



NOUVELLE ROUTE DU LITTORAL

RÉUNION : COMITÉ DE SUIVI DES ENGAGEMENTS DU MAÎTRE D'OUVRAGE

DATE : 26 FÉVRIER 2016

HORAIRES : 09H00 - 12H00

LIEU : MOCA – MONTGAILLARD – SAINT DENIS

COMPTE RENDU

1) Préambule

Ce quatrième Comité de Suivi des Engagements du Maître d'Ouvrage débute par une introduction de Dominique Fournel, conseiller régional délégué au projet NRL et une intervention de François Bellouard, adjoint au Secrétaire Général de la Préfecture de La Réunion, qui rappelle que le Comité de Suivi des Engagements de la Région Réunion pour la construction de la Nouvelle Route du Littoral est prévu dans le cadre de la déclaration d'utilité publique. Les arrêtés réglementaires Cette instance, à la composition élargie, a pour objectif de permettre l'échange au cours des différentes phases du chantier.

2) Point sur l'avancement des travaux 2015 et les perspectives pour 2016 :

Un film retraçant les travaux de l'année 2015 est projeté puis suivi d'une présentation par Nicolas Morbé, Directeur de l'Opération Nouvelle Route du Littoral. Les éléments essentiels de cette présentation technique se trouvent dans la présentation jointe au présent compte-rendu.

La parole est donnée aux personnes assistant à ce que 4^{ème} comité de suivi :

- Les représentants de l'Association Ecologie Réunion interrogent le maître d'ouvrage sur la collecte d'andains et leur mise en œuvre et sur l'importation d'enrochements de Madagascar.
Réponse : La collecte d'andains est encadrée par un protocole et contrôlée régulièrement. Le manque de gros blocs (supérieur à 1t en particulier des blocs de 3-5T) dans les andains a conduit à une autorisation exceptionnelle d'importation en provenance de Madagascar d'enrochements limitée à 200 000 tonnes maximum. La priorité reste de se fournir à La Réunion pour les blocs de 1 à 5 tonnes, et cela doit passer par l'ouverture de carrières.
- Le représentant d'UNOSTRA demande quand la construction de la digue D1 côté Saint-Denis va commencer.
Réponse : La piste d'accès, l'ouvrage hydraulique qui permettra aux camions de circuler dans cette zone et la zone de stockage sont en cours de réalisation. Les travaux de construction démarreront en 2016.
- Un représentant du monde agricole fait part de son mécontentement au sujet de l'importation de petits blocs. Les agriculteurs n'ont pas planté autour des andains dans l'optique qu'ils soient enlevés. Combien de temps devront-ils attendre avant que leurs andains soient enlevés et qu'ils puissent planter leurs champs ?
Réponse : Les choses se font au fur et à mesure des besoins du chantier. Les importations de blocs de Madagascar ne représentent qu'un pour cent des besoins totaux. Quotidiennement, il faut disposer de 14 à 15000 tonnes sur le chantier. En 2016, les besoins sont de 1,7 Mt de matériaux. Il faut donc faire preuve de patience en accord avec les rythmes propres au chantier.
- Le représentant de la SREPEN intervient sur la phase de déclaration d'utilité publique qui aurait dû selon lui présenter l'analyse détaillée de l'approvisionnement des matériaux, et notamment une étude d'impact cumulée.

Réponse : L'étude d'impacts de la DUP comporte bien une analyse des effets de l'exploitation des carrières. Par ailleurs, les études d'impacts des carrières qui seraient ouvertes pour la construction de la NRL comporteront bien une analyse des effets cumulés. Cela a été fait par exemple pour la carrière de Dioré.

- Un représentant du SRTT demande quand les carrières seront ouvertes pour avancer sereinement ?

Réponse : une première carrière a été autorisée, il s'agit de celle de Dioré. D'autres sont en attente d'autorisation, mais il y a des délais et des procédures à respecter.

