

Projet Stratégique

Grand Port Maritime De La Réunion

2019-2023



Table des matières

| | |
|---|-----------|
| Préambule - Port Réunion en 2019 | 7 |
| 1. La Réunion au sein de son bassin océanique..... | 8 |
| 2. Description de Port Réunion..... | 11 |
| 2.1. Aspects réglementaires et missions dévolues à Port Réunion..... | 11 |
| 2.2. Contexte opérationnel et indicateurs de performance | 11 |
| 2.3. Milieu environnemental et démarches liées à l'environnement..... | 15 |
| 2.3.1. <i>Environnement immédiat</i> | 15 |
| 2.3.2. <i>Démarche de développement durable</i> | 17 |
| 2.3.3. <i>Patrimoine naturel</i> | 18 |
| 2.4. Zone et complexe Industriale Portuaire | 21 |
| 2.5. Organisation et gouvernance..... | 22 |
| Partie 1 - Bilan du Projet Stratégique 2014-2018 et enseignements pour le Projet Stratégique 2019-2023 | 24 |
| 3. Principaux résultats du Projet Stratégique 2014-2018 | 25 |
| 4. Elaboration du Projet Stratégique 2019-2023 | 29 |
| 4.1. Cadre réglementaire du Projet Stratégique | 29 |
| 4.2. Méthodologie d'élaboration du PS 2019-2023 | 29 |
| 4.3. Vision de Port Réunion pour son Projet Stratégique | 30 |
| 4.3.1. <i>Un horizon élargi</i> | 30 |
| 4.3.2. <i>Nouvelle stratégie portuaire et nouveau modèle économique des grands ports</i> | 31 |
| 4.3.3. <i>Un contexte plus vaste</i> | 31 |
| 4.4. Structure du PS 2019-2023 et articulation avec le PS 2014-2018..... | 31 |
| Partie 2 – Projet Stratégique 2019-2023..... | 33 |
| 5. Enjeux et perspectives..... | 34 |
| 5.1. Un monde influencé par quatre grands bouleversements | 34 |
| 5.1.1. <i>Le changement climatique</i> | 34 |
| 5.1.2. <i>Une population plus nombreuse et plus urbaine</i> | 36 |
| 5.1.3. <i>Le basculement du barycentre économique mondial</i> | 36 |
| 5.1.4. <i>Des évolutions sociétales mondialisées</i> | 36 |
| 5.2. Perspectives géoéconomiques..... | 37 |
| 5.2.1. <i>Un bassin indo-océanique marqué par l'expansion majeure de l'Afrique et de l'Asie</i> | 37 |
| 5.2.2. <i>L'océan comme relais de croissance</i> | 40 |
| 5.2.3. <i>Contexte du marché de la croisière</i> | 43 |

| | | |
|-----------|--|-----------|
| 5.2.4. | <i>Contexte technologique des outillages portuaires</i> | 46 |
| 5.2.5. | <i>Evolution des outils numériques</i> | 47 |
| 5.3. | Contexte et perspectives liées au développement durable et responsable..... | 49 |
| 5.3.1. | <i>La nécessaire transition énergétique</i> | 49 |
| 5.3.2. | <i>Un environnement devant être préservé</i> | 52 |
| 5.3.3. | <i>Des sociétés en mutation</i> | 56 |
| 5.3.4. | <i>Des initiatives émergentes pour améliorer les relations avec les territoires</i> | 57 |
| 5.4. | Synthèse et transition : prendre en compte la concentration du secteur | 58 |
| 6. | Positionnement stratégique de Port Réunion | 62 |
| 6.1. | Acteur de la transition énergétique | 63 |
| 6.2. | Protéger l’environnement et ses richesses | 64 |
| 6.3. | Assumer ses responsabilités sociales et sociétales | 65 |
| 6.4. | Coopérer avec le territoire..... | 66 |
| 6.5. | Assurer un rôle de chef d’orchestre sur la place portuaire..... | 67 |
| 6.6. | Port Réunion comme point focal des échanges et architecte de la performance logistique | 68 |
| 6.7. | Créer un écosystème favorable au développement de l’économie bleue | 69 |
| 6.8. | Rester au niveau en matière d’équipements..... | 70 |
| 6.9. | Favoriser la croisière et ses retombées..... | 71 |
| 6.10. | Devenir un port numérique | 72 |
| 7. | Ambitions, orientations et objectifs du Projet Stratégique 2019-2023 | 73 |
| 7.1. | Ambition A : Port Responsable | 75 |
| 7.1.1. | <i>Orientation A1 : Transition énergétique</i> | 75 |
| 7.1.2. | <i>Orientation A2 : Protéger l’environnement, préserver et valoriser le patrimoine naturel de Port Réunion</i> | 76 |
| 7.1.3. | <i>Orientation A3 : Politique sociale de l’établissement</i> | 80 |
| 7.1.4. | <i>Orientation A4 : Relations territoire – port</i> | 81 |
| 7.1.5. | <i>Orientation A5 : Cohésion de la place portuaire</i> | 84 |
| 7.2. | Ambition B : Port Rayonnant..... | 87 |
| 7.2.1. | <i>Orientation B1 : Connectivité maritime</i> | 87 |
| 7.2.2. | <i>Orientation B2 : Port d’appui à l’économie bleue</i> | 90 |
| 7.2.3. | <i>Orientation B3 : Adaptation permanente des infrastructures et outillages portuaires</i> | 92 |
| 7.2.4. | <i>Orientation B4 : La croisière ou l’essor d’un développement touristique régional</i> | 93 |
| 7.2.5. | <i>Orientation B5 : Smart and Safe Port</i> | 94 |
| 7.3. | Synthèse des orientations et objectifs | 96 |
| 8. | Aménagement et Développement Durable | 97 |
| 8.1. | Un port physiquement contraint, devant développer ses capacités. | 97 |

| | | |
|------------------------------------|--|------------|
| 8.2. | Aménager durablement et investir pour développer la performance portuaire, la logistique et les activités à forte valeur ajoutée | 98 |
| 8.2.1. | <i>Développer la performance portuaire</i> | 98 |
| 8.2.1. | <i>Favoriser la performance logistique</i> | 101 |
| 8.2.2. | <i>Développer les activités à forte valeur ajoutée liées à la mer</i> | 102 |
| 8.2.3. | <i>Consolider la démarche de développement durable</i> | 102 |
| 8.3. | Articulation des investissements et des actions du PS 2019-2023 | 104 |
| 8.4. | Aménagements et investissements | 106 |
| 8.5. | Phasage des investissements et aménagements | 109 |
| 8.6. | Représentation spatiale de l'évolution de la vocation des espaces portuaires | 110 |
| 8.7. | Déclinaison opérationnelle du Projet Stratégique 2019-2023 | 116 |
| 8.8. | Synthèse et transition | 147 |
| 9. | Volet social et perspectives financières | 148 |
| 9.1. | Situation actuelle des Ressources Humaines | 148 |
| 9.1.1. | <i>Axe compétences et organisation</i> | 148 |
| 9.1.2. | <i>Axe satisfaction du client interne et indicateur de performance</i> | 152 |
| 9.1.3. | <i>Dialogue social</i> | 152 |
| 9.2. | Perspectives des Ressources Humaines | 153 |
| 9.3. | Actions envisagées pour les Ressources Humaines | 155 |
| 9.4. | Perspectives financières | 156 |
| 9.4.1. | <i>Evolution du trafic sur la période 2018-2023</i> | 156 |
| 9.4.2. | <i>Plan d'investissement couvrant la période 2019-2023</i> | 157 |
| 9.4.3. | <i>Equilibres financiers sur la période 2017-2023</i> | 158 |
| 10. | Modalités d'exploitation des outillages | 159 |
| 10.1. | Organisation et exploitation de l'outillage | 159 |
| 10.2. | Renouvellement et extension de l'outillage | 159 |
| 11. | Dessertes et intermodalité | 163 |
| 11.1. | Situation actuelle du port | 163 |
| 11.1.1. | <i>Desserte de Port Réunion</i> | 163 |
| 11.1.2. | <i>Trafic routier affectant Port Réunion</i> | 163 |
| 11.2. | Intermodalité et enjeux de desserte | 165 |
| 11.2.1. | <i>Rappel</i> | 165 |
| 11.2.2. | <i>Impacts du développement des activités logistiques</i> | 165 |
| Partie 3 - Conclusion | | 167 |
| Annexes | | 170 |

PREAMBULE - PORT REUNION EN 2019

1. La Réunion au sein de son bassin océanique

Région française et européenne, La Réunion représente un îlot favorable dans le niveau de développement économique, de sécurité et de stabilité, dans la zone océan Indien.

L'économie réunionnaise s'insère dans une région du monde en pleine mutation. Son voisinage direct est constitué par les pays d'Afrique Australe et Orientale (abrévés par « AFAO ») ainsi définis :

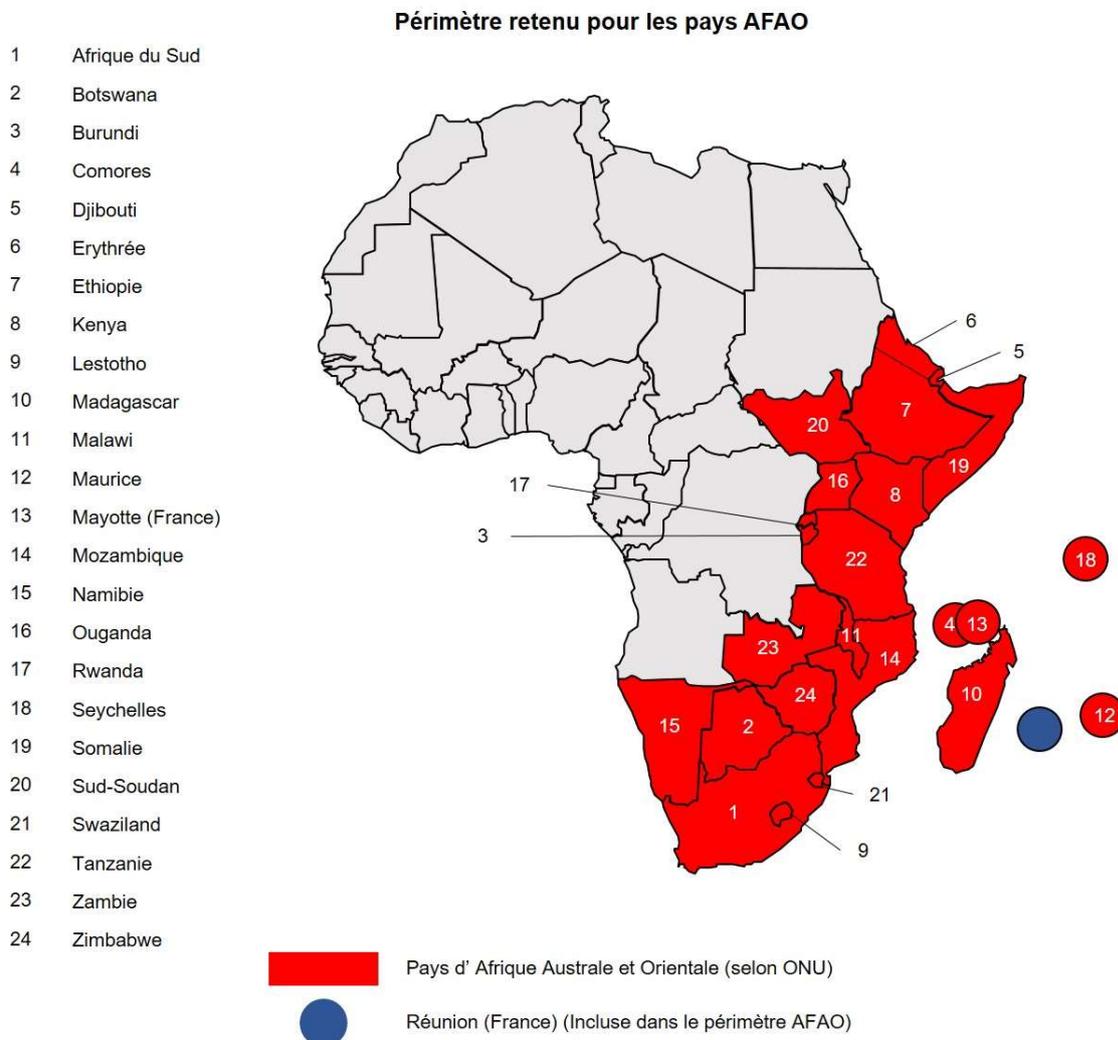


Figure 1: périmètre retenu pour les pays AFAO (source : ONU ; traitement GPMDLR)

Ces pays du sud-ouest de l'Océan Indien sont amenés à connaître des changements de grande ampleur dans les années à venir. Ceux-ci sont de nature à la fois démographique, économique, environnementale, sociétale, technologique, etc., entraînant *de facto* des conséquences sur l'activité maritime et sur les ports de la zone. Ces changements seront abordés en seconde partie du présent document.

Le bassin océan Indien, auquel appartiennent les pays AFAO, est également bordé par les pays du Moyen-Orient, du sous-continent Indien et d'Asie. De fait, une partie des échanges Europe/Afrique/Asie (et dans une moindre mesure Amérique) passent à proximité de, voire par La Réunion. Ce fait est illustré sur la carte suivante, représentant la densité du trafic maritime :

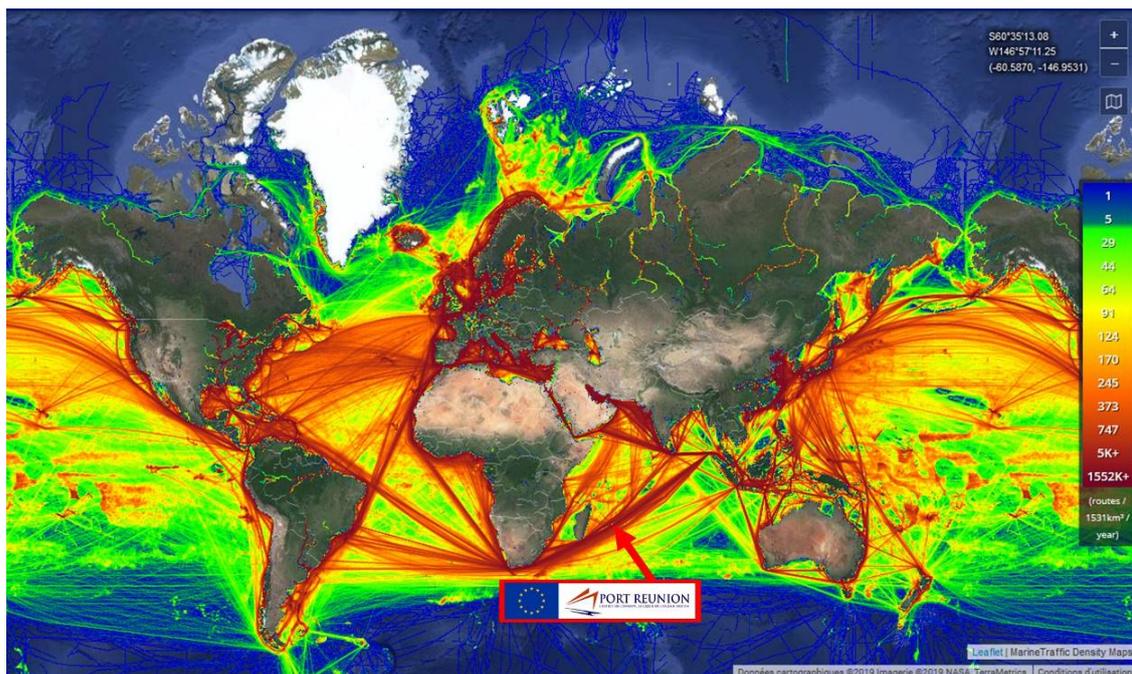


Figure 2: densité du trafic maritime en 2017 (MarineTraffic)

Plus précisément, en janvier 2019, les lignes maritimes touchant Port Réunion sont les suivantes :

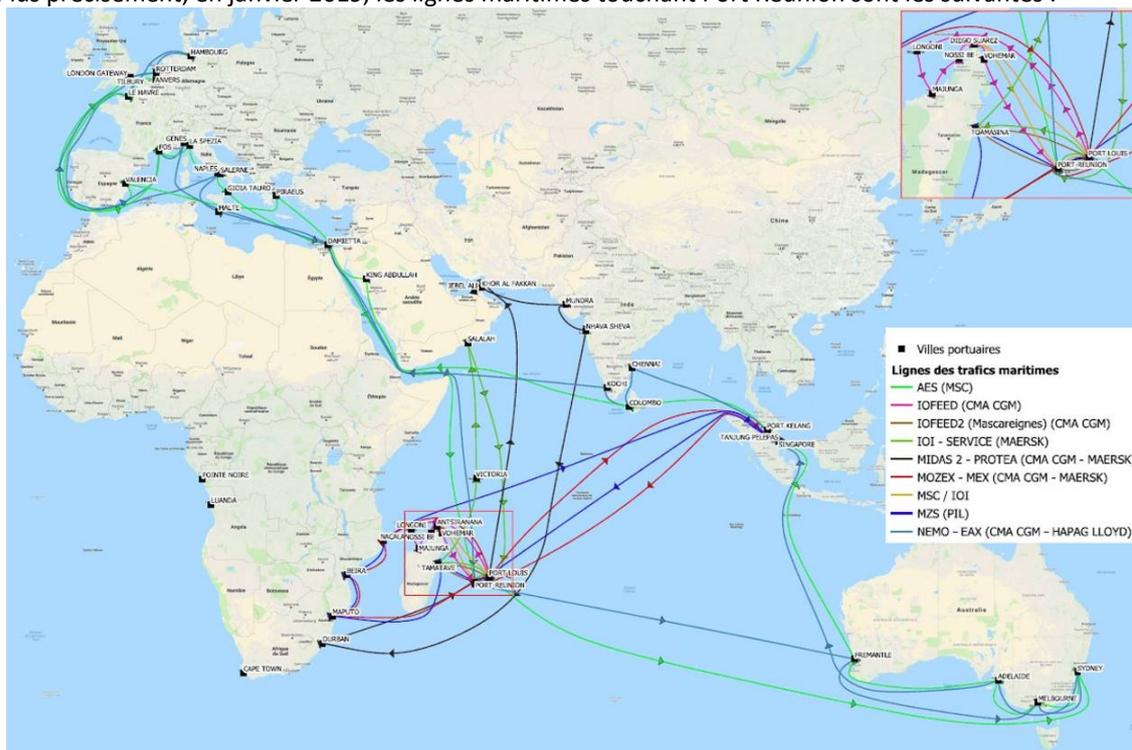


Figure 3 : lignes touchant Port Réunion en janvier 2019

Par ailleurs, l'importance stratégique des ressources et des routes maritimes indo-océaniques s'illustre par le développement de la présence navale des principales puissances mondiales, actuelles et futures (cf. Figure 4).

