



HEC
PARIS

**PROGRAMMES DIPLÔMANTS
POUR CADRES ET DIRIGEANTS**

MANAGEMENT - FINANCE - MARKETING
COMMERCIAL - DIGITAL

Découvrez
nos programmes

[ACCUEIL \(/\)](#)

[LE KIOSQUE \(HTTP://KIOSQUE.LESECHOS.FR\)](http://kiosque.lesechos.fr)

[EDITION DU MARDI 31 MAI 2016 \(/JOURNAL20160531/LEC1_UNE/INDEX.PHP\)](http://www.lesechos.fr/journal20160531/lec1_une/index.php)

INDUSTRIE & SERVICES

La route la plus chère au monde progresse à La Réunion

[ANTOINE BOUDET \(HTTP://WWW.LESECHOS.FR/JOURNALISTES/INDEX.PHP?ID=32\)](http://www.lesechos.fr/journalistes/index.php?id=32) | Le 31/05 à 07:00

Le chantier de la nouvelle route du Littoral



La route la plus chère au monde progresse à La Réunion

Un an et demi après les premiers coups de pioche, la pose des piles du plus long viaduc de France va commencer.

Des incertitudes demeurent sur l'approvisionnement en matériaux pour la construction des digues.

Ce lundi, l'Etat, la région Réunion et la ville de Saint-Denis ont signé un nouveau **protocole d'accord** (http://www.lesechos.fr/finance-marches/vernimmen/definition_protocole-daccord.html#xtor=SEC-3168) partenarial dans le cadre du projet NEO, pour « Nouvelle entrée ouest ». Il s'agit d'assurer la continuité de la future nouvelle route du Littoral (NRL) avec l'entrée ouest de la capitale réunionnaise. Une première tranche de travaux, pour un coût estimé de 45 millions d'euros, consisterait en l'édification d'un nouveau pont sur la rivière Saint-Denis, élargi, intégrant un transport collectif en site propre (TCSP) et les modes doux (vélos/piétons), et de 2 carrefours à feux.

Si ce projet laisse dubitatifs nombre de Dyonisiens sur la capacité qu'il aura à faire sauter les bouchons formés à l'entrée de la ville aux heures de pointe, la nouvelle route du Littoral vient, elle, de franchir un cap symbolique. Le plus grand chantier de construction en cours en France pour la route la plus chère au monde, avec un budget de 1,66 milliard d'euros pour 12,5 kilomètres soit 133 millions d'euros du kilomètre, la NRL vient de prendre livraison de la barge « Zourite » (« poule » en créole réunionnais). Baptisée vendredi au Port, elle naviguera, dès la mi-juillet, à une vitesse pouvant atteindre 3,5 noeuds (6 km/h) pour une traversée moyenne de 2 heures vers le site en mer de ce qui sera le plus long viaduc de France (5,4 kilomètres). Elle y acheminera ses 48 piles, dont les plus lourdes pèsent jusqu'à 4.500 tonnes, à raison de deux piles posées par mois. A l'instar de ce chantier hors normes, « Zourite » impressionne par ses chiffres : construite par un chantier naval polonais pour le compte du groupement emmené par Vinci Construction Grands Projets, moyennant un investissement de 85 millions d'euros, elle mesure 107 mètres de long et 44 mètres de large, et ses huit jambes de 55 mètres de haut permettront, lorsqu'elles seront descendues au fond de la mer, de travailler à la pose des piles dans un environnement parfaitement stable à partir du pont autoélévateur.

« C'est un tournant dans la vie du chantier, le grand viaduc va prendre forme aux yeux des Réunionnais », a déclaré Didier Robert, le président de région, ardent défenseur puis promoteur du projet après son élection en 2010. Réélu pour un deuxième mandat en décembre dernier, le sénateur (LR) de La Réunion ne doute pas de l'adhésion de la population de l'île ce chantier titanesque.

Les opposants ne manquent pas

Pour autant, les opposants ne manquent pas, qui dénonçant les conditions d'attribution des marchés (une enquête préliminaire ouverte par le parquet financier est en cours), qui les coûts exorbitants de la NRL, tant financiers qu'environnementaux, qui encore l'impact réel sur l'économie locale. « *Le projet marin fait appel nécessairement à un savoir-faire étranger à l'île. Résultat, alors que la NRL représente près d'un tiers du BTP réunionnais en chiffre d'affaires (http://www.lesechos.fr/finance-marches/vernimmen/definition_chiffre-daffaires.html#xtor=SEC-3168), elle ne pèse que 6 des emplois* », constate François Payet, porte-parole de l'association ATR-Fnaut. Cette organisation défendait des projets alternatifs terrestres, et milite pour le développement des transports en commun en site propre, face notamment à l'augmentation du trafic automobile. Selon une étude de la SPL Energies Réunion, satellite du conseil régional, à laquelle a eu accès le correspondant des « Echos » sur l'île, le nombre de déplacements sur les routes nationales ne cesse de croître, et hausse de 2,4 % entre 2014 et 2015. A ces critiques, le président de région, qui se veut serein, oppose les créations d'emploi (3.000 directs et indirects, et plus de 800 Réunionnais en formation, l'inversion de la courbe du chômage en 2014, après une période de hausse ininterrompue depuis 2008, ou encore les chiffres de la croissance réunionnaise, 3,1 % en 2014, 3,7 % en 2015 et près de 4 % attendu en 2016.

Mais surtout la nécessité qu'il y a de trouver une solution alternative à l'actuelle « route en corniche », vieille de plus de

quarante ans et sous la menace d'un effondrement majeur de falaise qui pourrait ensevelir voitures et automobilistes. Il s'agit de sécuriser l'axe entre Le Port, poumon économique de l'île, et la capitale réunionnaise.

Antoine Boudet, (à Saint-Denis de La Réunion, Les Echos

DE NOMBREUSES PÉRIPÉTIES

En octobre 2013, le Conseil régional de La Réunion attribue les deux principales tranches du chantier de la NRL aux groupements emmenés par Vinci et Bouygues, et la troisième, beaucoup plus modeste, à Eiffage qui a contesté cette décision sans succès.

Pose de la première pierre en **décembre 2013**.

Le parquet de Saint-Denis ouvre **en 2014** une enquête préliminaire pour « *corruption* » et *favoritisme* ». Le dossier est transmis **en avril 2015** au parquet national financier.

Le 13 mai 2015, la Banque européenne d'investissement signe avec la région **un contrat de financement de 500 millions d'euros**, qui s'ajoute aux 622 millions de prêts avec la CDC pour financer la part régionale à hauteur de 720 millions. Ce qui fait dire aux opposants que la région anticipe une explosion du budget. La collectivité affirme n'avoir inscrit qu'une enveloppe budgétaire de 200 millions supplémentaires.

A ce jour, pas moins de **27 contentieux ont été posés**. Ceux concernant la déclaration d'utilité publique ont tous été rejetés. 7 restent à juger, notamment sur les impacts environnementaux.

[@ABoudet \(https://twitter.com/ABoudet\)](https://twitter.com/ABoudet)

Suiv

ABONNEZ-VOUS aux Echos.fr

-50%*

(javascript:void(0);)