

Projet Stratégique

du Grand Port Maritime De La Réunion

2019- 2023



Volets 4 et 5

Aménagement et développement durable

Dessertes et politique d'intermodalité

Juin 2019

Table des matières

Préambule	5
1. Description de Port Réunion	6
1.1. Aspects réglementaires et missions dévolues à Port Réunion	6
1.2. Contexte opérationnel et indicateurs de performance	6
1.3. Milieu environnemental et démarches liées à l'environnement.....	10
1.3.1. <i>Environnement immédiat</i>	10
1.3.2. <i>Démarche de développement durable</i>	12
1.3.3. <i>Patrimoine naturel</i>	13
1.4. Zone et complexe Industriale Portuaire	16
1.5. Organisation et gouvernance	18
2. Bilan du Projet Stratégique 2014-2018	19
3. Elaboration du Projet Stratégique 2019-2023	21
3.1. Cadre réglementaire du Projet Stratégique.....	21
3.2. Vision de Port Réunion pour son nouveau Projet Stratégique	21
3.2.1. <i>Un horizon élargi</i>	21
3.2.2. <i>Nouvelle stratégie portuaire et nouveau modèle économique des grands ports</i>	21
3.2.3. <i>Un contexte plus vaste</i>	22
3.3. Structure du PS 2019-2023 et articulation avec le PS 2014-2018	22
4. Synthèse des ambitions et orientations du PS 2019-2023	23
5. Aménagement et Développement Durable	24
5.1. Aménager durablement et investir pour développer la performance portuaire, logistique et les activités à forte valeur ajoutée.....	24
5.1.1. <i>Développer la performance portuaire et logistique</i>	24
5.1.2. <i>Développer les activités à forte valeur ajoutée</i>	25
5.1.3. <i>Consolider la démarche de développement durable</i>	25
5.2. Articulation des investissements et des actions du PS 2019-2023	28
5.3. Aménagements et investissements	29
5.4. Phasage des investissements et aménagements.....	33
5.5. Représentation spatiale de l'évolution de la vocation des espaces portuaires.....	34
5.6. Déclinaison opérationnelle du Projet Stratégique 2019-2023	39
6. Dessertes et intermodalité	70
6.1. Situation actuelle du port	70

6.1.1.	<i>Desserte de Port Réunion</i>	70
6.1.2.	<i>Trafic routier affectant Port Réunion</i>	71
6.2.	<i>Intermodalité et enjeux de desserte</i>	72
6.2.1.	<i>Rappel</i>	72
6.2.2.	<i>Impacts du développement des activités logistiques</i>	73
Conclusion		75
Annexes		76

PREAMBULE

Le GPMDLR dispose d'un Projet Stratégique (PS), véritable feuille de route de l'établissement pour 5 ans, qui détermine ses grandes orientations, les modalités de son action ainsi que les dépenses et recettes prévisionnelles nécessaires à sa mise en œuvre.

L'article R122-17 du Code de l'Environnement prévoit que les volets 4 et 5 des projets stratégiques des Grands Ports Maritimes fassent l'objet d'une évaluation environnementale, sur laquelle a été sollicité l'avis de l'Autorité Environnementale avant mise à disposition du public.

Le présent document a donc pour objectif de présenter le volet 4 : « aménagement et développement durable » et le volet 5 : « dessertes et politique d'intermodalité » du second Projet Stratégique qui couvrira la période 2019-2023.

Ce document comprend 6 parties :

1. Description de Port REUNION
2. Bilan du PS 2014-2018
3. Processus d'Elaboration du PS 2019-2023
4. Synthèse des orientations et objectifs du PS 2019-2023
5. Volet aménagement et développement durable du PS 2019-2023
6. Volet dessertes et politique d'intermodalité du PS 2019-2023

1. Description de Port Réunion

1.1. Aspects réglementaires et missions dévolues à Port Réunion

Créé par décret le 1^{er} octobre 2012, en application de la loi du 22 février 2012 portant réforme des ports d'outre-mer, le Grand Port Maritime De La Réunion (GPMDLR) est un établissement public de l'Etat. Il est chargé, dans les limites de sa circonscription, de mettre en œuvre les politiques publiques d'aménagement et de développement durables, en composant avec l'économie, l'emploi et l'environnement. Plusieurs missions sont ainsi confiées au GPMDLR, ainsi que le précise le Code des Transports (L.5312-1 ; L.5312-2 ; L.5713-1-1) :

- La réalisation, l'exploitation et l'entretien des accès maritimes ;
- La police, la sûreté, la sécurité et les missions concourant au bon fonctionnement général du port ;
- La gestion et la valorisation de son domaine ;
- La gestion et préservation du domaine public naturel et des espaces naturels ;
- La construction et l'entretien de l'infrastructure portuaire, notamment les bassins et terre-pleins, ainsi que les voies et terminaux de desserte terrestre, notamment ferroviaire et fluviale ;
- La promotion de l'offre de dessertes ferroviaires et fluviales en coopération avec les opérateurs concernés ;
- L'aménagement et la gestion des zones industrielles ou logistiques liées à l'activité portuaire ;
- Les actions concourant à la promotion générale du port ;
- L'acquisition et l'exploitation des outillages.

1.2. Contexte opérationnel et indicateurs de performance

Le GPMDLR, seul port de commerce de l'île, est le lieu de transit de plus de 99 % des marchandises importées ou exportées à La Réunion. Plus qu'une zone de passage, le GPMDLR, de son nom commercial Port Réunion, permet également le dynamisme d'un complexe industrialo-portuaire générant en 2012 près de 7 % de la valeur ajoutée réunionnaise. Notamment par l'emploi engendré (plus de 4 330 en 2012), la vitalité des activités logistiques et industrielles de cette zone représente à elle seule un axe stratégique pour l'ensemble du territoire réunionnais.

Par ailleurs placé au carrefour des routes maritimes reliant l'Asie, l'Afrique, l'Europe, et l'Amérique du sud, Port Réunion bénéficie d'un positionnement géostratégique majeur dans l'Océan Indien.

Fort de ce constat et souhaitant procurer à La Réunion de meilleurs délais d'acheminement des marchandises, une accessibilité plus grandes aux grands centres de production mondiaux ainsi que la création d'emplois locaux, le GPMDLR s'est fixé la volonté de développer durablement sa connectivité maritime ainsi que la logistique des marchandises conteneurisées sur l'île. Depuis la mise en place de cette stratégie, Port Réunion, actuellement classé 1^{er} port d'outre-mer et 4^{ème} port à conteneurs de France, a vu son trafic, notamment conteneurs, augmenter de façon importante (globalement + 40% entre 2013 et 2017).

Ces performances sont notamment assurées par la plurifonctionnalité de ces deux sites, tous deux situés à la pointe nord-ouest de La Réunion et distants de 3 kms (cf. figures suivantes et cartes détaillées en annexe) :

- **Le Port Ouest** (commune du Port) : créé en 1886, le "Port de la Pointe des Galets" accueille les activités de pêche côtière et hauturière, de plaisance, de réparation navale, d'importation de bitume, de gaz et de ciment, ainsi que d'exportation de sucre en vrac. Il abrite par ailleurs le troisième port militaire français.
- **Le Port Est** (communes du Port et de La Possession) : inauguré en 1986, ses principales activités sont affirmées par ses équipements tels que son terminal conteneurs, son terminal céréaliier, son terminal hydrocarbures, son terminal à charbon, conventionnel et sa gare maritime / croisière



AIRE RAPPROCHEE : CIRCONSCRIPTION PORTUAIRE

Figure 1: localisation et circonscription de Port Réunion



Figure 2: sites de Port Réunion - détails

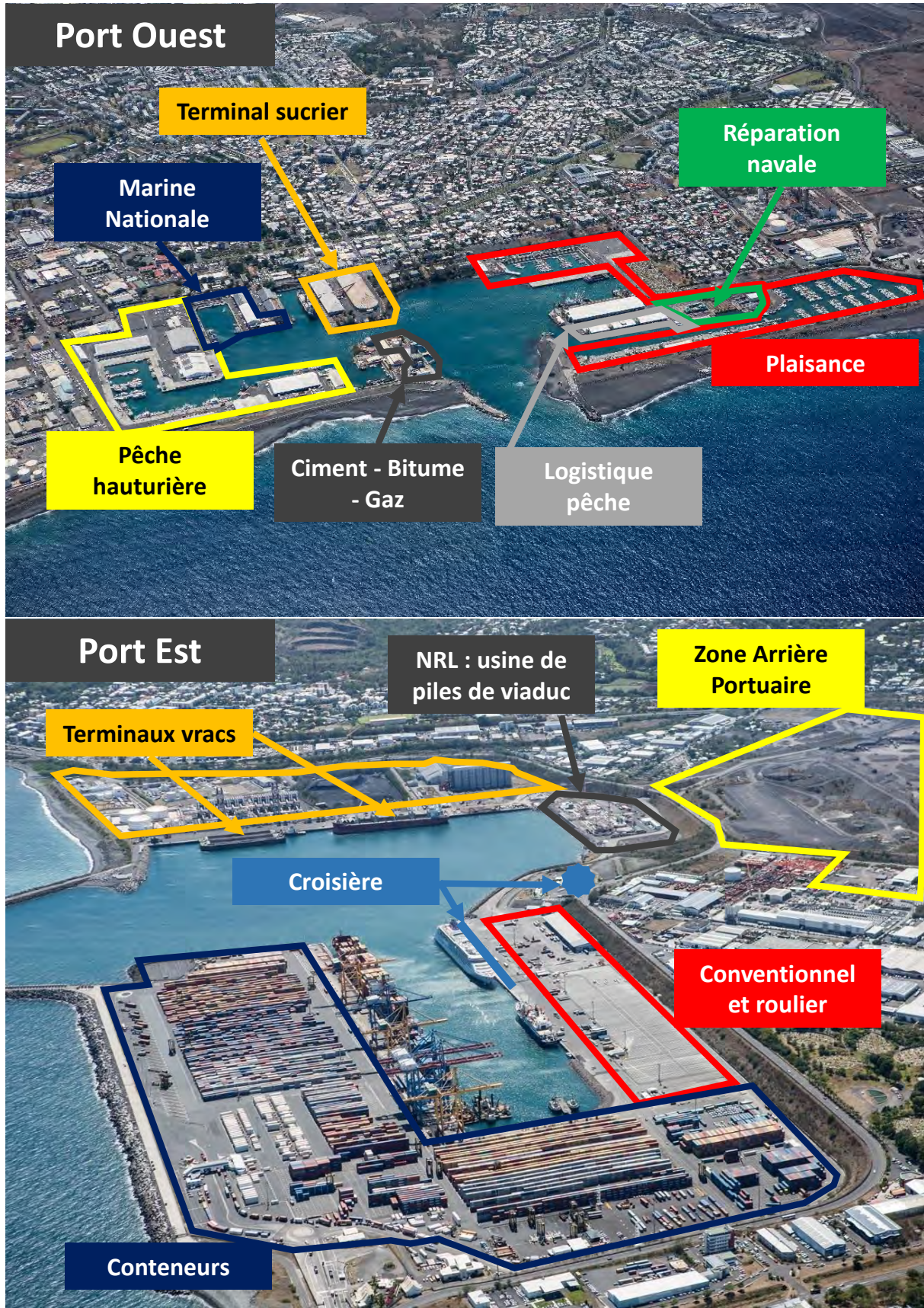


Figure 3: activités de Port Réunion

De manière synthétique, les chiffres traduisant l'activité et les performances de Port Réunion en 2018 sont les suivants :

Trafic total :	5 551 252 tonnes
Nombre d'escales :	588, dont 410 porte-conteneurs
Conteneurs traités :	336 109 EVP
<i>dont transbordement</i>	<i>82 600 EVP</i>
Vrac liquide :	913 046 tonnes
Vrac solide :	1 201 640 tonnes
Roulier :	38 394 véhicules
Conventionnel :	35 259 tonnes
Croisière (en transit, embarquement et débarquement) :	81 774 passagers
Part des services directs dans les escales	59%
Volume unitaire des escales (EVP/escales de porte-conteneurs, tonnage total/escales)	819 EVP/escale 9 398 t/escale
Productivité moyenne de quai conteneur <i>(dans des conditions normales d'exploitation)</i>	37 EVP/heure
Productivité moyenne vracs • Solide • Liquide <i>(dans des conditions normales d'exploitation)</i>	247 t/heure 423 t/heure
Fluidité de l'accueil des escales (part des navires accueillis sans attente sur rade)	98%

1.3. Milieu environnemental et démarches liées à l'environnement

1.3.1. Environnement immédiat

Port Réunion occupe un espace de 350 ha (dont 181 ha de terre-pleins et 169 ha de plans d'eau) implanté dans un environnement très urbanisé et industrialisé.

La densité de population aux alentours du port est assez élevée, que ce soient les riverains, les salariés des entreprises et des industries ou les personnes présentes dans des établissements recevant du public (établissements scolaires, structures sportives, établissements hospitaliers...). La commune du Port compte ainsi 34 810 habitants au 1^{er} janvier 2016, la Possession accueillant elle 32 973 habitants (Insee).

Les deux sites portuaires sont également ceinturés par des voies de communication routières permettant d'accéder aux installations portuaires et à la ville du Port et desservant La Réunion (cf. Figure 4).



Figure 4 : Port Réunion et ses accès (source bilan des actions environnementales du PS 2014-2018, Cyathéa, 2018)

On trouve également au sein de la circonscription portuaire un certain nombre d'ICPE, dont certaines sont la propriété de Port Réunion (terminal bitumier, terminal sucrier, terminal céréalier, entrepôts frigorifiques, point de regroupement des déchets portuaires). Le secteur est également concerné par la présence de bâtiments inscrits et classés au titre des monuments historiques (Maisons dites « des Ingénieurs »).

En dehors des zones portuaires et des zones interdites par le Plan de Prévention des Risques Technologiques (PPRT) de la Société Réunionnaise des Produits Pétroliers (SRPP), le littoral est accessible au public.



Figure 5 : zones interdites au public

La météorologie est principalement caractérisée par :

- Un climat marqué par deux saisons : une saison sèche (avril-novembre) et une saison des pluies (novembre-avril). La saison des pluies est marquée par une forte pluviométrie et un régime de perturbations tropicales pouvant s'intensifier en **cyclones** ;
- Une pluviométrie moyenne annuelle très faible (inférieure à 1 mètre) des épisodes de **sécheresse lors de l'hiver austral** ;
- Le régime des vents indique trois secteurs de vent prépondérants : deux secteurs dirigeant les éventuels rejets atmosphériques des activités portuaires en direction de l'océan (Sud-Ouest et Est-Sud-Est) et **un secteur dirigeant les rejets vers le centre-ville du Port et de la Possession comportant une majorité d'habitations : Nord-Est**. Ce cas de figure augmente la sensibilité du milieu environnant en cas d'émissions de polluants atmosphériques (poussières, fumées, odeurs issues de la STEP, bruit...) ;
- Les **températures moyennes les plus élevées** à l'échelle de la Réunion (21-29°C) ;
- Un **ensoleillement très important** avec une durée moyenne journalière de 7h/j.

Par ailleurs, la Réunion est exposée à trois types de houle, présentées sur la figure ci-dessous qui indique leur hauteur moyenne (H) ainsi que leur période (T) :

- Les **houles d'alizés**, de secteur dominant Sud-Est, **sont les plus fréquentes sur le secteur d'étude**. Leur courant contourne l'île par l'Est et l'Ouest et convergent entre la Pointe des Galets et l'embouchure de la Rivière des Galets, à proximité de la zone d'étude.
- Les **houles australes** proviennent de tempêtes formées au large et touchent les rivages réunionnais 15 à 25 jours par an. Au sein de la zone d'étude, c'est la partie **Port Ouest qui est susceptible d'être touchée par ce type de houle**. Le littoral Nord de la circonscription est protégé de ce type de houle par la Pointe des Galets. Les houles australes sont particulièrement érosives et peuvent également être à l'origine d'importantes submersions.
- Les **houles cycloniques** correspondent à des épisodes cycloniques, concentrés sur une courte durée (de 48 à 72 heures par an), entre novembre et mars. Dépendantes de la trajectoire des cyclones, ces houles s'observent le plus souvent dans les secteurs Nord-Est à Nord-Ouest de l'île et concernent donc particulièrement le littoral « Port-Possession » auquel appartient la zone d'étude.

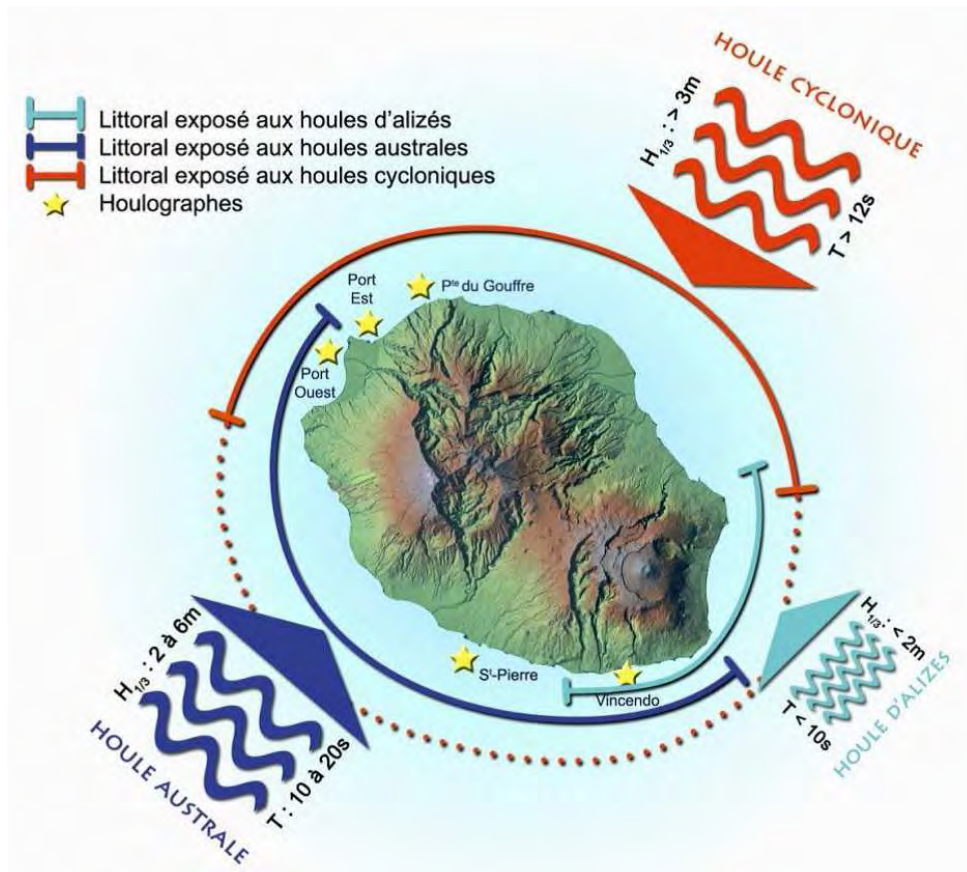


Figure 6 : Les différents régimes de houles à La Réunion (H : Hauteur, T : période) (Météo France, 2009) (Evaluation environnementale du Projet Stratégique 2014-2018 du GPMDLR, BRL Ingénierie, 2014)

A la Pointe des Galets, le niveau moyen de l'eau est de +0,50 mètre, avec une variation astronomique pouvant générer un marnage d'environ 1 mètre (contexte microtidal).

1.3.2. Démarche de développement durable

Depuis 2014, la mise en place d'une gestion environnementale et des suivis formalisés (Plan d'Aménagement et de Développement Durable (PA2D), Schéma Directeur du Patrimoine Naturel (SDPN), suivi environnemental du milieu marin et terrestre lors des chantiers), a permis à Port Réunion la définition d'actions concrètes en faveur de la gestion des risques naturels et technologiques, de l'écologie industrielles, de la protection de l'environnement en lien avec le réchauffement climatique et de la préservation de la biodiversité.

- **SDPN** : Conscient de la diversité écologique de son domaine mais manquant de connaissance, Port-Réunion a plus spécifiquement initié fin 2015 la réalisation de son Schéma Directeur du Patrimoine Naturel (SDPN). Le SDPN traduit la volonté de Port Réunion de préserver des secteurs à valeur écologique et de mener une politique responsable d'aménageur gestionnaire de milieux naturels, complémentaire au développement de ses activités portuaires et industrielles. Le développement économique suppose des anticipations sur le long terme et des orientations vers un développement harmonieux du territoire.

Ainsi, diagnostics du milieu naturel et inventaires précis du milieu naturel ont été conduits de 2016 à 2017 sur un périmètre élargi à la circonscription portuaire, de la rivière des Galets à la Grande Chaloupe. Pour la première fois, la faune, la flore et les habitats naturels du territoire portuaire ont été recensés, identifiés, cartographiés et évalués à leur juste valeur. De cette façon, le port connaît son patrimoine naturel, peut mieux l'intégrer dans ses projets de développement et en faire bénéficier ses partenaires (Etat, collectivités, associations).

- **PA2D** : Lancé dès la mise en place du projet stratégique 2014-2018, le PA2D permet la définition et la prise de mesure en lien avec l'efficacité énergétique, la qualité environnementale, l'équité sociale ainsi que la valorisation du patrimoine architectural, archéologique et paysager. Plus précisément, il a permis la définition d'actions concrètes en matière :
 - De lutte contre le changement climatique, d'économie d'énergie et de recours aux énergies durables, de promotion de l'écologie industrielle ;
 - De dynamique urbaine, de gestion des eaux et de la biodiversité, de préservation des milieux naturels et des paysages ;
 - De prévention des risques naturels, technologiques et sanitaires ;
 - De transport.

Port Réunion a décidé d'établir ce PA2D selon une démarche participative menée en interne, au travers de groupes de travail en charge de la définition et du suivi des actions regroupés selon trois thèmes : environnement, social et économique.

1.3.3. Patrimoine naturel

Ainsi, d'après les résultats du SDPN, les habitats naturels représentent 73 hectares aux abords de Port Réunion :

- 10 % de ces 73 ha sont des habitats indigènes
- 3 types d'habitats d'intérêt ont été identifiés : embouchures de rivière, le littoral et les savanes

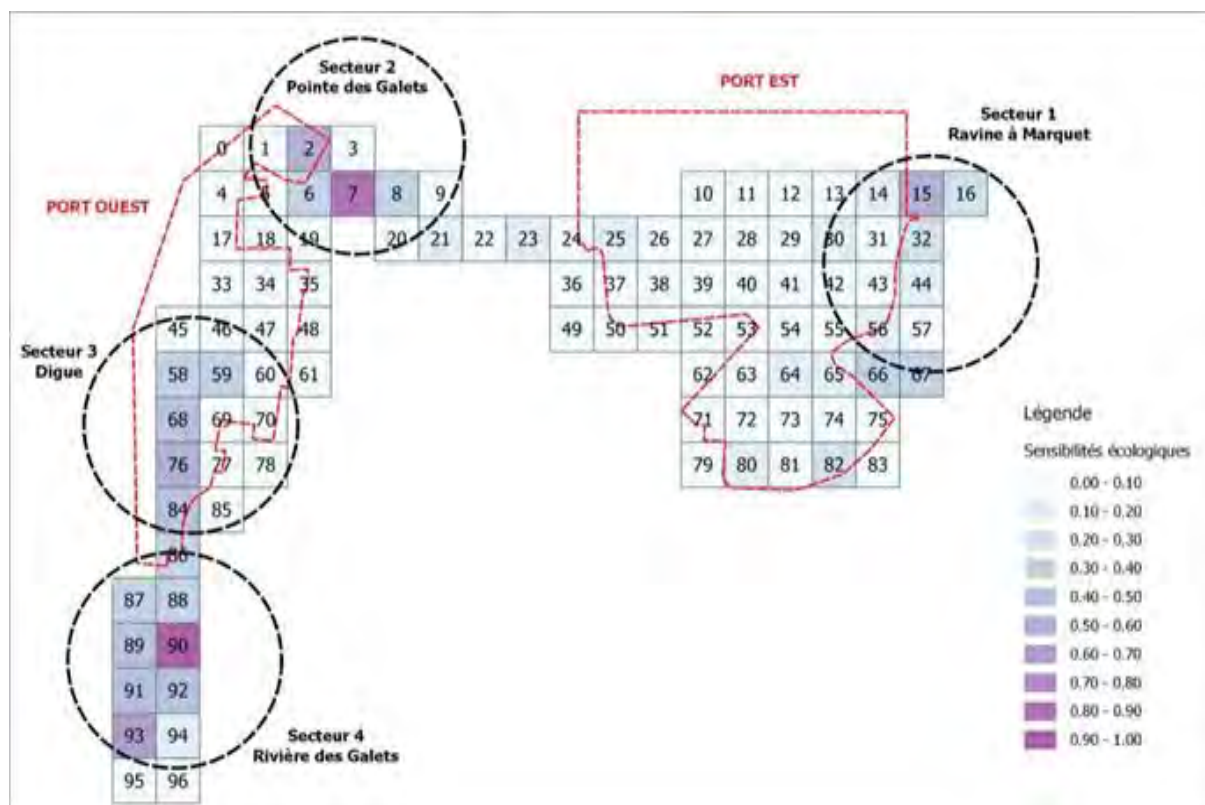


Figure 7: habitats d'intérêts (Source SDPN GPMDLR)

Au niveau du milieu marin, le substrat meuble représente 93% de la surface (cf. figure 12) et on distingue des zones à :

- galets : 21,4%
- affleurements basaltiques : 5,4%
- banc corallien : 0,6%
- substrat artificiel : 1%

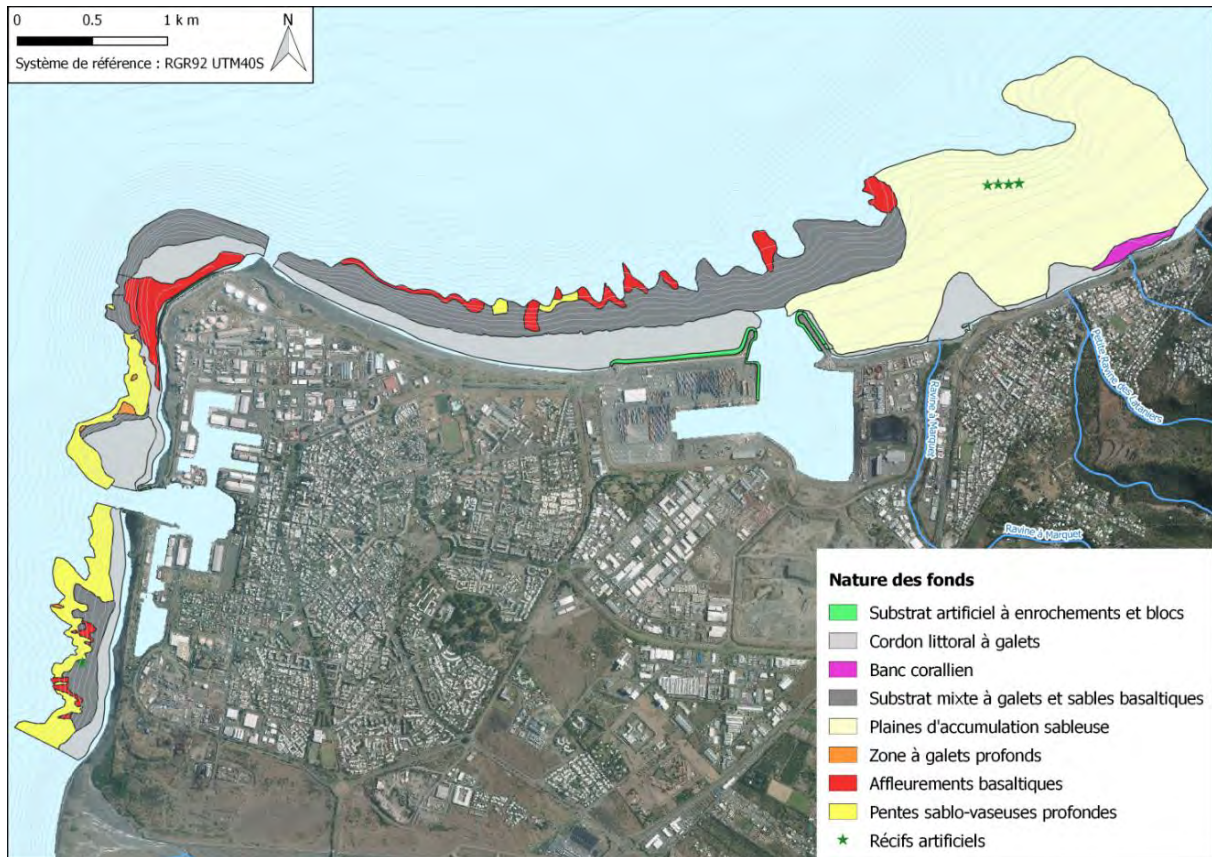


Figure 8 : nature des fonds aux abords de Port Réunion (Source SDPN GPMDLR)

Les enjeux forts sont localisés au niveau des substrats durs, des zones à galets profonds et les digues du Port Est (cf. figure suivante). Une zone de corridor écologique est présente en sortie du Port avec la présence :

- **D'espèces migratrices :**
 - Tortues marines- la tortue verte : EN (en danger d'extinction) ;
 - Tortue imbriquée : CR (danger critique) ;
- **De mammifères marins :**
 - le grand dauphin indopacifique : EN (en danger d'extinction) ;
 - la baleine à bosse : VU (vulnérable) ;
- **D'habitats côtiers réservoirs de la biodiversité potentiels :**
 - Baie de la Possession = réservoir de biodiversité / baleine à bosse ;
 - Banc des Lataniers.



Figure 9 : enjeux de la biodiversité marine (Source SDPN GPMDLR)

L'évaluation environnementale du projet stratégique 2014-2018 a dressé la sensibilité pour chacun des domaines (environnement physique, environnement naturel et biologique, environnement humain, patrimoine architectural, archéologique et paysager) selon le code couleur suivant :

Domaine peu sensible présentant peu ou pas d'enjeux pour la zone d'étude
Domaine moyennement sensible présentant des enjeux importants pour la zone d'étude
Domaine très sensible présentant des enjeux majeurs pour la zone d'étude

Les principales sensibilités et enjeux existants pour Port Réunion sont synthétisés dans le tableau ci-après.

Niveau de sensibilité	Environnement physique	Environnement naturel et biologique	Environnement humain	Environnement paysager
Domaine très sensible présentant des enjeux majeurs pour la zone d'étude	Disponibilité des ressources et qualité des masses d'eau ; Les risques naturels (érosion, inondations, équilibre du trait de côte)		Les risques technologiques	
Domaine moyennement sensible présentant des enjeux importants pour la zone d'étude	Qualité des sols et sédiments	Le milieu naturel marin ; Le milieu naturel terrestre	Les déplacements et l'accessibilité du territoire ; La santé humaine-qualité de l'air Les nuisances sonores	Patrimoine architectural, archéologique et paysager
Domaine peu sensible présentant peu ou pas d'enjeux pour la zone d'étude			L'énergie et le climat ; Les déchets	

1.4. Zone et complexe Industriale Portuaire

Inséré au nord-ouest de l'île, Port Réunion est au cœur d'un ensemble de zones d'activités (ZA) représentant 461 Ha implantés en majorité sur la commune du Port (281ha) mais aussi sur les communes de la Possession et de Saint-Paul. L'ensemble des zones d'activités réunionnaises représentant 1339 Ha (2018, données Peigeo - Agorah), la zone industrielo-portuaire est ainsi le véritable centre économique de La Réunion.

Les zones d'activités entourant Port Réunion sont représentées en figure suivante. Il convient de noter que l'ensemble des activités présentes ne sont pas considérées comme étant liées l'activité portuaire.

