

**Protocole d'accord concernant la réalisation et le financement  
de la nouvelle route du littoral entre Saint-Denis et La Possession  
et du tram-train entre Saint-Paul et la Mare (commune de Sainte Marie)  
dans le cadre du transfert des routes nationales à la Région**

La sécurisation de la route du littoral entre Saint-Denis et La Possession et la création d'un tram-train à la Réunion ont fait l'objet d'un débat public en 2004.

Les études et les concertations ont été menées conformément aux décisions prises respectivement par l'État et la Région pour ces deux projets. Elles ont permis d'arrêter les décisions suivantes :

- L'Etat et la Région se sont donc accordés sur le choix de la solution dite B1 de sécurisation de la route du littoral. Cette solution consiste à réaliser une nouvelle route constituée principalement de digues et viaducs en mer complétés par des tunnels. Elle est désignée par l'expression « nouvelle route du littoral » dans la suite du présent document ;
- Dans le droit fil des orientations des contrats de projets Etat-Région et de celles de l'Union européenne en faveur des transports collectifs et du développement durable, la Région a décidé de réaliser un projet de tram-train, allant à terme de Saint-Benoît dans l'est de la Réunion, à Saint-Joseph au sud, en passant par Saint-Denis. Ce projet comporte une première phase avec un premier tronçon, dont le tracé, défini en concertation avec les communes concernées, relie le centre ville de Saint-Paul, sur le littoral ouest, à la Mare (Sainte-Marie), au nord, en desservant Le Port, La Possession, le plateau de la Montagne, Saint-Denis et l'aéroport.

Le présent protocole a pour objet de définir les principes de réalisation et de financement de ces deux projets sur lesquels l'Etat et la Région s'accordent.

\*\*\*

**L'État et la Région conviennent donc des orientations suivantes :**

**Article 1er : Sécurisation de la route du littoral entre Saint-Denis et La Possession**

L'Etat achèvera sous sa maîtrise d'ouvrage les travaux de sécurisation de l'actuelle route du littoral inscrits au volet routier du contrat de plan Etat-Région qui sera mené à son terme conformément à l'article 24 de la loi n° 2004-809 du 13 août 2004 relative aux libertés et responsabilités locales.

L'Etat assurera jusqu'au 1<sup>er</sup> janvier 2008 la maîtrise d'ouvrage des études et de la préparation des procédures de la nouvelle route du littoral. L'objectif est d'achever l'avant-projet sommaire pour fin 2007 et d'engager la concertation inter administrative en 2007 de façon à permettre à la Région de lancer l'enquête d'utilité publique en 2008 et d'engager les travaux en 2009. La Région sera étroitement associée par l'Etat à la conduite de ces études et à la préparation de ces procédures.

L'ensemble des routes nationales sur le territoire de la Réunion sera transféré à la Région au 1<sup>er</sup> janvier 2008. L'Etat prendra un décret d'application de l'article L.4433-24-1 du code général des collectivités territoriales pour désigner la région comme bénéficiaire du transfert des routes. Le préfet prendra alors, au plus tard le 29 décembre 2007, un arrêté de constatation.

Dans le cas où la responsabilité de l'Etat serait engagée du fait de dommages survenus, l'Etat s'engage à ne pas rechercher la responsabilité de la Région.

Ce transfert sera accompagné, même en cas de concession par la région de la route du littoral, d'une compensation annuelle financière pérenne de l'Etat correspondant aux crédits qu'il avait consacré à la gestion et à l'entretien des routes anciennement nationales en Réunion lors des 5 dernières années précédant le transfert pour les crédits d'investissement et lors des 3 dernières années pour les crédits de fonctionnement.

Cette modalité de calcul de la compensation, fixée par le décret 2005-1711 du 29 décembre 2005, est spécifique aux départements d'Outre-mer.

Conformément à l'article 119 de la loi du 13 août 2004 relative aux libertés et responsabilités locales, cette compensation s'opérera, à titre principal, par l'attribution d'impositions de toute nature, dans des conditions fixées par la loi de finances. Si les recettes provenant de ces impositions diminuent pour des raisons étrangères au pouvoir de modulation reconnu aux collectivités bénéficiaires, l'Etat compensera cette perte dans des conditions fixées en loi de finances afin de garantir un niveau de ressources équivalent à celui qu'il consacrait à l'exercice de la compétence avant son transfert.

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 (cf. infra).

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 avec les plans de financement suivants.

#### 1<sup>ère</sup> tranche, période prévisionnelle de réalisation : 2007-2013

Cette tranche est constituée d'une partie des digues et viaducs en mer. Elle est évaluée à 400 M€ TTC, valeur avril 2006. Elle sera réalisée sous la maîtrise d'ouvrage directe de la région avec le plan de financement prévisionnel suivant :

Subvention de l'Etat	220 M€
Reversement du FCTVA à la région	62 M€
FEDER	30 M€
Participation de la Région hors reversement du FCTVA	88 M€
<u>Total</u>	<u>400 M€</u>

La subvention précitée de l'Etat sera calculée en appliquant un taux de 59 % au montant hors taxes constaté des travaux.

La décision attributive de la subvention précitée de l'Etat interviendra, sous réserve du vote des crédits correspondants dans la loi de finances, en 2008 et après la déclaration d'utilité publique, conformément au décret n°99-1060 du 16 décembre 1999 relatif aux subventions de l'Etat pour les projets d'investissement.