A ce titre, l'Inde (sixième marine mondiale en termes de tonnage) et la France ont signé un accord de coopération qui vise à accorder un soutien logistique pour l'accès des forces armées françaises et indiennes aux installations réciproques des deux pays (*Transcription de la déclaration conjointe du Président de la République Française, Emmanuel Macron et de Narendra Modi, Premier Ministre de la République d'Inde à New Delhi, Elysée, 11 Mars 2018*) (cf. Figure 4).

Bases navales actuelles des principales puissances dans la zone océan Indien



Figure 4: bases navales existantes des principales puissances de la zone océan Indien (source : portail de l'IE, Geopolitical Intelligence Service ; traitement Port Réunion)

2. Description de Port Réunion

2.1. 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.

2.2. Contexte opérationnel et indicateurs de performance

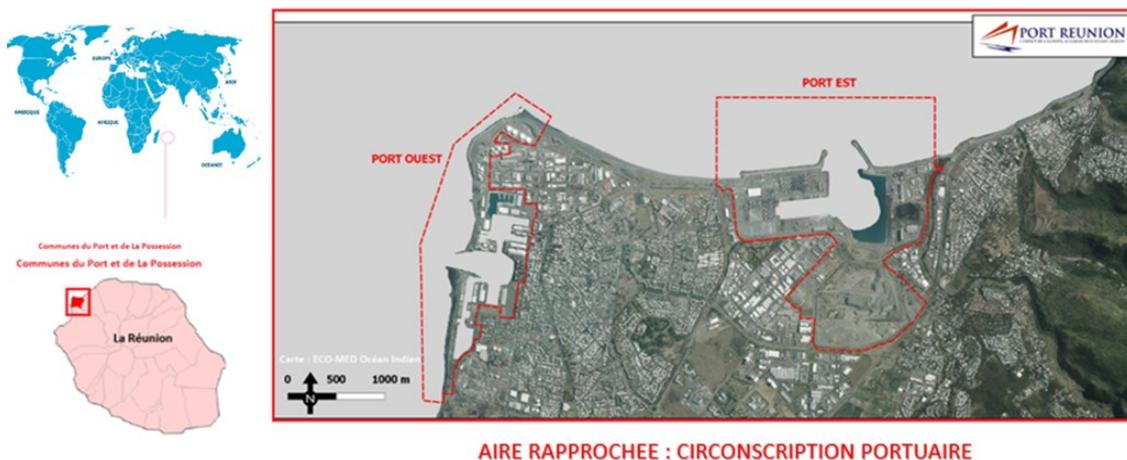
Le GPMDLR, seul port de commerce de l'île, est le lieu de transit de plus de 99 % des marchandises importées ou exportées à La Réunion. Plus qu'une zone de passage, le GPMDLR, de son nom commercial Port Réunion, permet également le dynamisme d'un complexe industrialo-portuaire générant en 2012 près de 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 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 céréalière, son terminal hydrocarbures, son terminal à charbon, conventionnel et sa gare maritime / croisière.



AIRE RAPPROCHEE : CIRCONSCRIPTION PORTUAIRE

Figure 5: localisation et circonscription de Port Réunion



Figure 6: sites de Port Réunion - détails

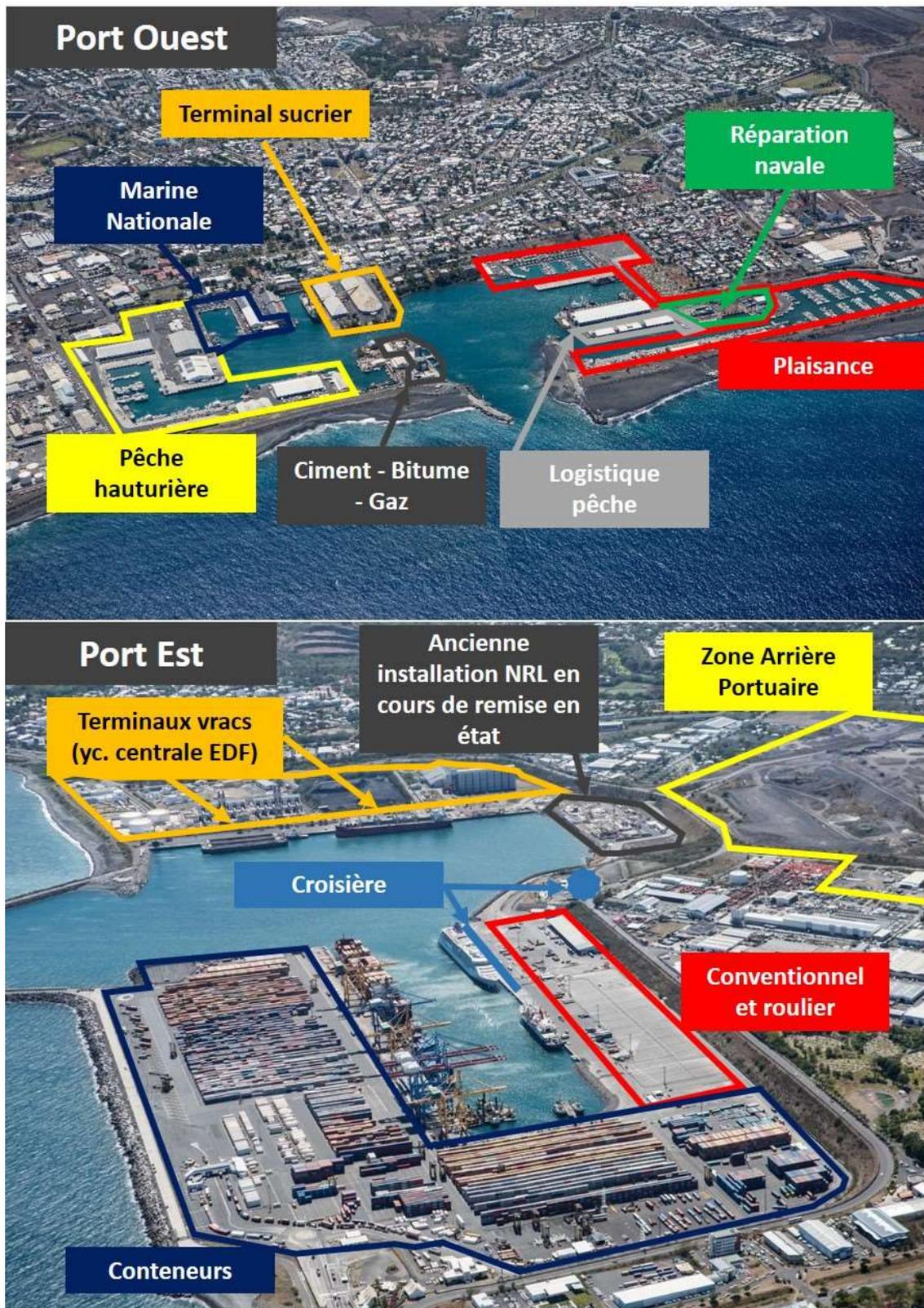


Figure 7: activités de Port Réunion

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 <ul style="list-style-type: none"> • 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% |

2.3. Milieu environnemental et démarches liées à l'environnement

2.3.1. 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 artificialisé.

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 8).



Figure 8 : 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, des zones militaires 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 9 : 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.

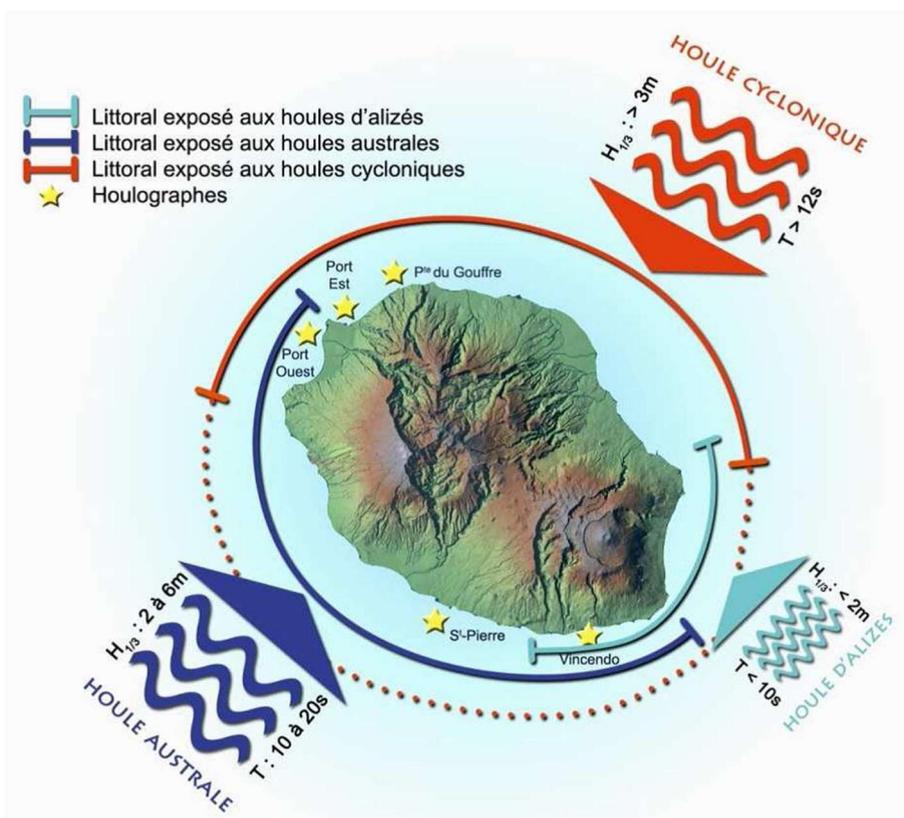


Figure 10 : Les différents régimes de houles à La Réunion (H : Hauteur, T : période) (Météo France, 2009) (Evaluation environnementale du Projet Stratégique 2014-2018 du GPMDLR, BRL Ingénierie, 2014)

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).

2.3.2. 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 industrielle, 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.

2.3.3. *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.

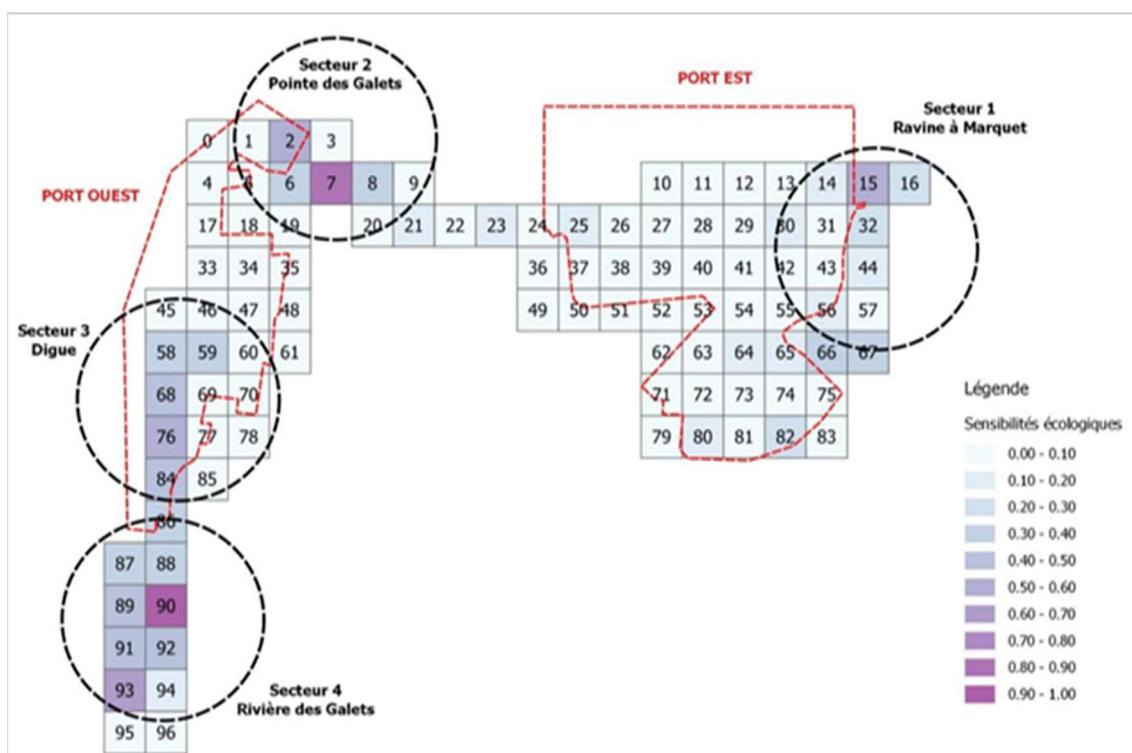


Figure 11 : habitats d'intérêts (Source SDPN GPMDLR)

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%.

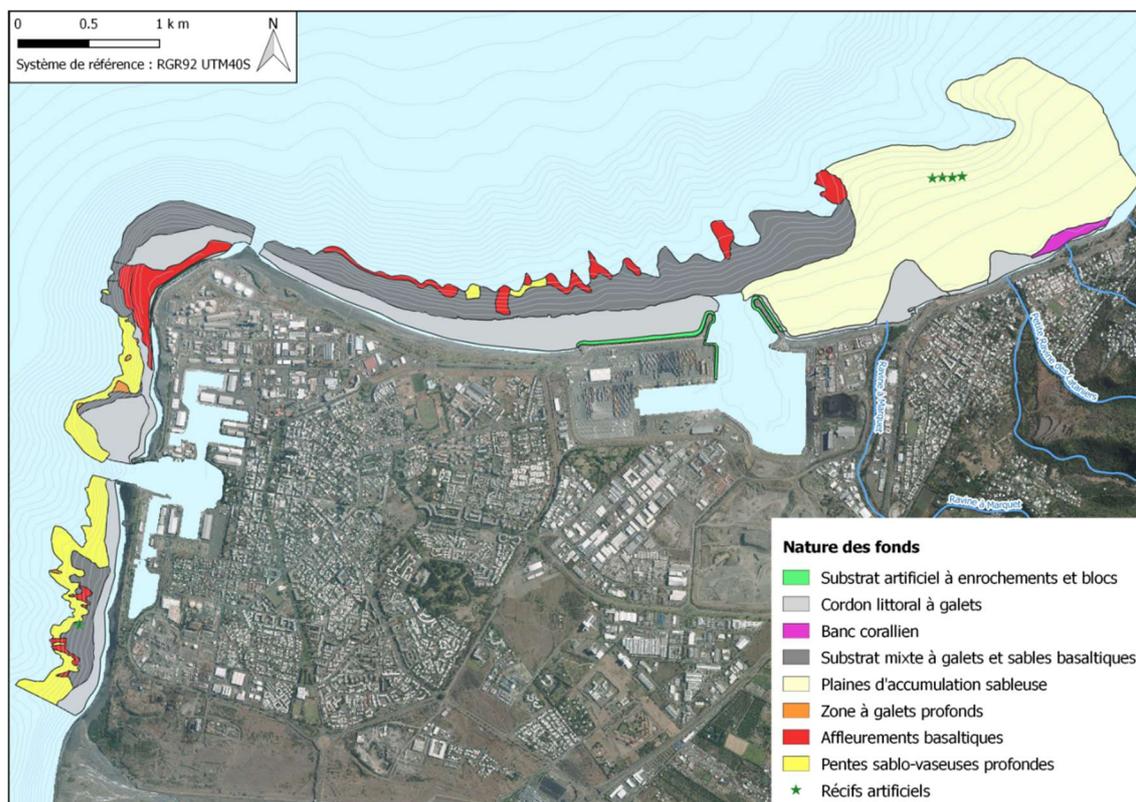


Figure 12 : nature des fonds aux abords de Port Réunion (Source SDPN GPMDLR)

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 :
 - Tortue verte : EN (en danger d'extinction) ;
 - Tortue imbriquée : CR (danger critique) ;
- **De mammifères marins :**
 - Grand dauphin indopacifique : EN (en danger d'extinction) ;
 - 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 13 : 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 | <ul style="list-style-type: none"> • Disponibilité des ressources et qualité des masses d'eaux • Risques naturels (érosion, inondations, équilibre du trait de côte) | | Risques technologiques | |
| Domaine moyennement sensible présentant des enjeux importants pour la zone d'étude | Qualité des sols et sédiments | <ul style="list-style-type: none"> • Milieu naturel marin • Milieu naturel terrestre | <ul style="list-style-type: none"> • Déplacements et accessibilité du territoire • Santé humaine et qualité de l'air • Nuisances sonores | Patrimoine architectural, archéologique et paysager |
| Domaine peu sensible présentant peu ou pas d'enjeux pour la zone d'étude | | | <ul style="list-style-type: none"> • Energie • Climat • Déchets | |

2.4. Zone et complexe Industriolo 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 industrialo-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.