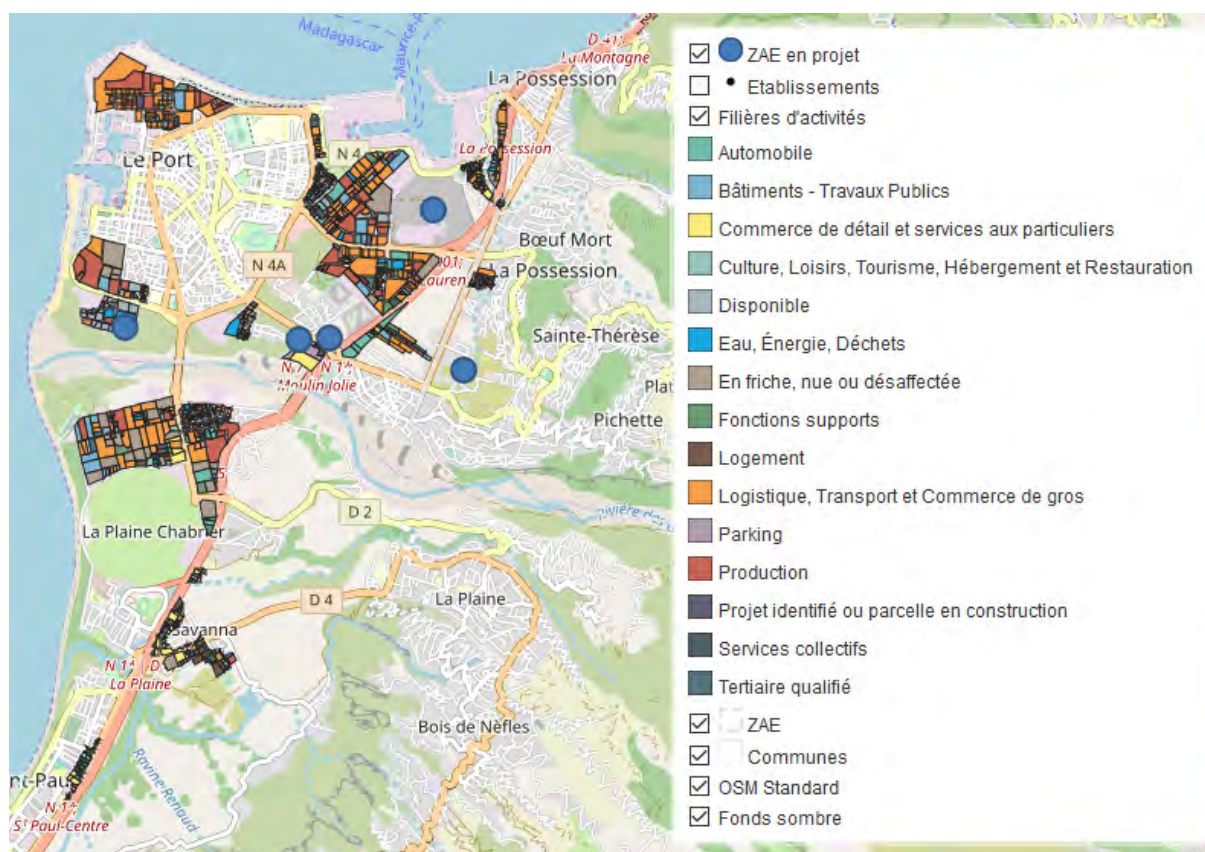


Figure 10: ZIP et activités présentes (source : Peiqeo- Agorah)

Les derniers chiffres dont nous disposons témoignent de l'importance de cette ZIP en matière économique, confortant Port Réunion quant à son positionnement comme outil de développement du territoire réunionnais.

Ainsi, la ZIP représente (chiffres Agorah, juin 2018) :

	ZIP	Total Réunion	Poids de la ZIP
Nombre de Zones d'Activité (Agorah)	13	118	11%
Surface (hectares) (Agorah)	294	1339	22%
Etablissements en ZA (Agorah)	557	3054	18%

Les principales activités rattachables à l'activité portuaires sont les suivantes (Insee) :

- Autorité portuaire, douanes et services publics liés ;
- Service à la marchandise (manutention, logistique, transport) ;
- Pêche et transformation des produits de la mer ;
- Construction et maintenance maritime ;
- Transport maritime ;
- Industries ;
- Commerce et services aux industries (commerce de gros, entreposage et conditionnement,...).

Ces activités forment le Complexe Industriel Portuaire. En 2012, le CIP représentait 4330 emplois directs (2% des effectifs salariés de La Réunion) et 431,4 M€ de valeur ajoutée (7% du total réunionnais), ce qui en fait l'un des principaux contributeurs économiques de La Réunion (chiffres Insee). Une actualisation de ces données est en cours.

1.5. Organisation et gouvernance

La Loi portant réforme des ports d'outre-mer du 22 février 2012 et son décret d'application ont fait de Port Réunion un Etablissement public national dénommé Grand Port Maritime de La Réunion (GPMDLR) à compter du 1er janvier 2013.

Pour autant, cet établissement nouvellement créé n'a pas, socialement parlant, émergé à cette date. Du point de vue des Ressources Humaines (RH), la réforme portuaire a eu pour conséquence de réunir, sous une même entité juridique, 260 agents venus d'horizons divers :

- Une grande majorité de salariés sont issus de l'ancienne concession portuaire. Ils étaient attachés à une convention collective particulière, dite « convention verte », qui avait constitué le socle de la culture d'entreprise de la CCI antenne Port.
- D'une quinzaine d'agents fonctionnaires de l'Etat, anciennement postés à la Direction de l'Environnement, de l'Aménagement et du Logement (DEAL) de La Réunion dont les fonctions étaient liées à l'activité portuaire, qui ont, dès lors, été détachés au sein du GPMDLR. Ce détachement de longue durée (5 ans) est renouvelable et emporte, pour cette catégorie d'agents, l'application des règles de Droit privé régissant les relations de travail entre Port Réunion et ses salariés et une double carrière administrative.
- D'une dizaine de marins anciennement employés par un service de l'Etat, l'Armement Phares et Balises (APB), dont les contrats d'engagement maritime ont également été transférés, lors de la création du GPMDLR.
- D'une dizaine d'officiers de port, qui sont des fonctionnaires détachés du Ministère de la Transition écologique et solidaire suite à candidature, par voie de mutation, sur les postes vacants au sein des GPM et qui bénéficient d'un statut spécifique.

D'ores-et-déjà, lors de la préfiguration de la création du GPMDLR en 2012, le futur Etablissement avait dû anticiper un changement fondamental en l'application d'une nouvelle convention collective, la Convention Collective Nationale Ports et Manutention (CCNU).

Compte tenu des acquis liés à l'ancienne convention dite « convention verte » applicable à la majorité du personnel, un accord local d'adaptation à la CCNU a été signé afin de valider les nouvelles bases de travail. Cet accord d'adaptation régit principalement les règles salariales et de gestion des temps ; les partenaires sociaux s'étant toutefois engagés à l'enrichir, dans le cadre de négociations futures.

Par ailleurs dès 2013, Port Réunion a été doté d'une gouvernance s'articulant autour de 3 instances :

- Le Directoire, qui assure la direction de l'établissement et met en œuvre les orientations stratégiques arrêtés par le Conseil de Surveillance.
- La Conseil de Surveillance, dont les missions principales sont d'arrêter le Projet Stratégique et d'assurer le contrôle permanent de la gestion de l'Etablissement. Il approuve également la politique tarifaire et le budget de Port Réunion. Il comprend des représentants de l'Etat, des collectivités territoriales, du personnel et des personnalités qualifiées.
- Le Conseil de Développement, qui a un rôle consultatif. Il émet un avis sur le projet stratégique et la politique tarifaire de Port Réunion. Il se compose de :
 - représentants de la place portuaire ;
 - de représentants des personnels des entreprises exerçant au sein du port ;
 - de représentants des collectivités territoriales ou de leurs groupements présents dans la circonscription portuaire ;
 - de personnalités qualifiées intéressées au développement du port.

2. Bilan du Projet Stratégique 2014-2018

Le Projet Stratégique 2014-2018, premier du genre pour Port Réunion, a placé celui-ci au premier rang dans le commerce maritime de l'Océan Indien. Port Réunion est ainsi devenu, depuis 2016, un hub régional de transbordement de la compagnie CMA-CGM (4^{ème} armateur mondial de porte-conteneurs), position lui permettant notamment :

- De meilleurs délais d'acheminement (*transit time*), raccourcis d'une semaine en moyenne ;
- De meilleurs coûts d'acheminement ;
- La création d'une centaine d'emplois.

Parmi les principaux résultats du Projet Stratégique 2014-2018 nous pouvons souligner l'amélioration de nombreux indicateurs :

	2013	2018
Trafic total (tonnes)	4 016 985	5 551 252
Nombre d'escales (navires)	564	588 dont 410 porte-conteneurs
Conteneurs traités (EVP) <i>dont transbordement (EVP)</i>	212 989 6 170	336 109 83 247
Vracs liquides (tonnes)	767 513	913 046
Vracs solides (tonnes)	1 346 474	1 201 640
Roulier (véhicules)	26 951	38 394
Conventionnel (tonnes)	35 743	35 259
Croisière (passagers en transit, embarquement et débarquement)	16 326	81 774
Croisière (escales)	11	38
Part des services directs dans les escales	23%	59%
Productivité moyenne par portique <i>(dans des conditions normales d'exploitation)</i>	20 EVP/heure	19 EVP/heure
Productivité moyenne par quai <i>(dans des conditions normales d'exploitation)</i>	20 EVP/heure	37 EVP/heure
Volume unitaire des escales <i>(EVP/escales de porte-conteneurs, tonnage total/escales total)</i>	666 EVP/escale 7 122t/escale	819 EVP/escale 9 398 t/escale
Fluidité de l'accueil des escales (part des navires accueillis sans attente sur rade)	<i>Non disponible</i>	98%

Notons également :

- La livraison d'une nouvelle darse de plaisance «Darse Titan » et le transfert de gestion de la plaisance à la communauté d'agglomération (TCO) ;
- Une réorganisation complète des services de l'établissement et une politique sociale adaptée au changement de statut ainsi qu'aux ambitions stratégiques ;
- Un inventaire détaillé de la biodiversité et des enjeux environnementaux présents sur le Domaine Public Portuaire et dans son voisinage grâce à la réalisation du Schéma Directeur du Patrimoine Naturel (SDPN) ;

- La mise en place d'actions concertée en faveur du Développement Durable grâce à l'élaboration d'un Plan d'Aménagement et de Développement Durable (PA2D), démarche participative associant les salariés de Port Réunion ;
- La transformation de la flotte de véhicules, désormais composée de 70% de véhicules à faibles émissions de gaz à effet de serre.

Plus spécifiquement, concernant l'environnement, Port Réunion a travaillé à :

- **Anticiper les conséquences du réchauffement climatique.** Ainsi, participer activement à la réduction de son empreinte carbonée est un devoir que Port Réunion a intégré dans son PA2D notamment au travers de la thématique « Agir sur l'énergie – éco-responsabilité ».
- **Améliorer la qualité de l'air.** Port Réunion a décidé de lancer en 2018 la démarche *Environmental Ship Index* (ESI), qui vise à encourager les escales de navires moins polluants, au-delà des exigences réglementaires. Port Réunion est d'ailleurs le premier port de l'océan Indien à avoir initié cette démarche qui permet d'encourager les navires à réduire les émissions polluantes et les gaz à effet de serre des escales effectuées à Port Réunion.
- **Réaliser son Schéma Directeur de Patrimoine Naturel (SDPN)** initié en décembre 2015. Ce SDPN, a permis d'améliorer la connaissance de la biodiversité du milieu terrestre et marin présente sur Port Réunion et d'identifier des zones à enjeux forts à préserver et à valoriser.

Enfin, sur le **plan financier**, les investissements réalisés au cours du Projet Stratégique 2014-2018 ont représenté les montants suivants (en K€) :

Axe (montants en k€)	2014	2015	2016	2017	2018	Total
Marchandises diverses	26 946	54 630	4 399	332	590	86 897
Vrac solide	0	82	59	59	28 230 dont PPP : 28 110	321
Vrac liquide	349	1	0	0	250	600
Pêche	1 276	84	0	22	751	2 133
Plaisance	9 119	1 427	0	0	0	10 546
Réparation navale	66	57	44	175	200	541
Sûreté/sécurité	36	66	34	167	270	572
Environnement / entretien maritime	466	297	281	899	1 612	3 554
Patrimoine	82	224	1 545	913	1 850	4 614
TIC	121	286	432	289	680	1 808
Divers	168	298	698	365	1 100	2 628
Total général (hors réintégration PPP)	38 628	57 451	7 491	3 222	7 423	114 215
Total général	38 628	57 451	7 491	3 222	35 533	142 325

Le projet stratégique 2014-2018 prévoyait une enveloppe totale d'investissements de 140,5 M€. Fin 2018, celle-ci a été réalisée à hauteur de 114,2 M€, soit un taux de réalisation de plus de 81%.

Toutefois, le total des investissements réalisés par le port sur la période s'élève à un total de 142,3 M€ correspondant à la réintégration dans les comptes du GPM en 2018, d'un actif qui avait à l'origine été financé sous la forme d'un Partenariat Public Privé, pour un montant net de 26,2 M€. (Rachat du terminal céréalier au PORT EST)

3. Elaboration du Projet Stratégique 2019-2023

3.1. Cadre réglementaire du Projet Stratégique

Le Code des Transports précise que pour chaque Grand Port Maritime, le Projet Stratégique « détermine ses grandes orientations, les modalités de son action et les dépenses et recettes prévisionnelles nécessaires à sa mise en œuvre. Il doit être compatible avec les orientations nationales en matière de dessertes intermodales des ports et les orientations prévus par le document de coordination mentionné à l'article L. 5312-12, lorsqu'il existe. Il comporte des documents graphiques indiquant les différentes zones et leur vocation, notamment les zones ayant des enjeux naturels » (L.5312-13).

Plus précisément, le projet stratégique traite notamment (R.5312-63 du Code des Transports) :

- Du positionnement stratégique et de la politique de développement de l'établissement ;
- Des aspects économiques et financiers, notamment des moyens prévisionnels dont dispose l'établissement pour réaliser ses objectifs, des programmes d'investissement et de la politique d'intéressement des salariés ;
- En application des dispositions de l'article 8 de la loi n° 2008-660 du 4 juillet 2008, et en application des dispositions de l'article L. 5312-4 du Code des Transports, des modalités retenues pour l'exploitation des outillages et du recours à des filiales ;
- De la politique d'aménagement et de développement durable du port, identifiant la vocation des différents espaces portuaires et notamment ceux présentant des enjeux de protection de la nature dont il prévoit les modalités de gestion. Cette section du projet stratégique comporte les documents graphiques mentionnés à l'article L. 5312-13 du Code des Transports. Elle traite également des relations du port avec les collectivités sur le territoire desquelles il s'étend ;
- Des dessertes du port et de la politique du grand port maritime en faveur de l'inter modalité, notamment de la stratégie du port pour le transport ferroviaire et le transport fluvial.

Le Projet Stratégique est présenté pour validation par le Directoire au Conseil de Surveillance accompagné de l'avis du Conseil de Développement et de la Commission des Investissements. Il est ensuite transmis aux ministres chargés des ports maritimes, de l'économie et du budget, après approbation du Conseil de Surveillance.

Le Projet Stratégique est révisé dans les cinq ans suivant son adoption ou sa précédente version. La transformation institutionnelle de Port Réunion en tant que Grand Port Maritime en 2013 a été accompagnée de l'adoption d'un projet stratégique. Ce premier Projet Stratégique 2014-2018 a été validée par le CS lors de la séance du 25 novembre 2014. Celui-ci arrivera donc à échéance officiellement **le 25 novembre 2019**.

3.2. Vision de Port Réunion pour son nouveau Projet Stratégique

3.2.1. Un horizon élargi

Le cadre réglementaire impose que le Projet Stratégique porte sur une durée de 5 ans. Néanmoins, compte tenu

- de l'importance des investissements qu'implique l'activité portuaire ;
- des durées d'amortissement pouvant dépasser 20 ans pour les équipements;
- du temps nécessaire à la réalisation des investissements de grande ampleur.

Port Réunion souhaite se projeter sur une période plus longue que ces 5 années. Ainsi, une partie des objectifs du présent Projet Stratégique se projettent à horizon 2030, soit une durée plus longue couvrant également le prochain projet stratégique. Ce positionnement à long terme est rendu nécessaire de par la nature de l'activité portuaire, influencée par des évolutions de long terme, et de ses investissements.

3.2.2. Nouvelle stratégie portuaire et nouveau modèle économique des grands ports

Port Réunion a également et logiquement souhaité intégrer les éléments de la nouvelle stratégie portuaire et du nouveau modèle économique des grands ports (annoncés lors du CIMER 2018), devant devenir des « ports entrepreneurs ».

3.2.3. Un contexte plus vaste

Afin de réaliser le Projet Stratégique 2019-2023, Port Réunion se positionne non seulement par rapport à son territoire, mais aussi par rapport à son bassin et vis-à-vis du monde. Ainsi une analyse des perspectives et enjeux à la fois mondiaux, mais aussi régionaux (au sens de la zone sud-ouest de l'océan Indien) et locaux, est réalisée. Cela permet à Port Réunion d'anticiper ce que sera le monde de demain, mais aussi son territoire, et ainsi se positionner plus efficacement dans une optique de développement durable de son activité et de La Réunion en général.

3.3. Structure du PS 2019-2023 et articulation avec le PS 2014-2018

Port Réunion présente un nouveau Projet Stratégique recentré, mais qui conserve toute l'ambition nécessaire au développement du port de l'île de La Réunion et contribue au rayonnement de la France dans l'Océan Indien.

Ce nouveau Projet Stratégique 2019-2023 se structure autour de 11 chapitres :

1. La Réunion au sein de son bassin océanique
2. Présentation du GPMDLR
3. Bilan du PS 2014-2018
4. Elaboration du PS 19-23
5. Enjeux et perspectives
6. Positionnement stratégique du GPMDLR
7. Ambitions, orientations et objectifs du PS 2019-2023
8. Aménagement et développement durable
9. Volet social et perspectives financières
10. Modalités d'exploitation des outillages
11. Dessertes et politique d'intermodalité

Différentes actions initiées dans le cadre du Projet Stratégique 2014-2018 se poursuivront sur la période 2019-2023, traduisant la cohérence entre ces 2 périodes et l'importance de la continuité dans les investissements programmés.

Ainsi, au travers de ce Projet Stratégique 2019-2023, Port Réunion se projette à un horizon 2030 avec des objectifs faisant écho aux ambitions européennes pour ses Régions ultrapériphériques, nationales pour ses outremer, régionales pour le développement du territoire et répondant aux grands défis de notre époque (changement climatique, transition énergétique, protection de la biodiversité, création de valeur et d'emploi, digitalisation) tout en s'adaptant aux nouvelles formes de la mondialisation.

4. Synthèse des ambitions et orientations du PS 2019-2023

Le schéma présenté ci-dessous propose une synthèse des ambitions et orientations du Projet Stratégique proposé par le GPMDLR et ses objectifs à horizon 2030 :

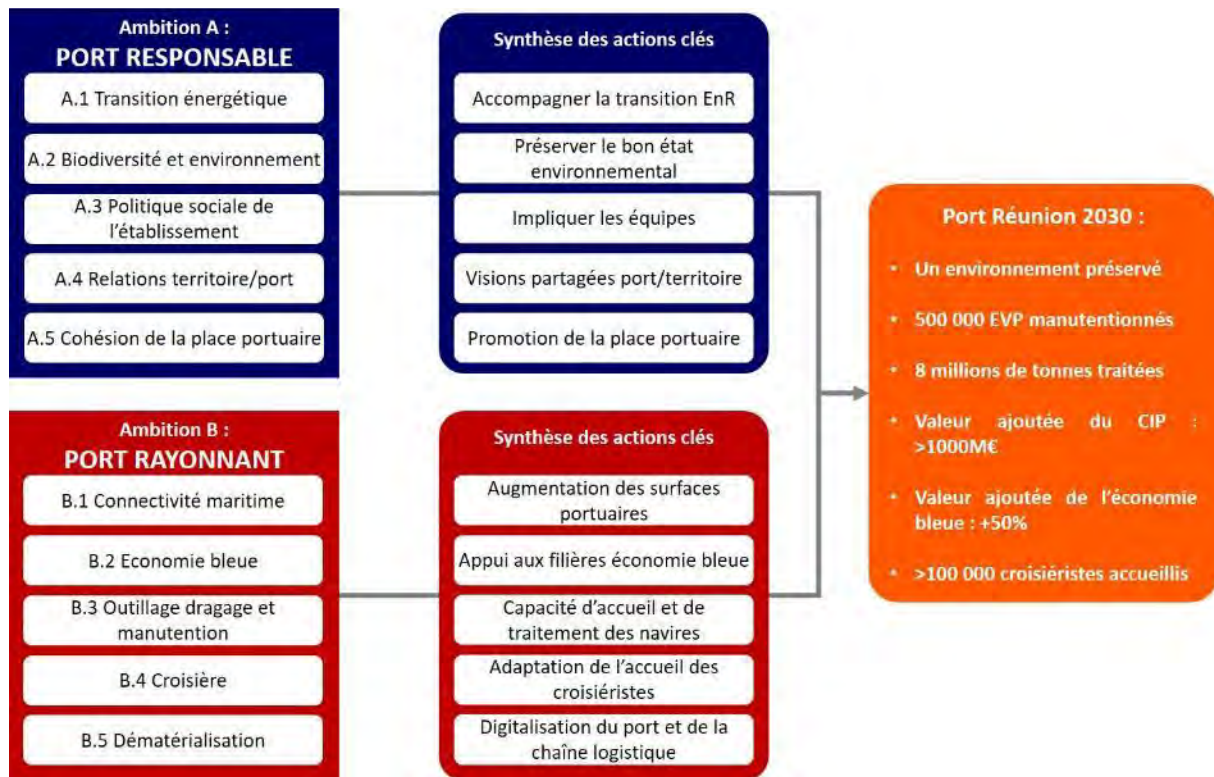


Figure 11: synthèse du PS 2019-2023

5. Aménagement et Développement Durable

5.1. Aménager durablement et investir pour développer la performance portuaire, logistique et les activités à forte valeur ajoutée

5.1.1. Développer la performance portuaire et logistique

L'augmentation du trafic et la croissance de la taille des navires imposent de pouvoir traiter des volumes unitaires et globaux plus importants. Répondre à cette obligation permettra à Port Réunion de rester un port connecté directement aux lignes importantes, ce qui permet à l'économie réunionnaise de bénéficier de temps d'acheminement et de fréquences favorables et aux entreprises d'être plus compétitives. Aussi un retour à une situation passée où Port Réunion était *federisé* serait préjudiciable à l'ensemble de l'économie réunionnaise.

Afin de rester compétitif, Port Réunion doit donc être en mesure de traiter des navires plus massifs, et donc de stocker plus de conteneurs, ce qui nécessite plus de terre-pleins.

Dans la continuité du Projet Stratégique 2014-2018, Port Réunion poursuivra la spécialisation et l'optimisation de ses terminaux.

La spécialisation des sites portuaires concerne aussi l'attribution des postes à quai. Ainsi, le déplacement de la réception des produits pétroliers du poste 10 vers le poste 21 finalisera l'attribution complète des postes 10 et 11 aux trafics conteneurs avec les incidences positives que cela présente en termes de taux d'occupation des quais, de traitement de plusieurs navires en simultané et de mise en place de nouveaux outillages de manutention. Cette logique de spécialisation a une incidence directe sur l'organisation portuaire mais aussi sur l'optimisation de l'ensemble de la chaîne logistique.

Consécutivement à l'optimisation et la rationalisation des quais et espaces permises par la réorganisation du port Est, **Port Réunion devra disposer à horizon 2030 d'environ 55 hectares de terre- pleins supplémentaires** pour accueillir correctement le trafic estimé et rester un port de premier touché, ce qui est primordial pour la compétitivité de l'économie réunionnaise. Ainsi, Port Réunion réalisera successivement les aménagements suivants :

- Réorganisation et sécurisation du port Est (2019-2021) afin d'optimiser les surfaces existantes ;
- Aménagement de la Zone Arrière Portuaire (ZAP) (dès 2020) afin d'accueillir les conteneurs vides, la biomasse, les véhicules, les engins, la logistique de transbordement, les chantiers et de nouvelles activités (environ 43 ha) ;
- Augmentation des capacités de traitement des conteneurs pouvant se matérialiser par un exondement ouest au port Est (études dès 2019) afin de disposer de la profondeur de terre-pleins nécessaires pour traiter correctement des navires aux escales de plus en plus massives (environ 12 ha). Cet aménagement permettra également d'adapter les installations aux conséquences du changement climatique (montée des eaux et intensification de phénomènes climatiques extrêmes).

Parallèlement à ces aménagements, Port Réunion devra mettre à niveau ses outillages pour traiter des volumes unitaires en constante progression. Ainsi le navire de projet que Port Réunion doit prendre en compte pour les prochaines années est le Neo-Panamax (L : 366m, B : 49m, T : 15,20m), qui, par déclinaison progressive sera le nouveau standard. Celui-ci implique de pouvoir manutentionner sur une largeur de 20 rangées.

Ces investissements concourront à **augmenter les capacités, la fiabilité et les performances de Port Réunion, mais aussi sa durabilité.**

Ainsi, le projet de création d'une zone d'activité dans la ZAP, et principalement son volet portant sur l'amélioration de la performance logistique du territoire, pourrait permettre à terme d'éviter une production de plus de 1 000 tonnes de CO₂ par an et plus de 10 M. t-km évités sur les routes réunionnaises, sans compter les effets positifs sur l'encombrement, l'accidentologie et l'usure des infrastructures.

En effet, aujourd'hui le transport de conteneur est principalement effectué à l'aide de camions-remorques équipés d'engins de manutention autonome. Un dépotage de 20% des conteneurs pleins arrivant chaque année sur le port permettrait d'éviter le déplacement de masses inutiles. Le poids de ces engins de manutention (1.3t inutilement transportés) ajouté au retour à vide d'un conteneur (entre 2.3 et 3.9t) retirés des trafics routiers représenteraient un gain considérable en termes d'efficacité du système local de distribution.

Cette amélioration du système logistique permettra également de contribuer à la lutte contre les espèces exotiques envahissantes, de par la centralisation des activités de dépotage, limitant ainsi leur dissémination.

Enfin, l'intégralité de la chaîne logistique, de l'arrivée à Port Réunion à la livraison finale des marchandises, devra s'adapter et bénéficier des évolutions informatiques (Internet des objets, *blockchain*, *big datas*,...). Un travail sera mené en ce sens avec les acteurs de la place portuaire dans le cadre du schéma directeur de dématérialisation.

5.1.2. Développer les activités à forte valeur ajoutée

Par ailleurs, Port Réunion, en tant que développeur d'espaces d'activité économique, devra poursuivre ses actions concourant à développer des secteurs à fort potentiel de création de valeur ajoutée et d'emplois. Aussi, parallèlement au développement des activités conteneurs, vrac et logistiques, les activités accueillies par Port Réunion, telles que celles de l'Economie bleue et la croisière, devront être appuyées dans leur développement.

Le développement de la pêche, de la maintenance et de la réparation navale, ainsi que la transformation des produits de la mer tel que projeté à horizon 2030 impliquera différents aménagements et investissements permettant l'accueil d'entreprises à fort potentiel de valeur ajoutée et d'emplois. Ces aménagements consisteront notamment en la réhabilitation du poste 1.

La hausse attendue du nombre de navires de pêche basés à Port Réunion, mais aussi les activités de plaisance et de la Marine Nationale, participeront au développement des activités de réparation navale. Ces activités, dont les besoins sont en hausse, sont une réalité porteuse d'emplois et de valeur ajoutée, au-delà même du cercle portuaire et maritime. Port Réunion s'attèlera à réaliser les investissements, relevant de son champ de compétences, nécessaires au développement de la réparation navale, et ce notamment à travers le développement d'une zone multi-activités (magasin 90, poste 9) et la réhabilitation du poste 1.

Concernant la croisière, les ambitions régionales s'orientent vers une recherche d'augmentation du panier moyen des croisiéristes, mais aussi vers une hausse du nombre de touristes accueillis. Conjointement à cette hausse souhaitée, la massification des navires participera également à une augmentation des flux de passagers. Ces éléments concourent à devoir adapter les installations existantes, qu'il s'agisse de la gare maritime, de ses accès routiers, mais aussi, potentiellement, à créer un poste à quai dédié.

L'accompagnement à la réalisation, sous maîtrise d'ouvrage privée, d'une gare maritime destinée au transport de passagers sera également réalisé au port Ouest.

Enfin, l'avitaillement des navires de croisière représente une opportunité intéressante pour les acteurs économiques réunionnais.

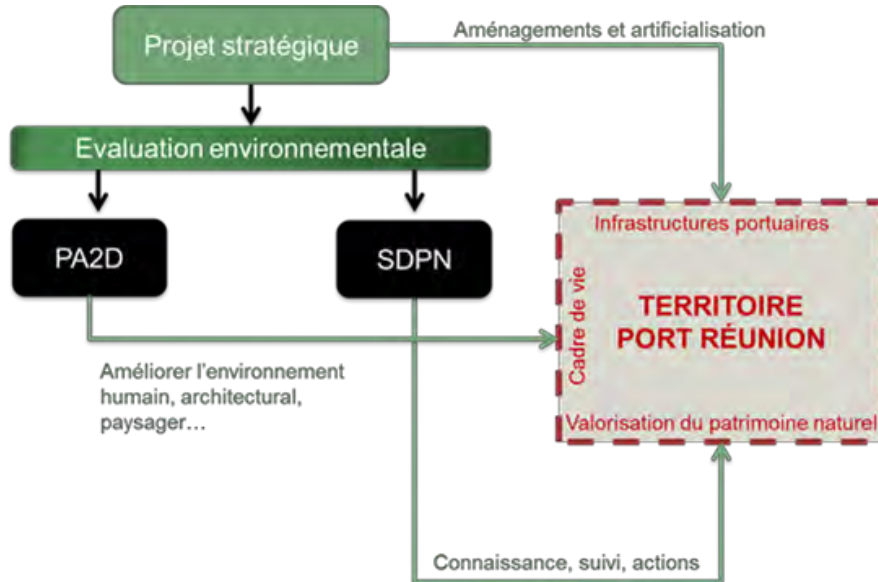
5.1.3. Consolider la démarche de développement durable

Les éléments ci-dessous reprennent principalement le Schéma Directeur du Patrimoine Naturel et le Plan d'Aménagement et de Développement Durable.

L'évaluation environnementale du présent Projet Stratégique complètera son volet développement durable.

SDPN et PA2D comme socle de l'action développement durable du territoire portuaire

Conscient de son rôle et de l'impact de ses activités sur son environnement et la biodiversité, Port Réunion s'appuiera sur le PA2D et le SDPN, deux démarches complémentaires qui constitueront le socle de la composante développement durable du présent Projet Stratégique (cf. figure suivante). Ils formeront la base de l'engagement pour le développement durable de Port Réunion.



- **PA2D** : Mesures en lien avec l'environnement physique, humain et le patrimoine architectural, archéologique et paysager.
- **SDPN** : Mesures d'amélioration des connaissances sur l'environnement naturel et biologique.

Figure 12 : PA2D et SDPN dans le Projet Stratégique 2019-2023

Annoncé dans le PS 2014-2018, le **Plan d'Aménagement et de Développement Durable (PA2D)** vise à prendre des mesures en lien avec l'environnement physique, humain et le patrimoine architectural, archéologique et paysager. Ces actions portent notamment sur :

- la lutte contre le changement climatique ;
- le recours aux énergies durables et la maîtrise de la demande en énergie ;
- la promotion de l'écologie industrielle ;
- la dynamique urbaine (démarche Eco-cité, bassin de baignade sur le littoral de La Possession, ...) ;
- la gestion des eaux et de la biodiversité ;
- la préservation des milieux naturels et des paysages ;
- la prévention des risques naturels, technologiques et sanitaires (problématique plomb, ... ;
- les transports.

Parallèlement, le **Schéma Directeur du Patrimoine Naturel (SDPN)** vise à dresser un inventaire précis de la faune de la flore et des habitats terrestre et marin de Port Réunion afin de préserver les espèces sensibles et mieux gérer les espèces invasives. Ce document est indispensable pour une meilleure prise en compte du patrimoine naturel dans les projets d'aménagements portuaires. Il comprend 4 objectifs principaux :

- Obtenir une meilleure connaissance du patrimoine naturel ;
- Conserver et valoriser les richesses et fonctionnalités des écosystèmes ;
- Gestion concertée et coordonnée du patrimoine naturel ;
- Communication.

Port Réunion veillera ainsi à protéger ses espaces naturels et sa biodiversité.

Un bilan synthétique des actions menées dans le cadre du PA2D et du SDPN est présenté en annexe (cf. bilan 2014-2018).

Cet engagement se traduira notamment à travers les investissements en faveur de la transition énergétique, traduite localement dans la Programmation Pluriannuelle de l'Énergie.

Ainsi, la réservation d'espaces pour l'accueil de combustibles biomasse, la mise à disposition de sites pour l'implantation d'Énergies Marines Renouvelables en ZAP, l'optimisation des éclairages et la conversion des unités de production de froid/chaaleur sont autant d'actions d'importance qui participeront à la décarbonation de la production électrique réunionnaise.

Les actions de maîtrise de la demande en énergie et la recherche de décarbonation par Port Réunion compléteront notamment ces aménagements.