- Un représentant d'Ecologie Réunion évoque un problème de nappe phréatique au niveau de cette carrière de Dioré

Réponse : A notre connaissance, il n'y a pas de problème de nappe phréatique sur le site de Dioré. Il s'agit peut-être d'un autre projet à l'étude dans les hauts de St André sur le site dit de Menciol.

- Le représentant de la FNTR évoque l'inquiétude grandissante des transporteurs, rappelle la situation vécue lors de la construction de la Route des Tamarins, et l'engagement de la Région pour éviter que cette situation ne se reproduise. Il évoque le fait que certaines entreprises dont le transport n'est pas le cœur de métier investiraient dans des camions neufs et se positionnent sur le transport des matériaux pour la NRL.

Réponse : les camions qui circulent sur le chantier NRL sont majoritairement ceux de syndicats de transporteurs. La Région ne voit aucun inconvénient à rencontrer de nouveau les syndicats de transporteurs pour aborder cette question. La présente réunion du comité de suivi n'est pas le lieu adéquat pour entamer des discussions spécifiques aux transporteurs, mais bien l'occasion de faire le point sur le chantier et ses perspectives pour l'ensemble des personnes invitées.

- Des représentants du syndicat des terrassiers interpellent les représentants de l'État et de la Région à propos des andains et demandent que la procédure établie soit plus flexible, plus facile à mettre en œuvre, et moins contraignante.

Réponse : Le travail de clarification de la procédure a été réalisé par les services de l'État. Le protocole a permis de prélever environ 1,3 millions de tonnes d'andains en 2015. Il y a un équilibre à trouver : cela a été fait pour les andains historiques et le travail reste à faire pour les autres andains, mais dans un cadre contrôlé. Beaucoup de réunions ont eu lieu jusqu'ici et elles ont abouti au protocole Andains. La fourniture d'andains se déroule au rythme du chantier et en fonction des besoins du chantier. Au-delà des seuls andains, le chantier de la NRL va générer des besoins en matériaux sur 4 ans.

- La FFMC demande à pouvoir rencontrer le maître d'œuvre afin qu'il envisage d'intégrer certaines demandes de l'utilisateur motard à la conception des ouvrages (surface lisse de raccordement de voirie qui constitue un danger pour les motards – phénomène de glisse)

Réponse : La FFMC devra prendre contact avec la Direction des Routes. Elle est invitée à faire part précisément de ses attentes à ce sujet. Si cela s'avère nécessaire, une réunion technique avec le maître d'œuvre de la NRL pourra être organisée.

- En conclusion de son intervention, le président de la FNTR réitère sa demande d'échanges et de réunions avec la collectivité à propos des andains et du maintien de leur utilisation même lorsque les carrières seront ouvertes et exploitées pour les besoins en matériaux du chantier. Il invite les représentants d'associations écologistes à ne pas négliger l'humain. Les transporteurs ont besoin de travailler et les agriculteurs, qu'on leur enlève les andains.

3) Point sur le suivi environnemental

La seconde partie de la réunion est consacrée à la présentation du bilan environnemental 2015 du chantier. Cette présentation débute par la diffusion d'un film consacré à ce thème.

- Le représentant de Ecologie Réunion demande quelles sont les modifications attendues à long terme, et quelles évolutions en termes de courantologie et d'envasement ?

Réponse : un rappel est fait sur l'assainissement de la nouvelle infrastructure (inexistante sur l'actuelle), ainsi que sur le bénéfice attendu en termes d'essaimage et de colonisation des structures immergées en béton (digue, piles viaducs) et des récifs artificiels. Par ailleurs, les modélisations réalisées n'ont pas mis en évidence d'impacts sur la courantologie.

- Le représentant du CRESSM réitère sa demande formulée lors des derniers comités de suivi d'être associé à la réflexion et aux travaux relatifs aux récifs artificiels.

Réponse : le CRESSM pourra être associé à cette réflexion sur les récifs artificiels. Mais celle-ci n'a pas encore été engagée (pour le volet immersion de dispositifs spécifiques déconnecté de l'infrastructure), en dehors des tests réalisés par l'entreprise sur son système d'écopiles sur le viaduc littoral.