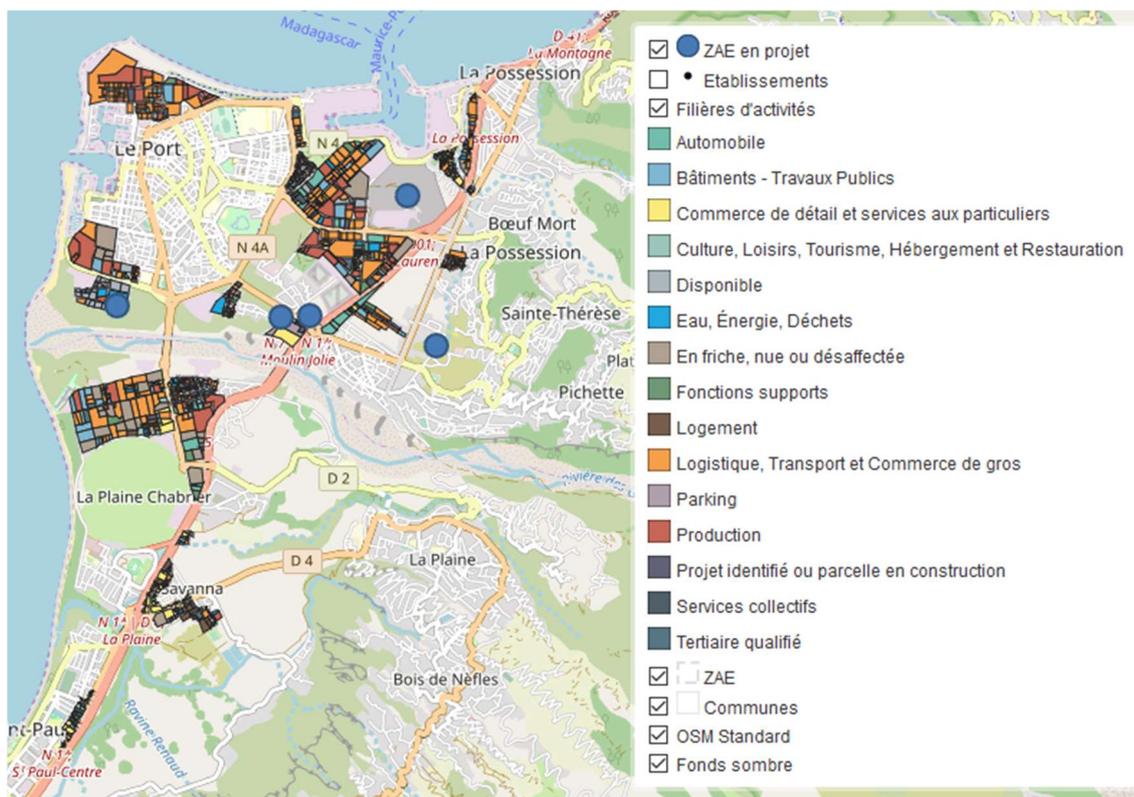


Figure 14: ZIP et activités présentes (source : Peigeo- Agorah)

Les chiffres 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 2016, le CIP représentait 4820 emplois directs (2% des effectifs salariés de La Réunion) et 516 M€ de valeur ajoutée (7% du total réunionnais), ce qui en fait l'un des principaux contributeurs économiques de La Réunion (chiffres INSEE).

2.5. 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.
- Le 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.

PARTIE 1 - BILAN DU PROJET STRATEGIQUE 2014-2018 ET ENSEIGNEMENTS POUR LE PROJET STRATEGIQUE 2019-2023

Le Grand Port Maritime de La Réunion 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.

Le Projet Stratégique doit être révisé dans les cinq ans suivant son adoption ou sa précédente révision. Le Projet Stratégique actuel arrivant à échéance officiellement le 25 novembre 2019, le présent document constitue le second Projet Stratégique qui couvrira la période 2019-2023.

Un bilan détaillé du premier Projet Stratégique (2014-2018) est proposé en annexe, les lignes suivantes en livrent une version synthétique.

3. Principaux résultats 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 et le transfert de gestion de l’activité 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 présente sur le Domaine Public Portuaire et dans son voisinage grâce à la réalisation du Schéma Directeur du Patrimoine Naturel ;
- 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.

Les principales actions menées ont été :

- La deuxième phase d'extension du Port Est ;
- La première phase d'études d'aménagement de la ZAP :
 - Programmation économique de la zone partagée par les acteurs du territoire ;
 - Etude de faisabilité technico-économique en partenariat avec le TCO ;
- La relance des études du transfert du poste hydrocarbures ;
- L'accueil des installations du chantier de la Nouvelle Route du Littoral;
- La relance de l'opération de reconstruction du poste 1 ;
- Les premières étapes du projet « Gestion du trait de côte » :
 - Mise en place du suivi observationnel du trait de côte et de son comité technique scientifique ;
 - Création d'un piège à sédiments sur la plage sud ;
 - Diagnostic des ouvrages de protection à la côte.
- La mise en œuvre des opérations préparatoires à la réaffectation de l'ancien terminal céréalier ;
- La livraison d'une nouvelle darse de plaisance et transfert de l'activité plaisance au TCO ;
- Le chantier de collecte et traitement des eaux de carénage de la réparation navale ;
- La rénovation du foyer du personnel ;
- La réalisation du Schéma Directeur du Patrimoine Naturel (SDPN) ;
- La mise en œuvre d'une démarche collaborative au sein du Plan d'Aménagement et de Développement Durable (PA2D).

Par ailleurs, 2 sujets ont été écartés antérieurement ou au cours du PS 2014-2018, ce qui mérite quelques précisions :

- **Soutage en Gaz Naturel Liquéfié (GNL)**

L'étude d'opportunité de la réalisation d'un terminal dédié au gaz naturel liquéfié (GNL) a abouti aux conclusions suivantes :

- Absence de viabilité économique à l'échelle de Port Réunion ;
- A l'échelle du territoire et, en supposant une production électrique utilisant le GNL, la viabilité économique est incertaine ;
- L'utilisation du GNL est en contradiction avec les objectifs de production électrique décarbonée et d'un territoire 100% EnR.

- **Creusement d'une nouvelle darse en ZAP**

Pour rappel, l'idée de creusement d'une nouvelle darse en zone arrière portuaire, fréquemment évoquée lors des rencontres avec les partenaires, a été écartée pour plusieurs raisons :

- Les problématiques actuelles et futures (horizon 2030) de Port Réunion résident dans un manque de terre-pleins en bord à quai, mais aussi de stockage, et non dans un manque de quais supplémentaires, notamment pour les conteneurs. En l'état actuel, Port Réunion dispose d'une profondeur de quai de 200-300m, contre 600m pour la plupart des ports récents. Ce manque de terre-pleins en bord à quai limite les capacités opérationnelles de Port Réunion et pose des problèmes de congestion d'autant que ces terre-pleins servent également de lieu d'entreposage. De nouveaux quais ne sont pas la priorité.
- L'absence d'alternative à l'aquifère existant sous les terrains de la zone arrière portuaire contraint fortement tout creusement amenant potentiellement à sa dégradation.

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 de 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 (cf. figure 11, figure 12 et figure 13).

La cartographie, qui en est issue, permet de mieux structurer et planifier les actions de préservation et de mise en valeur des milieux naturels du territoire portuaire, et de les intégrer aux projets d’aménagements portuaires.

Le SDPN 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.

Cette action répond aux recommandations du Schéma National des Infrastructures de Transport (SNIT) qui préconise l’élaboration d’un Plan de Gestion des Espaces Naturels (PGEN). Il traduit en outre la volonté du GPMDLR 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.

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%. A noter que les deux opérations principales de ce projet, à savoir l'extension du port Est et la réalisation de la darse de plaisance ont représenté 97,4 M€, soit 70% du programme initial.

Toutefois, le total des investissements réalisés par le port sur la période s'élève à un total de 142,3 M€. Ce montant correspond d'une part aux montants des opérations réalisées du projet stratégique pour 114,2 M€ et, d'autre part, 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 PPP, pour un montant net de 28,1 M€.

4. Elaboration du Projet Stratégique 2019-2023

4.1. 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. Par ailleurs, en application du décret n°2012-6016 du 02 mai 2012, les volets 4° et 5° du projet stratégique sont soumis à l'avis de l'Autorité Environnementale pour laquelle une évaluation environnementale, dont le contenu est précisé dans le Code de l'Environnement (R.122-20), est à fournir.

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 validé par le CS lors de la séance du 25 novembre 2014. Celui-ci arrivera donc à échéance officiellement **le 25 novembre 2019**.

4.2. Méthodologie d'élaboration du PS 2019-2023

Dès le début de l'année 2017, le GPMDLR a souhaité réaliser en interne l'élaboration du Projet Stratégique couvrant la période 2019 - 2023. Lors de la séance du 21 mars 2017, le Conseil de Surveillance a validé la démarche de réalisation :

- Validation de la démarche d'élaboration du PS 19-23 par le CS
- Travaux préliminaires :
 - Partie 0 : état des lieux de la situation du Port ; bilan des actions menées durant le projet stratégique actuel ;
 - Partie 1 : définition en interne des ambitions ;
 - Partie 2 : présentation de l'état des lieux et proposition des nouvelles ambitions à la validation.
- Etudes à mener, notamment selon les axes suivants :
 - Scénarios de développement des activités ;
 - Modalité d'exploitation des installations et des outillages ;
 - Politiques d'aménagement et grands projets ;

- Evolution des effectifs ;
 - Projections financières ;
 - Compatibilité du PS 19-23 avec les documents d'orientation nationaux et territoriaux.
- Rédaction de la 1^{ère} version provisoire du PS 19-23 ;
 - Processus de pré-validation permettant la rédaction d'une 2^{ème} version provisoire ;
 - Réalisation de l'évaluation environnementale ;
 - Saisine de l'Autorité Environnementale ;
 - Rédaction et présentation d'une 3^{ème} version du PS 19-23 ;
 - Présentation du projet stratégique au CS pour approbation d'une version finale.

Suite à la validation de la méthodologie d'élaboration du PS 19-23 par le Conseil de Surveillance, un audit interne à mi-parcours du PS 14-18 a été mené. Ce travail a notamment permis de choisir les orientations devant être reconduites, redéfinies ou bien annulées, mais également de définir de nouvelles orientations à inscrire sur la prochaine période. Les résultats ont été présentés au Conseil de Surveillance lors de la séance du 14 décembre 2017.

Enfin, sur la base des priorités dégagées, le Directoire a travaillé à l'adaptation de son **programme pluriannuel d'investissement** tout en s'assurant de sa soutenabilité économique au travers de la réévaluation de ses **projections financières**.

Une fois les ambitions, orientations et actions définis, une phase de concertation a été menée avec l'ensemble des partenaires concernés. Les structures suivantes ont été rencontrées :

- Collectivités locales ;
- Services de l'Etat ;
- Union Maritime Interprofessionnelle Ile de La Réunion ;
- Pilotes de port ;
- Cluster maritime de La Réunion ;
- Acconiers ;
- Représentants syndicaux ;
- Représentants des importateurs ;
- Représentants des Industriels ;
- Représentants du monde économique.

Parallèlement à cette phase de concertation, la rédaction de la présente version du PS a été élaborée en prenant en considération les amendements des différents partenaires rencontrés, notamment en matière environnementale.

Ainsi, dès le démarrage de sa rédaction, le présent Projet Stratégique a associé les services de l'Etat, et ce afin de prendre en compte les prescriptions relatives à l'environnement. L'objectif de cette association est de permettre au Projet Stratégique d'être pleinement cohérent avec les impératifs et enjeux environnementaux.

Une première version du PS a été présentée au Conseil de Surveillance du 13 décembre 2018. Une seconde version a été présentée au Conseil de Surveillance le 13 juin 2019 avant transmission à la Mission Régionale d'Autorité Environnementale et mise à disposition du public.

Le présent document présente donc la troisième version du Projet Stratégique 2019-2023.

4.3. Vision de Port Réunion pour son Projet Stratégique

4.3.1. 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.

4.3.2. 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 ».

4.3.3. 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 (cf. partie 2) et 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.

4.4. 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. Description de Port Réunion
3. Principaux résultats du Projet Stratégique 2014-2018
4. Elaboration du Projet Stratégique 2019-2023
5. Enjeux et perspectives
6. Positionnement stratégique de Port Réunion
7. Ambitions, orientations et objectifs du Projet Stratégique 2019-2023
8. Aménagement et développement durable
9. Volet social et perspectives financières
10. Modalités d'exploitation des outillages
11. Dessertes 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.

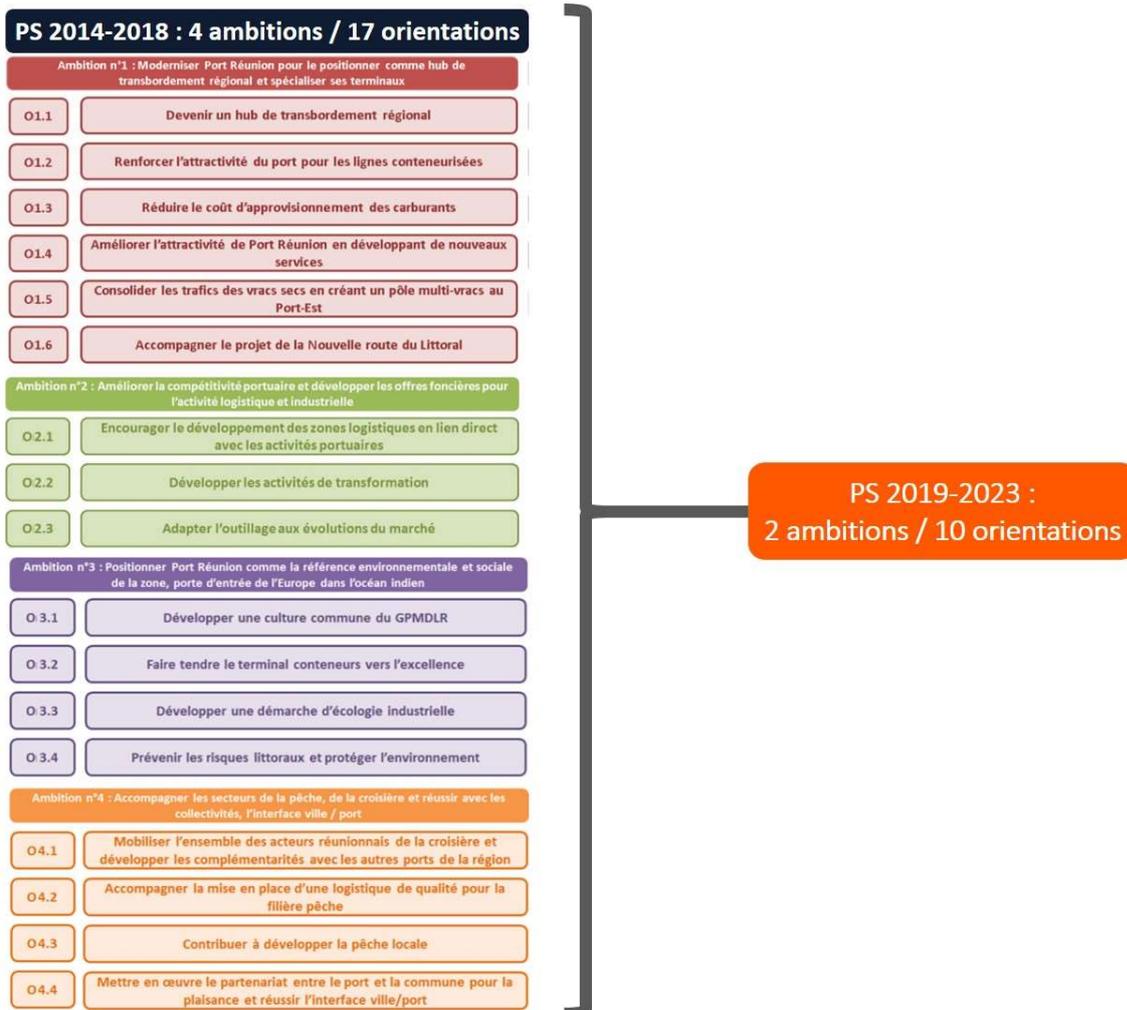


Figure 15 : un Projet Stratégique recentré

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 (transition énergétique, protection de la biodiversité, création de valeur et d'emploi, digitalisation) tout en s'adaptant aux nouvelles formes de la mondialisation.

