ouvrage puis les transporter par voie maritime, limitant ainsi les nuisances pour l'environnement et la biodiversité.

Cette exigence a entraîné la construction de deux usines de préfabrication situées près du port pour fabriquer piles et voussoirs (plus communément les voutes) qui supportent le tablier de l'ensemble du viaduc. Au sein de l'usine, 1400 voussoirs sont en cours de

CÉRIUM
LE GRAND SOIR/3



QUESTIONS D'INFO



CANAL FRANCE
INTERNATIONAL



Contactez l'AFP

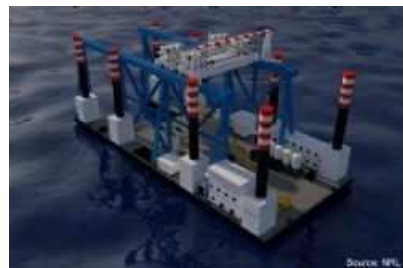
Vous avez **une info, un commentaire à transmettre à l'AFP** ? Écrivez-nous par...

MAIL

FACEBOOK

TWITTER

production, celle-ci étant effectuée à la chaîne, évoquant l'assemblage dans l'industrie automobile. « Pour produire du béton de très haute qualité il faut le réfrigérer. C'est pourquoi, l'usine comprend un « groupe froid » et une usine à glace qui a une capacité de 45 tonnes par jour », déclare Christian Guinchard, directeur des travaux de la Nouvelle Route du Littoral.



Des matériels d'exception accompagnent ce chantier. L'un ne va pas sans l'autre. Le transport des voussoirs de l'usine est effectué grâce à des « fardiers » des camions de 35 mètres comportant 216 roues jusqu'à un lanceur gigantesque (278 m ; une longueur supérieure au porte avion Charles de gaulle) permettant la pose

avec une précision infinitésimale des « voutes » du viaduc.

Pour le transport et la pose des piles du viaduc en mer, une méga barge de la taille d'un terrain de football a été commandée à un chantier international basé à Gdansk (Pologne) associant des industriels polonais, allemands et néerlandais. Le navire qui résiste aux plus fortes houles connues de cette région de l'Océan Indien, est en capacité d'élever et de poser des blocs pouvant peser 4000 tonnes. L'ensemble assure aux entreprises et à la Région Réunion une sécurité que l'on retrouve dans le domaine environnemental.

La question de l'environnement est au coeur du projet.

De nouvelles techniques pour préserver l'environnement ont été introduites et les experts considèrent qu'elles peuvent faire référence pour la construction de grands ouvrages dans le monde. La collectivité régionale s'est attachée à mobiliser des engagements financiers évalués à 80 millions d'euros.

Après un an d'étude Un ensemble de 147 mesures a été prévu avec plusieurs strates de contrôle. A titres d'exemple - il y en a de nombreux autres - des récifs artificiels d'une structure similaires à des habitats naturels ont été intégrés sur les parois des piles du viaduc. Ces récifs permettront au milieu marin de se reconstituer au bénéfice de la biodiversité marine.

C'est aussi dans la mise en oeuvre des mesures que des innovations apparaissent. Tout d'abord les équipements compensatoires d'éventuels impacts environnementaux -notamment les sondages pour le percement des fonds marins en vue de l'installation des piles en mer- ont fait l'objet de phases de test et font l'objet d'un suivi permanent.

Le parti pris de la Région a été de mettre en place un suivi contradictoire en faisant intervenir de multiples acteurs pour maîtriser les impacts ex ante et ex post c'est-à-dire à tous les niveaux et tout au long du chantier. Aux responsables « environnement » des entreprises se sont ajoutés des bureaux extérieurs sur le terrain. La Région a confié à un cabinet de conseil - Biotope - la visite des sites, l'analyse de toutes les données et la

vérification des engagements des entreprises au regard des définitions des marchés. L'ensemble de ces dispositifs complètent les contrôles obligatoires des services de l'Etat et la consultation d'un comité scientifique composé d'experts indépendants.