Enfin, la gestion du trait de côte, de par ses implications sur les installations portuaires et les accès nautiques, constituera une priorité pour Port Réunion. Ainsi, Port Réunion réalisera des aménagements visant à maîtriser le transit sédimentaire dans le chenal d'accès au Port Ouest en provenance de la Rivière des Galets, mais aussi à conforter les ouvrages de protection face à la houle.

Ces investissements concourront notamment à rendre plus durables les aménagements portuaires, mais aussi ceux prenant place sur le domaine portuaire.

5.2. Articulation des investissements et des actions du PS 2019-2023

Afin d'exercer pleinement son rôle d'outil au service du territoire, en prenant en compte les enjeux précédemment évoqués, et dans le cadre de son champ de compétences, Port Réunion réalisera de multiples aménagements, investissements et actions dans le cadre du Plan Pluriannuel d'Investissement du présent Projet Stratégique.

Ces projets, explicités dans les pages suivantes, sont tous complémentaires, interagissent entre eux et s'articulent pour répondre aux objectifs de Port Réunion à horizon 2030.

Une synthèse de ces projets et de leur logique est proposée :

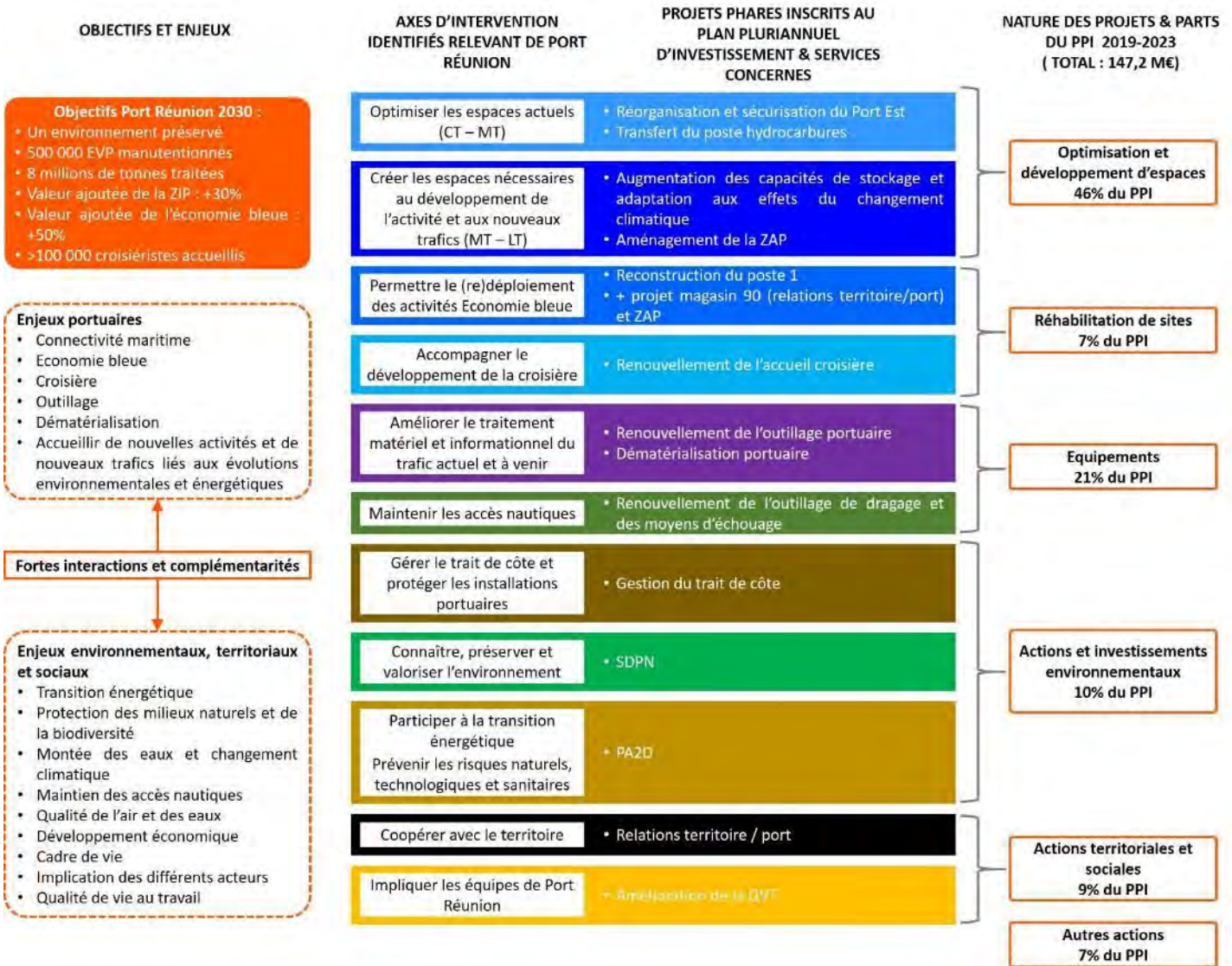


Figure 13: articulation des projets inscrits au PPI 2019-2023

5.3. Aménagements et investissements

Le programme d'aménagement que portera Port Réunion sur les prochaines années est le suivant :

- Réhabiliter le poste 1
→ [Fiche projet n°10].
- Gestion du trait de côte
→ [Fiche projet N°3].
- Améliorer les conditions d'accueil des navires de pêche : quais, eau, électricité, glace, connectivité
→ [Fiches projets n°5, 10].
- Développer une zone multi activités autour du magasin 90 et du poste 9 : réparation navale, pêche, plaisance (« Ateliers de l'Océan »)
→ [Fiche projet n°5].
- Mise en œuvre de la réorganisation et de la sécurisation du Port-Est (inclut d'anticiper l'installation d'un scanner de contrôle des conteneurs)
→ [Fiche projet n°6].
- Augmentation des capacités de traitement des conteneurs et adaptation aux conséquences du changement climatique (exondement ouest)
→ [Fiche projet n°9].
- Programmation et premiers aménagements de la ZAP avec la volonté d'une mutualisation des réseaux d'énergie, d'utilisation des EnR et concept d'économie circulaire, approche environnementale de l'urbanisme (AEU)
→ [Fiche projet n°8].
- Réalisation du regroupement des postes pétroliers au poste 21
→ [Fiche projet n°7].
- Renouvellement de l'accueil de la croisière à Port-Réunion. Les modalités de gestion et de financement de ce projet restent à définir avec la Région et les acteurs de la filière.
→ [Fiche projet n°13].

Autres investissements prévus :

- Renouvellement de l'outillage portuaire
→ [Fiche projet n12].
- Renouvellement des engins de dragage
→ [Fiche projet n°11].
- Redéployer l'outillage dédié à la réparation navale : *slipway, roulev*
→ [Fiche projet n°11].
- Etude portant sur la création d'une zone douanière en zone portuaire.
- Croisière :
 - Mener à bien l'étude de marché et de faisabilité du développement de la croisière dans l'OI par l'APIOI ;
 - Coordination avec les collectivités et les filières industrielles pour la maximisation des retombées territoriales de la croisière ;
 - Adaptation du plan de circulation et de la connectivité routière de la gare maritime et traitement paysager des abords ;
 - Mise en place d'une zone *dutyfree* à la gare maritime ;
 - Etude pour la création d'une zone sous douane pour l'avitaillement des navires par les industriels réunionnais (pouvant être liée à la zone douanière évoquée ci-dessus).

- Numériser l'environnement et les installations portuaires dans le cadre d'une convention avec les pilotes (2019 - 2020) ;
- Numérisation de la chaîne logistique (action clé) : lancer la démarche d'un schéma directeur de dématérialisation de la place portuaire, autour du CCS (2021) ;
- Dématérialisation de l'établissement :
→ [Fiche projet n°14].

Actions liées à la transition énergétique :

- Optimisation des éclairages des quais, terre-pleins et équipements du port Ouest en lien avec la protection de l'avifaune :
→ [Fiche projet n°1]
- Conversion des unités de production de froid/chaaleur des installations portuaires :
 - Cogénération biomasse au terminal bitumier ;
 - Production photovoltaïque couplée à la production frigorifique des entrepôts.
 → [Fiche projet n°1]

Ces opérations sont intégrées à l'appel à projet Contrat de Transition Ecologique

- Etudier l'impact de la disparition progressive des importations de combustibles fossiles (gazole, essence pour les transports, gaz pour l'énergie, fuel lourd pour la centrale thermique du Port, etc.) sur l'activité portuaire et la répartition spatiale des aménagements portuaires ;
- Etudier la mise en place d'une incitation tarifaire pour les *reefers* afin d'avoir des équipements plus performants et moins consommateurs d'énergie.
- Optimiser la consommation énergétique des outillages :
→ [Fiche projet n°12]
- Etudier la possibilité d'installer des prises à quai pour les navires ;
- Etablissement :
 - Mise en œuvre des actions du bilan énergétique de Port Réunion
 - Reconduire périodiquement l'audit énergétique de l'établissement ;
 - Mettre en œuvre des partenariats avec EDF et l'ADEME pour optimiser les consommations électriques ;
 - Etablir un diagnostic des consommations électriques (relevés des compteurs et mise en état) sur tous les sites de Port Réunion avec une cartographie des données enregistrées sous SIG ;
 - Former l'ensemble du personnel sur les éco-gestes (guide de bonnes pratiques et actions de sensibilisation) ;
 - Adaptation de la flotte de véhicules et équipement en bornes de recharge électrique :
 → [Fiche projet n°1]
 - Optimisation des déplacements (plan de déplacement, incitation au déplacement en mode doux, regroupement des services, formations éco-conduite, visioconférence,...) ;
 - Poursuite du programme d'installation de panneaux photovoltaïques sur les toitures, terre-pleins et/ou talus du port ;
 - Installation de chauffe-eaux et de climatiseurs solaires.

Actions liées à la protection de l'environnement et à la biodiversité :

- **Schéma Directeur du Patrimoine Naturel** : mise en œuvre des actions et poursuite de la démarche (2019-2023) ;
→ [Fiche projet n°2].

- **Aménagements :**

- Définir les critères imposés pour des projets d'aménagements portuaires et privés sur le DPP, respectueux de l'environnement et de la biodiversité. Rédiger un cahier des charges de la ZIP prenant en compte la protection de l'environnement (A annexer aux AOT) ;
- Intégration d'un suivi environnemental des aménagements en lien avec le milieu marin ;
- Finaliser la mise en place d'un éclairage labellisé pétrel au Port Est :

- [Fiche projet n°6]

- Reconduire la convention de partenariat avec la SEOR et la démarche « nuits sans lumières » ;
- Mise en œuvre d'une palette végétale d'espèces indigènes et endémiques pour les plantations :

- [Fiche projet n°2]

- **Biodiversité et SDPN → [Fiche projet n°2]**

- Mettre en place une cellule biodiversité au sein de Port Réunion (SDPN) ;
- Déterminer les indicateurs de suivi de la connaissance du Patrimoine naturel et des inventaires du SDPN ;
- Mettre en valeur les sites marins répertoriés comme remarquables en lien avec un partenariat scientifique/universitaire (IRD) ;
- Mise en place et suivi d'un réseau de gîtes artificiels pour les microchiroptères (chauve-souris) ;
- Gestion des Espèces Exotiques Envahissantes (milieux terrestre et marin): entretien des espaces littoraux (avec la Mairie du port) et suivi des navires ; mise en œuvre d'une procédure d'alerte avec ARS, GEIR ;
- Réflexion sur un changement réglementaire à mener en partenariat avec le cluster maritime / Etat / associations : plus de clarté et de moyens, notamment de répression et d'actions de lutte ;
- Réalisation de publications scientifiques et de supports de communication relatifs à la richesse du domaine public portuaire et ses espèces ;
- Reconduire les inventaires réalisés dans le SDPN (reconduction des plongées et suivi du réseau sentinelles identifié) ;
- Recrutement d'un thésard pour le suivi et la mise en valeur des sites remarquables recensés sur le milieu marin (hors Fiche projet n°9) ;
- Créer/maintenir des échanges avec les acteurs locaux institutionnels/associatifs (Université, Kélonia, Globice, SEOR) ;
- Affiner le suivi des échouages de l'avifaune (cartographie des échouages).

- **Prévention des risques**

- Réalisation d'un plan de dragage et de gestion des sédiments (appui CEREMA + Comité scientifique) ;
- Etablir un plan de gestion intégrée des sédiments du littoral.

- [Fiche projet n°2]

- **Qualité de l'eau**

- Action clé : réalisation d'un schéma Directeur d'assainissement des eaux (**gestion des pollutions**) ;
- Action clé : réalisation du suivi REPOM (Réseau national de surveillance de la qualité de l'eau et des sédiments dans les Ports Maritimes) ;
- Poursuite du suivi des rejets /pollutions dans les bassins (eaux pluviales, charbon, clinker, ICPE) et mise en place d'une procédure d'alerte (POLMAR) ;

- Poursuite du suivi piézométrique de la nappe d'eau et mutualisation des données avec les partenaires extérieurs (BRGM, DEAL, mairie du Port, TCO,...).

- **Qualité de l'air**

- Action clé : renforcement de la démarche "navires propres" ESI : adhésion de l'ensemble des compagnies escalant à Port Réunion ;
- Etudier l'opportunité de l'alimentation électrique à quai (réduction des pollutions atmosphériques et nuisances sonores des navires) ;
- Optimisation des déplacements (covoiturage, vélo) ;
- Formation éco conduite.

- **Gestion des déchets :**

- Elaboration d'un guide d'achat durable.

Enfin, concernant l'établissement, la réalisation d'une charte environnementale et **l'obtention d'un label type "port propre" / ECOPORT** sera une preuve de l'engagement de Port Réunion pour l'environnement, en plus d'être un atout commercial.

5.4. Phasage des investissements et aménagements

Le tableau ci-dessous présente le phasage global prévisionnel des principaux investissements à un horizon 2023 et sur le prochain Projet Stratégique (2024-2028). Le détail du phasage est présenté dans les fiches projet.

Etudes/Conventions							
Travaux/Actions							
N° de fiche	Projet	2019	2020	2021	2022	2023	2024-2028
1	Plan d'Aménagement et de Développement Durable						→
2	SDPN						
							→
3	Gestion du trait de côte						
							→
4	Amélioration de la qualité de vie au travail						→
5	Relations territoire/port						→
6	Réorganisation et sécurisation du port Est						
7	Transfert du poste hydrocarbure						
8	Aménagement de la Zone Arrière Portuaire						
							→
9	Projet d'Augmentation des capacités de stockage et d'adaptation aux effets du changement climatique						
							→
10	Reconstruction du Poste 1						
11	Renouvellement de l'outillage de dragage et des moyens d'échouage destinés à la réparation navale						
12	Renouvellement de l'outillage portuaire						
13	Renouvellement de l'accueil de la croisière						
14	Dématérialisation portuaire						→

5.5. Représentation spatiale de l'évolution de la vocation des espaces portuaires

Les espaces inclus dans la circonscription de Port Réunion sont pratiquement tous d'ores et déjà affectés à une utilisation portuaire ou artificialisés. Seule la frange littorale pourrait être considérée comme naturelle bien que protégée par un cordon de blocs artificiels.

La Zone Arrière Portuaire, principalement propriété du Conseil Départemental, fait actuellement l'objet de contrats de forage pour des activités d'exploitation de carrières, mais aussi relatifs à l'accueil d'installations pour le chantier de la Nouvelle Route du Littoral. Sa libération, notamment de la partie centrale (dans laquelle s'installeraient des activités de Port Réunion), est prévue à horizon 2022.

Le principal enjeu de la détermination de la vocation des zones réside donc dans l'affectation pour chaque activité du meilleur emplacement compte tenu de leurs propres contraintes, des zones de danger, de la configuration du site et des coûts de déplacements souvent élevés. Compte tenu de ces contraintes, certains des plans suivants, présentant les vocations des différents espaces à un horizon de 10 à 12 ans, sont une reconduction des actuelles occupations.

Les figures suivantes présentent les enjeux environnementaux, l'utilisation actuelle des espaces, les projets du GPMDLR ainsi que la vocation des différents sites.



Figure 14 : enjeux environnementaux

Projet Stratégique 2019-2023 : Utilisation actuelle des espaces

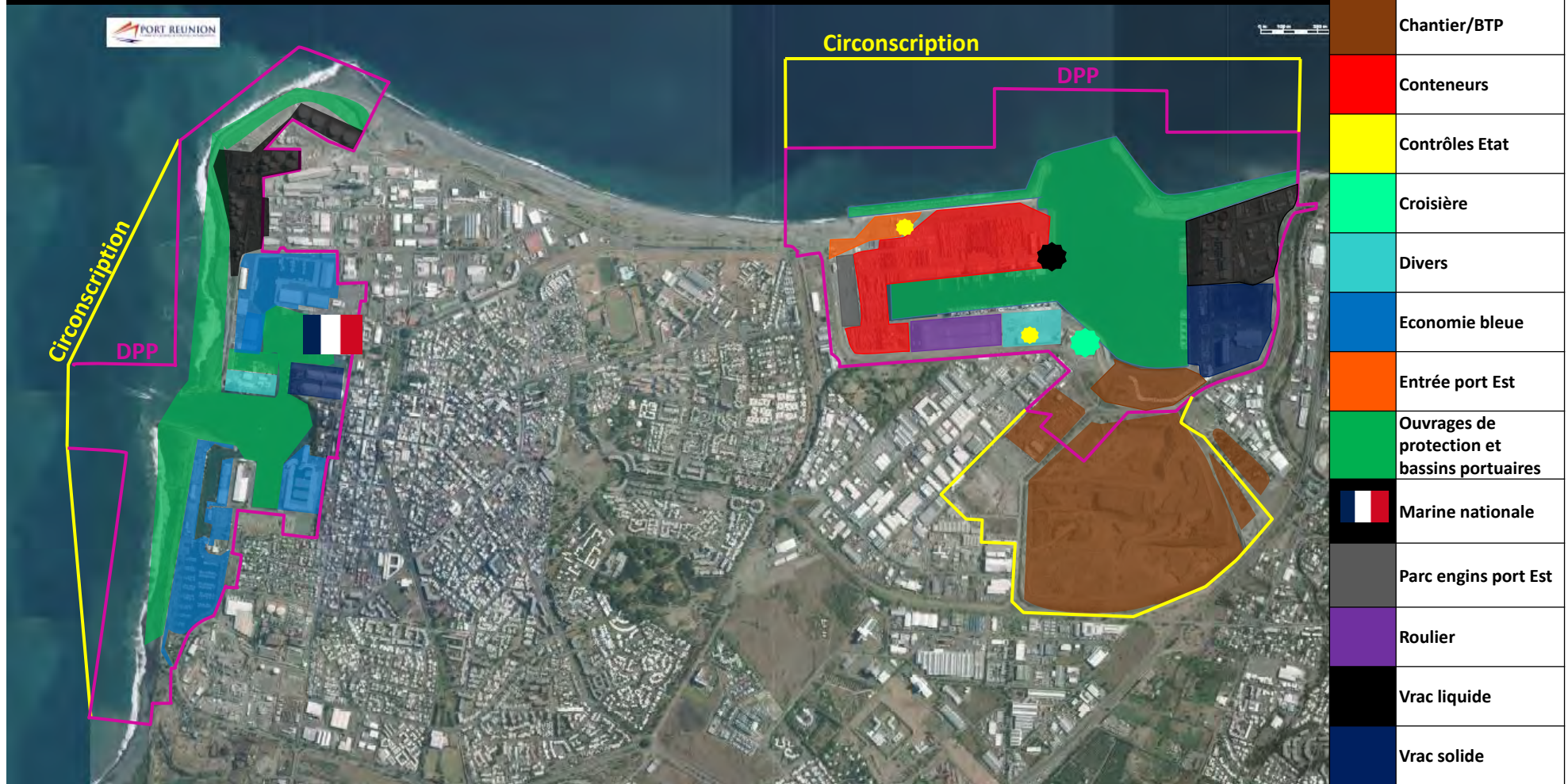


Figure 15: utilisation actuelle des espaces

Projet Stratégique 2019-2023 : Projets

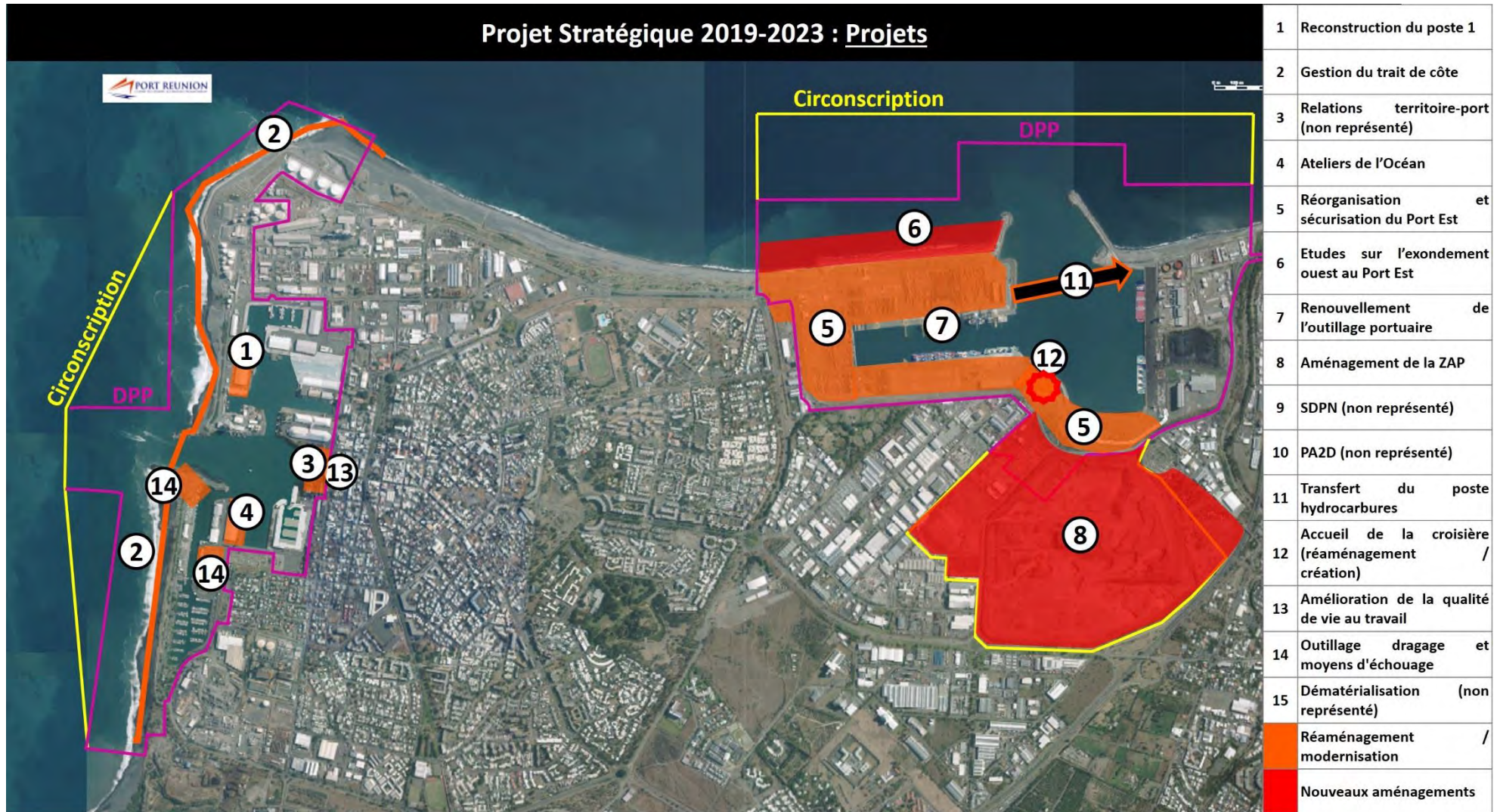


Figure 16 : projets

Projet Stratégique 2019-2023 : Vocation des espaces

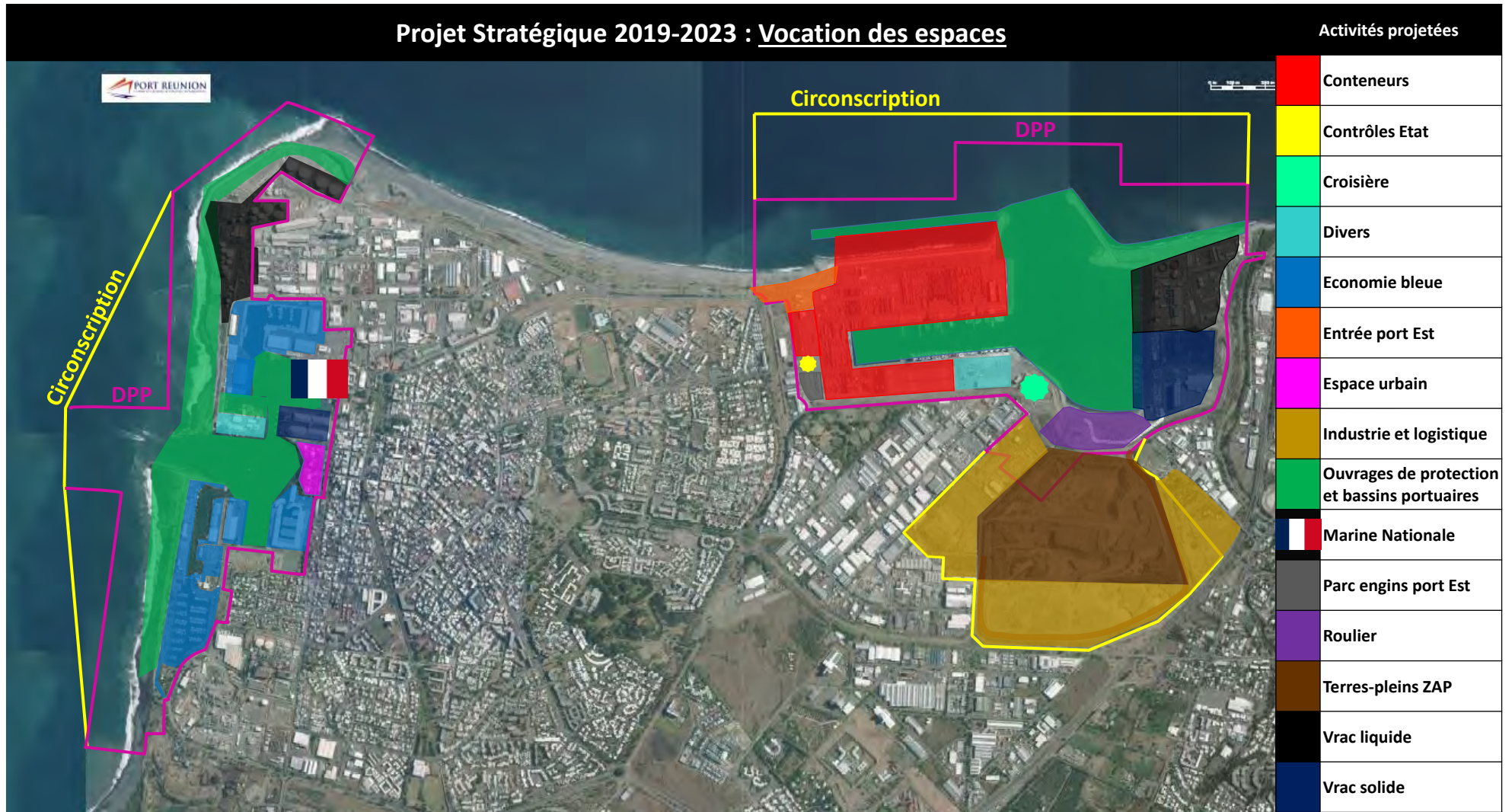


Figure 17 : vocation des espaces

5.6. Déclinaison opérationnelle du Projet Stratégique 2019-2023

En matière d'aménagement et de développement durable, différents documents stratégiques nationaux et locaux (cf. références) mettent en exergue les points suivants, parfaitement cohérents avec le positionnement stratégique de Port Réunion :

- la création de plateformes de transbordement constitue un facteur de développement économique pour les territoires domiens ;
- le positionnement de Port Réunion en port d'éclatement pour la zone océan Indien, vecteur de croissance pour le territoire, et le maintien/développement de sa compétitivité, nécessitent des aménagements dédiés (terre-pleins supplémentaires, reconquête des espaces péri-portuaires,...) ;
- le développement du territoire passe par la création de zones d'activités industrielles et logistiques, tournées vers l'export, à proximité immédiate du port ;
- la nécessité du développement de la biomasse et des EnR marines (EMR), impliquant de disposer d'installations pour les importations de biomasse et pour les EMR ;
- la promotion du bâti écologique ;
- les ports doivent s'attacher à devenir moins impactant (port à énergie positive, économie circulaire...) ;
- le développement de solutions logistiques mutualisées (logistique dite « publique ») concourt au développement durable.
- La mise en œuvre des projets d'aménagement respectueux de l'environnement
- Intégrer la notion de résilience des infrastructures aux conséquences du changement climatique (événements climatiques extrêmes plus puissants et/ou fréquents) dans les travaux de construction ou de réhabilitation des infrastructures portuaires.

Plus particulièrement, le Livre Bleu de l'Outre-mer prévoit, notamment pour préserver la compétitivité de Port Réunion, le développement des infrastructures portuaires suivantes :

- Extension de la zone logistique du port ;
- Transfert du poste pétrolier ;
- Extension des terre-pleins sur la mer.

Aussi, au vu de ces éléments, et afin d'atteindre les objectifs fixés en chapitre 7, Port Réunion mènera une politique d'investissements ambitieux, rayonnants et responsables. Ces investissements et actions sont présentés dans les fiches projets ci-après.

Enfin, il convient de garder à l'esprit l'impérieuse nécessité de la pleine participation des partenaires, notamment des collectivités locales, à l'accomplissement de ces objectifs.

Fiches projets du Projet Stratégique 2019-2023 du GPMDLR

Fiche 1 : Plan d'Aménagement et de Développement Durable (PA2D)

Fiche 2 : Schéma Directeur du Patrimoine Naturel (S.D.P.N.)

Fiche 3 : Gestion du trait de côte

Fiche 4 : Amélioration continue de la qualité de vie au travail

Fiche 5 : Relations Ville-Port

Fiche 6 : Réorganisation et sécurisation du Port Est

Fiche 7 : Transfert du poste hydrocarbure

Fiche 8 : Aménagement de la Zone Arrière Portuaire (ZAP)

Fiche 9 : Augmentation des capacités de stockage et adaptation aux effets du changement climatique

Fiche 10 : Reconstruction du Poste 1

Fiche 11 : Renouvellement de l'outillage de dragage et les moyens d'échouage destinés à la réparation navale

Fiche 12 : Renouvellement de l'outillage portuaire

Fiche 13 : Renouvellement de l'accueil de la croisière

Fiche 14 : Dématérialisation portuaire

Plan d'Aménagement et de Développement Durable (PA2D)

Ambition A : Port Responsable	Orientations : Transition énergétique / Biodiversité et environnement	Axes : Environnement / Entretien maritime / Mobiliers / Vrac solide	Investissement de développement
--	--	--	--

Contexte et objectifs du projet d'investissement

Depuis 2014, la mise en place d'une gestion environnementale par des suivis formalisés (PA2D, SDPN, suivi environnemental du milieu marin et terrestre lors des chantiers), a permis à Port Réunion de préserver son environnement en lien avec le réchauffement climatique.

Lancé dès la mise en place du projet stratégique 2014-2018, le PA2D permet la définition et la prise de mesure en lien avec l'efficacité énergétique, la qualité environnementale, l'équité sociale ainsi que la valorisation du patrimoine architectural, archéologique et paysager. Plus précisément, il a permis la définition d'actions concrètes en matière :

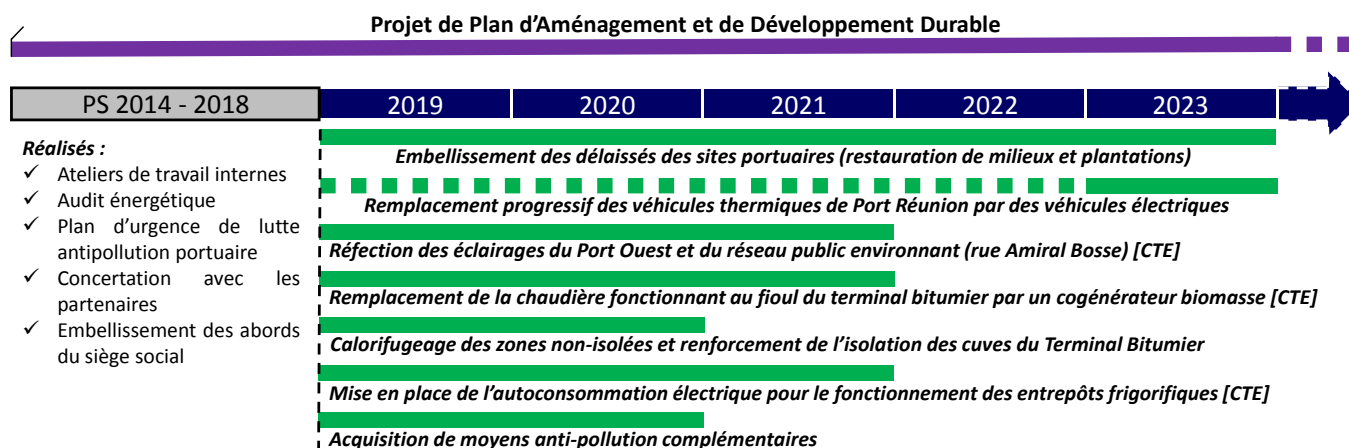
- De lutte contre le changement climatique, d'économie d'énergie et de recours aux énergies durables, de promotion de l'écologie industrielle ;
- De préservation de la biodiversité, des milieux naturels et des paysages;
- De dynamique urbaine, de gestion des eaux;
- De prévention des risques naturels, technologiques et sanitaires ;
- De déplacement.