PARTIE 2 – PROJET STRATEGIQUE 2019-2023

5. Enjeux et perspectives

Pour l'élaboration de son Projet Stratégique, Port Réunion a souhaité prendre en compte plusieurs éléments contextuels et de perspective :

- Les considérations environnementales, sociales et sociétales impactant le milieu dans lequel évolue Port Réunion. Ces éléments, notamment relatifs à la responsabilité sociale des entreprises, permettront à Port Réunion de penser une politique de port durable et responsable.
- Les mutations économiques et technologiques impactant les activités maritimes et portuaires. Ces évolutions, notamment relatives à la place de la Réunion dans le bassin océan Indien et dans le monde, permettront de construire une politique de port rayonnant et moteur économique.

Ces éléments seront notamment eux même impactés par 4 phénomènes majeurs :

- **Le changement climatique ;**
- **L'évolution démographique ;**
- **Le basculement du centre de gravité de l'économie mondiale ;**
- **L'émergence d'évolutions sociétales mondialisées.**

Ces bouleversements auront des conséquences importantes, à l'échelle mondiale, sur l'environnement, les besoins en énergie, les besoins en denrées alimentaires, l'économie et notamment l'industrie, le tourisme et le commerce mondial, ce qui affectera les ports.

La prise en compte de ces éléments, détaillés dans les lignes suivantes, permettra d'intégrer à la stratégie du port à la fois son environnement, mais aussi les contraintes et opportunités issues des grandes tendances de l'évolution du monde actuel. C'est ainsi que Port Réunion et, d'une manière générale, le territoire réunionnais pourront donner du sens à leurs choix de développement fortement conditionnés par la qualité de leur desserte maritime.

5.1. Un monde influencé par quatre grands bouleversements

5.1.1. Le changement climatique

Le réchauffement climatique, qui pourrait atteindre +5°C d'ici la fin du siècle, par rapport à la période 1986-2005 (rapport *Ocean and Cryosphere*, Groupe d'experts intergouvernemental sur l'évolution du climat (GIEC), 2019), est un enjeu majeur à prendre en considération. Ainsi, le Forum Economique Mondial intègre 5 catégories de risques liés au changement climatique et à l'environnement dans les 10 risques majeurs les plus probables et les plus impactant à l'échelle mondiale (The Global Risks Report 2019).

Le contexte énergétique sera influencé par une croissance démographique sans précédent (+1Mds d'habitants d'ici 2030, +2 Mds d'ici 2050) qui, sans changement du modèle de développement basé sur les énergies fossiles, entraînera de multiples conséquences sur l'environnement physique et humain (phénomènes climatiques extrêmes, acidification des sols, montée des océans, érosion côtière, sécheresse, modification des courants marins, impact sur les ressources halieutiques, sur la biodiversité marine et terrestre, ...).



Figure 16 : houle cyclonique au port Est

Ces phénomènes désormais largement documentés, font actuellement l'objet d'une véritable prise de conscience à tous les niveaux des chaînes de décision politiques et économiques, mais aussi individuels. Les ports ne pourront ignorer ces changements qui vont profondément modifier certains fondamentaux de leur fonctionnement actuel, mais aussi la gestion de leurs activités et de leur patrimoine naturel.

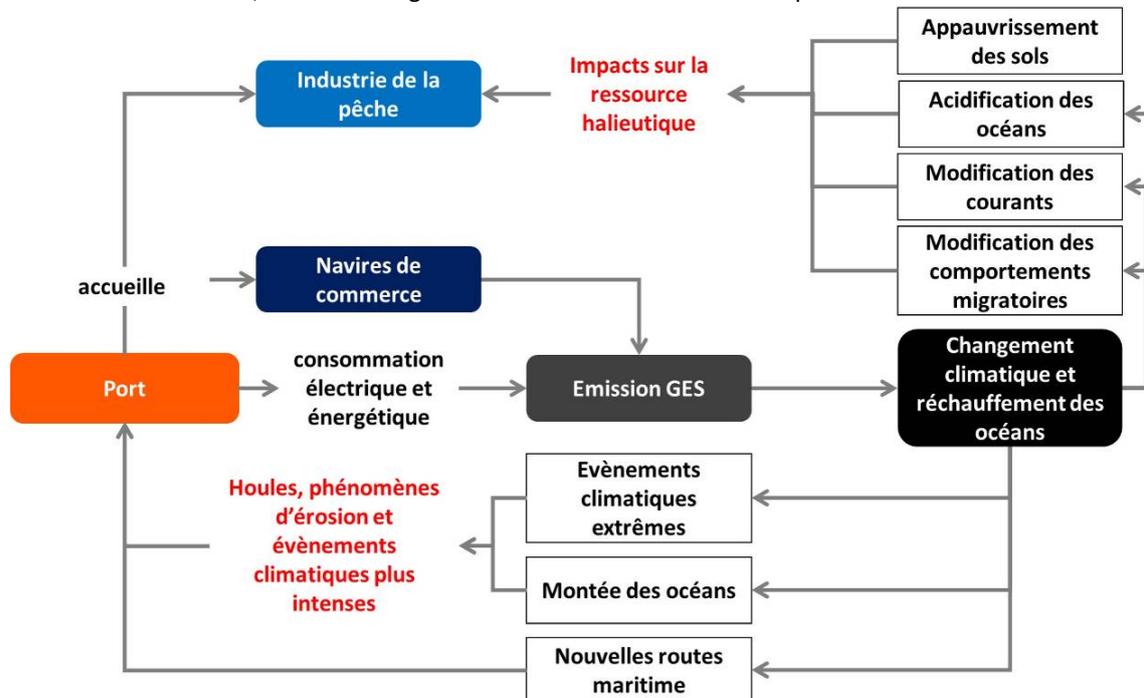


Figure 17: relations ports/changement climatique

Enfin, l'adaptation au changement climatique sera également économiquement profitable, comme l'indique la Global Commission on Adaptation. Cette organisation estime ainsi que les investissements réalisés entre 2020 et 2030, pour s'adapter aux conséquences du changement climatique, auront un rapport bénéfices/coûts de 4 pour 1 (rapport *Adapt Now : a global call for leadership on climate resilience*, 2019).

5.1.2. Une population plus nombreuse et plus urbaine

Selon l'ONU (World Population Prospects 2017, World Population Prospects 2019), la population mondiale (7,55 milliards en 2017, 7,7 milliards en 2019) est amenée à s'accroître d'environ un milliard d'habitants à horizon 2030 et de 2 milliards d'ici 2050. Plus de la moitié de cet accroissement sera le fait de l'Afrique et plus d'un tiers du fait de l'Asie.

Par ailleurs l'urbanisation se poursuit à un rythme élevé : en 2050, 2 personnes sur 3 habiteront en zone urbaine contre 60% en 2030, et 55% en 2018. Cette urbanisation sera principalement le fait de l'Asie, de l'Inde et de l'Afrique (ONU).

Cette évolution démographique majeure aura des conséquences à la fois sur l'économie et le commerce mondial, donc le transport maritime, mais aussi sur les besoins en énergie et sur l'environnement.

5.1.3. Le basculement du barycentre économique mondial

Selon le Fonds Monétaire International, la Chine est désormais première puissance économique mondiale (en termes de PIB à parité de pouvoir d'achat (PIB-PPA)^a).

Selon le cabinet Price Waterhouse Coopers, la hiérarchie des puissances économiques évoluera grandement au cours des prochaines décennies. Ainsi, en 2050 :

- la Chine devrait représenter 20% du PIB mondial (PIB-PPA), contre 18% en 2016 ;
- l'Inde 15%, contre 7% en 2016 ;
- les Etats-Unis 12%, contre 16% en 2016 ;
- l'UE27 9%, contre 15% en 2016.

A plus court terme, l'Asie et le sous-continent indien connaîtront une croissance annuelle de 6 à 7% jusqu'en 2027 (Banque mondiale, 2018^b).

Ce déplacement du barycentre économique mondial vers l'Asie est confirmé par l'OCDE, qui estime **que la Chine, l'Inde et l'Indonésie devraient à elles 3, représenter 40% de la production mondiale en 2030, et 50% en 2050** (OCDE). Les conséquences sur les échanges mondiaux et le fret maritime se font déjà ressentir avec la massification des lignes et la hausse des volumes.

5.1.4. Des évolutions sociétales mondialisées

Selon le *think tank* américain Brookings, la moitié de l'humanité appartient désormais aux classes moyennes ou supérieures, la pauvreté ne cessant de reculer. Toujours selon Brookings, la classe moyenne devrait représenter en 2030 5,3 milliards de personnes, soit plus de 60% de la population mondiale. Cette émergence sera principalement le fait de l'Asie, et dans une moindre mesure de l'Afrique sub-saharienne. Les classes moyennes des pays développés continueront à croître mais à un rythme bien inférieur à celui des pays asiatiques.

Ce tournant dans l'histoire humaine ne sera pas sans conséquence. En effet, les classes moyennes forment généralement le moteur de la consommation et de la demande (yc. interne) de chaque pays (OCDE). Leur impact sur les échanges mondiaux ne peut donc être ignoré.

^a Si l'on prend en compte les données en dollars US courants, les Etats-Unis demeurent première puissance économique mondiale

^b Ces chiffres sont issues de l'édition 2018 de « Global Economic Prospects », l'édition 2019 ne délivre pas d'éléments allant au-delà de 2021.

Les classes moyennes sont également associées à une plus grande urbanisation, ce qui peut compenser en partie le surplus d'émissions carbonées lié à leur développement et à leur mode de vie plus polluant. Néanmoins, cet accroissement de la classe moyenne peut aussi impacter l'évolution démographique, en réduisant le taux de fertilité, les ménages préférant investir de manière plus importante dans l'éducation de leurs enfants (Brookings).

Enfin, l'impact social sera également important. Ainsi les classes moyennes sont généralement demandeuses de démocratie, de services publics de qualité, de prestations sociales élevées, d'administrations performantes mais acceptent difficilement les politiques fiscales associées (Brookings, OCDE).

5.2. Perspectives géoéconomiques

5.2.1. Un bassin indo-océanique marqué par l'expansion majeure de l'Afrique et de l'Asie

Le monde connaît une forte expansion démographique principalement du fait de l'Afrique et de l'Asie. Ces 2 régions comptent à elles seules pour plus de 90% de l'accroissement mondial de 2 milliards d'habitants d'ici 2050, et à près de 60% uniquement pour l'Afrique).

Plus finement, les pays d'Afrique Australe et Orientale qui comptent 500 millions d'habitants en 2019, connaîtront un accroissement de près de 145 millions d'individus d'ici 2030 (+30%), et de plus de 438 millions à horizon 2050 (+88%) (chiffres ONU).

Profitant d'une expansion démographique favorable à la consommation et à la disponibilité de main d'œuvre, le **continent africain connaît un rattrapage économique conséquent**, ainsi sa croissance annuelle devrait approcher les 5% pour la période 2016-2027, hors Afrique du Sud. A cela s'ajoute un fait structurant, à savoir la création en 2015 du *Tripartite Free Trade Area* (TFTA). Cet accord de libre-échange concerne 27 pays africains, dont des pays d'AFAO (hors Mayotte et Réunion).

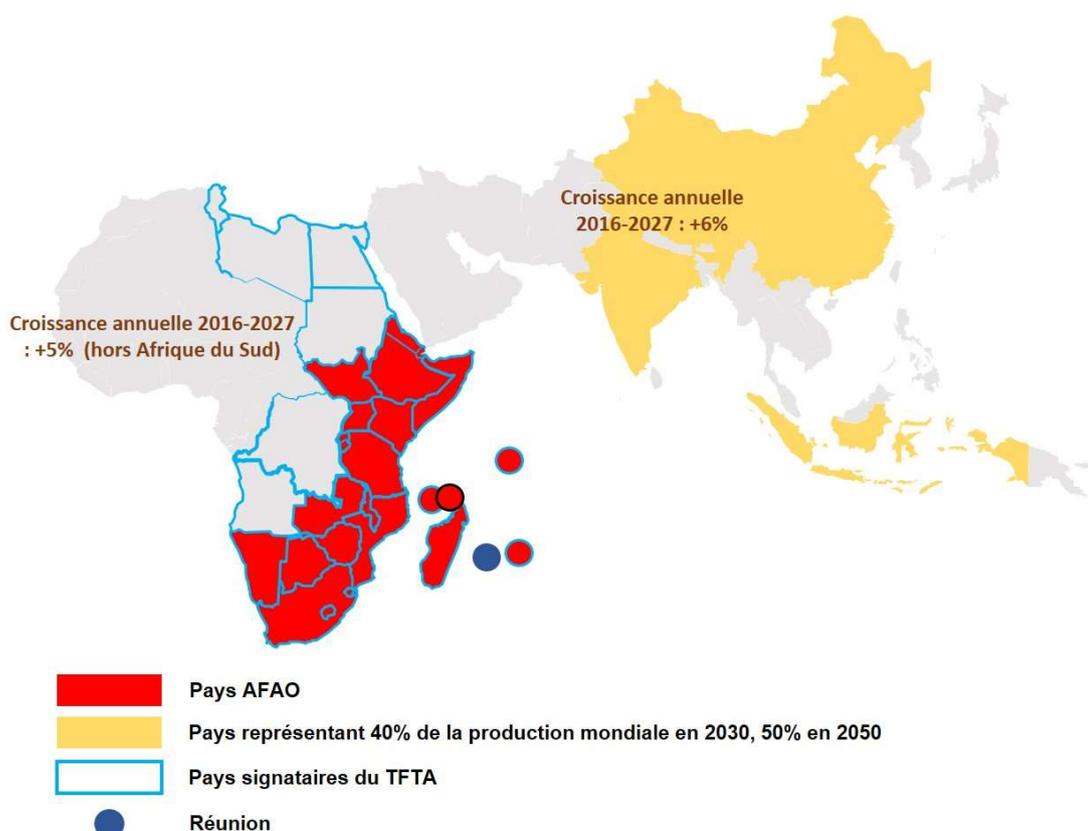


Figure 18 : TFTA et pays usines du monde

Sa mise en œuvre aboutira à la création d'une zone de libre-échange de 752 millions d'habitants (2019), pour un PIB de 1300 milliards USD (2015). A terme, le TFTA concernera plus de 970 millions d'habitants en 2030, et 1,4 milliards de personnes en 2050 (calcul sur base ONU).

Il est intéressant de noter que le TFTA a été conclu entre les 3 principales organisations régionales existantes, que sont le COMESA, la SADC et l'EAC. Ces structures de coopération régionales peuvent influencer sur l'activité économique, maritime et portuaire. Parmi les principales, nous pouvons souligner les suivantes (pays membres en glossaire) :

- COMESA (Common Market for Eastern and Southern Africa, membre du TFTA) : union douanière regroupant 21 pays ;
- SADC (Southern Africa Development Community, membre du TFTA) : promeut la coopération et l'entente économique entre ces membres ;
- EAC (Eastern Africa Community, membre du TFTA) : union monétaire ayant pour ambition la création d'une fédération d'Afrique de l'Est ;
- COI (Communauté de l'Océan Indien) : promeut la coopération, notamment économique, entre les îles de l'Océan Indien : Comores, Madagascar, Maurice, Seychelles et Ile de La Réunion (France) ;
- APIOI (Association des Ports des Iles de l'Océan Indien) : promeut la coopération entre les ports des membres de la COI ;
- PMAESA (Port Management Association of Eastern and Southern Africa) : vise à promouvoir la coopération et l'intégration régionale de ses membres, à savoir des acteurs portuaires, logistiques et maritimes, dont Port Réunion ;
- IORA (*Indian Ocean Rim Association*) : développe la coopération économique entre les pays côtiers de l'océan Indien, en travaillant notamment sur l'économie bleue, la facilitation des échanges, la gestion de la ressource halieutique, la formation, les technologies, le tourisme et la sécurité maritime. La France est partenaire.