- Le représentant de la SREPEN formule deux demandes :

- Une validation par le représentant de l'État de ce qui vient d'être présenté en termes de bilan environnemental – Le représentant de l'État répond favorablement. Même s'il y a eu des rapports de manquement, cela a été signalé et les corrections ont été apportées.
- Une demande auprès du maître d'ouvrage d'être plus régulièrement associé au chantier à travers une sous-commission environnement, des échanges plus fréquents ou une participation au comité technique de la NRL. - Le représentant de la Région précise que cette demande de la SREPEN va être étudiée.
- Le représentant du service urbanisme de la mairie du Port fait état sur son territoire de la fabrication des piles de viaducs et des voussoirs, de leur stockage sur la zone arrière portuaire et demande à ce titre une étude d'impact globale relative aux impacts de ces activités sur la population portoise et sur la consommation de la ressource en eau.

Réponse : M Morbé précise que ces éléments relatifs aux circulations générées par le projet ont bien été communiqués à la Commune du Port. Les augmentations de la circulation par axes routiers représentent une part relative faible par rapport à la circulation globale et à la circulation déjà générée par les zones d'activité du Port. Pour ce qui est de la ressource en eau, il est rappelé que le groupement en charge de la construction du viaduc négocie depuis près d'un an avec la Ville pour s'alimenter avec les eaux usées retraitées de la STEP située sur la ville du Port. Selon les informations dont dispose la Région, la convention serait en passe d'aboutir.

4) Point sur l'emploi et la formation :

Ce point fait l'objet d'une présentation de la Direction de la Formation Professionnelle de la Région sur les formations dispensées depuis 2012 en fonction des besoins « métiers » et sur les recrutements effectués par les entreprises œuvrant sur le chantier de la NRL.

- Le représentant du Syndicat des Terrassiers estime que les chiffres sur l'emploi avancés ici sont sous-évalués. Il est reconnu que cela est tout à fait possible car les données concernent les principales entreprises et sous traitants et non l'ensemble de la chaîne économique contribuant au projet.
- Le suivi en termes d'emploi formation doit aussi s'intéresser aux clauses sociales des marchés.
- Le représentant du CESER demande si le reclassement des salariés en fin de chantier NRL est prévu

Réponse : la cellule Emploi Grands Projets a vocation à s'élargir en termes d'intervention à d'autres chantiers à La Réunion, autres que ceux gérés actuellement (NRL/Aéroports/TEE), et le reclassement des ouvriers après la NRL doit effectivement être anticipé.

- Le représentant de Ecologie Réunion demande si le reclassement de ces personnes interviendra sur le territoire réunionnais

Réponse : Il est indiqué que pour les métiers spécifiques aux chantiers « off-shore », on est bien sur une dimension de projet à l'international. Il n'y aura pas beaucoup d'autres chantiers de cette nature localement. C'est à considérer comme une opportunité pour ceux qui auront été formés à des techniques spéciales (ex. scaphandriers) d'exporter le savoir-faire qui sera acquis à La Réunion à d'autres régions de métropole ou dans le monde. Ce reclassement hors Réunion sera également proposé aux salariés qui sont intervenus sur la NRL et les autres grands chantiers de La Réunion. Il s'agit aussi d'un choix personnel.

- Le représentant de l'UNOSTRA demande si la formation super poids lourds est éligible aux aides à la formation professionnelle.

Réponse : les formations sont définies en fonction des cohortes des demandeurs d'emploi et de l'identification des besoins. La montée en compétence des salariés fait également partie des objectifs de la formation professionnelle. Quelqu'un qui est inscrit à l'ANPE peut en effet intégrer un groupe si le besoin est identifié.

Le quatrième Comité de Suivi des Engagements de la Région Réunion est clôturé à 11h35 par M. Fournel qui remercie l'ensemble des personnes présentes d'avoir accepté cette invitation. Le prochain comité de suivi des engagements de la Région pour la Nouvelle Route du Littoral devrait se tenir fin 2016.