Port Réunion a décidé d'établir ce PA2D selon une démarche participative menée en interne, au travers de groupes de travail en charge de la définition et du suivi des actions regroupés selon trois thèmes : environnement, social et économique.

Né des propositions faites par les groupes de travail internes, mais également des conclusions de l'audit énergétique et du plan d'urgence de lutte antipollution réalisés dans le cadre de ce PA2D, un programme d'action pluriannuel a été défini pour assurer notamment une plus grande durabilité des outils de Port Réunion. De nature transversale, la démarche PA2D a également généré des actions comprises dans d'autres objectifs du projet stratégique.

Il est à noter que certaines opérations de ce projet de PA2D sont inscrites au Contrat de Transition Ecologique (CTE) mené par le TCO.

Calendrier



Investissement sur la période 2019-2023



Le projet dans les documents de cadrage stratégique

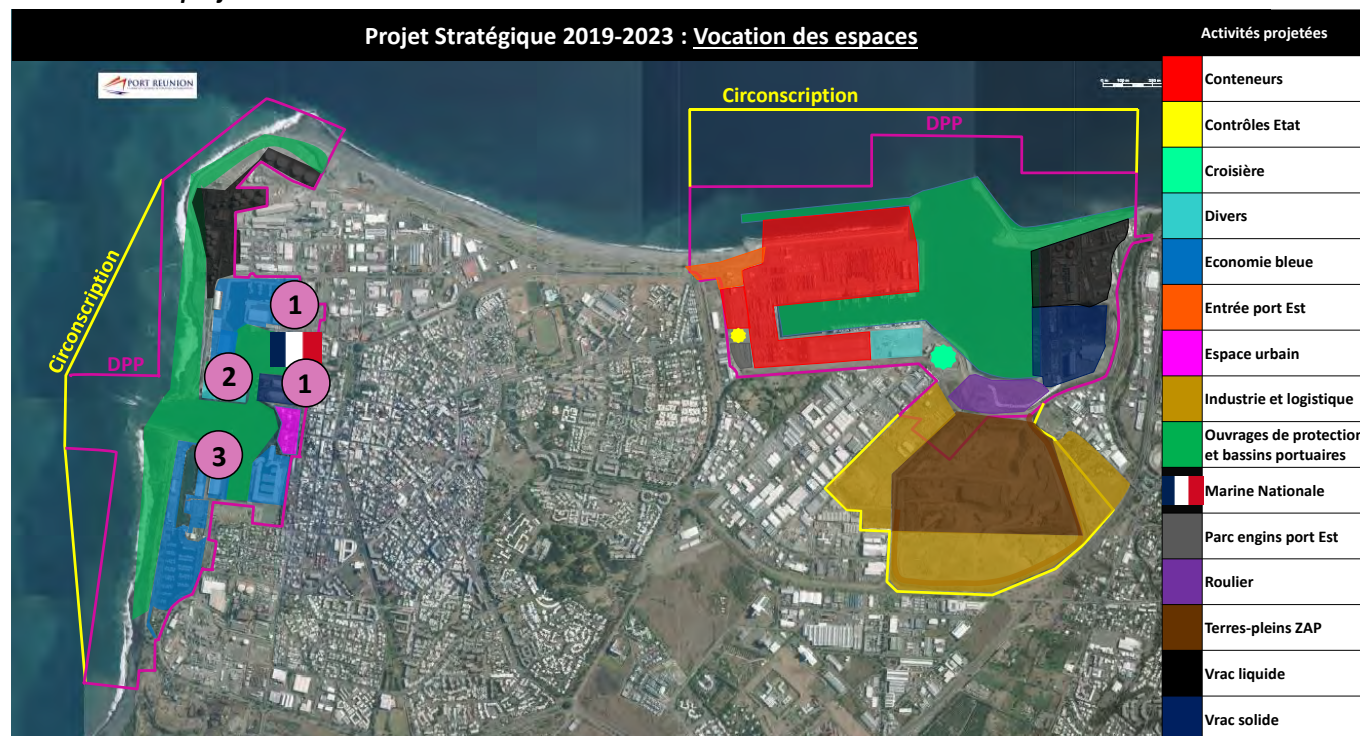
L'aménagement comme *transformation volontaire d'un espace géographique au bénéfice de la société qui l'occupe* confronte les ports à une double responsabilité : le développement économique et la protection de leur environnement naturel. En ce sens, la Stratégie Nationale Portuaire de 2013 indique que les ports « doivent concilier ambition logistique, industrielle et aménagement, dans un souci d'excellence environnementale ».

Le programme d'action prévu par le PA2D est l'une des réponses apportées par Port Réunion.

Participation du projet aux objectifs de territoire de Port Réunion 2030

- Un environnement préservé

Localisation du projet



1. Réfection des éclairages du Port Ouest et du réseau public environnant
 2. Remplacement de la chaudière fonctionnant au fioul du terminal bitumier par un cogénérateur biomasse
 2. Calorifugeage et renforcement de l'isolation des structures du terminal bitumier
 3. Autoconsommation électrique pour le fonctionnement des entrepôts frigorifiques
- Acquisition de moyens anti-pollution complémentaires (non représentée)
 - Remplacement progressive des véhicules thermiques de Port Réunion par des véhicules électriques (non représentée)

Schéma Directeur du Patrimoine Naturel (SDPN)

Ambition A : Port Responsable	Orientation : Biodiversité et environnement	Axes : Environnement / Entretien maritime	Investissement de développement
--	--	--	--

Contexte et objectifs du projet d'investissement

Depuis 2014, la mise en place d'une gestion environnementale intégrée avec des suivis formalisés (PA2D, SDPN, suivi environnemental du milieu marin et terrestre lors des chantiers), a permis à Port Réunion la définition d'actions concrètes en faveur de la préservation de l'environnement en lien avec le réchauffement climatique.

Conscient d'une biodiversité présente sur son territoire mais manquant de connaissance, Port Réunion a plus spécifiquement initié fin 2015 la réalisation de son Schéma Directeur du Patrimoine Naturel (SDPN).

Le SDPN traduit la volonté Port Réunion de préserver des secteurs à enjeux écologique et de mener une politique responsable d'aménageur gestionnaire de milieux naturels, complémentaire au développement de ses activités portuaires et industrielles. Le développement économique suppose des anticipations sur le long terme et des orientations vers un développement harmonieux du territoire.

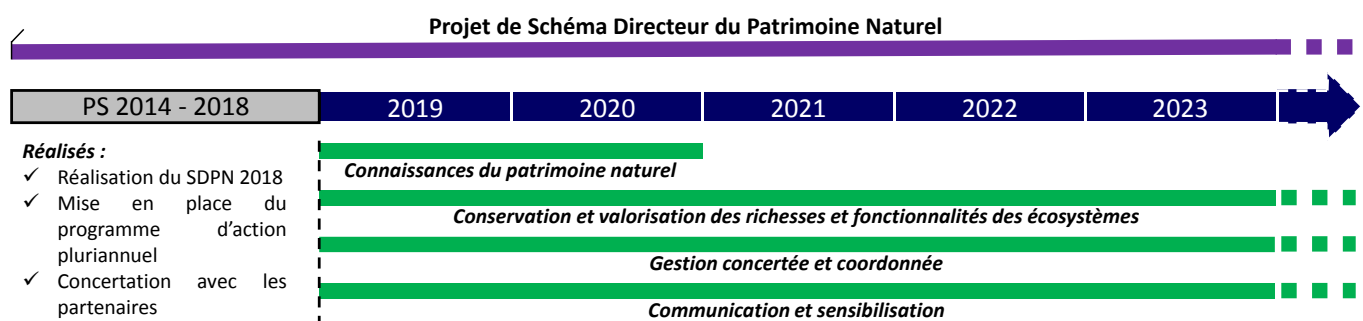
Ainsi, diagnostics du milieu terrestre et marin et inventaires précis du milieu marin ont été conduits de 2016 à 2017 sur un périmètre élargi à la circonscription portuaire, de la rivière des Galets à la Grande Chaloupe. Pour la première fois, la faune, la flore et les habitats naturels du territoire portuaire ont été recensés, identifiés, cartographiés et évalués à leur juste valeur. De cette façon, le port connaît désormais son patrimoine naturel et peut anticiper les impacts dans ses projets d'aménagement portuaire.

Toutes ces données collectées ont permis la finalisation en 2018 du SDPN et de son programme d'action pluriannuel. Ce dernier fait du document un véritable outil de structuration et de planification des actions de préservation et de mise en valeur des milieux naturels du territoire portuaire, en lien avec les projets d'aménagement portuaire. Aussi, dans ses objectifs à long terme, le SDPN se fixe la volonté de :

1. Obtenir une meilleure connaissance du patrimoine naturel ;
2. Conserver et valoriser les richesses et fonctionnalités des écosystèmes ;
3. Gérer de manière concertée et coordonnée le patrimoine naturel ;
4. Communiquer et mettre en valeur les résultats et les démarches de préservation de la biodiversité présente sur le territoire portuaire.

Il est à noter que des actions de ce projet de SDPN sont inscrites au Contrat de Transition Ecologique (CTE) mené par le TCO.

Calendrier



Investissement sur la période 2019-2023



Le projet dans les documents de cadrage stratégique

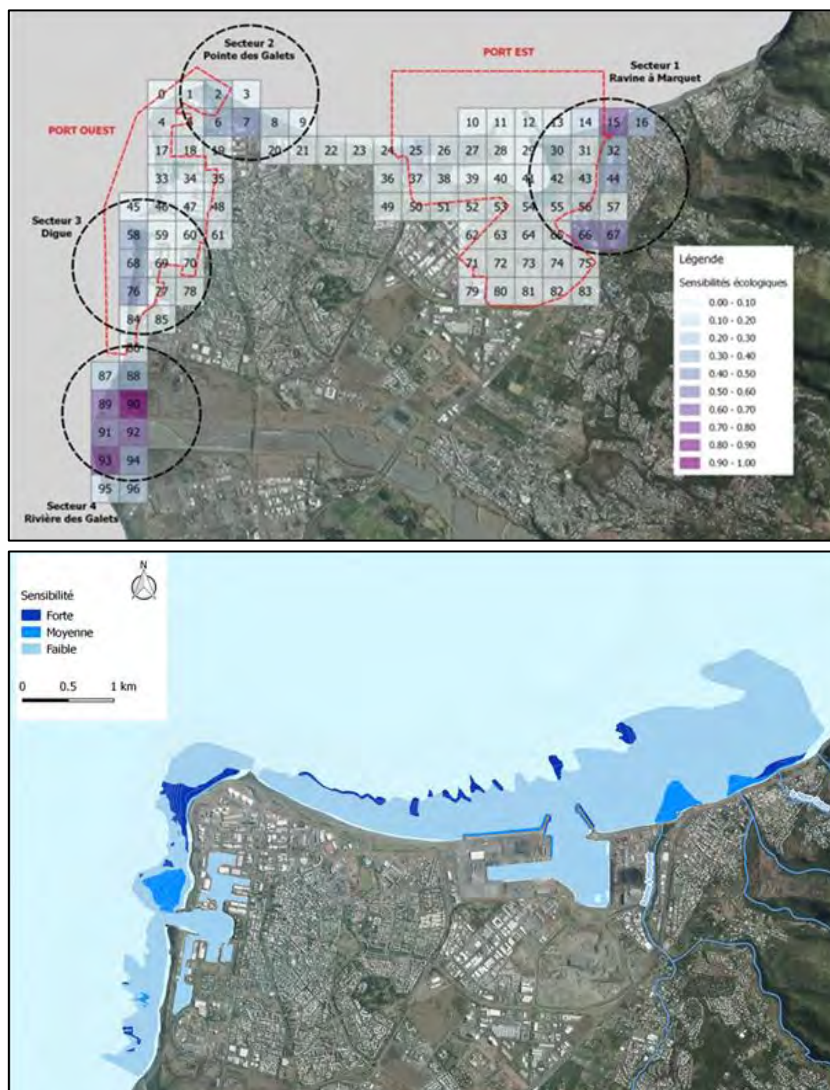
L'aménagement comme *transformation volontaire d'un espace géographique au bénéfice de la société qui l'occupe* confronte les ports à une double responsabilité : le développement économique et la protection de leur environnement naturel. En ce sens, la Stratégie Nationale Portuaire de 2013 indique que les ports « doivent concilier ambition logistique, industrielle et aménagement, dans un souci d'excellence environnementale ».

Le programme d'action prévu par le SDPN est l'une des réponses apportée par Port Réunion.

Participation du projet aux objectifs de territoire de Port Réunion 2030

- **Un environnement préservé**

Cartographie de la sensibilité écologique globale relevée sur le territoire terrestre et maritime



Gestion du trait de côte

Ambition A : Port Responsable	Orientation : Biodiversité et environnement	Axes : Environnement / Entretien maritime	Investissement de développement
--	--	--	--

Contexte et objectifs du projet d'investissement

La circonscription de Port Réunion inclut une partie importante du littoral de la commune du Port : sur sa façade Ouest, depuis l'embouchure de la Rivière des Galets au Sud jusqu'à la Pointe du Phare au Nord, et sur sa façade Nord, depuis l'entrée du Port Est à l'Ouest jusqu'à l'embouchure de la Ravine à Marquet à l'Est. La loi portant réforme des ports d'Outre-Mer confère notamment au GPMDLR la gestion et la protection de ce domaine public naturel (Article L5312-2 du Code des Transports).

Sur la façade Ouest, le trait de côte est soumis à un transit sédimentaire important induisant des opérations permanentes de dragage du chenal d'accès au Port Ouest afin d'éviter son engravement et garantir l'accès aux navires en toute sécurité. Par ailleurs, le trait de côte de la partie Nord de cette façade est soumis, en l'absence d'apport sédimentaire naturel, à des conditions érosives nécessitant des opérations de rechargement des hauts de plage et de consolidation des défenses côtières. Soumis aux effets du changement climatique (hausse de l'intensité des épisodes cycloniques et du niveau de la mer), ces phénomènes risquent de s'amplifier dans le futur.

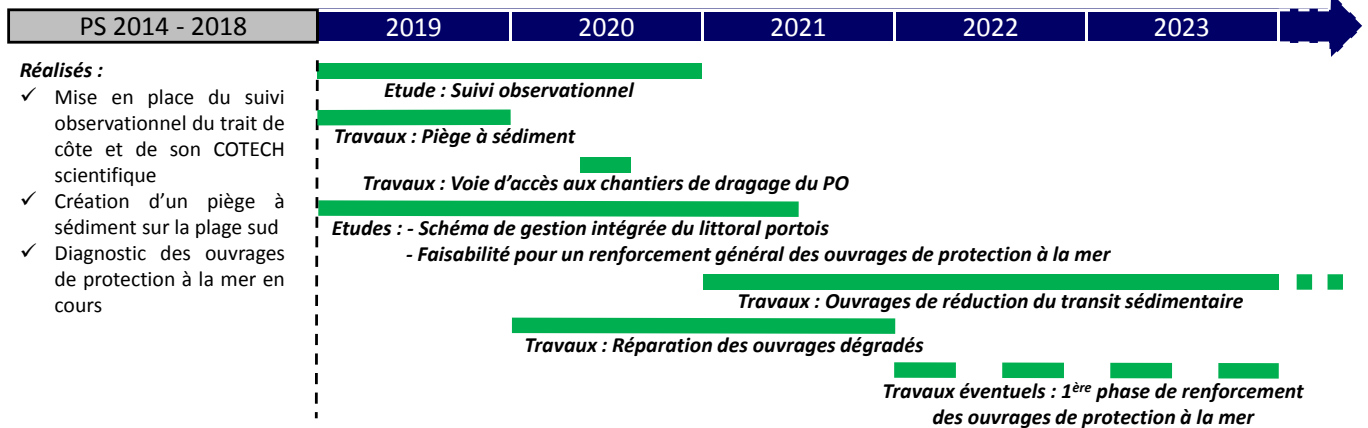
A travers la gestion de ce trait de côte, Port Réunion a régulièrement engagé études et travaux permettant, d'une part, une connaissance plus fine des phénomènes mis en jeu et, d'autre part, d'essayer de solutionner par des aménagements les problématiques d'engravement du chenal d'accès du Port Ouest et d'érosion de la partie Nord du littoral Ouest.

Port Réunion souhaite prolonger ses actions menées sur son trait de côte, notamment pour :

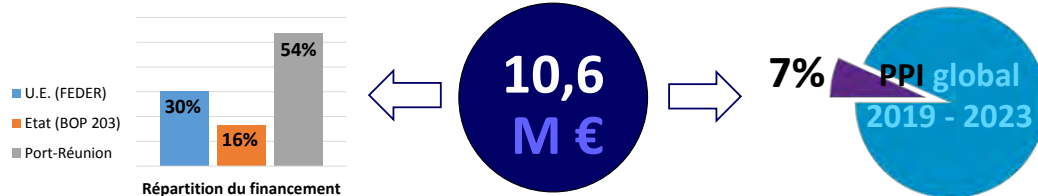
- Mieux comprendre le fonctionnement hydro-sédimentaire du trait de côte du littoral portois et planifier en concertation les aménagements au regard des effets du changement climatique :
 - Assurer la finalisation du suivi observationnel effectué par le CEREMA et enrichir les constats et conclusions avec les partenaires scientifiques pour dresser une vision commune des phénomènes hydro-sédimentaires du littoral portois ;
 - Réaliser avec les partenaires locaux un schéma de gestion intégrée du littoral portois à moyen et long terme ;
 - Etudier la faisabilité d'un renforcement des ouvrages de protection à la mer.
- Maintenir et améliorer les voies d'accès aux ouvrages de protection et aux chantiers de dragage du Port Ouest.
- Réaliser les ouvrages nécessaires à :
 - L'optimisation des dragages d'entretien du chenal d'entrée du Port Ouest :
 - Finaliser la campagne pluri-annuelle de dragage de la plage Sud permettant la réalisation d'un piège à sédiment alluvionnaire. Si l'opportunité est démontrée, les travaux de maintien de la souille piège à sédiment pourront être réalisés sans limite de temps ;
 - Si l'opportunité est démontrée, créer ou prolonger un ou plusieurs épis.
 - La protection moyen et long terme dans un contexte de changement climatique des installations et activités situées en arrière du trait de côte :
 - Réparation des ouvrages dégradés par les événements de houles australes ;
 - Selon les préconisations de l'étude de faisabilité, réalisation éventuelle d'une 1^{ère} phase de travaux permettant le renforcement des ouvrages de protection à la mer.

Calendrier

Projet de gestion du trait de côte



Investissement sur la période 2019-2023



Le projet dans les documents de cadrage stratégique

Les objectifs de gestion du trait de côte et d'adaptation aux effets du changement climatique poursuivis par le projet de Port Réunion sont notamment soutenus par :

- ❖ La Stratégie Nationale pour la Mer et le Littoral, 2017
- ❖ Le Livre Bleu de l'Outre-Mer, 2018

Participation du projet aux objectifs de territoire de Port Réunion 2030

- **Un environnement préservé**

Localisation du projet



Amélioration continue de la qualité de vie au travail

Ambition A : Port Responsable	Orientation : Politique sociale de l'établissement	Axes : Patrimoine	Investissement de maintien et de développement
--	---	--------------------------	---

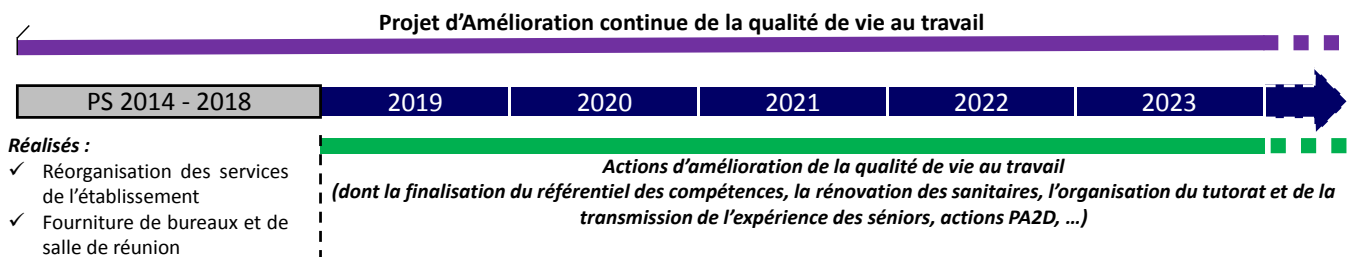
Contexte et objectifs du projet d'investissement

A l'heure du très haut débit et de l'information généralisée, quand chacun a conscience des impacts de l'activité de son entreprise, tant sociaux que sociétaux et environnementaux, le concept de Responsabilité Sociale de l'Entreprise (RSE) tend à se développer et n'est plus une contrainte, mais un facteur de performance de l'entreprise. Ainsi, au niveau national, le gain de performances moyen permis par la mise en place d'une démarche RSE est d'environ 13%. Ce taux atteint même 20% quand la politique RSE comprend un volet Ressources Humaines (amélioration et valorisation des compétences, plus grande implication des salariés,...) (France Stratégie RSE).

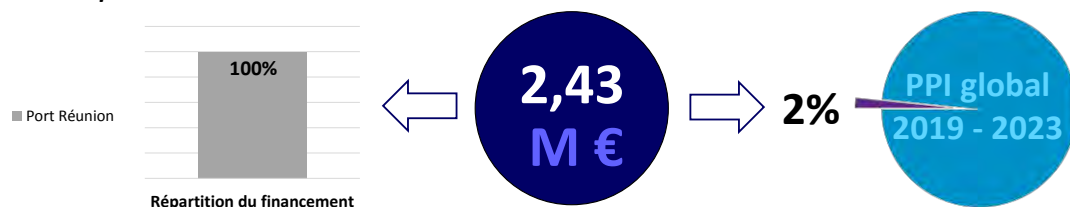
Cette évolution vers plus de responsabilité sociale se couple à un changement de paradigme : les nouvelles générations aspirent à un travail synonyme de sens et n'hésitent plus à quitter leur employeur en dépit d'un chômage toujours important. Cette évolution, combinée au départ de la génération des baby-boomers, contribue à redéfinir l'entreprise et son rôle. Initialement cantonnée aux aspects environnementaux de l'entreprise, la RSE regroupe aujourd'hui principalement les dimensions environnementales, sociales et de gouvernance.

Un programme d'amélioration de la Qualité de Vie au Travail (QVT), partie intégrante de la RSE, est porté par Port Réunion durant la période 2019-2023 et comprend notamment des investissements dans le perfectionnement des conditions de travail, ainsi que des actions permettant le développement et la promotion des compétences.

Calendrier



Investissement sur la période 2019-2023



Participation du projet aux objectifs de territoire de Port Réunion 2030

La bonne intégration des employés de Port Réunion dans les années à venir pourra avoir un impact dans la réussite de l'ensemble des objectifs cadres fixé par Port Réunion pour 2030.

Relations Ville-Port

Ambition A : Port Responsable	Orientation : Relations territoire-port / Economie bleue	Axes : Patrimoine	Investissement de maintien et de développement
--	---	--------------------------	---

Contexte et objectifs du projet d'investissement

Afin qu'un développement harmonieux et concerté à la fois de la ville, mais aussi du port, puisse être permis, la Commune du Port et Port Réunion sont convenus de la nécessité d'une collaboration méthodologique et stratégique. Cette coopération porte plus précisément sur la réflexion et l'action conjointe de la ville et du port en faveur de l'aménagement, de l'attractivité et du développement durable du territoire. Les enjeux sont multiples en termes d'urbanisme, de cadre de vie, d'activité économique et bien entendu d'emploi.

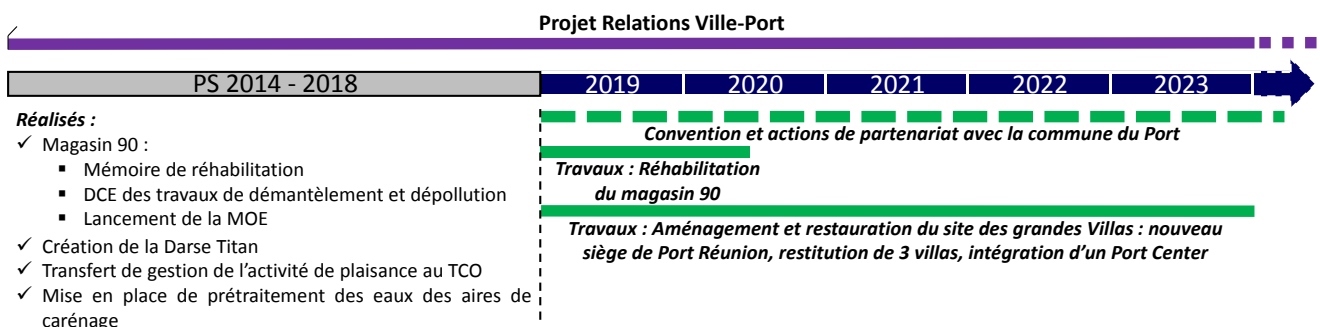
Le Port Ouest, mitoyen du centre-ville, offre dans ce cadre plusieurs opportunités pour tisser de nouveaux liens entre les riverains et les activités portuaires, traduction d'une démarche inclusive entre la ville et le port, c'est-à-dire de co-conception de la relation entre le port et les espaces urbains adjacents.

Pour contribuer à la métamorphose du front de mer urbain du Port Ouest, les activités portuaires actuelles liées à la plaisance et à la pêche y seront maintenues avec le souci double de les pérenniser par une offre de service toujours plus étoffée et de les rendre compatibles à l'ouverture croissante du tourisme. Notamment mises en valeur au sein d'un futur Port Center, les autres activités portuaires perdureront et produiront l'accueil d'une grande variété de navires, en escale ou en réparation, ce qui créera un spectacle sans cesse renouvelé contribuant à l'animation d'un bord de mer réhabilité.

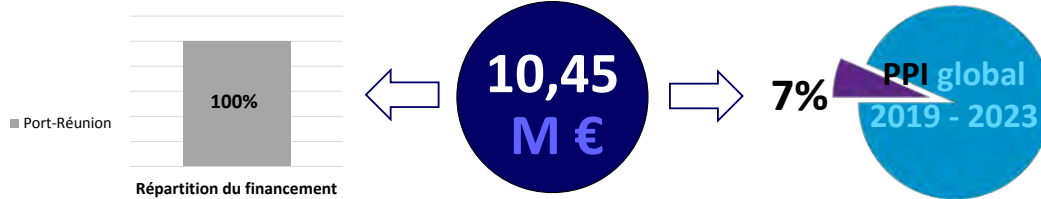
Ainsi, Port Réunion souhaite particulièrement durant la période 2019-2023 :

1. Aménager et restaurer le site patrimonial des grandes Villas des Ingénieurs, qui intégrera le nouveau siège social de Port Réunion ainsi que la restitution de 3 villas. Les emprises permettent d'inclure le projet de création d'un Port Center.
2. Réhabiliter le site de l'ancien Terminal Céréaliier (Magasin 90) et y développer, dans une vision d'évolution des installations portuaires au profit du développement de l'économie bleue, une offre de services aux bateaux de la zone, notamment de plaisance, grande plaisance, pêche et exploration, en offrant des espaces modulaires, flexibles et évolutifs pour le développement conjoint d'activités d'atelier, de magasin et de service. Cette offre, inscrite plus largement dans l'opération *Les Ateliers de l'Océan*, vise la pérennisation et le développement au Port Ouest des activités indispensables d'entretien, réparation et construction de bateaux s'appuyant sur l'écosystème économique, les infrastructures et les équipements déjà en place (Slipway, Roulev).
3. Accompagner la création d'une gare maritime de transport de passagers au Port Ouest sous maîtrise d'ouvrage privée.

Calendrier



Investissement sur la période 2019-2023



Le projet dans les documents de cadrage stratégique

Les objectifs et les actions de développement concerté du Port Ouest avec la Commune poursuivis par le projet de Port Réunion sont notamment soutenus par :

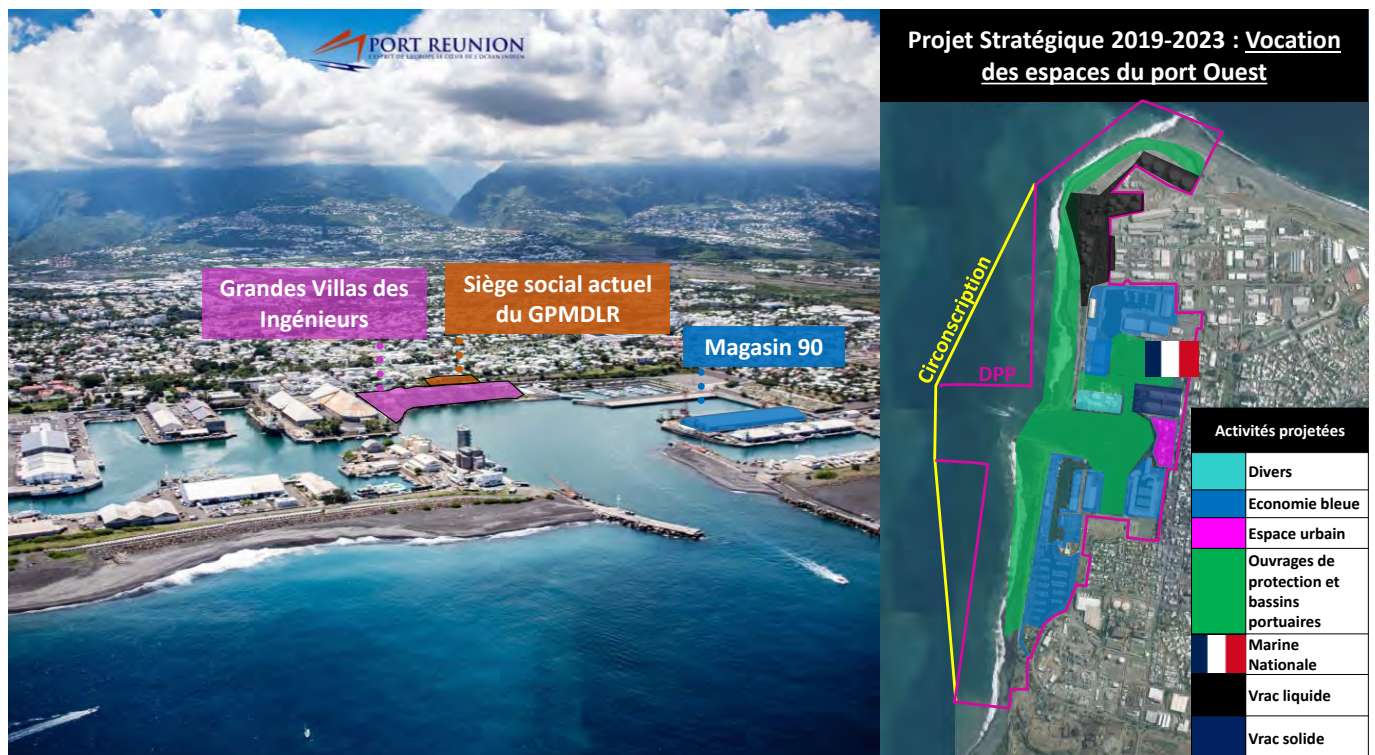
- ❖ La Stratégie Nationale Portuaire, 2013
- ❖ La Stratégie Nationale Portuaire Outre-Mer, 2016
- ❖ La Stratégie Nationale pour la Mer et le Littoral, 2017
- ❖ Le Livre Bleu de l'Outre-Mer, 2018

Participation du projet aux objectifs de territoire de Port Réunion 2030

- Valeur ajoutée de l'économie bleue sur le territoire du complexe industrialo-portuaire : + 50 % (INSEE)

⚠ L'objectif ne pourra être atteint que, si et seulement si, le Plan Local d'Urbanisme autorise clairement le développement de la réparation navale dans cette zone comprise dans le Domaine Public Portuaire.