5.2.1.1. L'émergence d'un range Afrique australe et océan Indien

Croissance démographique et développement économique entraîneront naturellement une croissance des activités portuaires et maritimes de la zone dans laquelle évolue Port Réunion. **Alors que le trafic mondial de marchandises devrait tripler d'ici 2050 (OCDE), la région Afrique pourrait connaître une croissance annuelle du trafic de conteneurs estimée à 6% sur la période 2017-2022 (Drewry).** En s'attardant plus spécifiquement sur la région AFAO, les estimations sont encore plus optimistes (cf. figure ci-dessous, Δ à noter que Dynamar exclut Djibouti et l'Erythrée du périmètre des pays AFAO), notamment pour l'Afrique de l'Est et les îles de l'océan Indien (Réunion incluse).

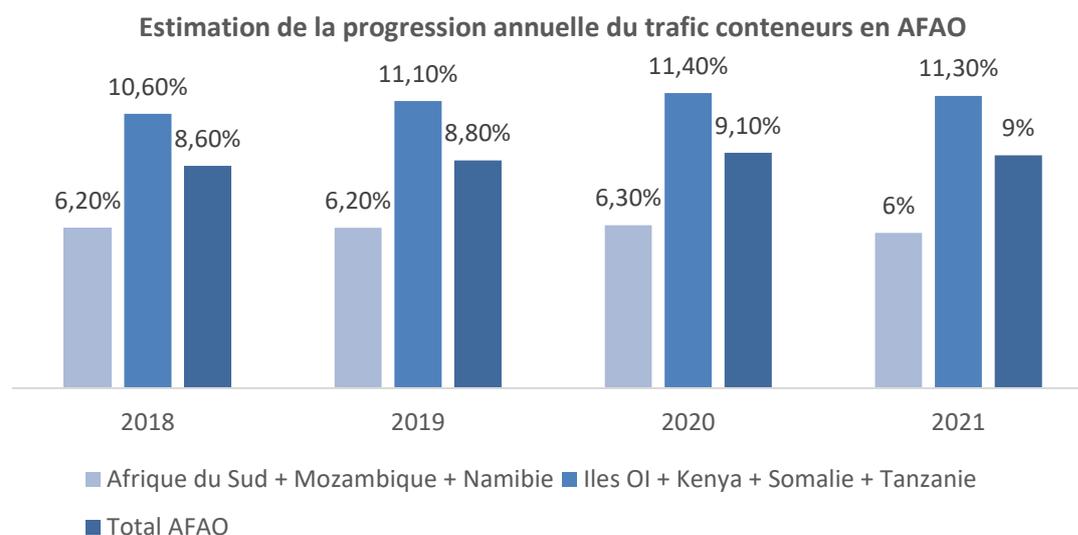


Figure 19 : progression du trafic de conteneur en AFAO sur la période 2018-2021 (source : The East & Southern Africa Container Trades, Dynamar, 2017 ; traitement Port Réunion)

En valeur absolue, le trafic AFAO passerait de 6 millions d’EVP en 2018 (estimation) à 7,9 millions d’EVP en 2021, soit une progression de 32%. Plus spécifiquement, les lignes Asie-Afrique, déjà les plus importantes en termes de trafic pour la région Afrique australe et orientale (Dynamar), connaîtront une hausse annuelle de leur trafic atteignant 6% pour les 5 prochaines années (Drewry).

Parallèlement à cette hausse des échanges, la taille moyenne des navires opérant dans la zone enregistre une croissance régulière. Si au niveau mondial les plus gros porte-conteneurs ont désormais une capacité supérieure à 20 000 EVP, les lignes desservant la région Afrique australe et orientale sont opérées par des navires d’une capacité moyenne atteignant 4 400 EVP en 2017, contre 2 800 EVP en 2011 (Dynamar). Plus spécifiquement, la ligne Asie-Afrique du Sud est opérée par des navires d’une moyenne de 6 570 EVP (Revue Secteur Privé et Développement n°26, Proparco, mars-avril-mai 2017). Cette croissance de la taille des navires va se poursuivre (Alphaliner) (effet de repositionnement en cascade suite aux livraisons de porte-conteneurs neufs toujours axées sur des capacités unitaires de plus en plus importantes). Aujourd’hui, certaines lignes maritimes conteneurisées qui transitent par l’océan Indien dans leur voyage entre l’Asie et le continent africain, sont assurées par des navires de 10 000 à 14 000 EVP. Les ports d’Afrique Australe et Orientale doivent donc s’adapter à ces évolutions sous peine d’être déclassés.

Nombre d’entre eux rencontrent aujourd’hui des difficultés liées à des restrictions nautiques ou à une saturation de leurs infrastructures (*Note de Synthèse N°186*, Isemar, Janvier 2017). Ces ports sont pour la plupart situés dans des **pays considérés comme à risques**, risques pouvant être considérés comme « extrêmes » dans certains cas par les experts (Coface). Ces situations créent une instabilité préjudiciable aux investissements portuaires et logistiques. Ces ports bénéficient néanmoins d’une certaine attractivité liée à des coûts très bas et à leur adossement quasi-systématique à des zones d’activités à procédures douanières et administratives simplifiées et à fiscalité réduite.

Conscients que le développement de leur économie passe par l’augmentation des échanges commerciaux, les pays d’AFAO, appuyés des bailleurs de fonds, développent une stratégie de corridors visant à désenclaver les pays non riverains de l’océan Indien et favoriser leur développement par le biais des échanges. Ces infrastructures permettront aux ports *gateway* riverains de l’océan Indien d’espérer toucher des hinterlands en plein développement et concernés par le TFTA (cf. plus haut), confirmant l’émergence d’un « range » portuaire Afrique australe et océan Indien et d’un « range » nord en zone AFAO (cf. figures suivantes).

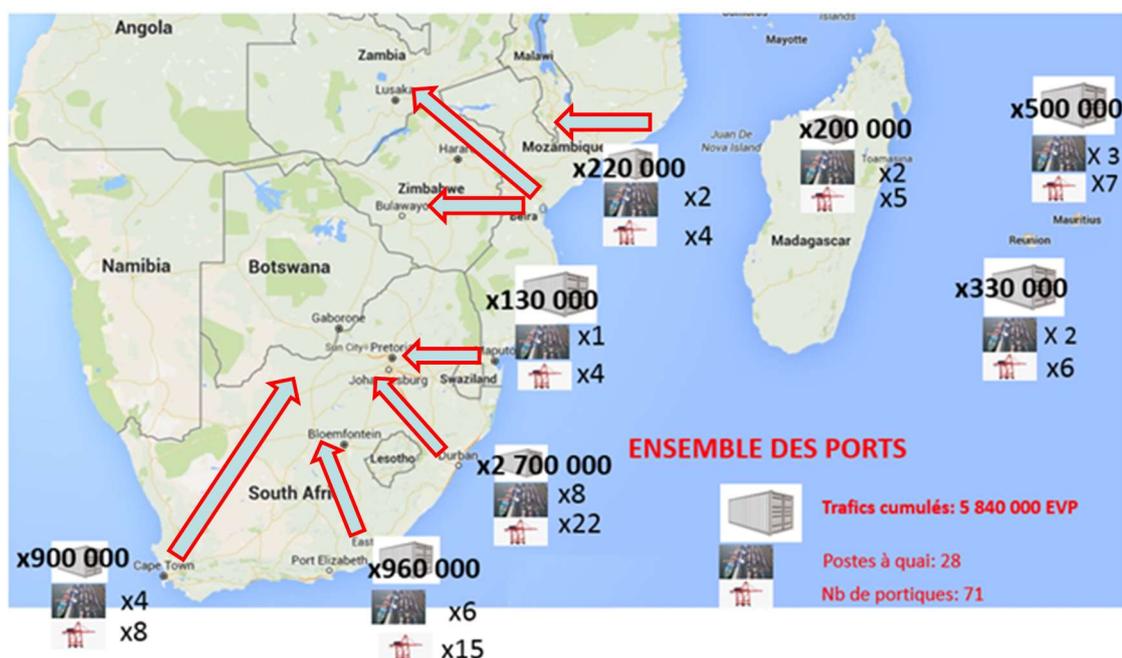
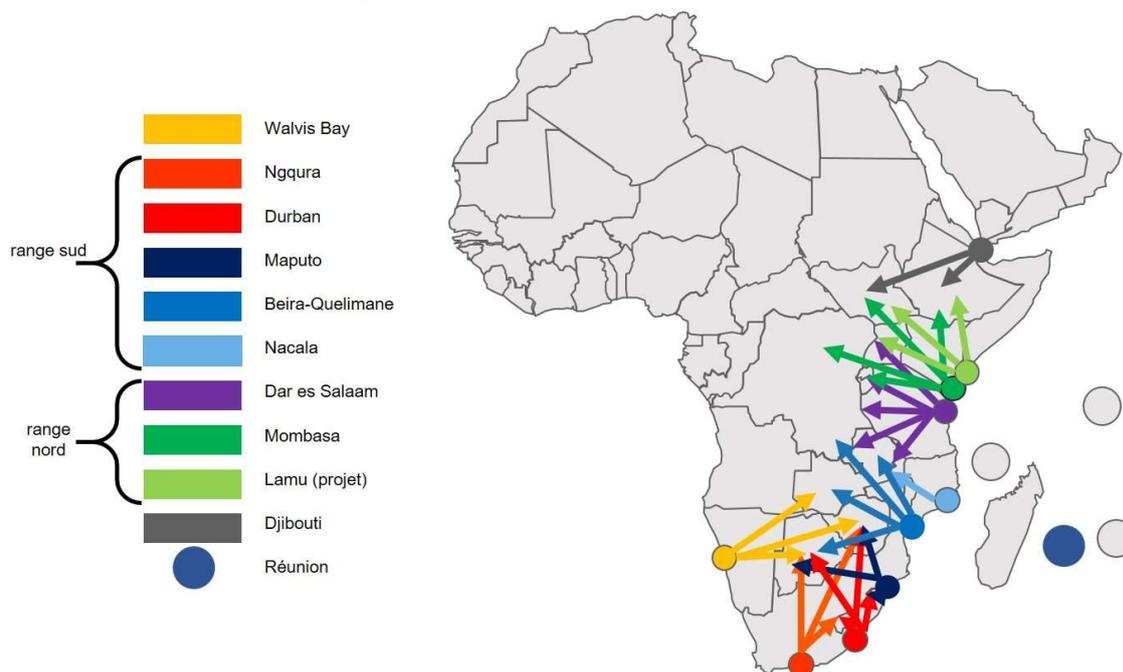


Figure 20 : émergence d’un range Afrique australe et océan Indien

Principaux ports *gateways* des *ranges* nord et sud AFAO et leur hinterland



| Pays | Port | Hinterland |
|----------------|-----------------|---|
| Afrique du Sud | Durban | Botswana, Lesotho, Swaziland, Zimbabwe |
| | Ngqura | Botswana, Lesotho, Zimbabwe |
| Djibouti | Djibouti | Ethiopie, Sud-Soudan |
| Kenya | Lamu (projet) | Ethiopie, Ouganda, Sud-Soudan |
| | Mombasa | Burundi, Ethiopie, Ouganda, RD du Congo, Rwanda, Sud-Soudan |
| Mozambique | Beira-Quelimane | Botswana, Malawi, Zambie, Zimbabwe |
| | Maputo | Botswana, RD du Congo, Swaziland, Zimbabwe |
| | Nacala | Malawi |
| Namibie | Walvis Bay | Botswana, Zambie, Zimbabwe |
| Tanzanie | Dar Es-Salaam | Burundi, Malawi, Ouganda, RD du Congo, Rwanda, Zambie |

Figure 21: *hinterland potentiel des gateways AFAO (source : The East & Southern Africa Container Trades, Dynamar, 2017 ; traitement Port Réunion)*

Les populations desservies par ces *ranges* sont importantes et en croissance rapide. Ainsi, selon les chiffres de l'ONU, la population totale de ces pays pourraient atteindre 565 millions d'habitants en 2030 et 820 millions en 2050, contre environ 417 millions en 2017 (chiffres ONU).

Au vu de ces éléments et en se basant sur des progressions de trafic calquées sur celles des principaux ports du range nord européen (période 1990-2017), le trafic de l'ensemble des ports AFAO pourrait passer de 5,2 million d'EVP en 2015, à 12,5 millions d'EVP en 2030, et 22,4 millions d'EVP en 2040.

5.2.2. L'océan comme relais de croissance

L'océan recèle de nombreuses richesses offrant un important potentiel de croissance durable et d'emplois. Ces richesses concernent à la fois l'alimentation, l'énergie, la médecine, la cosmétique, entre autres, mais aussi des « services » tels que la navigation, à des fins commerciales ou de loisir, entre autres.

L'océan demeure en effet prometteur, et ce en dépit des phénomènes (acidification par absorption de CO₂, élévation de la température, élévation du niveau de la mer et modification des courants, etc.) contribuant à la disparition des espèces et à la dégradation de la composition des habitats et des ressources halieutiques, ainsi qu'à la modification de leurs habitudes migratoires (OCDE).

Ainsi, au niveau mondial et sur un périmètre large, il est estimé que l'économie bleue pourrait représenter 3 000 milliards USD en 2030, avec un important potentiel de développement pour les EMR (notamment l'éolien offshore, houlomoteurs), la transformation des ressources halieutiques, l'aquaculture, les chantiers navals et l'activité portuaire (en termes d'emplois). La contribution des activités marine à la valeur ajoutée mondiale, par rapport à 2010, pourrait ainsi doubler selon les dires de l'OCDE.

Le contexte de la zone sud océan Indien est marqué par un fort développement, tant démographique qu'économique des pays AFAO (cf. précédemment). Cette explosion démographique se combine à une urbanisation croissante et à une dégradation des sols, de la ressource en eau, de la biodiversité et terres arables, notamment en Afrique. Cet effet cumulé aura notamment pour conséquence un accroissement de la pression sur les ressources halieutiques, notamment à des fins alimentaires.

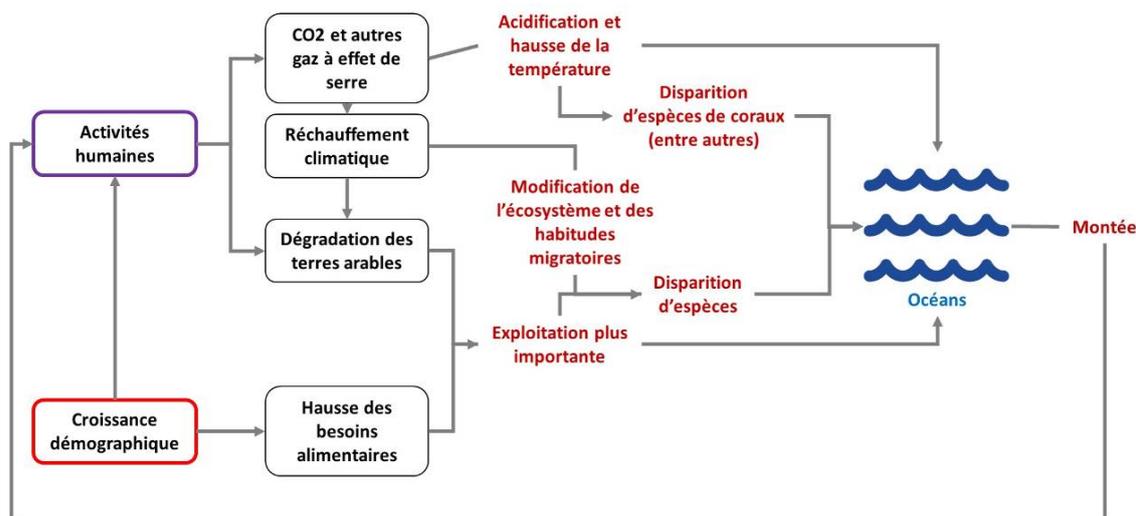


Figure 22 : impacts de la croissance démographique et des activités humaines sur les océans

Dans un tel contexte, les stocks de ressources halieutiques subiront probablement une pression croissante, notamment dans la zone océan Indien, pour laquelle 35% de la ressource est actuellement déjà exploitée au maximum de leur capacité, et 28% sont surexploités (*Relancer l'économie de l'océan Indien occidental*, WWF, 2017).

Ces perspectives se traduisent au niveau national par une forte volonté de valoriser les 11 millions de km² de surfaces maritimes sous juridiction française (2nd domaine maritime mondial), tant pour leurs ressources halieutiques, que pour les possibilités offertes en matière d'énergie (potentiel estimé à 3 000 MW, Ministère de la Transition écologique et Solidaire). Cette valorisation est d'autant plus importante que l'économie bleue représente un chiffre d'affaire de 270 milliards d'€ et 820 000 emplois (Fondation de la Mer).