Il en a résulté une prise de conscience et une mobilisation de tous les acteurs, qui a entraîné un contrôle aigu des impacts sur la biodiversité. Il est à noter que depuis le début des travaux, les indices constatés ont été bien inférieurs aux indices définis en phase d'étude. De plus aucun échouage de baleine, ni de mise en danger d'espèces n'a été constaté. Les entreprises cependant, déplorent des arrêts momentanés de certains ateliers regard de la rigueur excessive considèrent elles de certains indices d'impact ; notamment en ce qui concerne les décibels et la turbidité de l'eau -avec des mesures par module marin ou par survol de drone ; qui pourrait entraîner des retards imprévus de l'ensemble de la chaîne.

Les mesures de sauvegarde ont également eu pour effet d'assécher les motifs des recours d'associations ou de collectifs environnementaux dont les recours ont été jugés infondés par les tribunaux. En mai dernier, ce sont 9 recours contre la légalité des mesures environnementales de la Nouvelle Route du Littoral, prises par l'Etat la Région Réunion qui sont rejetés. Au tout début du mois de juillet les actions en justice des collectifs contre la réglementation des carrières sont à nouveau récusés. Il s'agit d'une satisfaction de l'exécutif Réunionnais, Didier Robert appelant par ailleurs les responsables de ces mouvements à ne pas multiplier des recours contre des décisions rendues en leur défaveur.

Le grand chantier du viaduc du littoral apparaît comme un véritable pionnier en matière d'environnement et il est remarquable que l'exemple vienne de l'outre-mer.

La Nouvelle Route du Littoral a initié un cycle économique vertueux



Le grand chantier de la Réunion constitue un facteur dynamique pour le développement économique de l'île dans un environnement socio-économique tendu. Le chômage y est plus marqué qu'en métropole et La Nouvelle Route du Littoral

est une bonne nouvelle pour l'emploi. Ce sont ainsi près de 3000 emplois directs ou indirects qui sont générés par le chantier.

Au delà des efforts actuels de la Région dans le domaine de la formation, le grand chantier a permis de renforcer les dispositifs en faveur de la formation notamment des jeunes. 800 d'entre eux ont d'ores et déjà été placés en formation, plus de 1000 postes sont financés par la Région en coordination avec d'autres services de l'Etat. Les secteurs

bénéficiaires sont le BTP auxquels s'ajoutent des formations aux métiers de l'environnement tels que l'acoustique, la biodiversité et les milieux naturels.

Ces initiatives valorisent des politiques dans d'autres domaines tels que l'apprentissage (4800 apprentis et 3650 entreprises) ou dans d'autres secteurs comme l'industrie aéronautique. Une convergence se met en place avec le lancement de la première école d'ingénieurs de la Réunion.

Une dynamique s'est également mise en place dans l'implication de l'Union européenne.

La directrice générale Regio de la Commission européenne Lena Andersson Pench s'est rendue à Saint Denis en avril dernier pour faire le point sur l'ensemble des dossiers réunionnais dont la Nouvelle Route du Littoral. Le grand chantier réunionnais permet de faciliter ou d'accélérer la mise en oeuvre d'autres programmes européens tels que FSE Fonds social européen ; FEDER fonds de développement des territoires et des infrastructures cf le port de la Réunion, le fonds Interreg pour la coopération régionale avec les pays voisins et Feader pour le développement de l'agriculture réunionnaise.

Cet ensemble vertueux entraîne un essor de la croissance réunionnaise. Elle devrait être de 3,4 % et passer à 3,8% en 2017. De quoi envisager de nouveaux projets pour le développement économique de l'île dans son Espace Océan Indien véritable réservoir de croissance pour les entreprises de la Réunion.

photos credit GPM,NRL

[PRÉCÉDENT](#)

[RETOUR AU SOMMAIRE](#)

[SUIVANT](#)

NOS FILIALES

[AFP GMBH](#)

[SPORT INFORMATIONS
DIENST](#)

[AFP-SERVICES](#)

A propos de l'AFP

L'Agence France-Presse (AFP) est une agence de presse mondiale fournissant une information rapide, vérifiée et complète en vidéo, texte, photo, multimédia et infographie sur les événements qui font l'actualité internationale. Des guerres et conflits à la politique, au sport, au spectacle jusqu'aux grands développements en matière de santé, de sciences ou de technologie.

Liens pratiques

[Plan du site](#)
[Contact](#)
[Crédits](#)

Blog AFP

[Making-of](#)