Localisation du projet



Réorganisation et sécurisation du Port Est

Ambition B : Port Rayonnant	Orientation : Connectivité maritime	Axes : Marchandises diverses	Investissement de développement
--	--	-------------------------------------	--

Contexte et objectifs du projet d'investissement

Face à la forte augmentation de son trafic conteneurs depuis quelques années, Port Réunion se doit d'adapter ses installations. Les risques de congestion à venir liés à l'absence de nouveaux espaces de terre-pleins bord à quai vont rapidement créer des surcoûts pour l'ensemble des acteurs économiques réunionnais (industrie, commerce, bâtiment).

Sans disponibilité foncière supplémentaire, Port Réunion se risque également à un déclassement de l'escale par les compagnies maritimes, ce qui, plus généralement, représentera un frein au développement économique de la Réunion.

A court terme, une des réponses à cette situation est une réorganisation et une optimisation des terre-pleins de la darse à conteneurs, combinées à l'amélioration des conditions d'accès et de circulation au Port Est. Ce projet souhaite plus largement engager la première phase du programme de spécialisation de la darse à conteneurs inscrit au Projet Stratégique 2019-2023, permettant de porter la capacité de traitement du terminal de 380 à **450 000 EVP** par an.

De manière générale, les objectifs du projet de réorganisation et de sécurisation du port Est visent :

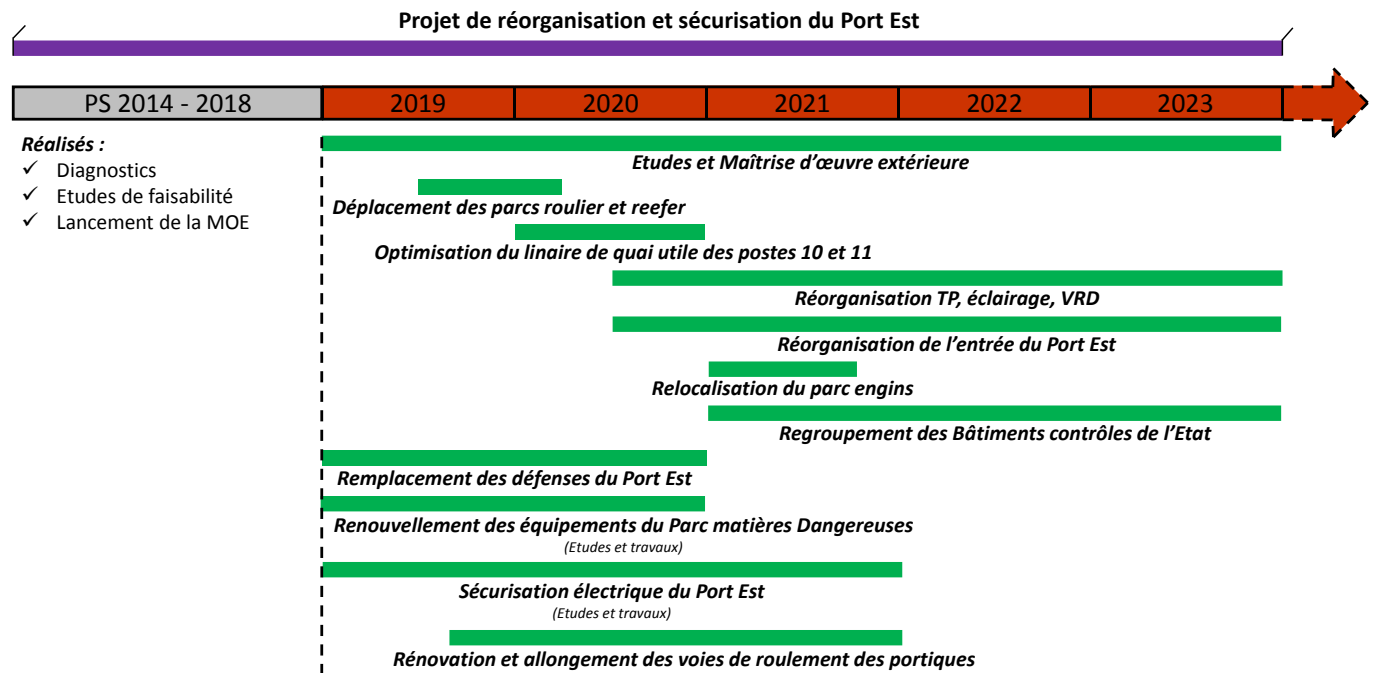
- Augmentation des capacités terrestres du terminal à conteneurs pour répondre à la croissance très rapide du trafic des conteneurs (domestique et transbordement) et favoriser le développement de ce trafic ;
- Spécialisation progressive des postes de la darse à conteneurs :
 - o poste 10 : navires post et néo-panamax et very large container ships ;
 - o poste 11 : navires panamax ;
 - o poste 14 : navires feeders ;
 - o poste 15 : roulier et conventionnel.
- Optimisation des surfaces, rationalisation de toutes les activités de la darse à conteneurs afin de faciliter le développement futur du port et des activités liées au port ;
- Optimisation des accès routier au Port Est (entrée) ;
- Amélioration du niveau de sureté du port ;
- Préservation de l'évolutivité du site en choisissant des aménagements agiles permettant les évolutions futures ;
- Renforcement des postes électrique des installations (sécurisation électrique), le Port Est étant classé Point d'Importance Vitale ;
- Augmentation de l'expertise du GPMDLR dans l'aménagement durable, où les aspects économiques, environnementaux et sociaux seront intégrés dans chacun des choix d'aménagement.

Le réaménagement des espaces offrira l'opportunité de moderniser la darse et l'entrée du port Est en installant de nouveaux bâtiments, réseaux, etc., mais aussi plus largement de moderniser Port Réunion, avec un nouveau système de gestion de l'éclairage, un nouveau système de vidéo-surveillance sur l'ensemble du Port Est, mais également une mise à niveau des équipements du Parc à matières dangereuses, ainsi qu'un remplacement des défenses d'accostage de la darse et une optimisation du linéaire utile des postes à quais 10 et 11.

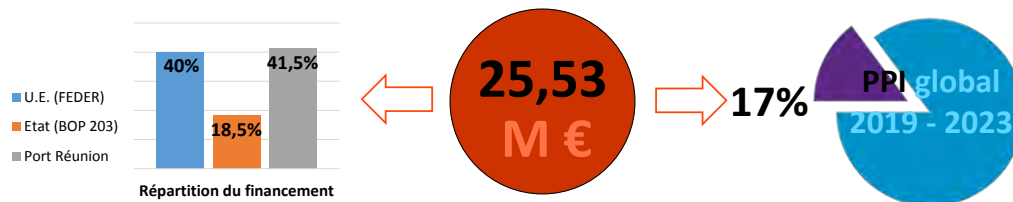
Enfin, le projet devra cohabiter avec d'autres opérations d'investissement du Projet Stratégique 2019-2023 et intégrer leurs incidences, notamment :

- Le projet de transfert du poste hydrocarbures du poste 10 vers le poste 21 (Fiche projet n°7). La conduite hydrocarbure traversera éventuellement le périmètre projet ;
- Le projet de renouvellement de l'outillage portuaire (Fiche projet n°12), où certaines actions préliminaires seront intégrées dans les opérations de réorganisation et de sécurisation du Port Est, à travers la rénovation et l'allongement des rails des portiques et l'adaptation des ancrages cycloniques ;
- Le projet d'augmentation des surfaces de stockage conteneurs (Fiche projet n°9).

Calendrier



Investissement sur la période 2019-2023



Le projet dans les documents de cadrage stratégique

Le projet de réorganisation et de sécurisation du port Est est une composante majeure de la politique de développement de la connectivité maritime de Port Réunion. Pour ce faire, l'adaptation des installations portuaires et le renforcement de la compétitivité de Port Réunion est nécessaire.

Si à long terme il apparaît inévitable de développer de nouvelles surfaces dédiées tant aux conteneurs qu'aux autres activités (y compris les nouvelles telles la biomasse, les énergies marines renouvelables, ...), à court terme la recherche de compétitivité implique :

- La spécialisation du Nord de la darse du Port Est exclusivement au trafic conteneurisé ;
- Une polyvalence plus orientée vers le conteneur au sud de la darse ;
- Une adaptation des infrastructures et outillages à l'évolution du trafic.

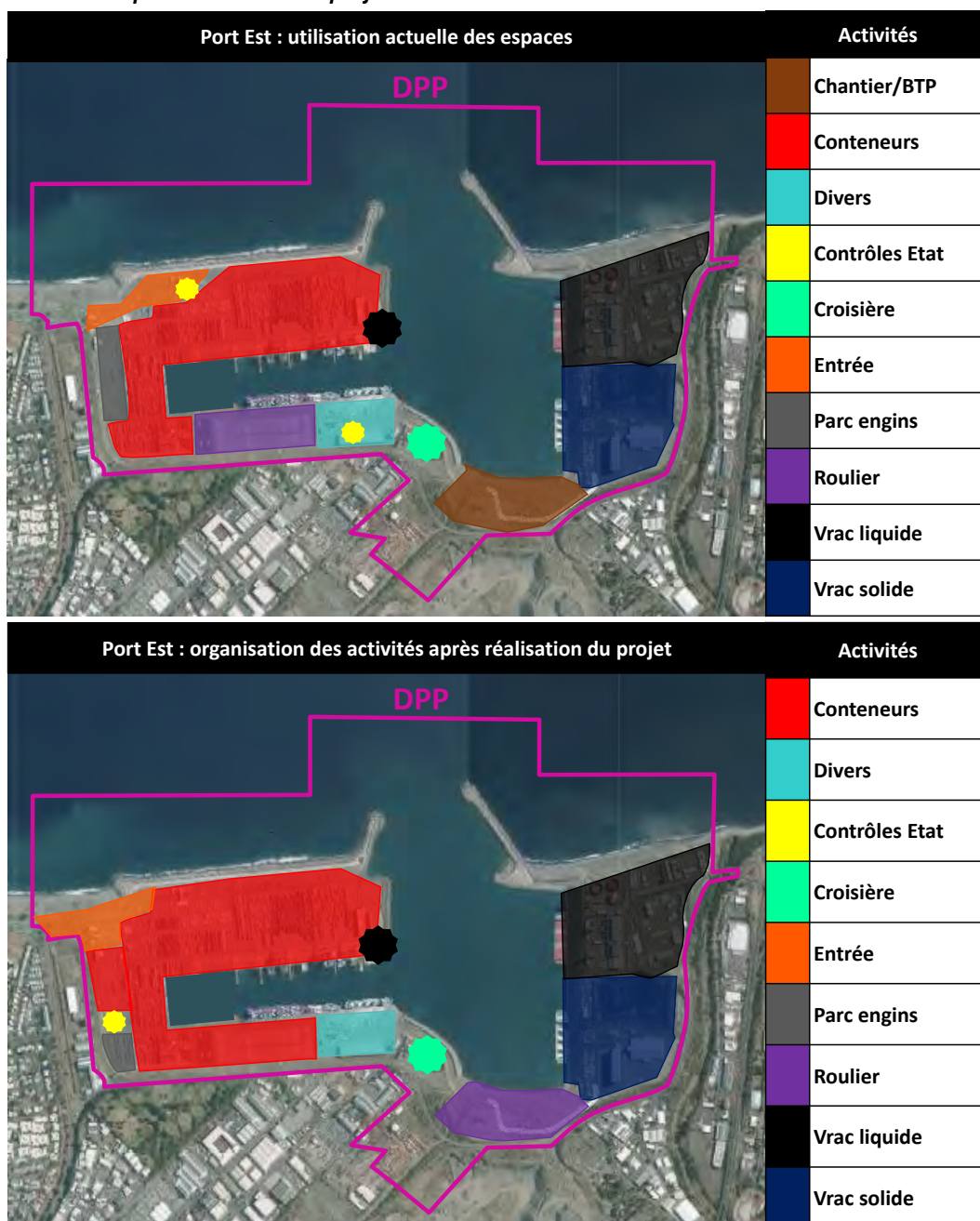
Ces objectifs de développement poursuivis par Port Réunion, au travers notamment de ce projet de réorganisation et de réorganisation du Port Est, sont soutenus par :

- ❖ Le Schéma d'Aménagement Régional, 2011
- ❖ La Stratégie Nationale pour la Mer et le Littoral, 2017
- ❖ Le Comité Interministériel de la Mer, 2017
- ❖ Le Livre Bleu de l'Outre-Mer, 2018

Participation du projet aux objectifs de territoire de Port Réunion 2030

- **Un environnement préservé**
- **500 000 EVP par an manutentionnés**
- **8 millions de tonnes traitées**

Organisation actuelle et après réalisation du projet des activités au Port Est



Transfert du poste hydrocarbure

Ambition B : Port Rayonnant	Orientation : Connectivité maritime	Axe : Vrac liquide	Investissement de développement
--------------------------------	--	--------------------	------------------------------------

Contexte et objectifs du projet d'investissement

Les quais 10 et 11 du Port Est forment un linéaire de quai quasiment dédié au traitement du trafic conteneurs. Cependant, ces quais sont aussi utilisés pour l'importation des hydrocarbures pour la SRPP. Plusieurs fenêtres d'escale conteneurs sont ainsi contraintes chaque mois par cette cohabitation. La démarche de spécialisation permettra également une diminution des risques d'exploitation portuaire.

Dans ce contexte, Port Réunion s'est engagé avec la Société Réunionnaise des Produits Pétroliers, exploitante et propriétaire des canalisations de transport hydrocarbure vers son site de stockage, dans l'étude d'un transfert du poste de déchargement des hydrocarbures du quai 10 vers le quai 21.

Le tracé du projet de transfert du poste hydrocarbure n'est pas encore défini, cependant trois solutions à ce stade se démarquent :

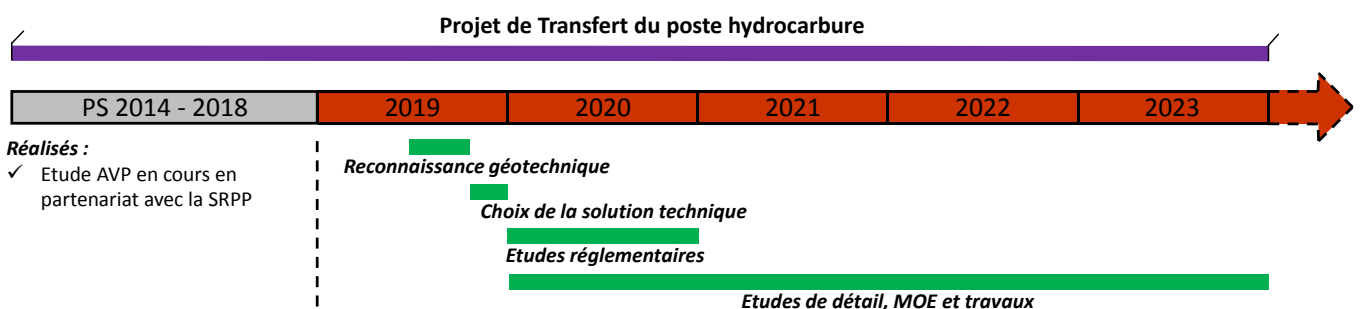
- Deux solutions maritimes :
 - o Traversée du chenal d'entrée via une canalisation ensouillée ;
 - o Traversée du chenal d'entrée en galerie technique souterraine.
- Une solution terrestre : canalisation en contournement du bassin d'évitage du Port-Est.

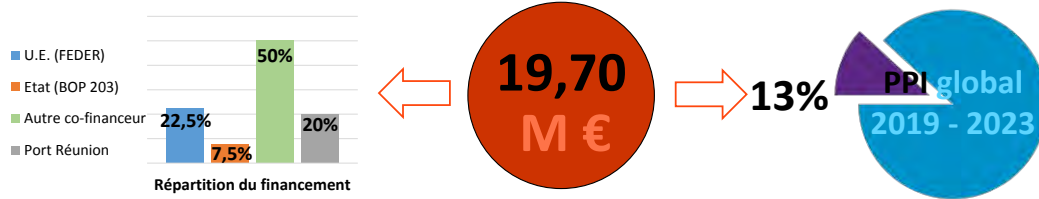
Les études lancées en 2018 permettront aux différents acteurs décisionnaires de choisir la meilleure solution possible. Un niveau de détail technique et économique est recherché pour chaque option, où une véritable approche du risque sera intégrée pour permettre de définir techniquement le tracé le plus opportun ainsi que la technologie de la canalisation. Plus précisément, les études permettront dans un premier temps de :

- De déterminer au niveau de détail AVP différentes solutions d'extension de la canalisation permettant le transfert du poste de déchargement du quai 10 vers le quai 21 ;
- De déterminer les installations sur le quai 21 nécessaires au déchargement des hydrocarbures liquides (gare des racleurs, fosses de déchargement à quai, canalisations de jonction entre fosses à quai, ...) ;
- D'effectuer, sur la base d'une analyse multicritères, un choix préférentiel de tracé pour l'extension de la canalisation de transport existante jusqu'au quai 21.

Une fois la solution retenue, les analyses géotechniques ainsi que les études nécessaires à l'élaboration des dossiers réglementaires seront menées et permettront d'effectuer la mise en instruction du projet auprès des services de l'Etat avant engagement des travaux.

Calendrier



Investissement sur la période 2019-2023

Le projet dans les documents de cadrage stratégique

La réalisation du projet de transfert du poste hydrocarbure porté par Port Réunion est prévue par le Livre Bleu de l'Outre-Mer.

Par ailleurs, ce projet est une composante majeure de la politique de développement de Port Réunion. A travers sa réalisation, les actions suivantes sont notamment recherchées :

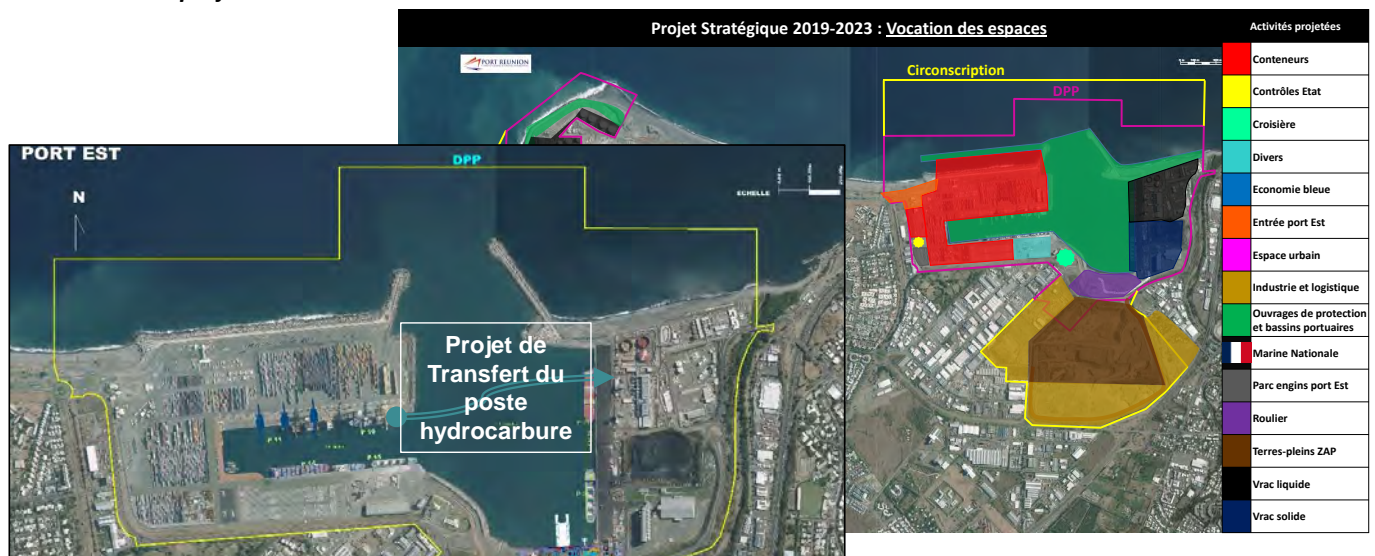
- Renforcement de la compétitivité de l'escale réunionnaise par la spécialisation des terminaux, notamment conteneurs, élément clé pour que la connectivité maritime renforcée de Port Réunion soit conservée ;
- L'adaptation de l'infrastructure à la croissance du trafic conteneurs, mais aussi à l'augmentation du nombre de conteneur par navire faisant escale à La Réunion ;
- Un développement équilibré et complémentaire entre trafic conteneur domestique et de transbordement.

Ces objectifs de développement poursuivis par Port Réunion sont soutenus notamment par :

- ❖ Le Schéma d'Aménagement Régional, 2011
- ❖ La Stratégie Nationale pour la Mer et le Littoral, 2017
- ❖ Le Comité Interministériel de la Mer, 2017
- ❖ Le Livre Bleu de l'Outre-Mer, 2018

Participation du projet aux objectifs de territoire de Port Réunion 2030

- **Un environnement préservé**
- **500 000 EVP par an manutentionnés**
- **8 millions de tonnes traitées**

Localisation du projet


Aménagement de la Zone Arrière Portuaire (ZAP)

Ambition B : Port Rayonnant	Orientation : Connectivité maritime / Economie bleue	Axe : Patrimoine	Investissement de développement
--	---	-------------------------	--

Contexte et objectifs du projet d'investissement

La Zone Arrière Portuaire (ZAP) constitue le dernier site d'extension des activités portuaires de Port Réunion, permettant, dès qu'elle sera aménagée, l'amélioration de la compétitivité du Port, de sa Zone Industriale-Portuaire et de l'ensemble de la chaîne logistique réunionnaise.

Port Réunion manutentionnant plus de 99% des volumes entrants et sortants à La Réunion, cet aménagement est un enjeu fondamental pour l'insertion de l'économie réunionnaise dans la dynamique de croissance régionale.

Plus particulièrement, l'aménagement de la ZAP répond à deux objectifs essentiels :

- **Besoin de plateformes portuaires** permettant l'optimisation des zones actuelles de terre-pleins de stockage situés bord à quai. Dans un contexte de forte croissance de ses activités, Port Réunion se doit d'adapter ses installations. Les risques de congestions à venir liés à l'absence de disponibilité foncière, vont rapidement créer des surcoûts pour l'ensemble des acteurs économiques réunionnais (industrie, commerce, bâtiment), un risque de déclassement du port de la part des compagnies maritimes et, plus généralement, représenter un frein au développement économique de La Réunion.
- **Besoin de plateformes logistiques et industriale-portuaires** permettant l'amélioration de la chaîne logistique réunionnaise, mais aussi le développement d'activités de transformation rendu possible par l'amélioration de la connectivité maritime liée au transbordement. Ces activités participeront à l'amélioration de la performance, à la création de valeur ajoutée et d'emploi sur le territoire.

Le projet d'aménagement de la ZAP porté par Port Réunion a été qualifié de Projet d'Intérêt Général (PIG) par arrêté préfectoral n°4232 du 14 août 2014. Cette qualification a été renouvelée par arrêté n°1629/SG/DCL/BU du 27 juillet 2017, et ceci pour une durée de 3 ans.

Port Réunion souhaite participer activement à ce projet de territoire en aménageant et gérant les espaces dédiés au développement des activités portuaires (43 ha de surface totale), ainsi que les infrastructures connexes. A ce stade, les opérations suivantes sont envisagées dès la libération des terrains des activités existantes (carrières), soit dès mi-2022 :

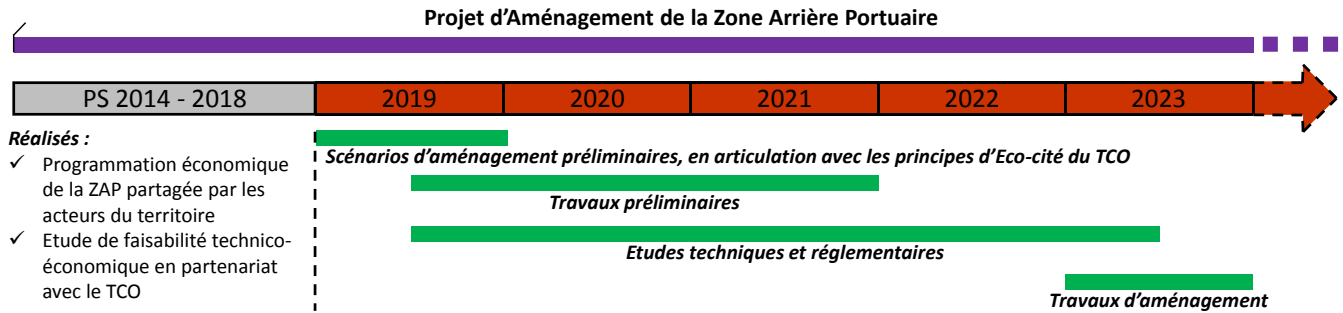
- 1^{ère} phase d'acquisition foncière des terrains à vocation portuaire (partie Nord en contact avec les quais) ;
- Dévoiement de la rue Jesse Owens avec intégration du sentier du littoral dans son tracé et déplacement de la conduite Eaux Usées présente sur le site ;
- Travaux de déblaiement et de terrassement permettant la réalisation des plateformes ;
- Création des voiries internes et réaménagement des accès ;
- Gestion des eaux pluviales, comprenant les dispositifs de collecte/ traitement des polluants ;
- Insertion des modes doux et des continuités écologiques dans une approche paysagère de la zone ;
- Amenée des réseaux courants (électricité, AEP, EU, Télécom, fibres, ...) ;
- Construction des bâtiments et des infrastructures spécifiques.

Afin d'intégrer le mieux possible la Zone Arrière Portuaire dans son environnement, le programme d'aménagement prendra en compte :

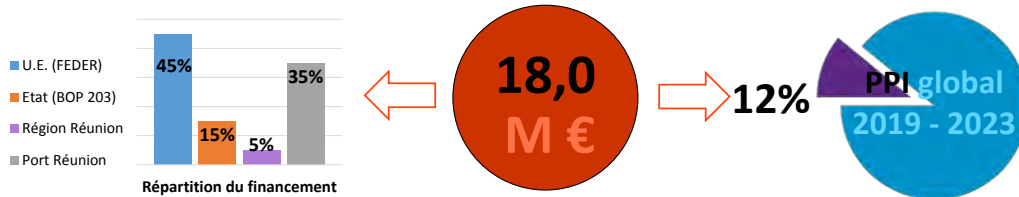
- les principes de l'Approche Environnementale de l'Urbanisme, AEU, (préservation de la ressource en eau, maîtrise de l'énergie, préservation de la biodiversité, gestion des eaux pluviales, ...) ;
- la démarche Eco-cité du TCO.

Par ailleurs, des premiers travaux de voirie et de déplacement d'un feu de navigation seront entrepris d'ici 2020.

Calendrier



Investissement sur la période 2019-2023



Le projet dans les documents de cadrage stratégique

La réalisation du projet d'aménagement de la Zone Arrière Portuaire porté par Port Réunion est prévue par le Livre Bleu de l'Outre-Mer.

Par ailleurs, ce projet est dans sa globalité en forte cohérence avec les orientations programmatiques de développement de l'outil portuaire, mais également d'amélioration de la chaîne logistique réunionnaise, développées notamment par les documents stratégiques suivants :

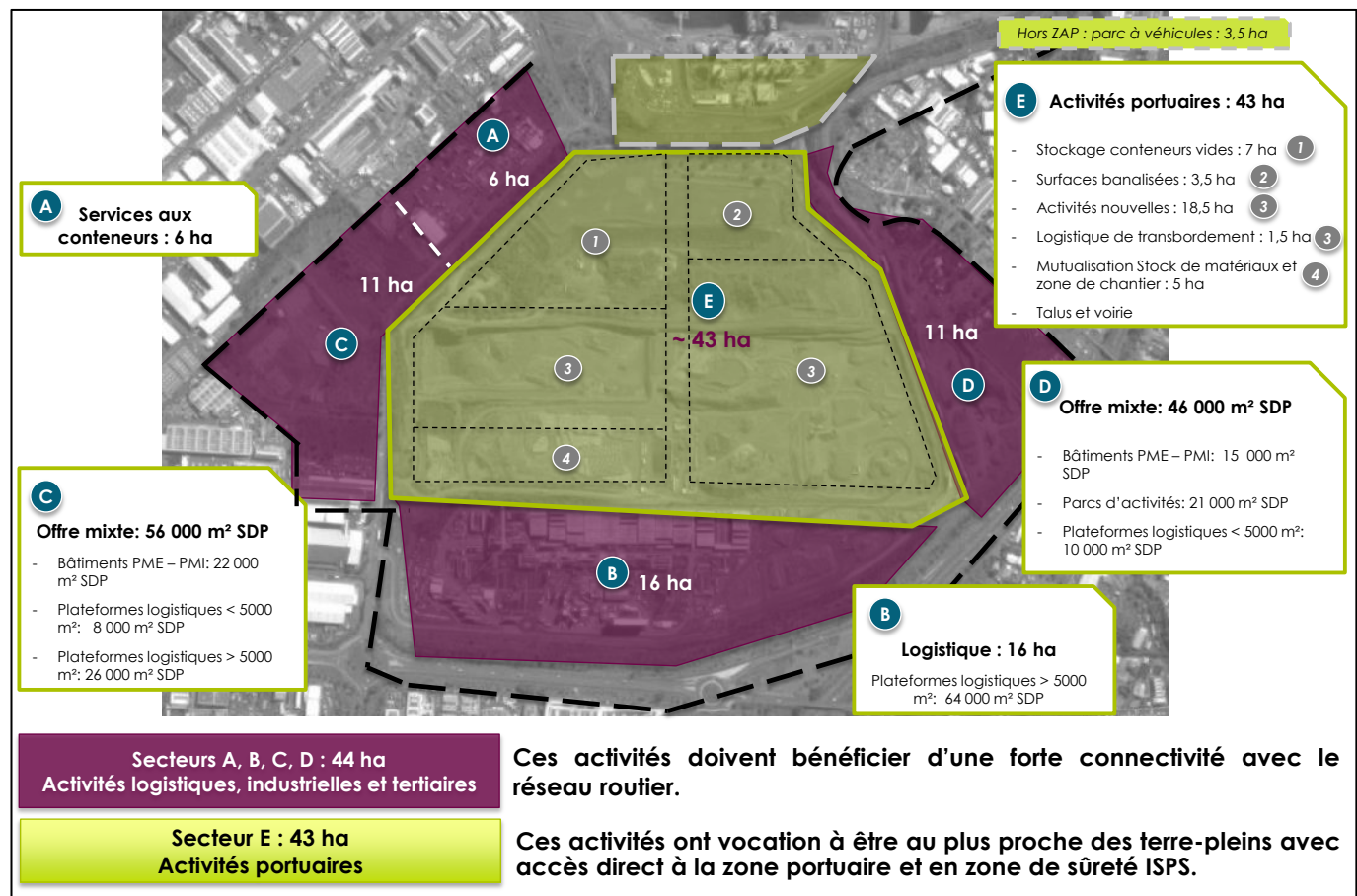
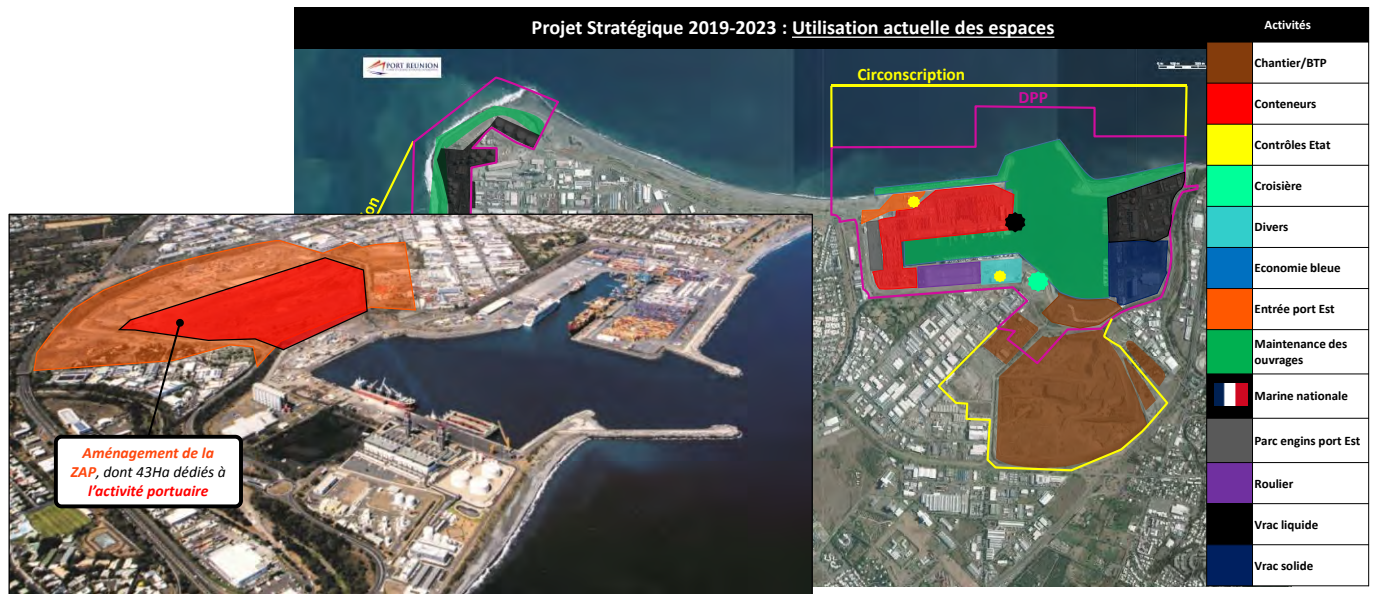
- ❖ Schéma d'Aménagement Régional de La Réunion, 2011
- ❖ Schéma de Cohérence Territorial du TCO, 2016
- ❖ Stratégie Nationale Portuaire, 2013
- ❖ Stratégie Nationale Portuaire Outre-Mer, 2016
- ❖ Stratégie Nationale pour la Mer et le Littoral, 2017
- ❖ Plan Local d'Urbanisme de Le Port, 2018

Participation du projet aux objectifs de territoire de Port Réunion 2030

- **Un environnement préservé**
- **500 000 EVP par an manutentionnés**
- **8 millions de tonnes traitées**
- **Valeur ajoutée de la ZIP : + 30% (INSEE)**
- **Valeur ajoutée de l'économie bleue : + 50% (INSEE)**

⚠ A ce jour, le portage du projet d'aménagement de la ZAP n'est pas défini. Les discussions sont en cours entre les différents partenaires, mais des risques subsistent sur ce projet d'extension des terrains portuaires et de développement des activités logistiques à La Réunion.