Aussi, différents documents stratégiques (cf. Livre Bleu Outre-Mer, Stratégie Nationale Portuaire, ...) explicitent comme ambitions le développement :

- des énergies marines, des chantiers navals, de la valorisation durable des produits de la pêche et de l'aquaculture, de la recherche et de la formation dans ce domaine ;
- des ports ultramarins en les insérant d'avantage dans leur environnement régional ;
- de la coopération interportuaire.

Ces ambitions se traduisent au niveau national par la volonté de :

- poursuivre la transformation du modèle économique des ports, dans une perspective de penser et développer les zones industrialo-portuaires dans leur ensemble ;
- promouvoir un nouveau régime national de financement de navires de pêche ;
- confirmer la possibilité pour les Régions Ultra-Périphériques (RUP) de déroger à certaines règles européennes (normes, aides d'Etat, concurrence,...) ;
- accompagner la fin annoncée de la production électrique à partir d'énergies fossiles.

En particulier, la loi sur l'Economie Bleue (loi n°2016-816 du 20 juin 2016) doit permettre à la France de tirer encore plus partie de ses ressources maritimes et ce dans un concept de développement durable. Cette loi promulgue des objectifs de développement durable pour les activités maritimes suivantes (*Dossier sur la Loi Economie Bleue*, Ministère de l'environnement, de l'énergie et de la Mer, 2016) :

- Moderniser la pêche et l'aquaculture française ;
- Simplifier la réglementation maritime ;
- Améliorer la sûreté maritime et portuaire ;
- Renforcer la compétitivité du pavillon français ;
- Développer le secteur de la navigation de plaisance.

Enfin, le développement d'une Economie bleue durable dans le bassin de l'océan Indien occidental passe par une plus grande coopération entre Etats, notamment en matière de sécurité maritime. Ainsi, différents Etats^c, dont la France, ont signé en novembre 2018 deux accords régionaux relatifs à la sécurité maritime, élaborés dans le cadre du programme régional MASE (*MARitime SEcurity*) financé par l'Union européenne et mis en œuvre conjointement par la COI, l'IGAD (*Intergovernmental Authority on Development*^d), le COMESA et l'EAC. Ces accords portent sur la mise en place d'un mécanisme régional d'échange et de partage de l'information maritime et sur la coordination d'actions en mer.

5.2.2.1. Au niveau de La Réunion

L'économie bleue constitue un axe de développement naturel et majeur pour une économie insulaire telle que La Réunion. Au-delà des potentiels et des spécificités propres au département, cette thématique s'intègre également dans les stratégies européennes et françaises de croissance bleue, où la mer et le littoral deviennent des moteurs de l'économie et occupent désormais une place prépondérante dans les stratégies de croissance durable.

La Réunion cherche aujourd'hui à se structurer pour profiter des ressources marines qui l'entourent.

En 2016, l'île a installé son Conseil Maritime Ultramarin du Bassin Sud Océan Indien, en charge de la déclinaison régionale de la stratégie nationale de croissance bleue.

La mise en place de ces conseils maritimes ultramarins de bassin (CMUB), quelques années après celle des conseils maritimes de façade (CMF) en métropole, s'inscrit dans le cadre général de la mise en œuvre d'une politique maritime intégrée pour la France ayant pour objectif une gestion plus cohérente des questions liées à la mer.

La mission principale du CMUB est l'élaboration d'un document stratégique de bassin maritime (DSBM) qui viendra préciser et compléter les orientations de la stratégie nationale pour la mer et le littoral (SNML), au regard des enjeux économiques, sociaux et environnementaux du bassin Sud océan Indien. Il peut en outre émettre des recommandations et avis sur tous les sujets relevant de la mer et du littoral (encadrer les activités maritimes de pêche, navigation, culture marine, loisirs nautiques).

De leur côté, les professionnels s'organisent autour du cluster maritime pour peser dans le débat public, tandis que la Région travaille à la mise en place d'un Pôle régional mer (lycée de la mer, institut bleu).

Occupant une place prépondérante et croissante dans les stratégies de croissance durable au niveau national et européen, l'économie bleue emploie 7 500 personnes à La Réunion, dans sa définition la plus large (IEDOM). Son poids relatif reste cependant encore faible. Elle représente en effet seulement 2,9% des emplois contre 7,1% en Guadeloupe (IEDOM). Elle y est dominée par les activités portuaires et la pêche, notamment australe qui produit 11% de la valeur ajoutée de la pêche en mer française et représente le second secteur exportateur réunionnais (INSEE). Les chantiers navals demeurent peu pourvoyeur d'emplois, avec une part de 2,4% des emplois réunionnais de l'économie bleue en 2015. Ce chiffre devrait cependant évoluer au vu des développements récents et des projets en gestation.

^c Comores, Djibouti, France, Kenya, Madagascar, Maurice, Seychelles

^d Djibouti, Érythrée, Éthiopie, Kenya, Ouganda, Somalie, Soudan et Sud-Soudan

La volonté nationale, traduite dans le Livre Bleu sur les outremer, de redynamiser la pêche et le retour possible (amendement voté par le parlement européen, décision de la commission européenne fin 2018) des aides à la construction de navires pour la pêche, amènent des perspectives à prendre en compte pour les sites portuaires :

- augmentation à venir du nombre de navires basés à Port Réunion ;
- hausse des demandes d'implantation d'activités de valorisation des ressources halieutiques ;
- progression des besoins en services, utilités et avitaillement pour la pêche.

Cette volonté affichée se heurte en partie aux lacunes constatées localement en matière d'offre de services liés au secteur de la pêche (réparation navale, production de glace, chambres froides, ateliers de transformation, avitaillement, etc.) sur le littoral réunionnais (PROEP 2018).

En outre, pour l'implantation d'activités nouvelles ou d'entreprises positionnées sur l'économie bleue, La Réunion doit faire face à la concurrence des pays voisins de la zone, qui disposent pour la plupart de coûts salariaux plus faibles et de zones à fiscalité adaptée adossées à leurs ports. Cette situation s'est en particulier traduite ces dernières années par un développement difficile et donc très limité à La Réunion des activités liées à la transformation des produits de la mer.

La pêche réunionnaise a accès aux zones économiques exclusives (ZEE) françaises (2,6 millions de km² de surface pour la zone océan Indien) et intègre les problématiques de durabilité. Elle est notamment soumise à des quotas de prises dans les Terres Australes et Antarctiques Françaises (légine, langouste, poissons des glaces, ...). Cependant la pêche illicite dans ces ZEE demeure une préoccupation pouvant peser sur la ressource. Ainsi la Marine Nationale intervient régulièrement pour dissuader ou arraisonner des navires de pêches étrangers opérant dans les ZEE françaises ou en limite de celles-ci.

Enfin, le secteur de l'énergie marine renouvelable pourrait quant à lui émerger au cours des 10 prochaines années à La Réunion, notamment en raison de la maturité technologique et économique de certaines solutions (SWAC^e, éolien flottant, houlomoteur, etc.). Par ailleurs, l'évolution de la PPE locale et sa convergence avec les nouvelles orientations nationales vont inciter à une évaluation plus poussée des options énergétiques issues de la mer. A ce titre, la Région Réunion a initié une première évaluation des ressources exploitables (en cours de réalisation à la date de rédaction de ce document) et la PPE actuelle prévoit déjà l'installation de 5 Mw d'EMR, mais aussi de SWAC d'ici 2023 permettant d'obtenir une économie d'énergie^f à terme de 32 Gwh.

Le secteur de la plaisance, situé au Port Ouest, relève désormais de la compétence de l'intercommunalité. Il n'est pas donc pas inclus dans ce projet stratégique.

5.2.3. Contexte du marché de la croisière

Egalement lié aux océans, le marché de la croisière est en évolution constante et rapide. Les nouvelles capacités mises en œuvre et les nouveaux marchés en développement liés aux aspirations de nouvelles générations de croisiériste participent au renouvellement rapide de ce secteur d'activité.

Ce secteur représente actuellement plus de 100 milliards d'euros de revenus annuels et 25 millions de croisiéristes au niveau mondial. Ces chiffres connaissent une croissance de 6 à 8% chaque année. Le nombre de croisiéristes (ci-après dénommés « pax ») est passé de 15 millions en 2006 à 25 millions en 2016. Il devrait atteindre 50 millions en 2030 (Cruise Line International Association), dont la moitié seront chinois (CPT). **Particularité importante du marché de la croisière : celui-ci est tiré par l'offre**, ainsi plus il y a d'offre de navires et de destinations, plus la demande est importante. Son caractère protéiforme, de par sa clientèle de plus en plus jeune et diversifiée, permet de conserver un potentiel de croissance très important.

^e (Sea Water Air Conditioning, climatisation par eau de mer profonde, froide)

^f Gigawatts-heures évités : production électrique pouvant être évitée grâce aux installations. Ainsi l'installation de 32GWh évités permettrait de ne pas avoir à produire 32GWh

A titre indicatif, les commandes de navires neufs, livrables d'ici à 2027 représentent 122 unités, soit plus du tiers de la flotte actuellement en service (300 unités). A l'instar des porte-conteneurs, les bateaux de croisière connaissent également une hausse de leurs capacités unitaires. Les navires de plus de 3000 lits[§] représenteront 46% des livraisons d'ici 2027 et la capacité en lits devrait augmenter de plus de 50% au cours des 10 prochaines années (Mer et Marine).

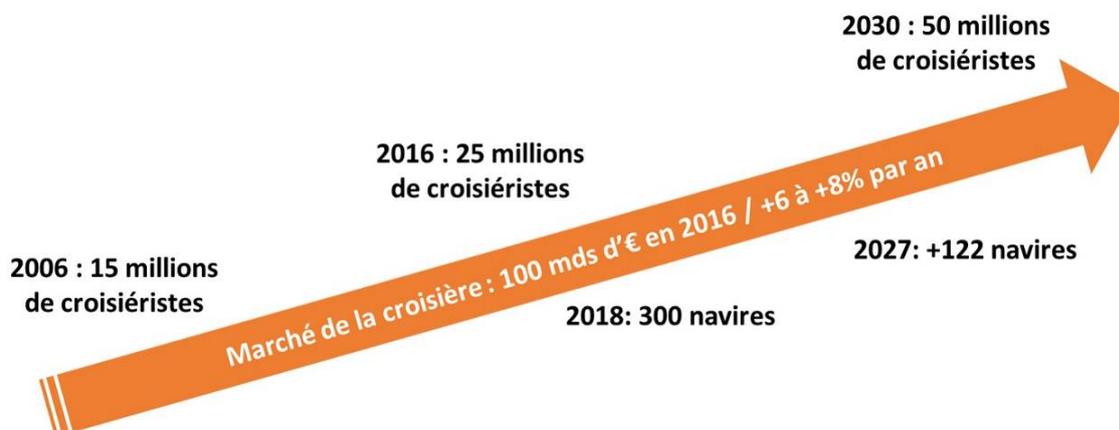


Figure 23 : évolution quantitative du marché de la croisière (données : Mer et Marine ; traitement : GPMDLR)

Si la croissance de la taille des navires permet aux compagnies de s'adresser à plusieurs segments de marché avec un seul navire, cette massification et la démocratisation des croisières concourent à un tourisme de plus en plus massif, posant de multiples problèmes pour les escales :

- Vie quotidienne des citoyens résidents impactée (coût, relocalisation d'activités, modification du cadre de vie, ...);
- Saturation des infrastructures portuaires, de transport et touristiques ;
- Dégradation de l'environnement et des sites visités ;
- Expérience touristique dégradée.

Parallèlement aux destinations « matures » telles que les Caraïbes et la Méditerranée, la demande évolue sur de nouvelles zones géographiques et de nouveaux segments parfois plus exclusifs et thématiques. Ainsi, le tourisme d'expédition, notamment vers l'Antarctique, et le développement du segment haut de gamme sont des tendances qui illustrent ces changements. Sur ce dernier segment, la croissance du marché se traduit aussi par les commandes de navires en cours : 30% des navires livrés d'ici 2027 auront une capacité de moins de 300 pax. Cette évolution de la demande est également le fait d'un changement générationnel, les *millennials*^h recherchant une consommation plus durable et personnalisée qui doit se concrétiser dans l'offre de croisière.

Par ailleurs, le numérique fait désormais partie intégrante des croisières, notamment à travers l'utilisation d'applications mobiles permettant notamment aux croisiéristes de se repérer à bord des navires, de prendre connaissance des différentes informations sur les escales avant même le début de la croisière, de préparer et réserver des activités à l'avance d'un port à l'autre, etc.

[§] A titre d'exemple la capacité maximale du Queen Mary 2 est de 2691 pax

^h Nom généralement donné à la génération née entre 1980 et 2000

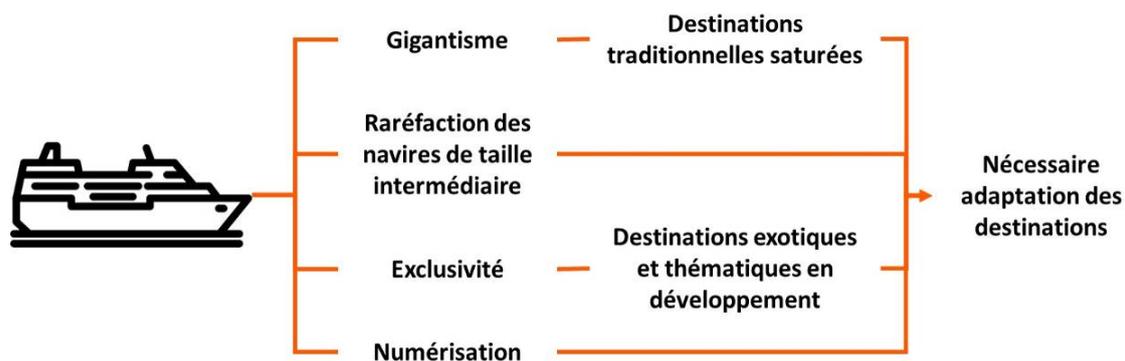


Figure 24 : Evolution qualitative du marché de la croisière

Enfin, la sécurité est une préoccupation centrale des armateurs spécialistes de la croisière. Aussi, en cas d'accroissement des risques terroristes, de l'instabilité politique d'un territoire ou d'une crise sanitaire, les compagnies peuvent rapidement déprogrammer une escale pour se replier sur une autre destination.

5.2.3.1. Au niveau de l'océan Indien et de La Réunion

Au vu des évolutions évoquées, l'océan Indien doit se positionner pour profiter de la croissance du marché de la croisière et de ses changements qualitatifs.

Ainsi, avec 24,7 millions de pax en 2016, la croisière au niveau mondial a connu une progression de presque 10 millions de pax par rapport à 2006 (15,1 millions de pax). Cette croissance s'est poursuivie en 2017 avec 26,6 millions de pax (Rapport annuel de la Clia, 2017).

Bien qu'à un niveau encore modeste en comparaison des marchés méditerranéens et caribéens, le secteur de croisière se développe rapidement dans l'océan Indien depuis 2014 mais il se heurte toutefois à un certain nombre d'obstacles qui viennent aujourd'hui limiter sa croissance :

- les ports de la zone sud-ouest de l'océan Indien font actuellement face à une saturation de leur capacité d'accueil des croisiéristes ;
- les territoires ne sont pas spécifiquement organisés pour l'accueil de la croisière ;
- la saison des croisières (octobre-mai) coïncide avec la saison cyclonique ;
- le bassin Sud océan Indien est une niche nouvellement exploitée par les opérateurs de croisière ;
- l'instabilité et les conditions sanitaires présentes dans certaines destinations peuvent être préjudiciables à l'image de la zone, la réaction de repli des opérateurs étant immédiate en cas de crise politique ou sanitaire.

Néanmoins, il est à noter qu'une vision commune émerge dans le cadre de la coopération régionale, tant au niveau portuaire (Association des Ports des îles de l'océan Indien, APIOI) que territorial (Iles Vanille). Les aéroports de la zone commencent également à se positionner comme points de départ pour les croisières.

Pour La Réunion, partant de niveaux modestes, la croisière progresse rapidement. Le flux de passagers est ainsi passé de 16 000 en 2013, à 73 000 en 2017 (en transit, embarquement et débarquement). Ces chiffres devraient rapidement atteindre 50 000 pax (soit un flux de 100 000 passagers) au cours des prochaines saisons.

L'un des enjeux de la croisière pour un territoire demeure l'augmentation de la dépense moyenne des croisiéristes, qui pour la saison 2015-2016 atteignait 70€ (Elan OI pour l'IRT, 2016), une fois sortis de l'enceinte portuaire. A noter que 35% des croisiéristes restent à bord, ce qui ampute d'autant les potentielles retombées locales. Dans ces dépenses, les frais de déplacement vers les sites touristiques représentent une part importante.

En marge de cette évolution et sur un segment de marché spécifique, les Terres Australes et Antarctiques Françaises (TAAF), pourraient devenir une destination de choix pour le tourisme d'exploration. Leur possible inscription au Patrimoine mondial de l'UNESCO (demandée par la France, décision attendue en milieu d'année 2019), renforcerait l'attractivité de cette destination au départ de La Réunion, elle-même inscrite. Néanmoins, les conditions d'accès mériteront d'être étudiées, notamment pour préserver ces écosystèmes fragiles.