Le taux de participation du FEDER est de 7,5 % du montant TTC de l'opération. Si, du fait de l'évolution du coût du projet, ce taux ne pouvait être atteint, la différence entre, d'une part, la part théorique calculée en appliquant ce taux au coût du projet et, d'autre part, le montant de FEDER stipulé ci-dessus serait prise en charge à hauteur de 59 % par l'Etat et de 41 % par la Région.

Le fonds de concours du FEDER sera inscrit dans le document de programmation 2007-2013 en cours d'élaboration.

#### 2<sup>ème</sup> tranche, période prévisionnelle de réalisation : 2013-2017

Cette tranche est constituée des tunnels et du reste des digues et viaducs en mer. Elle est évaluée à 530 M€ TTC, valeur avril 2006.

Elle sera réalisée dans le cadre d'une concession de la nouvelle route du littoral, conformément à l'article L153-1 du code de la voirie routière, conduite par la Région avec le plan de financement prévisionnel suivant :

Subvention de l'Etat	70 M€
Remboursement de la TVA au concessionnaire	42 M€
FEDER	100 M€
Participation de la Région	103 M€
Part de l'investissement pris en charge par le concessionnaire	215 M€
<u>Total</u>	<u>530 M€</u>

La subvention de l'Etat à cette tranche sera calculée sur la base de 22 % de la contribution publique nécessaire à la concession.

La subvention de l'Etat à cette tranche sera calculée sur la base de 40 % de la contribution publique nécessaire à la concession, après affectation du montant prévu à la charge du FEDER.

Le fonds de concours du FEDER sera inscrit dans le document de programmation 2014-2020. En cas d'absence du FEDER ou d'un dispositif comparable à cette échéance, l'Etat se substituera pour le montant prévu.

## Article 2 : Le tram train entre Saint-Paul et Sainte Marie

La première phase du projet de tram-train décidée par la région consiste en un premier tronçon de 40 km reliant le centre-ville de Saint-Paul, sur le littoral ouest, à la Mare (Ste Marie), au nord, en desservant Saint-Denis et le plateau de La Montagne. Les travaux de cette phase devraient débuter en 2009, ce qui est compatible avec un objectif de mise en service en 2013. Cette première phase est évaluée à 1 315 millions d'euros hors taxe, y compris le matériel roulant.

Le Conseil régional a délibéré pour réaliser cette première phase en recourant à un partenaire privé. Le plan de financement indicatif de ce projet qui serait réalisé dans le cadre d'un contrat global de construction/exploitation est le suivant :

Contribution de l'Etat	435 M€
FEDER	100 M€
Contribution Région (apport direct et montant PPP)	780 M€
<hr/>	
Total	1 315 M€

La contribution de l'État prendra la forme de l'avantage procuré par l'article 217 undecies du code général des impôts d'une part, de subventions directes versées par les ministères chargés des transports, de l'aménagement du territoire et de l'outre mer d'autre part :

- A cette fin, l'Etat examinera les conditions les plus favorables dans le respect de la législation en vigueur et des principes communautaires, qui permettront de faire bénéficier l'investissement à financer par le partenaire privé des dispositions de l'article 217 undecies du code général des impôts. Le bénéfice potentiel de ces dispositions devra être identifié afin que les soumissionnaires puissent l'intégrer dans leur offre initiale.
- Le montant des subventions directes de l'Etat sera déterminé en fonction du montant de cet avantage, qui n'est pas précisément déterminable aujourd'hui.
- Au moins deux tiers de la contribution de l'Etat sera effective sur la période 2007-2013, et le solde sur la période 2014-2020.

Outre le bénéfice de l'article 217 undecies du code général des impôts au niveau du montage financier du projet en contrat de partenariat, ce même dispositif fiscal pourra bénéficier également aux entreprises participant aux travaux, pour leurs propres dépenses d'équipement et d'acquisition de matériels.

Le fonds de concours du FEDER sera inscrit dans le document de programmation 2007-2013 en cours d'approbation.

### Article 3 : prêts spéciaux

Les deux projets auront par ailleurs accès au bénéfice de prêts à taux dédiés sur fonds d'épargne auprès des organismes prêteurs habilités, à hauteur de 50 % de leurs besoins de financement et dans la limite de 500 M€.

### Article 4 : Mobilisation des moyens humains en cas de crise

Les risques naturels à la Réunion nécessitent que les pouvoirs publics puissent mobiliser aisément les moyens susceptibles d'assurer une gestion des crises plus efficace. Cela est notamment le cas des agents actuellement affectés à la gestion des routes nationales et qui ont vocation à rejoindre les services de la Région dans le cadre du transfert de ces routes.

Une convention entre l'État et la région précisera les conditions dans lesquelles le préfet pourra, pour les cas où le préfet prend la direction des opérations de secours, mobiliser les agents mis à disposition de la Région ou les parties de services transférées à la Région et qui assurent, en temps normal, la gestion de la route, aux fins de participer aux opérations de secours diligentées par l'État.


### Article 5 : Mise en œuvre du protocole

Parallèlement aux éléments financiers constitutifs du présent protocole, l'Etat et la Région s'engagent à l'accomplissement, dans les meilleures conditions et les meilleurs délais possibles, des procédures nécessaires à la réalisation des deux projets dans leur configuration ci-dessus exposée.

\*\*\*

Fait à Paris, le 19 janvier 2007

Le Premier ministre

  
Dominique de VILLEPIN

Le Président du Conseil Régional

  
Paul VERGES