Les objectifs ne pourront être atteints que, si et seulement si, les différents acteurs du territoire adoptent une vision commune de l'aménagement de la Zone Arrière Portuaire, en cohérence avec la programmation économique réalisée.

Localisation et programmation du projet


Programmation économique de la Zone Arrière Portuaire réalisée par le TCO et le GPMDLR, qui fut présentée aux différents acteurs du territoire en 2018

Augmentation des capacités de stockage et adaptation aux effets du changement climatique

Ambition B : Port Rayonnant	Orientation : Connectivité maritime	Axe : Marchandises diverses	Investissement de développement
--	--	------------------------------------	--

Contexte et objectifs du projet d'investissement

A horizon 2030, la progression de la population réunionnaise, la croissance économique et le développement des activités liées à la nouvelle connectivité maritime pourraient porter le volume de conteneurs transitant par les installations du port à plus de 500 000 EVP, dont 300 000 à 350 000 liés à l'activité domestiques et 150 000 à 200 000 liés au transbordement (soit par rapport à 2018, +70 % d'augmentation). Afin de se prémunir de situations périodiques de saturation, le terminal doit pouvoir viser une capacité de traitement de **600 000 EVP**.

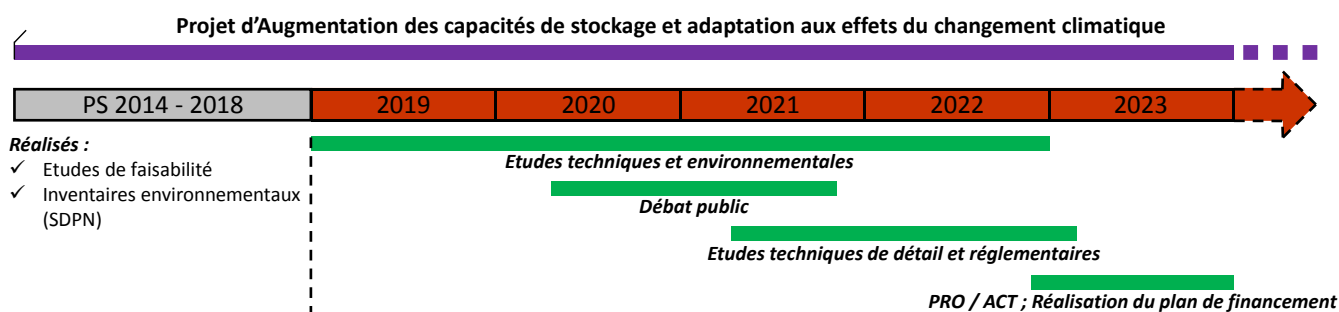
Les besoins à horizon 2030 pourront être satisfaits par les capacités nautiques du Port Est. Cependant, Port Réunion doit impérativement augmenter ses capacités de stockage de ses terre-pleins situés bord à quai pour traiter des volumes d'escale toujours plus importants. Par ailleurs, Port Réunion doit également adapter les défenses côtières du terminal conteneurs aux effets du changement climatique.

Dans ce contexte, le projet « Augmentation des capacités de stockage et adaptation aux effets du changement climatique » représente une opération stratégique pour Port Réunion.

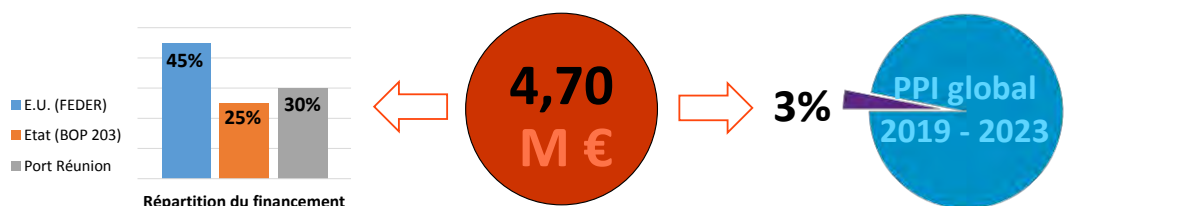
Les conclusions d'une série d'étude de faisabilité menée ces dernières années ont permis de définir le programme d'étude à réaliser. Durant la période du Projet Stratégique 2019-2023, uniquement ce programme d'étude sera engagé. Il permettra notamment la préparation et la réalisation d'un débat public, suivi par des études techniques de détail et procédures réglementaires.

La solution d'exondement Ouest, c'est-à-dire de création de terre-pleins gagnés sur la mer immédiatement à l'arrière du terminal conteneur actuel, est aujourd'hui la variante technique privilégiée par Port Réunion. Néanmoins, un ensemble d'étude conduira à la proposition en débat public de plusieurs variantes permettant toute l'augmentation des capacités de stockage des conteneurs pleins. Le choix de la solution ensuite étudiée plus finement sera pris en fonction des enseignements du débat public.

Calendrier



Investissement sur la période 2019-2023



Le projet dans les documents de cadrage stratégique

Ce projet est une composante majeure de la politique de développement de Port Réunion. A travers sa réalisation, les actions suivantes sont notamment recherchées :

- Renforcement de la compétitivité de l'escale réunionnaise par la spécialisation des terminaux, notamment conteneurs, élément clé pour que la connectivité maritime renforcée de Port-Réunion soit conservée ;
- L'adaptation de l'infrastructure à la croissance du trafic conteneurs, mais aussi à l'augmentation du nombre de conteneur par navire faisant escale à La Réunion ;
- Un développement équilibré et complémentaire entre trafic conteneur domestique et de transbordement.

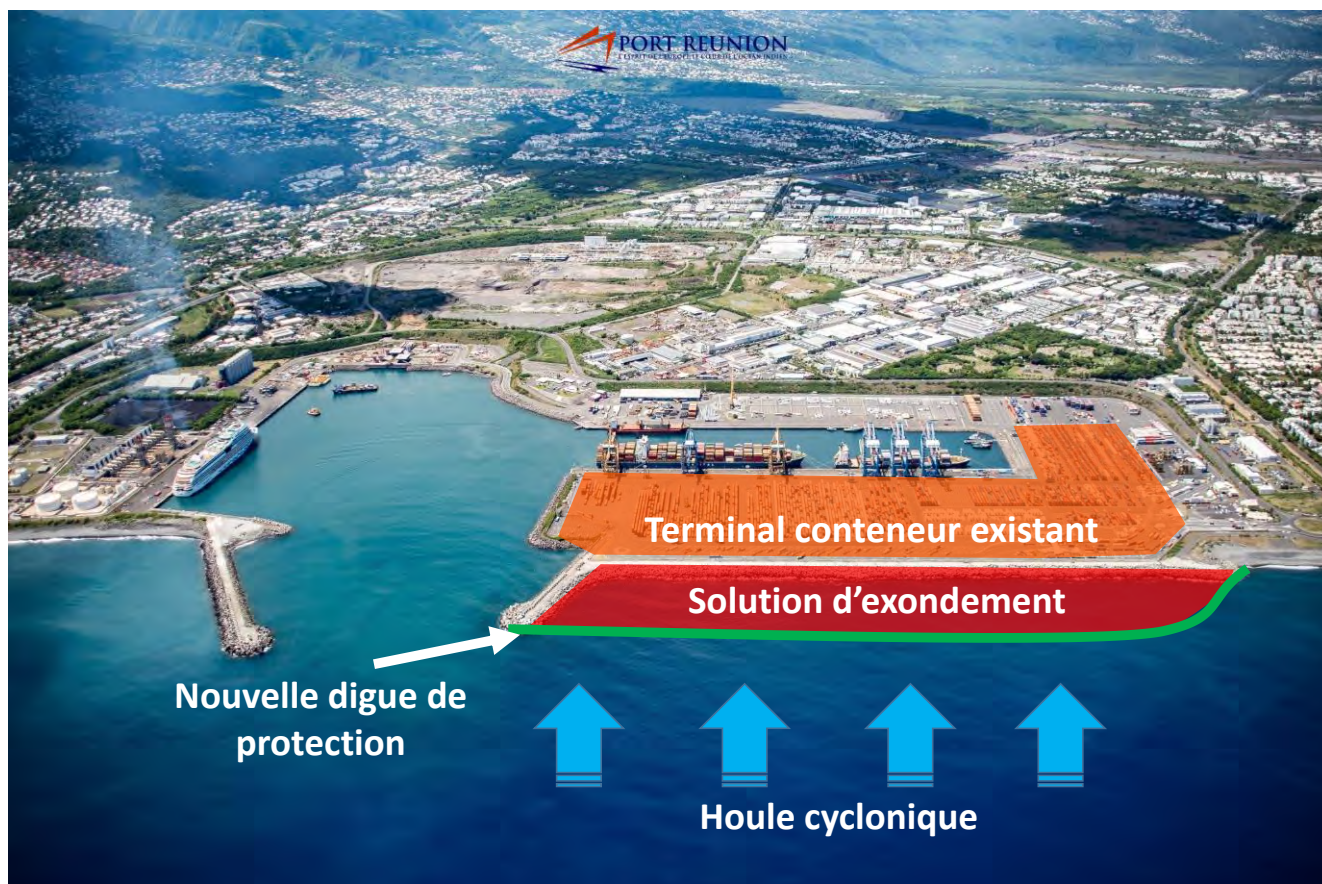
Ces objectifs de développement poursuivis par Port Réunion sont soutenus notamment par :

- ❖ Le Schéma d'Aménagement Régional, 2011
- ❖ La Stratégie Nationale pour la Mer et le Littoral, 2017
- ❖ Le Comité Interministériel de la Mer, 2017
- ❖ Le Livre Bleu de l'Outre-Mer, 2018

Participation du projet aux objectifs de territoire de Port Réunion 2030

- **Un environnement préservé**
- **500 000 EVP par an manutentionnés**
- **8 millions de tonnes traitées**

Localisation de la solution d'exondement Ouest



Reconstruction du Poste 1

Ambition B : Port Rayonnant	Orientation : Economie bleue	Axe : Pêche	Investissement de maintien
--	-------------------------------------	--------------------	-----------------------------------

Contexte et objectifs du projet d'investissement

Construit en 1957 et dédié à la pêche depuis les années 1990, le Poste 1 accueille aujourd'hui majoritairement les unités réunionnaises de grande taille ayant pour périmètre d'action les mers australes : il s'agit de palangriers congélateurs pour la légine et des chalutiers caseyeur pour la langouste.

En raison de l'agitation du plan d'eau, ce quai sur pieux connaît sur sa partie arrière des affouillements importants des fondations menaçant la stabilité de l'ouvrage. Après expertise menée par le CETE Méditerranée en 2012 et afin d'éviter la destruction du Poste 1, une interdiction d'accès des véhicules lourds au tablier de l'ouvrage a été prise (arrêté préfectoral n°12-2047 du 07 novembre 2012). Le poste à quai est cependant toujours accessible aux navires.

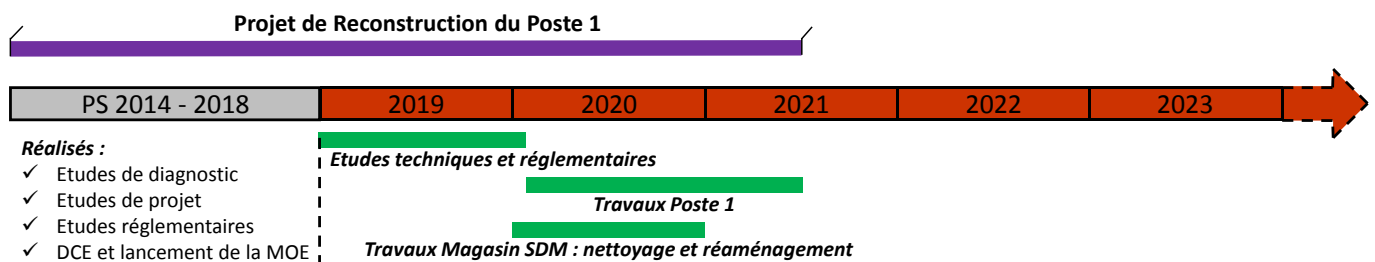
Cette situation contraint l'ensemble des navires et notamment ceux de la filière de pêche australe à ne plus utiliser le Poste 1 pour des opérations habituelles : débarque des produits de pêche, interventions spécifiques nécessitant des moyens de levage (maintenance, ...). Aussi, Port Réunion souhaite réaliser durant la période de son Projet Stratégique 2019-2023 la réfection totale du Poste 1. La fin des travaux est prévue mi-2021.

Dans le même temps et attendant au Poste 1, Port Réunion souhaite réaliser des travaux de nettoyage et de réaménagement du magasin SDM, ce qui permettra à ce dernier l'accueil d'activités favorisant les synergies entre les filières de pêche et d'aquaculture.

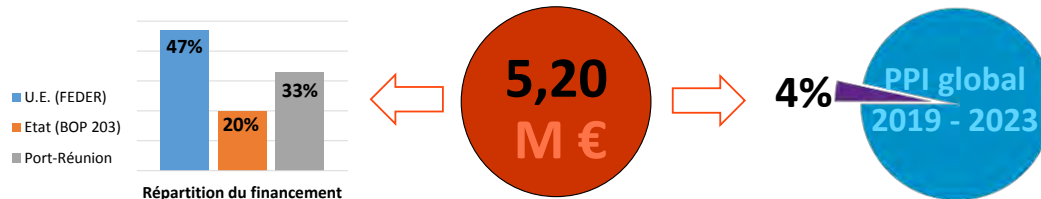
Ce projet d'investissement est capital pour rendre l'ouvrage de nouveau opérationnel, mais aussi pour apporter aux entreprises utilisatrices un équipement exploitable dans des conditions optimales :

- Garanties plus importantes quant aux opérations d'avitaillement et de débarque des navires (traitement simultané de deux bateaux, circulation des véhicules lourds, ...)
- Possibilité d'assurer les opérations de maintenance et de maintien en condition opérationnelle des navires.

Calendrier



Investissement sur la période 2019-2023



Le projet dans les documents de cadrage stratégique

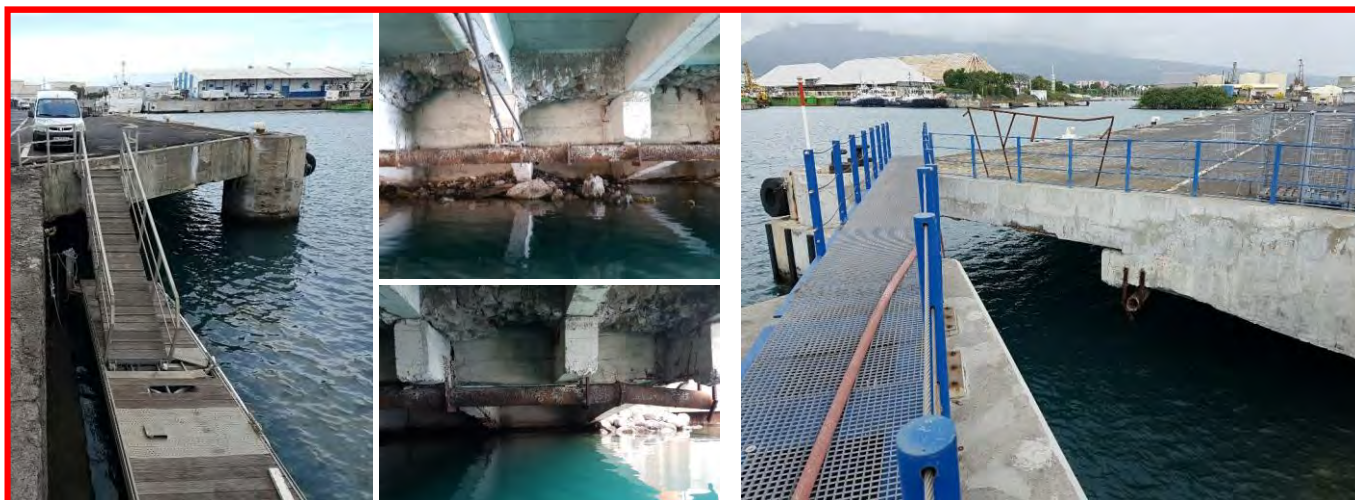
Les objectifs de développement de l'économie bleue poursuivis par le projet de reconstruction du Poste 1 de Port Réunion (pêche et réparation navale) sont notamment soutenus par :

- ❖ Le Schéma d'Aménagement Régional (SAR) et son Schéma de Mise en valeur de la Mer (SMVM), 2011
- ❖ La Stratégie Nationale pour la Mer et le Littoral, 2017
- ❖ Le Comité Interministériel de la Mer, 2017
- ❖ Le Livre Bleu de l'Outre-Mer, 2018

Participation du projet aux objectifs de territoire de Port Réunion 2030

- **Valeur ajoutée de l'économie bleue sur le territoire du complexe industrialo-portuaire : + 50 % (INSEE)**

Etat actuel et localisation du projet



Renouvellement de l'outillage de dragage et des moyens d'échouage destinés à la réparation navale

Ambition B : Port Rayonnant	Orientation : Economie bleue / Outillage de dragage et de manutention	Axe : Environnement / Entretien maritime / Réparation navale	Investissement de maintien et de développement
--	--	---	---

Contexte et objectifs du projet d'investissement

Port Réunion intervient régulièrement pour l'entretien des accès maritimes et des ouvrages de protection à la mer (dragage, pose de blocs cubiques rainurés), ainsi que pour la mise à sec de bateaux. Pour ce faire, il dispose d'outillage spécifique :

- **La section maritime :**
 - o 2 grues à treillis équipées de dragline ;
 - o 1 chaland à déblais ;
 - o 1 ponton de dragage ;
 - o 3 embarcations de servitude, dont 1 navire hydrographique.
- **La section Réparation Navale :**
 - o Un élévateur à sangles (Roulev) pour les navires de plaisance ou de petite pêche, jusqu'à 45T ;
 - o Un slipway transversal, installation, unique en son genre sur l'île de La Réunion, permet l'échouage des navires allant jusqu'à 63m et 600T.

Dans un contexte de changement climatique qui pourrait engendrer une augmentation significative des volumes de dragage, Port Réunion se doit de s'adapter en renouvelant son outillage de dragage.

Par ailleurs, il lui est également nécessaire d'accompagner le développement des activités de réparation navale à La Réunion. Pour cela, Port Réunion va procéder, dans le cadre de son programme *Les ateliers de l'océan*, à la mise à niveau et à la modernisation du slipway, mais aussi au renouvellement de son élévateur à bateaux Roulev.

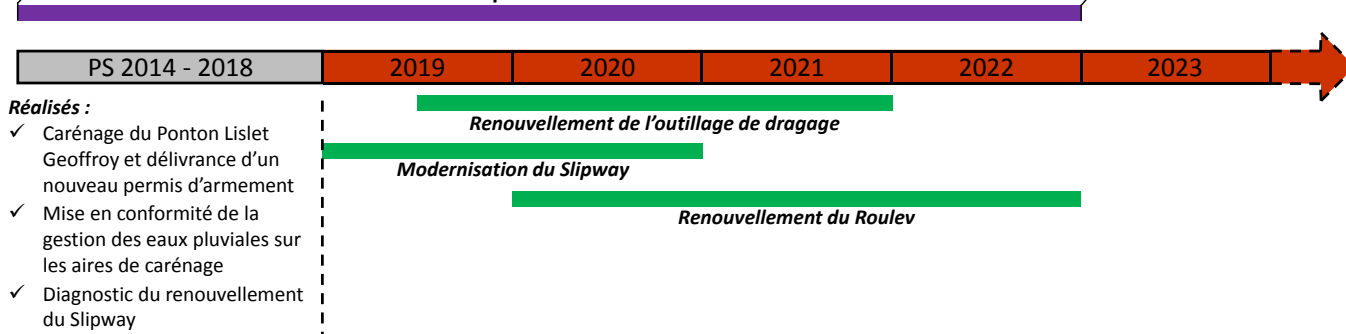
Plus précisément, le programme d'action porté par Port Réunion prévoit :

- Le renouvellement de l'outillage de dragage :

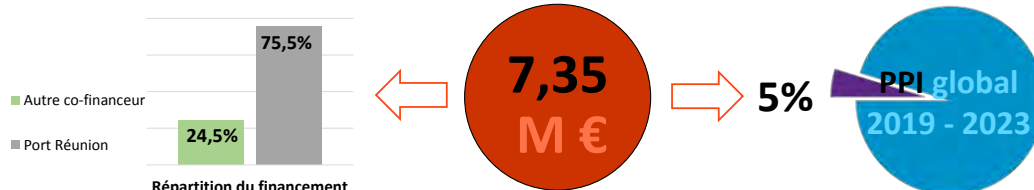
Lorsqu'elle a été acquise en 1988, la grue Rapier était l'engin de manutention mobile le plus performant de l'île de la Réunion. Trente ans plus tard, les capacités de l'engin ne sont plus équivalentes à celles des moyens modernes, et il est nécessaire de procéder à son remplacement. Il en est de même pour le ponton de dragage Lislet Geoffroy, construit en 1991. Le chaland Marie Jeanne, porteur de déblais, nécessite quant à lui un une remise à niveau complète.
- Renouvellement et rénovation des moyens d'échouage :
 - o L'élévateur à sangles (Roulev), acheté en mai 1994 par la CCIR, effectue entre 250 et 330 manutentions par an. Vu son ancienneté, il est de plus en plus difficile de s'approvisionner en pièces de rechange, et le maintien en conditions opérationnelles de l'engin est un challenge quotidien. Il sera remplacé par un outillage plus moderne de 50T de capacité.
 - o Le slipway, construit dans les années 1970, a subi peu de modifications depuis cette date. Des opérations de gros entretien ont été menées périodiquement. Dans les années 2000, la capacité de l'engin a été limitée à 600T, pour une capacité d'origine de 850T. Afin d'accompagner le développement des activités de réparation navale à La Réunion, il est proposé de procéder à des opérations de mise à niveau et de modernisation du slipway. A terme, l'objectif est de retrouver la capacité nominale de l'engin (850T).

Calendrier

Projet de Renouvellement de l'outillage de dragage et des moyens d'échouages destinés à la réparation navale



Investissement sur la période 2019-2023



Le projet dans les documents de cadrage stratégique

Les objectifs d'accompagnement de la réparation navale, mais également d'adaptation aux effets du changement climatique, poursuivis par le projet de Port Réunion de renouvellement de ses outillages sont soutenus notamment par :

- ❖ La Stratégie Nationale pour la Mer et le Littoral, 2017
- ❖ Le Comité Interministériel de la Mer, 2017
- ❖ Le Livre Bleu de l'Outre-Mer, 2018

Participation du projet aux objectifs de territoire de Port Réunion 2030

- Un environnement préservé
- Valeur ajoutée de l'économie bleue : + 50% (INSEE)

Vues de l'existant



Renouvellement de l'outillage portuaire

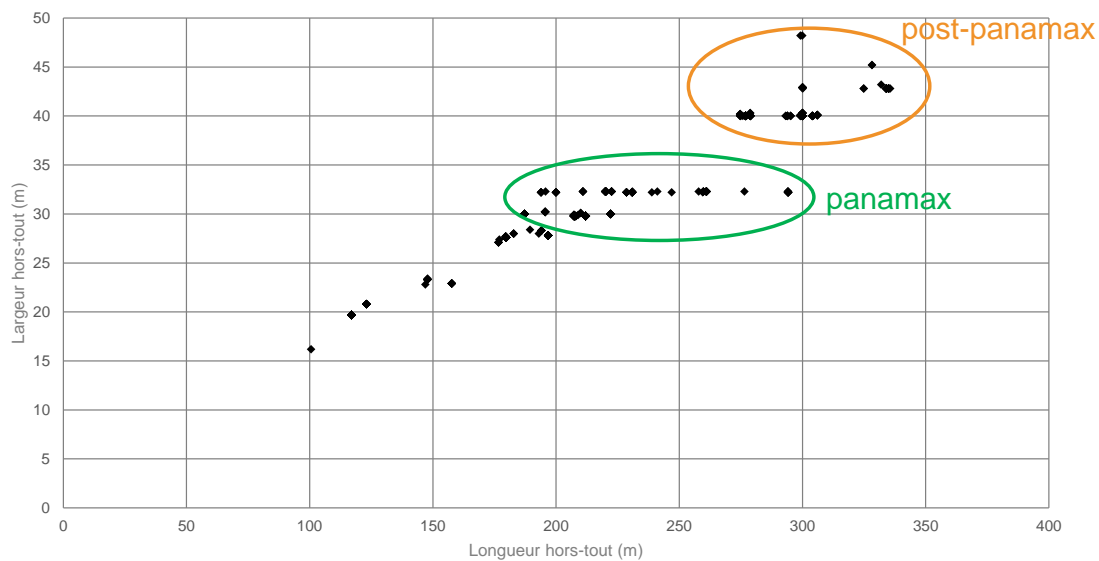
Ambition B : Port Rayonnant	Orientation : Outillage de dragage et de manutention	Axe : Marchandises diverses / Mobilier / Vrac liquide / Patrimoine	Investissement de maintien et de développement
--	---	---	---

Contexte et objectifs du projet d'investissement

La mise à niveau des conditions nautiques du Port Est, mais également l'augmentation du niveau de performance des moyens de manutention des conteneurs, ont depuis 2016 permis de répondre à l'augmentation de la taille des navires porte-conteneurs escalant régulièrement à Port Réunion. On distingue aujourd'hui deux standards de navire :

- Les porte-conteneurs d'une largeur comprise entre 10 et 13 rangées et d'une longueur comprise entre 150 et 220 mètres (de type « fully cellular feeder » à « panamax »). Ces navires sont opérés par les lignes « feeder » inter-îles et régionales, et préférentiellement traités au poste 10 ;
- Les porte-conteneurs de type « post-panamax », soit d'une largeur allant jusqu'à 19 rangées (jusqu'à 48 mètres de large) et d'une longueur comprise entre 260 et 330 mètres. Ces navires sont principalement opérés par les lignes directes principales en provenance d'Europe, d'Asie et d'Afrique, et préférentiellement traités au poste 11.

Longueur et largeur des porte-conteneurs ayant escalé à Port-Réunion en 2017



Par ailleurs, la venue sur le marché depuis quelques années de navires de type « néo-panamax » de 20 rangées de large, c'est-à-dire adaptés aux nouvelles écluses du canal de Panama, va engendrer une généralisation de ces navires dans la flotte mondiale. Leur intégration progressive aux lignes Océan Indien génèrerait, dans les conditions actuelles, une contrainte de manutention pouvant, si rien n'est fait, constituer à moyen terme un frein au développement du trafic conteneurisé à Port Réunion.

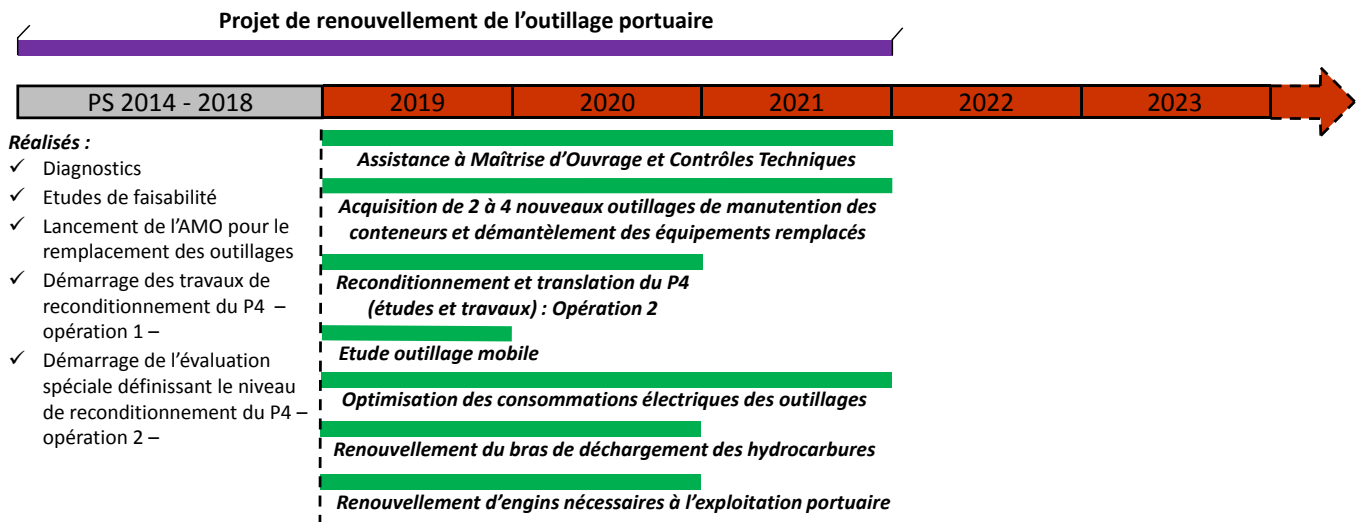
Aujourd'hui, seuls 3 portiques peuvent manutentionner des conteneurs jusqu'à une largeur de navire de 21 rangées, c'est-à-dire sur toute la largeur des navires post et néo-panamax (respectivement 19 et 20 rangées). Le futur standard « néo-panamax » impose à Port-Réunion de pouvoir manutentionner des navires sur une largeur de 20 rangées et ceci sur tout le linéaire du bord à quai principal.

Par ailleurs, la spécialisation progressive des postes de la darse à conteneurs, où les plus grands navires tels que les panamax et néo-panamax escaleraient sur les postes 10 et 11 et les navires feeders au poste 14, sera permise par la réalisation du projet de réorganisation et de sécurisation du Port Est (Fiche n°6).

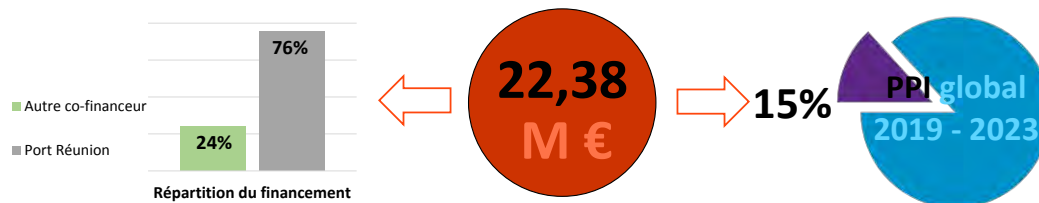
Ces différents constats ont amenés Port-Réunion à bâtir un plan d'action spécifique en matière d'évolution de l'outillage, notamment pour permettre la mise à niveau de la manutention afférentes au service des grands navires porte-conteneurs, mais également pour réfléchir à l'évolution du traitement des navires « feeder », tout en maintenant et améliorant la fiabilité ainsi que les capacités de traitement du terminal, et plus généralement du Port Est.