Par ailleurs, l'approvisionnement des navires en eau, nourriture et produits répondant aux normes techniques et sanitaires européennes représente l'autre pilier des retombées de la croisière pour un territoire. A titre indicatif, la CLIA (Cruise Line International Association) estime que les dépenses des compagnies de croisières dans les ports (avitaillement, charges, commissions, ...) atteignaient 40 milliards USD en 2016 au niveau mondial, pour un total de 25 millions de croisiéristes, soit 1600 USD par personne. Le potentiel représenté par les dépenses du navire lui-même, est donc non-négligeable pour les produits et les entreprises réunionnaises.

Enfin, la sécurité demeure une préoccupation majeure du secteur. Le risque de résurgence de la piraterie maritime dans le canal du Mozambique et la zone nord-ouest de l'océan Indien, ainsi que le risque terroriste imposent le respect de mesures de sécurité drastiques. Le monitoring précis et constant de la zone, relayé par Port Réunion, afin d'informer les opérateurs des risques encourus est l'un des facteurs essentiels du développement de la croisière dans l'océan Indien (CIRFIM). Localement, en fonction du trafic accueilli et des risques encourus, la création d'une zone d'accès restreint (ZAR) pour le terminal croisière peut être rendue obligatoire par arrêté préfectoral, comme le sont les postes à quai croisière.

5.2.4. Contexte technologique des outillages portuaires

L'activité portuaire est marquée par le **gigantisme des navires**. Ainsi, la flotte mondiale de porte-conteneurs, axe majeur de développement de Port Réunion, connaît une croissance constante de la taille des navires. Alors qu'entre 2001 et 2008 les navires construits faisaient en moyenne 3400 EVP, en 2015 la capacité moyenne des navires construits atteignait 8000 EVP (ITF). Les nouvelles dimensions du canal de Panama devraient favoriser cette croissance et le Neo-Panamax devenir le standard des lignes principales (L : 366m, B : 49m, T : 15,20m), soit environ 14 000 EVP.

Cette évolution se fait en cascade : les unités les plus récentes et les plus grandes (jusqu'à 22 000 EVP) sont affectés aux lignes Est-Ouest (Europe-Asie, Trans-Pacifique), déplaçant les navires de générations précédents sur les lignes Nord-Sud. De fait, à l'échelle AFAO, la capacité moyenne des navires opérant sur les ports de la zone est passée de 2 800 EVP en 2011, à 4400 EVP en 2017. Les navires opérant sur les services en provenance d'Europe atteignent 8200 EVP et ceux de type Post-Panamax sont désormais de plus en plus fréquemment rencontrés sur la zone, impliquant la nécessité pour les ports de pouvoir manutentionner les conteneurs à bord des navires sur des largeurs de 16 à 19 rangées, et jusqu'à 20 rangées pour les navires de type Neo-Panamax.

Les ports doivent donc faire progresser leurs équipements et leurs infrastructures en conséquence afin de conserver des dessertes directes, des transit-time et des coûts de passage maîtrisés pour continuer à proposer des coûts et conditions de transports compétitifs.

Parallèlement à cette tendance haussière généralisée, les équipements évoluent également vers plus d'**automatisation et de numérisation**, tendance concernant également les navires. Ainsi, les terminaux automatisés sont désormais une réalité et la connectivité numérique des outillages est un vecteur de productivité et de sécurité.

Navires et outillages portuaires sont également concernés par la « **décarbonation** », nécessaire à la maîtrise du changement climatique. Ainsi, à l'instar de l'ensemble des secteurs utilisant des engins à carburants fossiles, le monde portuaire voit émerger des outillages de quai et de parc fonctionnant à l'électricité ou hybrides. Ceux-ci sont également concernés par une numérisation de plus en plus poussée, et un développement de leur capacité de communication, tout comme les navires.

La massification des flux, des navires et la nécessaire lutte contre le changement climatique entraînent une nécessaire adaptation des outillages portuaires, tant pour la manutention que pour le dragage. Augmentation des capacités, des performances et décarbonation sont désormais prioritaires en matière d'équipements portuaires.

5.2.4.1. Enjeu de massification des flux induisant un renforcement de l'outillage bord à quai afin de pérenniser la connectivité de Port Réunion

A l'échelle AFAO, la capacité moyenne des navires opérant sur les ports de la zone est passée de 2 800 EVP en 2011, à 4400 EVP en 2017. Les navires opérant sur les services en provenance d'Europe atteignent 8200 EVP et ceux de type Neo-Panamax (L : 366m, B : 49m, T : 15,20m, 20 rangées de conteneurs en largeur) sont désormais de plus en plus fréquemment rencontrés sur la zone, impliquant la nécessité pour les ports de pouvoir manutentionner les conteneurs à bord des navires, sur des largeurs allant jusqu'à 20 rangées.

Le port met actuellement en œuvre 6 portiques à conteneurs (*ships to shore*) répartis sur 640 mètres linéaires de quai et dont les caractéristiques sont les suivantes :

- 3 portiques d'ancienne génération capable d'opérer des navires de 15 à 16 rangées de large (post Panamax) ;
- 3 portiques de nouvelle génération capables d'opérer des navires de 21 rangées de large (Neo-Panamax).

Le maintien de la connectivité de Port Réunion passe par sa capacité à traiter les navires des lignes maritimes principales, ce qui conduit à terme à envisager de pouvoir traiter à minima un navire de type Neo-Panamax (20 rangées de large) avec 5 portiques de nouvelle génération contre 3 actuellement.

A titre de comparaison, le terminal à conteneurs de Port Louis (Maurice), est équipé de 7 portiques à conteneurs dont 2 de nouvelle génération.

5.2.4.2. Enjeu de la digitalisation et du développement durable pour les outillages de quai et de parc pour Port Réunion

Les portiques à conteneurs fonctionnent à l'électricité et, à La Réunion celle-ci est produite principalement à partir de ressources fossiles. L'enjeu en matière de développement durable de ces outillages passe par une optimisation de leur consommation électrique par le biais d'une amélioration de leur rendement énergétique, notamment par la mise en œuvre d'équipements « intelligents » de récupération d'énergie et d'assistance à la conduite des outillages (démarche initiée).

Les autres outillages bord à quai de manutention (grue mobile, etc.) fonctionnant au carburant fossile pourraient évoluer vers des systèmes hybrides, connectés et à conduite « intelligente ».

Enfin, l'éclairage des outillages doit être appréhendé sous l'angle de la préservation de la biodiversité.

5.2.5. Evolution des outils numériques

Parallèlement, l'ensemble de la chaîne logistique est le théâtre de la mise en œuvre de nombreuses innovations telles que, récemment, la technologie *blockchain*.

Le fonctionnement de cette technologie appliquée au portuaire et à la logistique, entraîne un véritable changement de paradigme (cf. figure suivante).

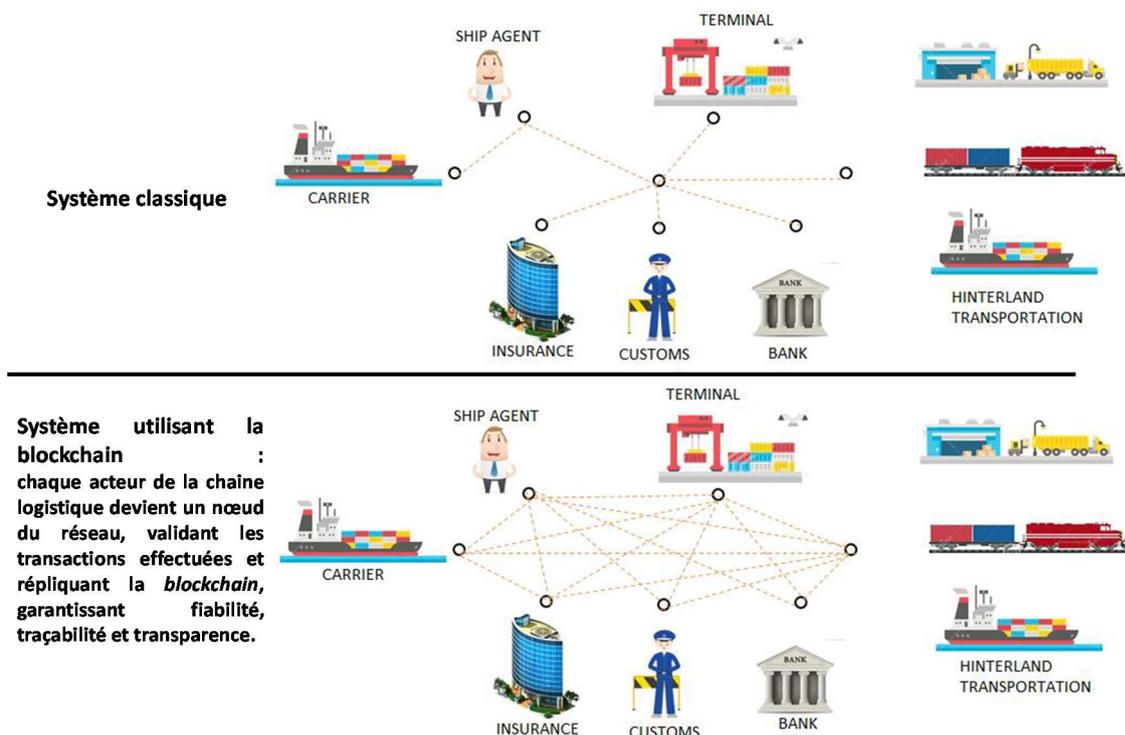


Figure 25: blockchain appliquée à la logistique portuaire (source : The blockchain potential for port logistics, Marissa Oude Weernink, Willem van den Engh, Mattia Francisconi and Frida Thorborg, Université de Technologie de Delft, 2017 ; traitement GPMDLR)

Cette technologie *blockchain* se couple à une généralisation des objets connectés et à l'utilisation des solutions *big data*, pour placer la gestion et le traitement de données fiables et actualisées au cœur de la performance logistique. Ainsi, des solutions de conteneurs intelligents et connectés et d'intelligence artificielle émergent et concourent à dessiner les contours d'un port plus intelligent, plus fluide, plus productif, plus fiable et mieux intégré à son territoire (AIVP), augmentant son efficacité et ses performances.

Selon ses promoteurs, cette technologie pourrait permettre une plus grande efficacité de la chaîne logistique, faire croître les échanges mondiaux de 15% (Maersk/IBM/WEF), tout en réduisant les coûts du transport maritime de 20 à 40% (Blockchain Partners, Maersk), et entraîner une hausse du PIB mondial de 5% selon le Forum économique mondial.

Cependant des questions demeurent concernant notamment l'interopérabilité des technologies *blockchain* et le droit à l'oubli. Un comité élabore actuellement des normes ISO pour la *blockchain*, les premiers rendus sont attendus d'ici 2020-21. Parmi les précurseurs de l'utilisation portuaire de la *blockchain*, nous pouvons mentionner Singapour, Hong Kong, Rotterdam, ...

En attendant l'avènement généralisé de la *blockchain*, l'Union européenne impose la dématérialisation totale des formalités douanières au 31 décembre 2020. Ces 2 évolutions ne seront pas sans conséquences, notamment pour les *Cargo Community System*, outil de base de la digitalisation portuaire et logistique.

La généralisation du numérique aux navires, aux outillages mais aussi à l'ensemble de la chaîne logistique maritime imposent aux autorités portuaires de prendre en considération ces évolutions technologiques dans leur offre de services. De manière générale, ces perspectives numériques impliquent :

- De lever la barrière de la non standardisation des données ;
- De simplifier les procédures douanières et tarifaires. A ce sujet, le Code des Douanes de l'UE fixe la dématérialisation comme règle, et ce dans le but de simplifier et optimiser les procédures douanières. Ainsi, fin 2020, 100% des formalités douanières devront être dématérialisées ;
- D'innover en matière de transition numérique maritime (notamment à travers les services fondés sur l'utilisation intensive des données).

Pour l'établissement, les évolutions du numérique imposent de rester au meilleur niveau, tant d'un point de vue de la « sécurité », que pour répondre aux obligations légales (ex. conservation à long terme des plans et documents).

Il convient donc d'anticiper et de disposer d'outils évolutifs, prenant en compte cette contrainte. Par ailleurs, la dématérialisation des échanges est une tendance de fond, appuyée par la réglementation (ex. ordonnance 2014-697 du 26 juin 2014, relative à la facturation électronique). Cette tendance impose de développer des outils de signature électronique.

5.2.5.1. Situation à Port Réunion

A La Réunion, un *Cargo Community System* est en place depuis 2015 et réunit les principaux acteurs de la place portuaire qui en sont les propriétaires. Cet outil est structurant pour le processus de digitalisation de la logistique portuaire. Il est aussi fédérateur de la communauté portuaire. Parallèlement, Port Réunion utilise un *Terminal Operating System* (Oscar) et des logiciels pour le traitement de l'escale des navires et la gestion des matières dangereuses. La recherche d'interopérabilité et de fluidification des données pourra donc se baser sur ces outils avec le CCS SIMAR comme colonne vertébrale.

A cet égard, une démarche de mise en place de « prise de rendez-vous » est en cours d'expérimentation pour les transporteurs routiers. Elle vise à désengorger les *gates* en permettant aux camions d'accéder au terminal sur des créneaux précis, et ce afin d'éviter les attentes multiples.

5.3. Contexte et perspectives liées au développement durable et responsable.

Les questions sociales et sociétales s'imposent à tous et sont désormais au cœur des préoccupations. La lutte contre, ou du moins l'adaptation au réchauffement climatique, la protection de la biodiversité et des espaces naturels, la place de l'entreprise dans la société, ces sujets sont désormais fondamentaux et forment le socle de tout développement durable et responsable.

5.3.1. La nécessaire transition énergétique

Souhaitant être une figure de proue de la lutte contre le dérèglement climatique et pour la préservation de l'environnement, la France a organisé en 2015 la COP21, ayant débouché sur l'Accord de Paris, suite des accords de Kyoto. Pour répondre aux objectifs de l'accord de Paris sur le climat, conclu le 12 décembre 2015, le plan climat dévoilé le 6 juillet 2018 se fixe désormais l'objectif de la neutralité carbone à l'horizon 2050 afin de contenir le réchauffement climatique en dessous de 2°C d'ici à 2100, en renforçant les efforts pour atteindre la cible de 1,5°C.

Au niveau national, cet objectif doit être atteint au travers de multiples engagements (*World Port Climate Conference*, Loi Grenelle 2, Loi pour la Transition Énergétique,...) relatifs, entre autres, à la production d'énergie :

- Réduire la consommation énergétique primaire d'énergies fossiles de 30% en 2030 par rapport à la référence 2012 (Loi de Transition énergétique pour la croissance verte) : fin annoncée de la production électrique à partir de ressources fossiles et notamment la fin du charbon (Plan Climat) ;
- Porter l'engagement pour la neutralité carbone dans la production électrique :
 - réduction de la consommation énergétique de 50% en 2050 par rapport à la référence 2012 en visant un objectif intermédiaire de 20% en 2030 (Loi de Transition énergétique pour la croissance verte) ;
 - objectif de 23% d'énergies renouvelables (EnR) dans la consommation finale d'énergie d'ici 2022 et 32% d'ici 2030 (Loi de Transition énergétique pour la croissance verte) ;
 - réduction des émissions de gaz à effet de serre de 40% entre 1990 et 2030 et diviser par quatre les gaz à effet de serre entre 1990 et 2050 (Loi de Transition énergétique pour la croissance verte) ;
 - Recours à l'économie circulaire pour réduire les déchets et les flux de matières premières (Loi de Transition énergétique pour la croissance verte).

Par ailleurs, la mer aura son rôle à jouer dans cette évolution puisque, au niveau mondial, les énergies marines renouvelables (EMR) (hors éolien) représentent un potentiel de 300 GW à horizon 2050, pour 680 000 emplois directs (*Ocean Energy System*). Le potentiel français est lui estimé entre 2000 et 3000Mw (MTES). Les investissements nécessaires demeurent cependant élevés.