Ce plan d'action sera réalisé sous exploitation.

Calendrier



Investissement sur la période 2019-2023



Le projet dans les documents de cadrage stratégique

Ce projet de renouvellement de l'outillage portuaire est une composante majeure de la politique de développement de Port Réunion. A travers sa réalisation, les actions suivantes sont notamment recherchées :

- Renforcement de la compétitivité de l'escale réunionnaise par la spécialisation des terminaux, notamment conteneurs, élément clé pour que la connectivité maritime renforcée de Port Réunion soit conservée ;
- L'adaptation de l'infrastructure à la croissance du trafic conteneurs, mais aussi à l'augmentation du nombre de conteneur par navire faisant escale à La Réunion ;
- Un développement équilibré et complémentaire entre trafic conteneur domestique et de transbordement.

Ces objectifs de développement poursuivis par Port Réunion sont soutenus notamment par :

- ❖ Le Schéma d'Aménagement Régional, 2011
- ❖ La Stratégie Nationale pour la Mer et le Littoral, 2017
- ❖ Le Comité Interministériel de la Mer, 2017
- ❖ Le Livre Bleu de l'Outre-Mer, 2018

Participation du projet aux objectifs de territoire de Port Réunion 2030

- **Un environnement préservé**
- **500 000 EVP par an manutentionnés**
- **8 millions de tonnes traitées**

Localisation du projet

1. Remplacement de 2 à 4 outillage conteneurs
2. Reconditionnement du portique P4 et translation
3. Renouvellement du bras de déchargement des hydrocarbures

- Optimisation des consommations électriques des portiques conteneurs (non représentée)
- Evaluation avec les opérateurs de l'opportunité d'acquisition d'outillage mobile (non représentée)
- Renouvellement des engins d'exploitation (non représenté)



Renouvellement de l'accueil de la croisière

Ambition B : Port Rayonnant	Orientation : Croisière	Axe : Passagers	Investissement de développement
--	--------------------------------	------------------------	--

Contexte et objectifs du projet d'investissement

Dans l'attente d'un investissement permettant une croissance long terme de la croisière, l'accueil des croisiéristes à Port Réunion mérite à court terme d'être amélioré par la réalisation de travaux d'aménagement de la gare maritime (séparation physique des flux) et de ses accès (accès routier).

Sous réserve de confirmation par l'étude de bassin Océan Indien en cours avec l'Association des Ports des Iles de l'Océan Indien (APIOI), Port Réunion souhaite à terme renouveler l'accueil de la croisière à La Réunion pour permettre son développement.

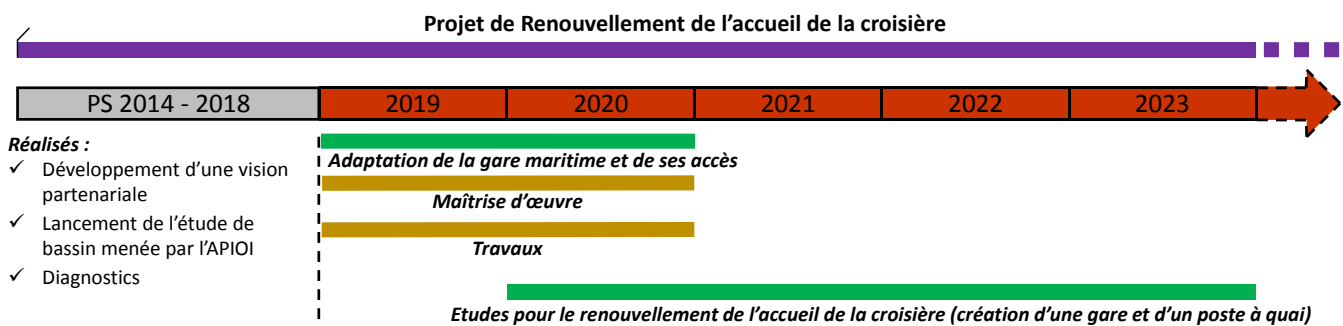
Ces différentes opérations permettront d'accueillir 100 000 passagers (soit 50 000 croisiéristes) par an en 2024 (mise à niveau des infrastructures existantes) et au minimum 200 000 à horizon 2030 (renouvellement de la gare maritime et réalisation d'un quai croisière), soit à terme environ 100 escales par an. Pour mémoire, Port Réunion a traité un flux de 81 774 passagers en 2018 sur 38 escales de navire.

Le programme d'action du projet de renouvellement de l'accueil de la croisière prévoit à ce stade :

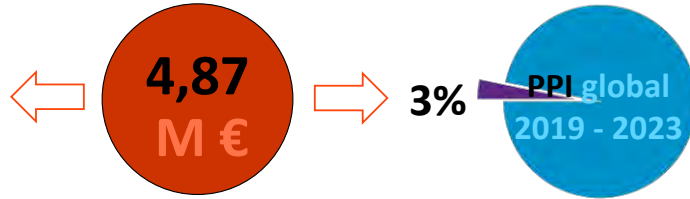
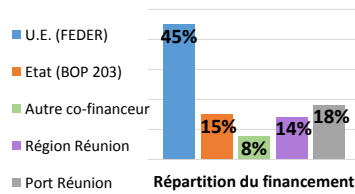
- L'adaptation de la gare maritime actuelle (Port Est) et de ses accès.
- L'ensemble des études permettant sur la période du prochain projet stratégique (2024-2028) :
 - Le renouvellement de la gare maritime en cohérence avec la création d'un nouveau poste à quai croisière ;
 - L'amélioration des capacités de quai pour la croisière par la création éventuelle d'un nouveau poste à quai croisière.

Par ailleurs, un ensemble d'étude et de suivi sera mené notamment pour mesurer les impacts de la croisière sur la qualité de l'air, mais aussi pour mettre en avant les actions permettant de fluidifier le parcours entre l'aéroport et le port des passagers de croisière en « tête de ligne ».

Calendrier



Investissement sur la période 2019-2023



Le projet dans les documents de cadrage stratégique

Les objectifs d'accompagnement du développement de la croisière poursuivis par le projet de Port Réunion sont notamment soutenus par :

- ❖ La Stratégie Nationale Portuaire en Outre-Mer, 2016
- ❖ Le Livre Bleu de l'Outre-Mer, 2018

Participation du projet aux objectifs de territoire de Port Réunion 2030

- > 100 000 croisiéristes accueillis en flux

Localisation du projet

1. Amélioration de la gare maritime existante et ses accès
2. Etude pour le renouvellement de l'accueil de la croisière
3. Adaptation du plan de circulation et de la connectivité routière de la gare maritime, traitement paysager des abords
4. Mise en place d'une Zone *dutyfree* à la gare maritime
5. Développement d'une zone sous douane pour l'avitaillement des navires par les industriels locaux (emplacement à titre indicatif)



Dématérialisation portuaire

Ambition B : Port Rayonnant	Orientation : Dématérialisation	Axe : TIC	Investissement de développement
---------------------------------------	---	------------------	---

Contexte et objectifs du projet d'investissement

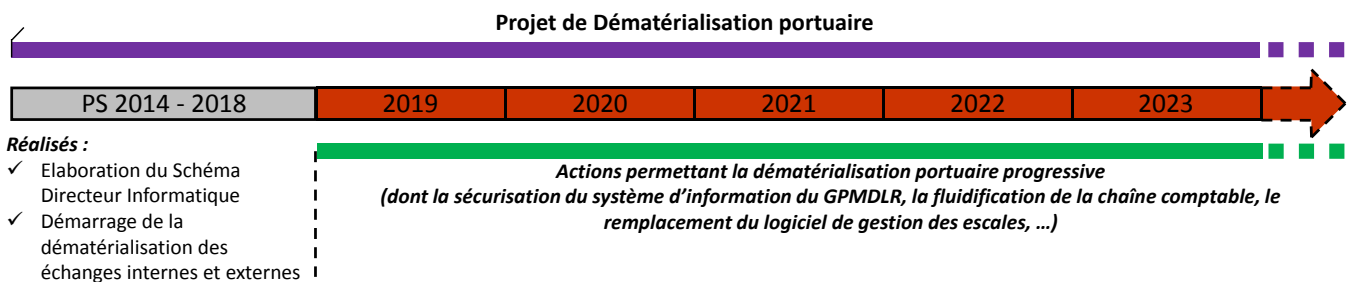
Parallèlement aux évolutions des outillages et équipements portuaires, les outils numériques permettent de repenser le modèle économique des ports. Ainsi :

- L'amélioration de la chaîne logistique passe par l'utilisation de mégadonnées (« big datas ») et le partage de l'information, mais aussi par l'amélioration de l'interopérabilité ;
- L'identification des points bloquants et des pistes d'amélioration, en vue de fluidifier les flux physiques et d'information, est le rôle des ports.

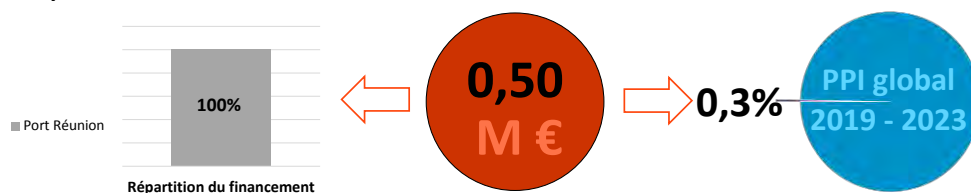
De manière synthétique, « le port du futur doit être connecté, il doit être une prise géante sur laquelle les acteurs pourront se brancher et échanger des informations » (Assises du port du futur, 2016). En prenant en compte ces axes nationaux et les éléments de contexte précités, Port Réunion inscrit son action numérique dans un programme d'action comprenant notamment :

- Numérisation de la chaîne logistique : lancer la démarche d'un schéma directeur de dématérialisation de la place portuaire, autour du CCS ;
- Numériser l'environnement et les installations portuaires, avec pour application directe le suivi des matières dangereuses sur le terminal conteneur ;
- Infrastructures et usages : moderniser les réseaux et structures TIC, notamment en installant un réseau sans fil collectif ;
- Digitalisation de l'établissement :
 - Mise en place de la Directive Inspire relative à la mise à disposition des données environnementales collectées par Port Réunion ;
 - Remplacer et sécuriser l'ensemble des serveurs d'application et de stockage (redondance, fiabilisation, augmentation des capacités et Green IT) ;
 - Déployer la dématérialisation des échanges internes (parapheurs électroniques, Contrôle Interne Comptable et Budgétaire, ...) et externes (factures, AOT, Signature Electronique, ...) ;
 - Mettre en œuvre un Système d'Archivage Electronique (SAE) des documents.

Calendrier



Investissement sur la période 2019-2023



6. Dessertes et intermodalité

6.1. Situation actuelle du port

6.1.1. Desserte de Port Réunion

Port Réunion bénéficie de conditions d'accès terrestre de bon niveau. Le port Est est accessible par le Nord depuis la RN1 par la voie de contournement du port, propriété du GPM (Rue Jesse Owens). Par le Sud, il est accessible soit par la RN1001 prolongée par la RN4A ou en venant de l'axe mixte par la RN4A.

Le Port Ouest est accessible par le Nord depuis le Port Est en utilisant la voie de liaison portuaire et les voies incluses dans la circonscription. L'entrée Sud du Port Ouest est accessible depuis l'axe mixte en empruntant la voie communale du boulevard de la Marine.

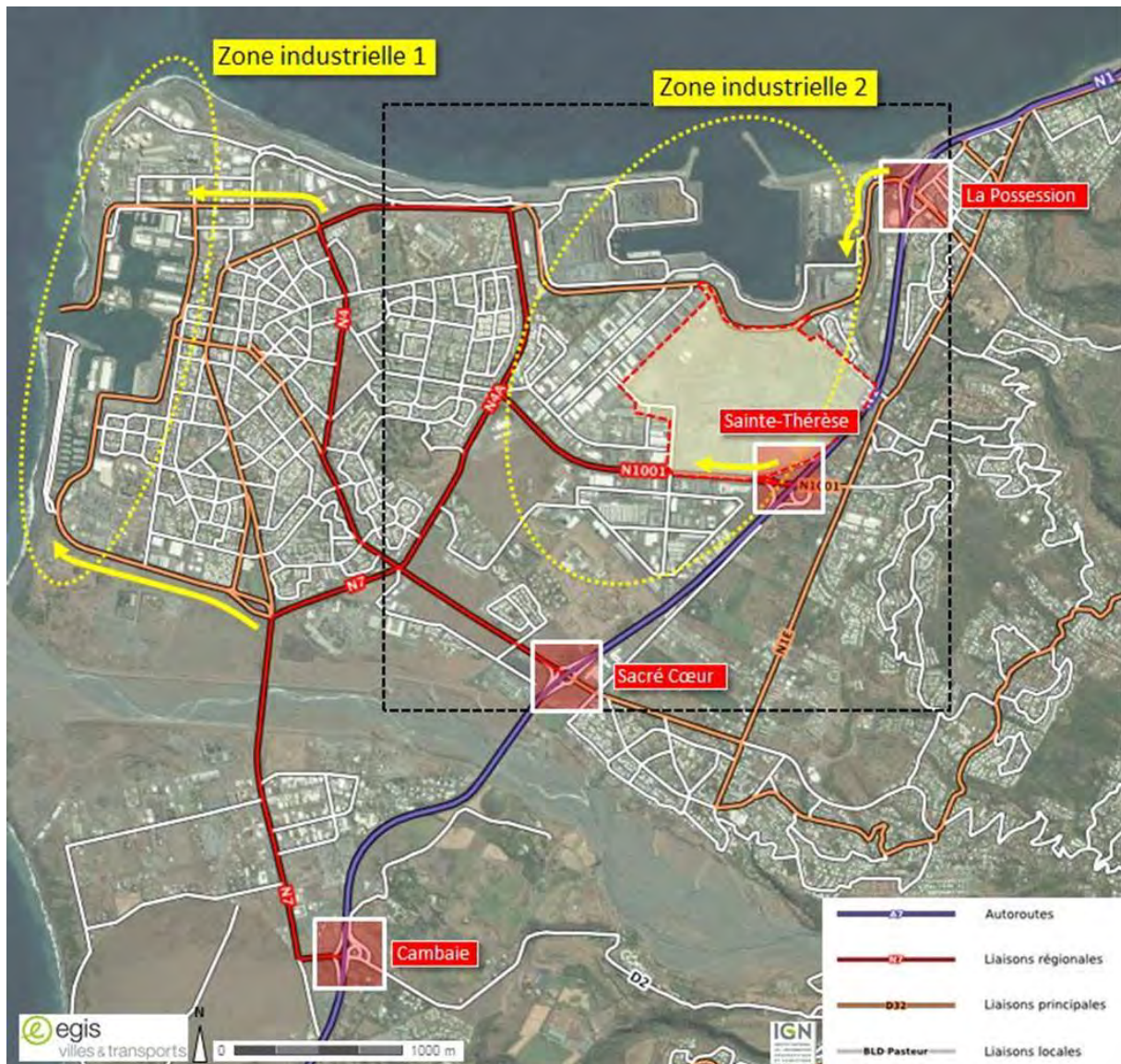


Figure 18: réseau routier et nœuds d'échanges à proximité de Port Réunion (source : Egis, 2016)

6.1.2. Trafic routier affectant Port Réunion

Le trafic à proximité du Port Est est particulièrement soutenu, notamment sur la RN1001. Ainsi les situations de saturation sont régulières sur les nœuds routiers en lien avec la RN1 et sur la RN1001 (cf. figures suivantes ; rouge = saturation, vert = fluidité).

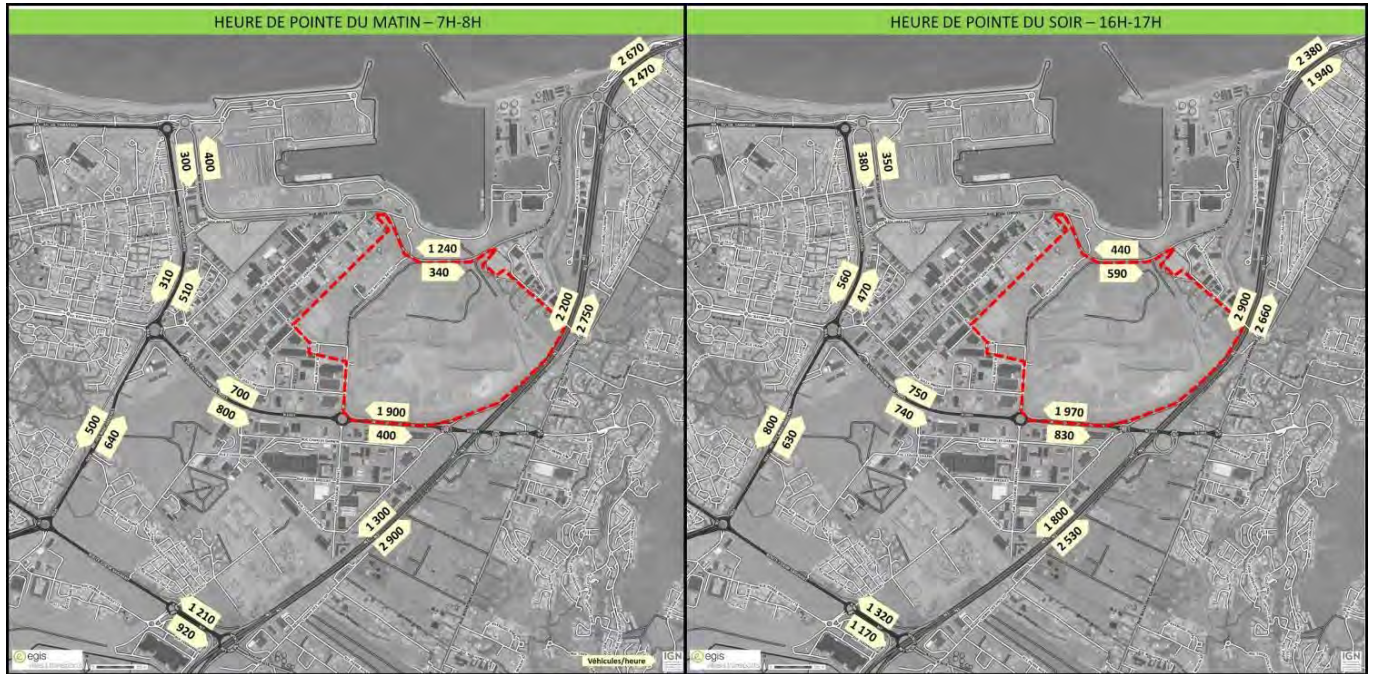


Figure 19 : trafic en véhicule/heure à proximité du Port Est (source : Egis, 2016, données Région Réunion 2013)

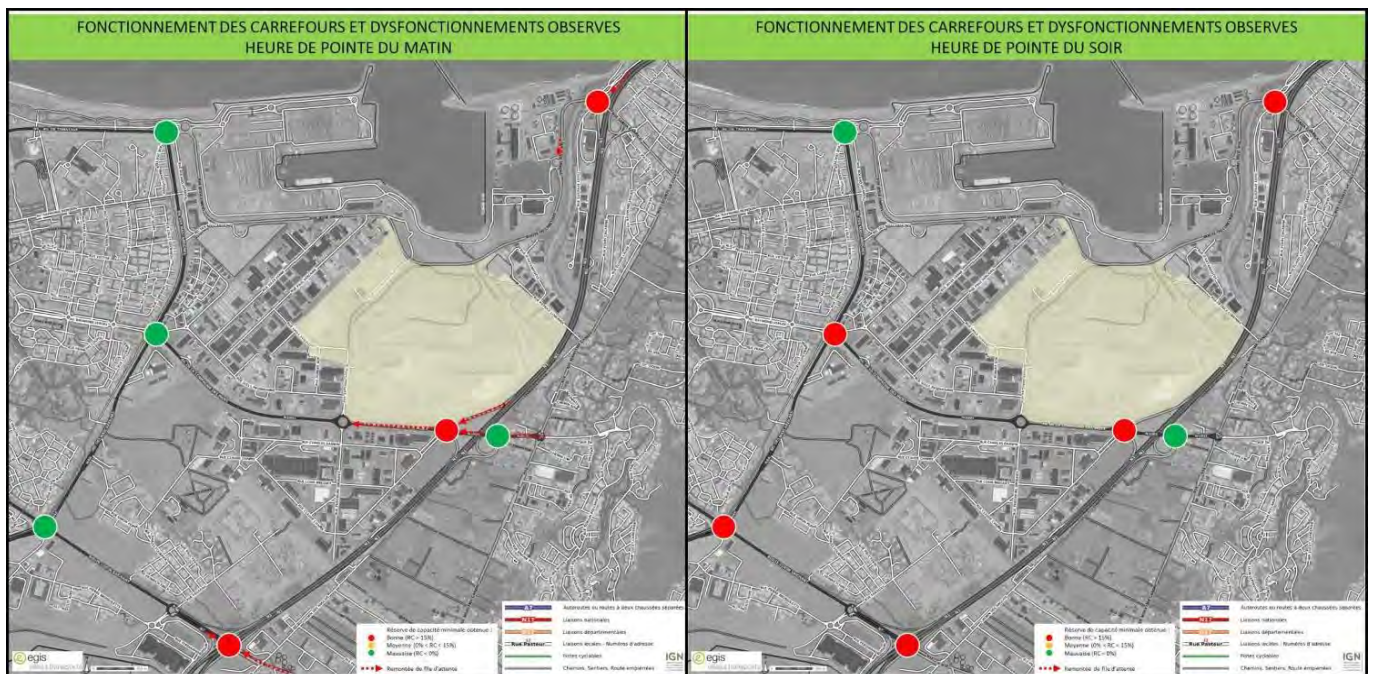


Figure 20 : saturation des nœuds routiers (source : Egis, 2016, données Région Réunion 2013)

En 2005, le recensement de la circulation effectué par la DDE indiquait sur la RN1001 un trafic moyen journalier annuel de 32 800 véhicules. La congestion de cet axe routier impacte l'activité alentours et la vie des citoyens l'empruntant quotidiennement. Dans le cadre du futur aménagement de la ZAP, une liaison directe entre celle-ci et la RN1 avec la création d'un nouvel échangeur peut s'avérer opportune pour faciliter sa desserte et ne pas accroître le trafic sur la RN1001.

Par ailleurs, des comptages de véhicules réalisés en février 2009 sur la voie de contournement ont permis d’observer une moyenne de 10 400 véhicules/jour dans les deux sens, dont une moyenne de 9 300 véhicules légers/jour et de 1 100 poids-lourds. La moyenne de véhicules/jours ouvrables est de 12 495 véhicules/jour, dont 10 082 VL et 1 413 PL. L’indice de saturation de cette voie s’élève à 25.9% et à 31.7% les jours ouvrables selon la méthode estimative de l’AGORAH. Cette voie d’accès au port ne présenterait donc pas un niveau de saturation critique au moment des comptages et pourrait donc absorber l’augmentation du trafic domestique pris en compte dans le projet stratégique.

En ce qui concerne l’accès au Port Ouest, un nouveau schéma de circulation devra être étudié avant de pouvoir envisager la pacification de la rue Amiral Bosse telle que prévue dans le projet de reconquête du front de mer par la commune du Port.

En synthèse, l’analyse AFOM de la desserte de Port Réunion est la suivante :

<p>Atouts</p> <ul style="list-style-type: none"> • Bonne accessibilité du Port Est par le Nord (RN1+voie de contournement) et le sud (RN1001+RN4A) • Pas de niveau de saturation critique de la voie de contournement 	<p>Faiblesses</p> <ul style="list-style-type: none"> • Congestion de la RN1001
<p>Opportunités</p> <ul style="list-style-type: none"> • Capacité de la voie de contournement à absorber les évolutions de trafic du projet stratégique • Amélioration de la connexion du port avec le Nord de l’île via la Nouvelle Route du Littoral • Création d’une liaison directe ZAP-RN1 	<p>Menaces</p> <ul style="list-style-type: none"> • Nouveau schéma de circulation et potentielle fermeture de la rue Amiral Bosse pour la desserte du Port Ouest

6.2. Intermodalité et enjeux de desserte

6.2.1. *Rappel*

Si la mise en place de l’intermodalité semble difficile au niveau réunionnais (pas de chemin de fer, ni de fleuve navigable), l’analyse de multiples documents cadres (cf. références) fait ressortir les éléments suivants en matière de desserte portuaire :

- intégrer la logistique dans le développement des territoires est une nécessité, tout comme la prise en compte de la dimension urbaine de l’activité logistique ;
- faire des ports des architectes de solutions logistiques pour le territoire est nécessaire ;
- les ports doivent favoriser la mise en place de « chaînes logistiques intégrées, économiquement compétitives et pérennes, favorisant les moyens massifiés » (Stratégie Nationale Portuaire) ;
- nécessité, pour l’outre-mer français, de structurer des solutions de cabotage intra et inter îles, pour réduire la part des dessertes terrestres et renforcer la desserte d’autres îles.

La question du cabotage a été traitée dans le Projet Stratégique 2014-2018, tout comme celles du déchargement des carburants à Gillot et des plateformes logistiques. Les conclusions soulignaient la pertinence du développement d’une plateforme logistique en ZAP, ainsi que de services à valeur ajoutée, incluant de la transformation.

Cette absence de solutions intermodales a priori n’exempte toutefois pas le port de regarder les évolutions possibles de sa desserte à la fois sur le plan des infrastructures, comme nous l’avons présenté en début de ce chapitre, mais aussi en termes d’évolution du schéma logistique d’irrigation du territoire depuis et vers le port.

6.2.2. Impacts du développement des activités logistiques

Le présent Projet Stratégique dans le cadre des aménagements liés à la connectivité portuaire, s'attardera, avec les différentes parties prenantes, à la réduction du phénomène de congestion, nuisible à la compétitivité des activités portuaires et logistiques, mais aussi à la vie du territoire. Comme le souligne le Schéma Régional des Infrastructures et Transports, le développement d'une chaîne logistique performante concourra à diminuer la congestion du réseau routier, en plus de favoriser la compétitivité des entreprises en abaissant leurs coûts logistiques. Aussi, le développement d'activités logistiques en ZAP concourra à transformer le système logistique réunionnais.

Actuellement, Port Réunion estime qu'environ 75 000 à 80 000 conteneurs pourraient passer d'une logistique dite 1PL (*First Party Logistics*) à une logistique 2PL (*Second Party Logistics*), voire 3PL (*Third Party Logistics*), s'effectuant en arrière port. Nous reprenons ci-après une définition largement répandue de ces concepts :

Type de logistique	Prestations
5PL	Gestion de la chaîne logistique + ingénierie (systèmes automatisés notamment)
4PL	Coordination + supervision de l'ensemble de la chaîne logistique (fournisseurs et sous-traitants inclus)
3PL	Transport + entreposage + flux de marchandises + solutions liées aux flux d'informations
2PL	Transport + entreposage
1PL	Transport

L'intégration logistique sera en fonction des accords entre logisticiens et clients, mais la modernisation du schéma logistique réunionnais évoluera vers plus de rationalité et d'efficacité (cf. figure suivante), réduisant sensiblement le nombre de kilomètres réalisés par des poids lourds, transportant notamment des conteneurs vides.

Schéma logistique actuel :

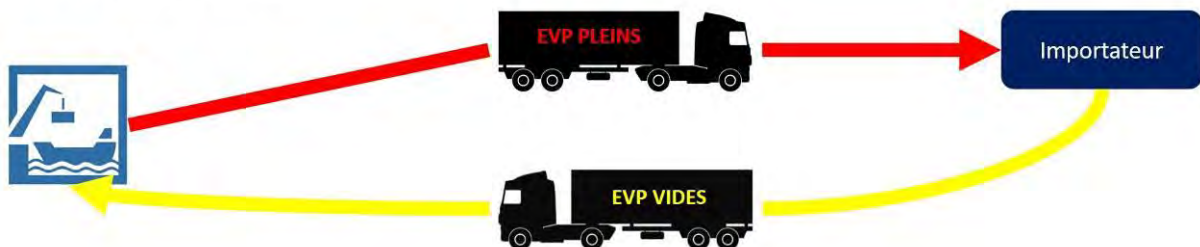


Schéma logistique visé



Figure 21 : évolution visée du schéma logistique

Pour rappel, une telle évolution pourrait permettre à terme d'éviter une production de plus de 1 000 tonnes de Co2 par an et plus de 10 M. t-km évités sur les routes réunionnaises, en plus des effets positifs sur l'encombrement, l'accidentologie et l'usure des infrastructures.

En effet, aujourd'hui le transport de conteneurs est principalement effectué à l'aide de camions-remorques équipés d'engins de manutention autonome. Un dépotage en zone portuaire de 20% à 30% des conteneurs pleins arrivant chaque année sur le port permettrait d'éviter le déplacement de masses inutiles. Le poids de ces engins de manutention (1.3t inutilement transportées) ajouté au retour à vide d'un conteneur (entre 2,3 et 3,9t), retirés des trafics routiers représenteraient un gain considérable en termes d'efficacité du système local de distribution, sans compter la fluidité gagnée en termes d'approvisionnement des centres de distribution au travers d'une telle évolution du schéma logistique.

L'impact en terme de performance et fluidité de la manutention serait également considérable, un *rolltainer* nécessitant environ 20 à 30 minutes pour charger/décharger un conteneur, là où un camion plateau est chargé en 5 à 6 minutes. Cette réduction du temps de chargement par un facteur 4 à 6 contribuera à une plus grande efficacité du système logistique, mais aussi à une plus grande fluidité du trafic sur Port Réunion et ses abords.

CONCLUSION

Avec ce nouveau Projet Stratégique, Port Réunion définit clairement ses ambitions pour les 5 prochaines années à la lumière des enjeux économiques et environnementaux de la zone géographique dans laquelle il inscrit son activité. L'objectif visé sur la période 2019-2023 est de poursuivre et amplifier les développements engagés depuis la création du GPM en 2013.

Cette démarche stratégique est bâtie autour d'un équilibre entre le nécessaire **rayonnement** de l'île, de sa place portuaire et un souci de **responsabilité** environnementale et sociétale. Les 177 millions d'euros d'investissements prévus sur la période 2019-2023 (avec notamment le projet Zone Arrière Portuaire) doivent permettre de répondre efficacement aux ambitions du territoire et aux attentes des opérateurs économiques sur la nécessaire évolution que doit opérer le modèle économique réunionnais au travers notamment de sa performance logistique.

Le schéma présenté ci-dessous propose une synthèse de la démarche stratégique proposée par Port Réunion dans son Projet Stratégique 2019-2023 :

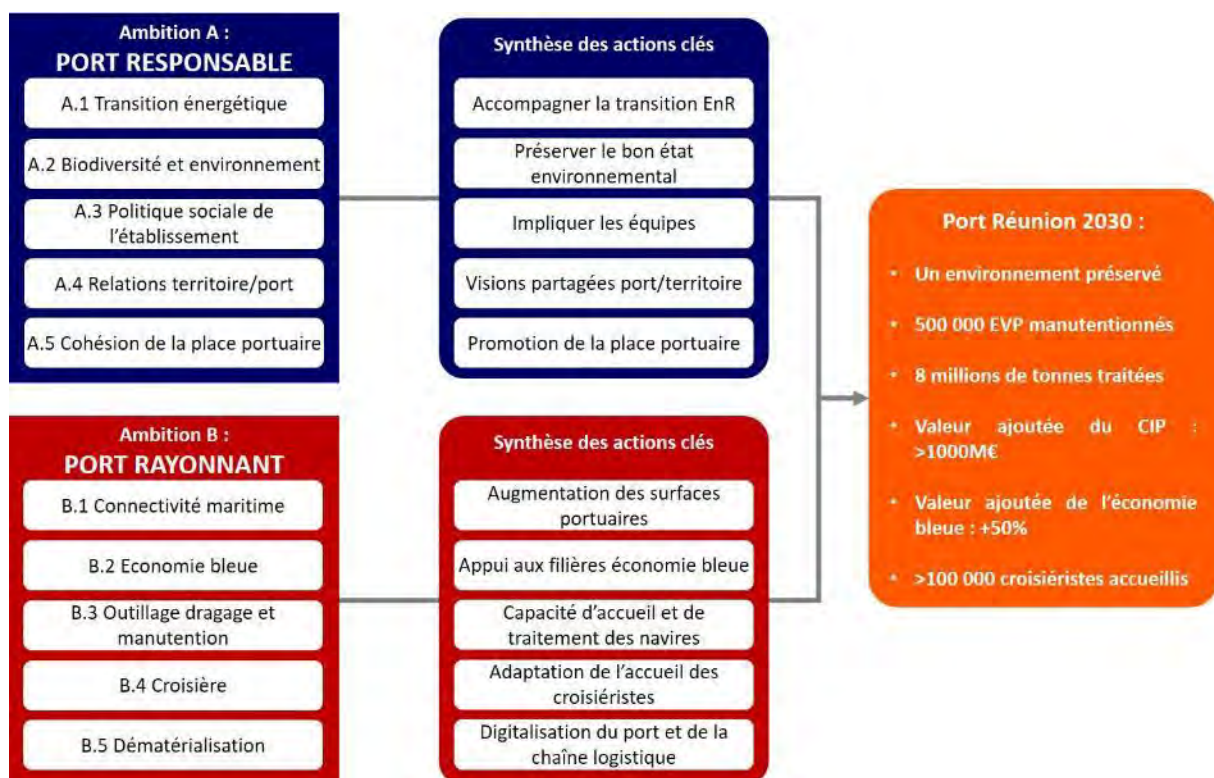


Figure 22 : Synthèse du Projet Stratégique 2019-2023

ANNEXES

Annexe 1 : lexique des acronymes utilisés et des organisations

AEP : Alimentation en Eau Potable	IT : Information Technologies
AEU : Approche Environnementale de l'Urbanisme AFAO : Afrique Australe et Orientale	ITF : International Transport Forum
AIOI : Association des Ports des îles de l'Océan Indien	MDE : Maîtrise de la Demande en Energie
AIVP : Association Internationale Villes et Ports	MOE : Maîtrise d'œuvre
ARS : Agence Régionale de Santé	MoU : Memorandum of Understanding (protocole d'entente)
BM : Banque mondiale	MTES : Ministère de la Transition Ecologique et Solidaire
BPI : Banque Publique d'Investissement	OCDE : Organisation de Coopération et de Développement Economiques
BRGM : Bureau de Recherche Géologiques et Minières	OMI : Organisation Maritime Internationale
CCEF : Conseillers du Commerce Extérieur de la France	OPCA : Organisme Paritaire Collecteur Agréé
CCS : Cargo Community System	PA2D : Plan d'Aménagement et de Développement Durable
CEREMA : Centre d'études et d'expertise sur les risques, l'environnement, la mobilité et l'aménagement	PIB : Produit Intérieur Brut
CESE : Conseil Economique Social et Environnemental	PLU : Plan Local d'Urbanisme
CIP : Complexe Industriel Portuaire	PPE : Programmation Pluriannuelle de l'Energie
CLIA : Cruise Lines International Association	PV : Photovoltaïque
CNUCED : Conférence des Nations unies sur le commerce et le développement	PWC : PricewaterhouseCoopers (cabinet d'audit et de conseil)
COI : Commission de l'Océan Indien	QVT : Qualité de Vie au Travail
CPT : Conseil de Promotion du tourisme	REPOM : Réseau national de surveillance de la qualité de l'eau et des sédiments dans les Ports Maritimes
DCE : Dossier de consultation des entreprises	REUSE : Réutilisation des Eaux Usées
EB : Eau Brute	RSE : Responsabilité Sociale des Entreprises
EEE : Espèces Exotiques Envahissantes	SAR : Schéma d'Aménagement Régional
EMR : Energie Marines Renouvelables	SEOR : Société d'Etudes Ornithologiques de la Réunion
ENR : Energies Renouvelables	SCOT : Schéma de Cohérence Territoriale
EPCI : Etablissement public de Coopération Intercommunale	SDATR : Schéma de Développement et d'Aménagement Touristique de La Réunion
EU : Eaux Usées	SDI : Schéma Directeur Informatique
ESI : Environmental Ship Index	SDPN : Schéma Directeur du Patrimoine Naturel
FAO : Food and Agriculture Organization of the United Nations (Organisation des Nations unies pour l'alimentation et l'agriculture)	SIG : Système d'Information Géographique
FC : Fonds de Cohésion	SOx : Oxydes de soufre
FEDER : Fonds Européen de Développement Régional	SRDEII : Schéma Régional de Développement Economique d'Innovation et d'Internationalisation
FSE : Fonds Social Européen	SWAC : Sea Water Air Conditionning (climatisation par eau de mer (froide))
GEIR : Groupe Espèces Invasives Réunion	TAAF : Terres Australes et Antarctiques Françaises
GES : Gaz à Effet de Serre	TCO : Territoire de la Cote Ouest
GPEC : Gestion Prévisionnelle des Emplois et Compétences	TFTA : Tripartite Free Trade Area (accords de libre-échange concernant 27 pays africains)
GT : Gross Tonnage (jauge brute)	VETSSE : Valorisation des Eaux Traitées en Sortie de Station d'Épuration
ICPE : Installations Classées pour la Protection de l'Environnement	WEF : World Economic Forum
IGAD : Intergovernmental Authority on Development	
IoT : Internet of Things (Internet des objets)	
IRD : Institut de recherche pour le développement	
IRT : Ile de La Réunion Tourisme	
ISEMAR : Institut Supérieur d'Economie Maritime	WWF : World Wildlife Fund for Nature (Fonds mondial pour la nature)

ZAP : Zone Arrière Portuaire
 ZAR : Zone d'Accès Restreint
 ZEE : Zone Economique Exclusive

ZIP : Zone Industrialo Portuaire
 ZOI : Zone Océan Indien

Organisations	Pays membres
COMESA : Common Market for Eastern and Southern Africa, membre du TFTA	Burundi, Comores, (République démocratique du) Congo, Djibouti, Égypte, Érythrée, Éthiopie, Kenya, Libye, Madagascar, Malawi, Maurice, Ouganda, Rwanda, Seychelles, Somalie, Soudan, Swaziland, Tunisie, Zambie, Zimbabwe.
SADC : Southern Africa Development Community, membre du TFTA	Afrique du Sud, Angola, Botswana, Comores, (République démocratique du) Congo, Lesotho, Madagascar, Malawi, Maurice, Mozambique, Namibie, Seychelles, Swaziland, Tanzanie, Zambie, Zimbabwe.
EAC : Eastern Africa Community, membre du TFTA	Burundi, Kenya, Ouganda, Rwanda, Sud Soudan, Tanzanie.
COI Communauté de l'Océan Indien	Comores, Madagascar, Maurice, Seychelles et Ile de La Réunion (France).
APIOI : Association des Ports des Iles de l'Océan Indien	Comores, Madagascar, Maurice, Seychelles et Ile de La Réunion (France).




Annexe 2 : représentations cartographiques





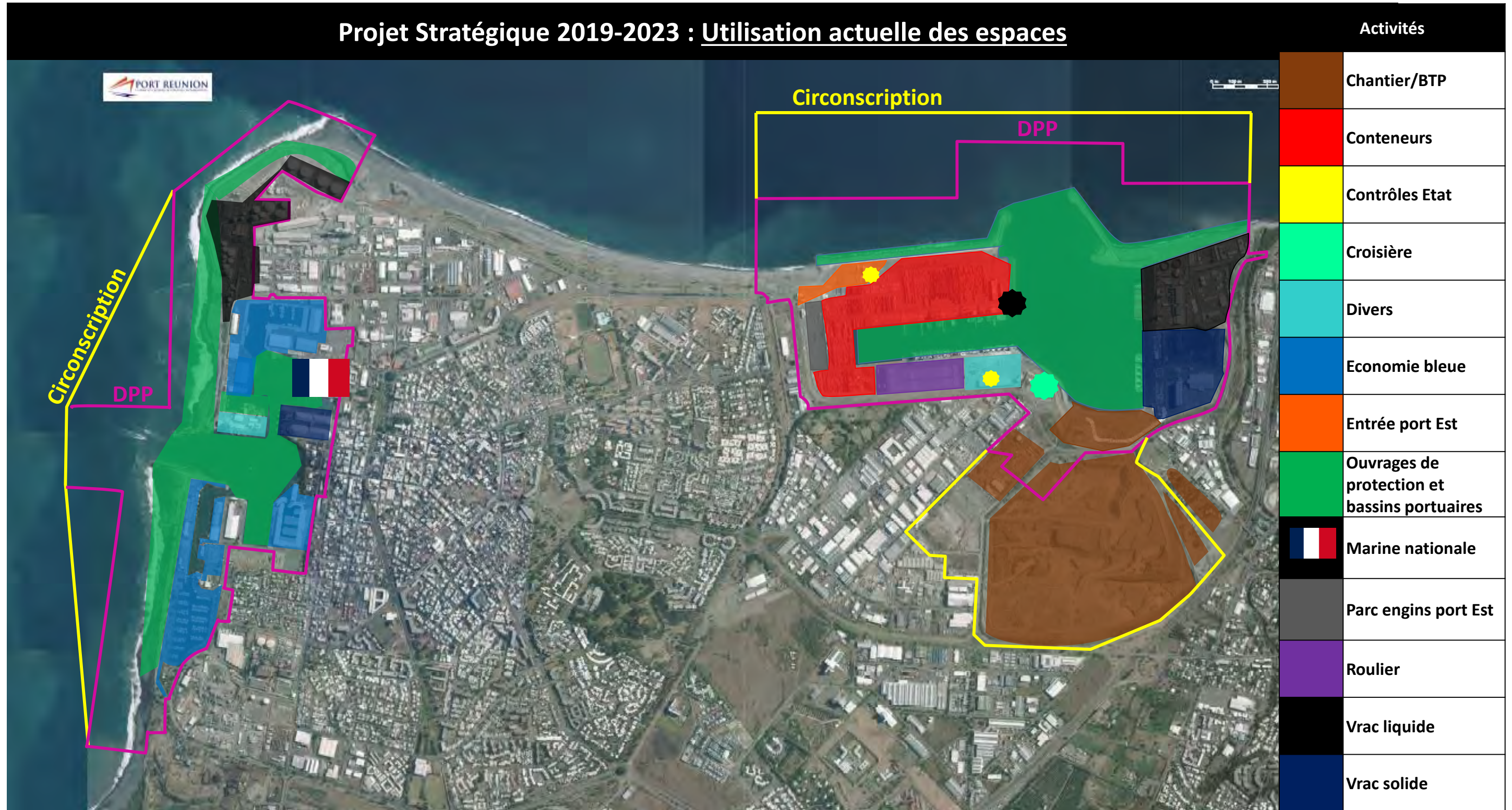


Numéro	Nom
1	Surveillance portuaire
2	PIF / douane
3	Entretien portique
4	Magasin 150
5	Capitainerie
6	Gare maritime
7	Local technique quai
8	Terminal céréalier - Silos verticaux
9	Terminal céréalier - Silo à plat
10	Terminal à charbon

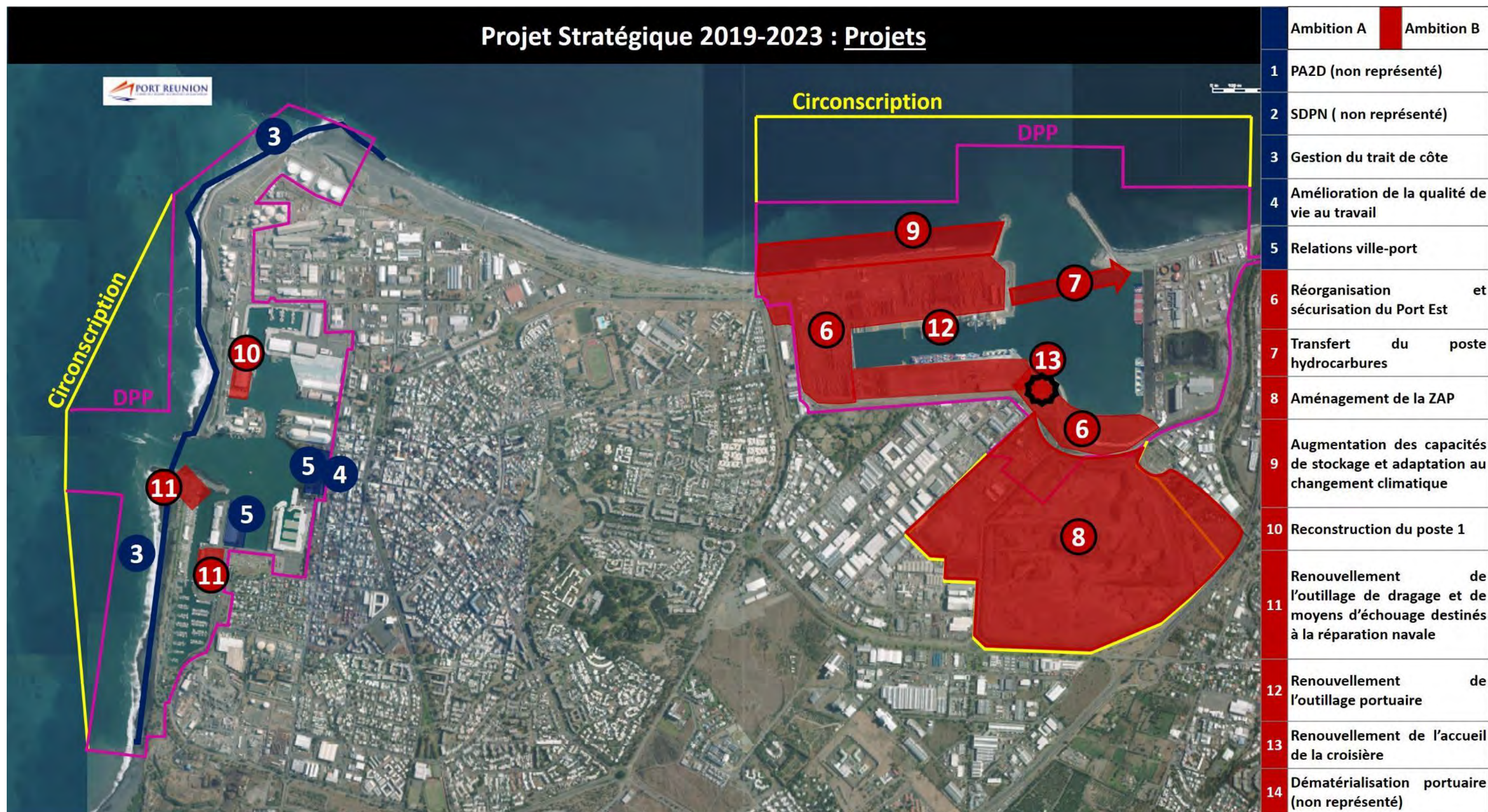
-  Principaux sites portuaires
-  Principaux éléments remarquables
-  Périmètre portuaire



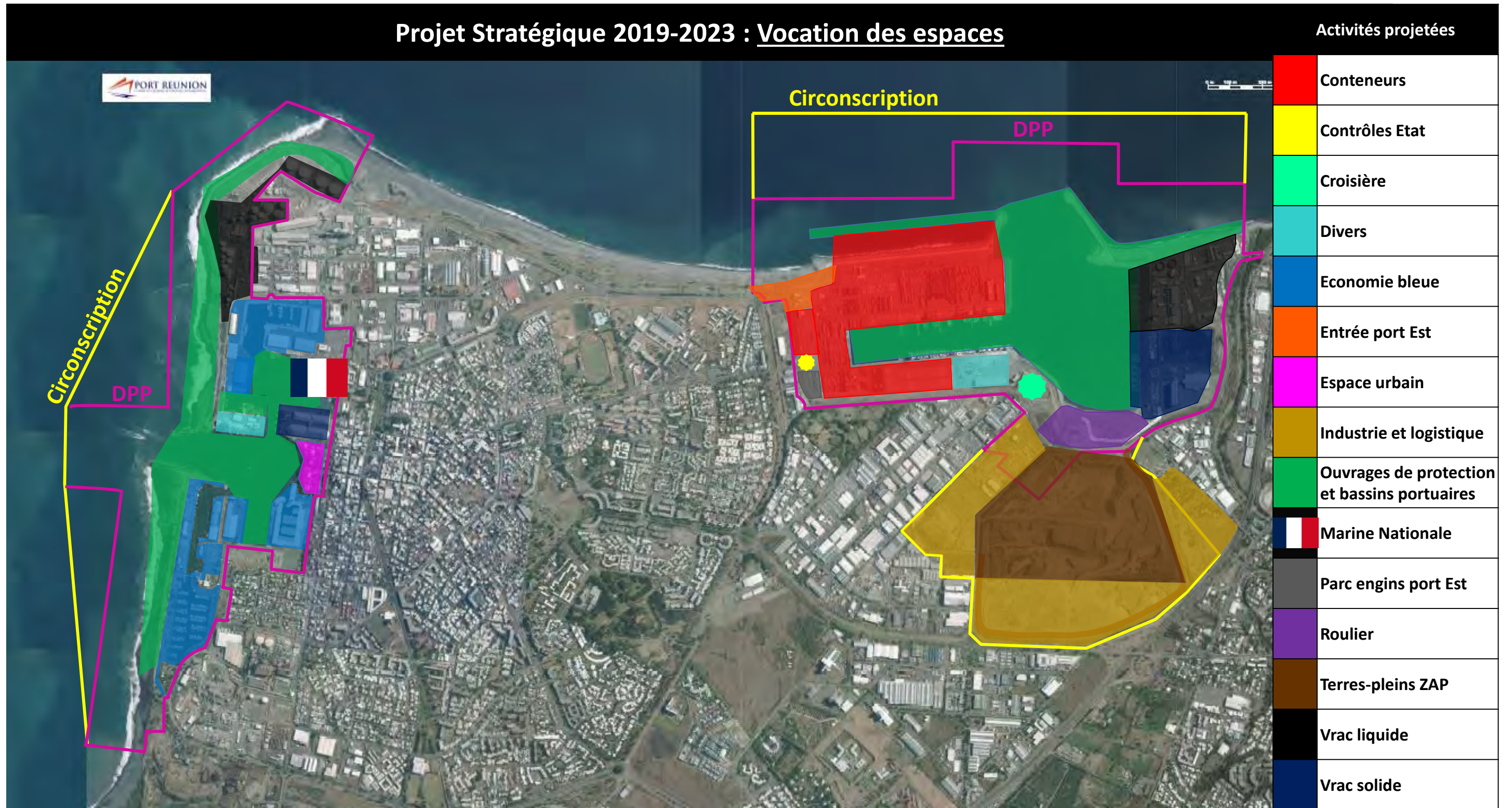
Projet Stratégique 2019-2023 : Utilisation actuelle des espaces



Projet Stratégique 2019-2023 : Projets



Projet Stratégique 2019-2023 : Vocation des espaces



Zone Arrière Portuaire : spatialisation consolidée de la programmation

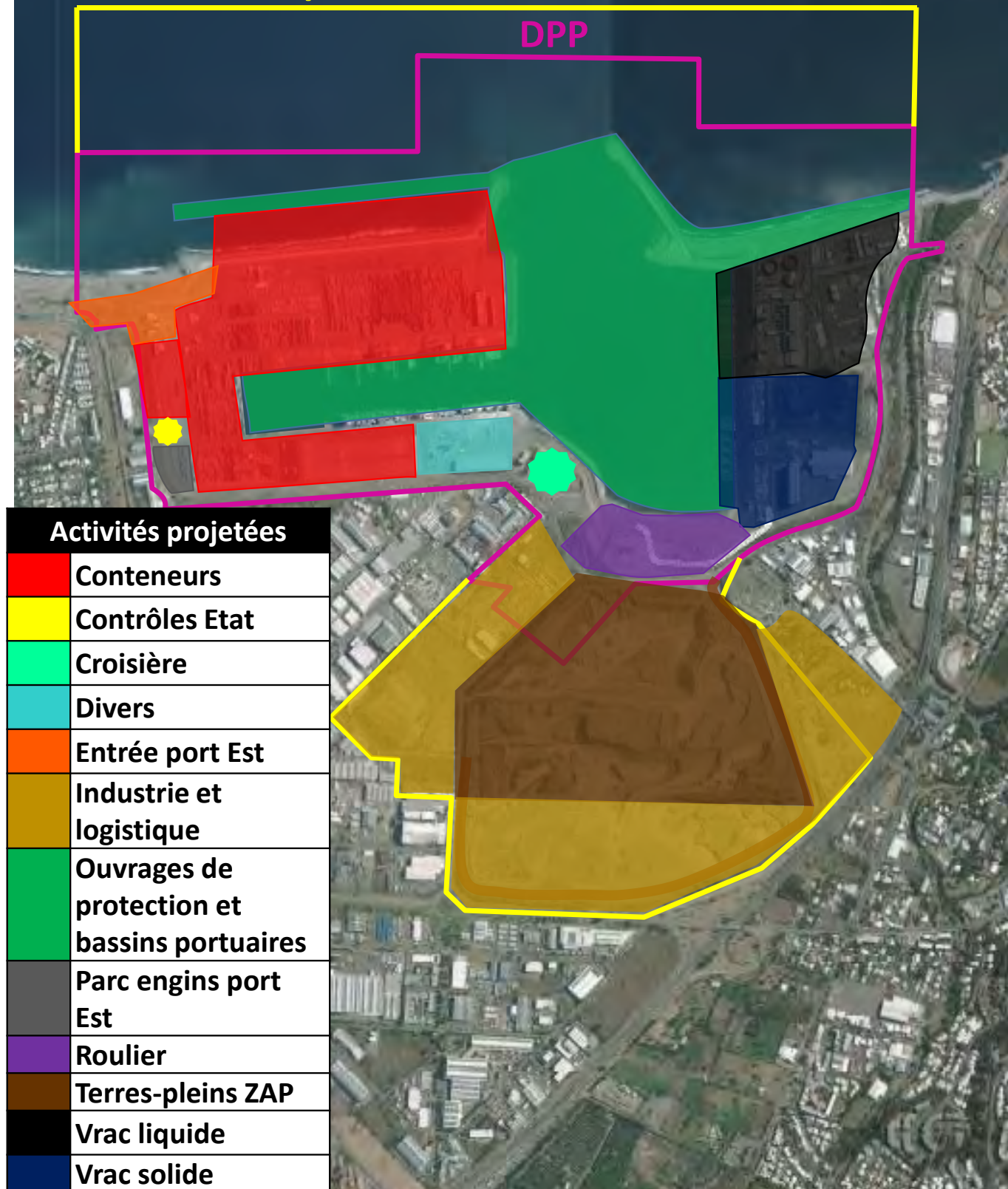


Projet Stratégique 2019-2023 : Vocation des espaces du port Est













Circonscription

0 100 m 200 m

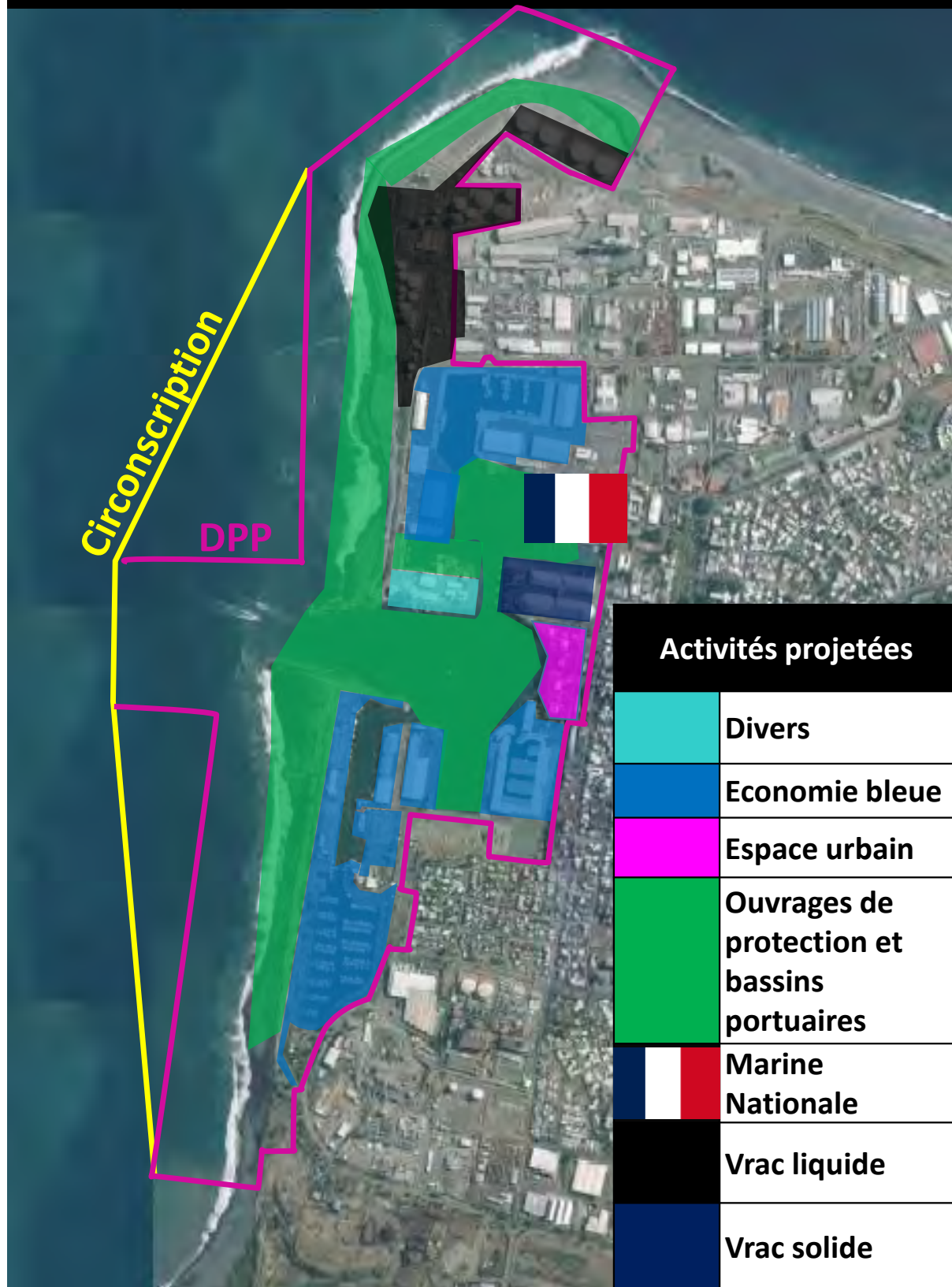
DPP



Activités projetées

	Conteneurs
	Contrôles Etat
	Croisière
	Divers
	Entrée port Est
	Industrie et logistique
	Ouvrages de protection et bassins portuaires
	Parc engins port Est
	Roulier
	Terres-pleins ZAP
	Vrac liquide
	Vrac solide

Projet Stratégique 2019-2023 : Vocation des espaces du port Ouest



Le Schéma Directeur du Patrimoine Naturel de Port Réunion

L'environnement au cœur des préoccupations

Le Schéma Directeur du Patrimoine Naturel (SDPN) est un document d'orientations se basant sur les inventaires de la faune, de la flore et des habitats naturels et l'évaluation de leur intérêt écologique afin de donner les moyens au Grand Port Maritime de La Réunion de **prendre en compte le milieu naturel dans sa politique d'aménagement**. Démarche volontaire, le SDPN garantit un développement économique respectueux de l'environnement.



Serranidae

Afin d'acquérir les connaissances nécessaires sur la biodiversité du territoire, des inventaires ont été réalisés dans le cadre du SDPN. Ils ont permis de révéler des enjeux faune et flore insoupçonnés, notamment au sein du milieu marin. Dans le cadre de ce SDPN, Port Réunion s'engage à créer une cellule biodiversité qui sera propulsée au cœur des problématiques et enjeux à l'échelle de sa circonscription : espèces invasives, connaissance des milieux naturels, formation des agents, coordination du plan d'action auprès des nombreux partenaires...



Gorgones



Une biodiversité existante à valoriser



Le **patrimoine naturel marin** révèle des enjeux insoupçonnés, notamment dans les zones profondes (>40 mètres). Avec 39 à 50 espèces de coraux, des millépores et gorgones en profondeur, des paysages sous marins remarquables ont été identifiés. Les peuplements de poissons sont également diversifiés (125 à 144 espèces) et 2 potentielles nouvelles de macro-invertébrés ont été inventoriées lors des inventaires SDPN. De belles perspectives pour la connaissance des milieux marins à La Réunion !

Le **patrimoine naturel terrestre** est essentiellement composé de milieux banalisés (zones urbanisées, infrastructures), mais le SDPN a permis de mettre en lumière des enjeux, principalement dans l'embouchure et le lit des ravines à Marquet et de la Rivière des Galets et sur le littoral (darse de Plaisance, pointe des Galets). **216 plantes ont été identifiées, dont 12 bénéficient d'un statut de conservation défavorable et 3 sont protégées.**

Pour ce qui est la faune, les **oiseaux marins** (pétrels, puffins) constituent l'enjeu essentiel pour la zone du Port, située dans un corridor de passage majeure entre l'océan et les colonies terrestres



Les enjeux de biodiversité sur Port Réunion

La pollution lumineuse : les oiseaux marins et leurs petits sont sensibles aux lumières artificielles, attirés par elles, ils s'échouent. D'autres animaux sont également victimes de cette pollution (insectes, chauves-souris, tortues...).



La trame verte et bleue : la conservation des milieux naturels existants et de renforcement de la couverture « verte » de Port Réunion sont des enjeux importants à l'ère où l'érosion de la biodiversité n'a jamais été aussi forte !

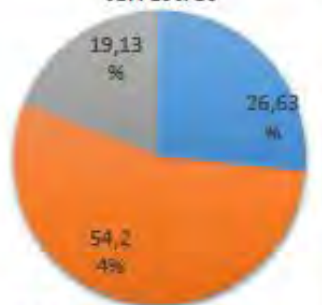
Les invasions biologiques : Port Réunion est une porte d'entrée pour les espèces invasives, un exemple marquant est en l'Agame des Colons, aujourd'hui présent dans le Sud et tout le Nord de l'île



 **Groupe Espèces Invasives de La Réunion**
Préservez notre patrimoine naturel

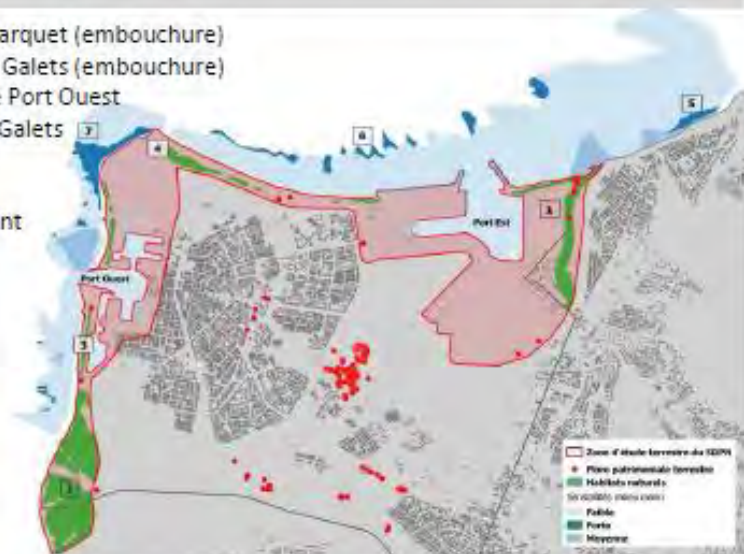
Un enjeu de connaissance : les inventaires du SDPN ont permis de montrer que les milieux naturels et notamment les zones marines profondes recèlent encore des pépites de biodiversité méconnues.

Etat de conservation
des habitats naturels
terrestres



■ 2 bon
■ 3 moyennement dégradé
■ 4 fortement dégradé

- 1 - Ravine à Marquet (embouchure)
- 2 - Rivière des Galets (embouchure)
- 3 - Digue Darse Port Ouest
- 4 - Pointe des Galets
- 5 - Banc des Lataniers
- 6 - Affleurement basaltiques profonds
- 7 - Lahars



Un plan d'action pour 5 ans avec des objectifs multiples emmenés par Port Réunion mais nécessitant une mise en œuvre et **une appropriation des actions par l'ensemble des porteurs de projets impliqués sur le territoire, l'État, les collectivités et même la société civile.** La gestion des espèces invasives, par exemple, est l'affaire de tous et nécessite des partenariats



Mettre en œuvre un programme ambitieux pour la préservation de la biodiversité réunionnaise : veille sur les espèces invasives, formation des agents, accompagnement des porteurs de projets visant à les inciter à préserver dans leurs aménagements futurs, des espaces destinés à accueillir de la biodiversité.

Intégrer le territoire portuaire dans un contexte plus large : participer aux débats territoriaux sur la préservation de la biodiversité avec les collectivités et les naturalistes via la création d'une cellule biodiversité au sein de Port Réunion

Confirmer et étendre le réseau des partenaires scientifiques pour se faire accompagner sur la gestion des enjeux et étendre les connaissances sur les espèces : association Nature Océan Indien, Société Ornithologique de La Réunion, Groupe Chiroptères Océan Indien...



Contact Port Réunion : Priscille Labarrère | 02 62 42 91 09 | priscille.labarrere@reunion.port.fr