La Programmation Pluriannuelle de l'Énergie nationale (PPEn) 2019-2023 et 2024-2028 détermine notamment les actions et objectifs suivants (sont mentionnés ceux pouvant impacter l'activité de Port Réunion) :

- Fermeture des centrales à charbon en 2022 ;
- Atteindre en 2040 l'objectif de 100% de ventes de véhicules particuliers à zéro émission ;
- Développer la production de chaleur renouvelable (objectif de croissance annuelle du taux de chaleur renouvelable et de récupération fixé à 1,2%) ;
- Doublement des capacités installées en termes d'énergie renouvelable électrique d'ici 2028 par rapport à 2017 (+50% en 2023) : 48,6GW installés en 2017, 74GW en 2023, 102 à 113GW en 2028. Les capacités installées seraient les suivantes (l'éolien en mer pourrait évoluer) :

| Capacités installées (national, en GW) | 2023 | 2028 |
|--|------|-------------|
| Eolien terrestre | 24,6 | 34,1 à 35,6 |
| Eolien en mer | 2,4 | 4,7 à 5,2 |
| Solaire Photovoltaïque | 20,6 | 35,6 à 44,5 |
| Méthanisation | 0,27 | 0,34 à 0,41 |
| Hydroélectricité (barrage) | 25,7 | 26,4 à 26,7 |
| Total | 74 | 102 à 113 |

En dehors de la production électrique, les objectifs nationaux relatifs à la transition énergétique visent à :

- S'adapter au changement climatique (Plan Climat et Plan National d'Adaptation au Changement Climatique) ;
- Cesser la commercialisation des véhicules émettant des GES d'ici 2040 (Plan Climat et PPEn). A noter que les ventes de voitures électriques connaissent une forte progression au niveau mondial (+57% en 2017). Cela étant celles-ci demeurent marginales dans la flotte mondiale, représentant 3,1 millions de voitures en circulation (AIE), et dans les ventes, représentant 1 millions d'unités vendues en 2017 (AIE) pour un marché de 97 millions d'unités en 2017 (Euler Hermes).

Interfaces des territoires avec le reste du monde et porte d'entrée des biens, équipements et commodités énergétiques, les ports sont donc au cœur de ces évolutions, en particulier dans un contexte insulaire plus vulnérable.

5.3.1.1. *Au niveau de La Réunion*

En 2017, le territoire réunionnais a consommé 1460,7 kilo tonnes équivalent pétrole (ktep) pour l'ensemble de ses activités, dont 87% d'énergies fossiles. Notons notamment les usages suivants:

- 399,1 ktep de pertes par rendement (charbon et produits pétroliers, au niveau des centrales thermiques) ;
- 256,8 ktep de production électrique (55% pour les professionnels, 45% pour les ménages);
- 658,8 ktep de carburant (pour le secteur du transport) ;

Le diagramme de Sankey en annexe donne plus de détails sur la répartition de la consommation énergétique réunionnaise.

Concernant la production électrique, en 2017 le taux de pénétration des énergies renouvelables atteignait 32,4%, laissant la part belle aux énergies fossiles importées.

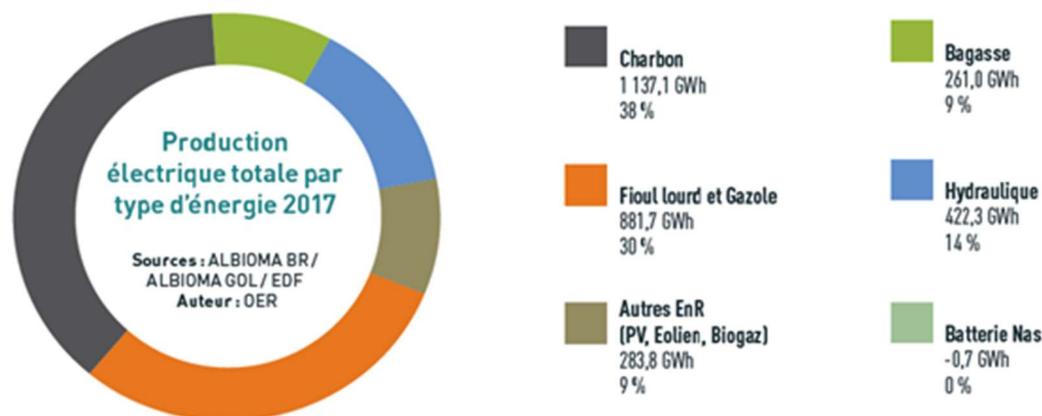


Figure 26 : mix énergétique 2017 de La Réunion (source : Bilan Energétique de la Réunion 2017 et 2018)

Les rendements de conversion des centrales thermiques sont très faibles et le recours aux énergies fossiles engendre une grande quantité d'émission de gaz à effet de serre dans l'atmosphère. Ainsi 537,3 ktep (énergie primaire) ont été consommées pour produire les 173,6 ktep d'électricité produite (énergie finale). Le rendement moyen de conversion des énergies primaires fossiles pour la production de l'électricité à La Réunion est donc de **32%**. L'utilisation du charbon et du fioul lourd pour produire cette électricité génère une énergie électrique très fortement carbonée avec des émissions de gaz à effet de serre équivalent à **705gCO₂/kWh** (ensemble des moyennes de production électrique).

Les objectifs nationaux en matière de réduction des émissions de gaz à effet de serre, se traduisent déjà aujourd'hui au niveau réunionnais dans les ambitions de la Programmation Pluriannuelle de l'Energie régionale (PPE) 2019-2023 :

- Autonomie énergétique d'ici 2030 ;
- Conversion des centrales à charbon à la biomasse d'ici 2023, ce qui imposera l'importation de 1,5 Mt de biomasse (l'impact environnemental restera positif avec 1,3 Mt de CO₂ évitées) (source : Albioma) ;
- Doublement du PV à horizon 2023 ;
- +5Mw d'EMR (2023) ;
- +25Mw d'éolien (2023) ;
- +32 Gwh évitées grâce au SWAC (2023).

A noter que le Schéma Régional des Energies Marines de La Réunion (2019) estime les potentiels suivants pour différentes EMR et propose différents objectifs :

- Eolien flottant en mer : potentiel de 300MW à 7 GW, objectif de 40 à 200 MW d'ici 2030 ;
- Energie houlomotrice : potentiel de 1 à 5 MW, objectif de 200 kW à 1 MW d'ici 2030 ;
- Energie thermique des mers (production de froid) : potentiel de 7 à 20 MWf (MW froid), objectif de 7 MWf d'ici 2020 et de 14 MWf d'ici 2030 ;
- Energie thermique des mers (production électrique), potentiel non quantifié, objectif de 300 kW à 5 MW d'ici 2030.

⚠ Ces ambitions seront renouvelées dans le cadre de l'approbation de la future PPE régionale 2019-2028 qui devrait intervenir prochainement. Certains éléments du Projet Stratégique 2019-2023 du GPMDLR devront alors être revus à l'aune des nouveaux objectifs qui y seront annoncés.

Concernant les voitures électriques et hybrides, le parc réunionnais comprenait fin 2017 5600 véhicules de ces types, sur un total de 341 000 voitures particulières. Il convient cependant de noter que les ventes de véhicules électriques ou hybrides rechargeables sont en pleine expansion, avec des ventes ayant doublé pour les premiers et augmenté de plus 50% pour les seconds.

De son côté, Port Réunion a d'importants besoins énergétiques pour faire fonctionner ses installations. Ainsi, le bilan énergétique de l'établissement réalisé en 2015, dans le cadre du PA2D, a fait ressortir une consommation représentant au total 3 590 tonnes équivalent pétrole (uniquement pour son activité) répartie principalement selon trois types : électricité, fioul, gazole. La consommation électrique de Port Réunion atteint 12 GWh, soit 6% des besoins électriques de la commune du Port. Le principal poste de consommation de Port Réunion concerne l'alimentation des portiques de manutention de conteneurs en bord à quai (38% du total consommé). Cette consommation équivaut au total à 10 372 tonnes de CO2. Ces éléments proviennent de l'audit énergétique réalisé en application de l'article L233-1 du code de l'énergie et du décret n°2014-1393 du 24/11/2014.

5.3.2. Un environnement devant être préservé

Parallèlement à ces problématiques énergétiques, en tant que gestionnaires d'espaces aménagés et naturels, les ports ont une grande responsabilité vis-à-vis de leur environnement. Ils doivent donc intégrer les questions environnementales dans leurs logiques de développement et d'aménagement, ainsi que dans leurs activités « quotidiennes ».

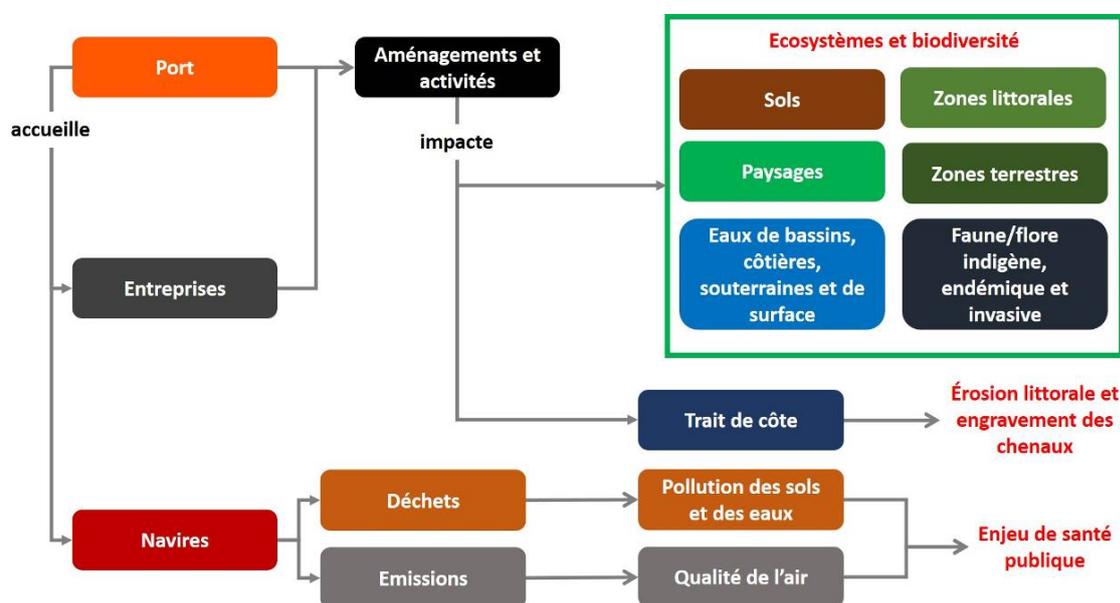


Figure 27 : enjeux de la relation port/environnement

Situés sur les régions littorales, les ports doivent notamment intégrer la problématique de la montée du niveau des océans due au changement climatique. Au niveau mondial, d'ici 2100 et par rapport à la période de référence 1986-2005, celle-ci devrait atteindre selon le Giec (rapport *Ocean and Cryosphere*, 2019) :

- dans le cadre du scénario optimiste, 43cm (range probable de 29 à 59cm) ;
- dans le cadre du scénario pessimiste, 84cm (range probable de 61cm à 110cm).

Par ailleurs, le GIEC estime que, de nombreuses régions du monde, dont La Réunion, devraient connaître annuellement, dès les années 2030, des évènements d'élévation du niveau de la mer jusqu'ici centennaux.

De fait, les 40% de la population mondiale vivant dans la bande côtière des 60kms, et les 60% dans la bande des 150kms, seront concernés par le risque de submersion tout comme les écosystèmes côtiers et littoraux, ainsi que les installations portuaires.

Pour la France, qui a sous sa juridiction quelques 11 millions de km² d'espaces maritimes et voit 80% de sa biodiversité concentrée dans ses outremer, dont les écosystèmes côtiers sont parmi les plus vulnérables (mangroves, récif corallien, ...), « préserver ce patrimoine doit faire de la France un leader dans la mise en œuvre des objectifs de développement durable » (Livre bleu).

La préservation, voire la restauration des écosystèmes et de leur biodiversité terrestre et marine et l'assurance de la continuité des corridors écologiques existants sont ainsi une priorité communautaire et nationale, notamment au niveau de l'outre-mer (Directive 2008/56/CE, loi pour la reconquête de la biodiversité de la nature et du paysage, Livre Bleu).

Ainsi, la France doit maintenir un bon état écologique pour 2020, en améliorant les connaissances sur la biodiversité et en réduisant les impacts des activités sur le milieu terrestre et le milieu marin, notamment sur les récifs coralliens (Directive 2008/56/CE, loi pour la reconquête de la biodiversité de la nature et du paysage, Livre Bleu).

Sujet critique de par son impact sur l'environnement et la vie des citoyens, la gestion des eaux est également à prendre en compte par les ports sur plusieurs aspects :

- Consommation d'eau ;
- Gestion de l'impact de l'activité sur les masses d'eau marine ;
- Gestion des sédiments de dragage ;
- Gestion des eaux usées et des eaux de ballasts ;
- Gestion des eaux pluviales et de ruissellement ;
- Préservation de la qualité des eaux souterraines.

Pollution atmosphérique et transport maritime

La question de la qualité de l'air est également un sujet majeur. Ainsi, les villes portuaires, accueillant également des industries parfois « lourdes », s'inquiètent régulièrement de la pollution que représentent les navires et de son impact sur la santé des habitants. Il convient d'expliquer certains éléments :

- les navires utilisent principalement deux types de carburant, à savoir le *Heavy Fuel Oil* (HFO, fioul lourd) et le *Marine Diesel Oil* (fioul lourd + gazole). Ce dernier est principalement utilisé lors des phases de manœuvre, donc notamment lors de son entrée dans les ports et est moins polluant que le HFO.
- les navires à quai laissent régulièrement fonctionner leurs moteurs auxiliaires pour produire de l'électricité. Une solution afin d'éviter cette consommation de carburant est le branchement à quai des navires (cold ironing), consistant en une alimentation électrique par le réseau terrestre. Cette solution pose cependant différents problèmes dans les ports la mettant en œuvre (compatibilité des systèmes électriques des navires, hétérogénéité des besoins selon les navires, demandes pouvant être très élevées, montant des investissements...) (Massachusetts Port Authority, 2016). De plus elle peut être inefficace d'un point de vue environnemental selon le mix énergétique du territoire alimentant les navires.

L'OMI a par ailleurs renforcé les règles encadrant les émissions d'oxyde de soufre (SOx), responsables notamment d'affections respiratoires. Ainsi la teneur admissible en SOx des émissions des navires sera de 0,5% au 1^{er} janvier 2020 (contre 3,5% actuellement), ce qui devrait contribuer sensiblement à l'amélioration de la qualité de l'air dans les villes portuaires. Cette diminution passe par une évolution des motorisations, des carburants, mais aussi par l'utilisation de dispositifs de traitement des gaz d'échappements (*scrubbers*).

En plus de ses actions pour l'amélioration de la qualité de l'air, le transport maritime a un rôle considérable à jouer dans la lutte contre le changement climatique.

S'il représente à l'heure actuelle 2,5% des gaz à effet de serre émis au niveau mondial, cette proportion pourrait atteindre 17% en 2050 (Parlement Européen, 2015), de par la hausse du trafic et les efforts plus importants des autres secteurs. Afin de pallier cette hausse potentielle de leur contribution relative, en 2017, la déclaration de Tony DeBrum a enjoint l'Organisation Maritime Internationale (OMI) à adopter une stratégie de réduction des gaz à effet de serre en 2018, et à la réviser en 2023.

En conséquence, en avril 2018, le Comité de la protection du milieu marin (MEPC) de l'OMI a adopté une Stratégie initiale pour la réduction des émissions de gaz à effet de serre (GES) provenant des transports maritimes internationaux. Cette stratégie vise à :

- Réduire de 40% les émissions de CO2 d’ici 2030 et de 70% d’ici 2050 (base 2008) ;
- Atteindre au plus vite un point culminant dans les émissions de GES, puis les réduire de 50% d’ici 2050 (base 2008) ;
- Renforcer les prescriptions en matière de rendement énergétique.

Afin de répondre à ces exigences, des solutions alternatives au HFO et au MDO se développent :

- Ainsi le Gaz Naturel Liquéfié GNL) est utilisé par de plus en plus de navires et permet de limiter les émissions soufrées ;
- Des navires utilisant l’hydrogène et la technologie de la pile à combustible sont prévus ;
- Enfin, diverses solutions, dont certaines utilisant la force éolienne, sont également à l’état d’expérimentation pour réduire la consommation, et donc les émissions, des navires (Niels Freese, UNEP-DTUⁱ, 2017).

Parallèlement, des armateurs de premier rang appellent le secteur du transport maritime à s’engager pour une suppression totale des émissions de CO2 à horizon 2050. Une telle évolution du secteur aurait des conséquences importantes pour les ports pratiquant des activités de soutage, et notamment pour ceux ayant récemment investi dans des installations dédiées au GNL.

Ces éléments indiquent tous une prise de conscience et une forte volonté du secteur maritime de réduire son impact en matière de pollution atmosphérique. **Il convient néanmoins de rappeler que le transport maritime demeure le mode de transport de marchandises le moins polluant.** Ainsi, ramenées à la tonne transportées par km, les émissions de CO2 par mode de transport sont les suivantes (Niels Freese, UNEP DTU, 2017) :

- Avion cargo : 560g CO2/km ;
- Camion moderne : 45g CO2/km ;
- Train récent : 18g CO2/km
- Navire récent (ex : Maersk Triple E) : 3g CO2/km.

La lutte contre le réchauffement climatique impliquera également de développer des solutions de réduction des émissions, mais aussi, selon les régions, de capture et de stockage de CO2 au niveau des zones industrialo-portuaires, dont les activités peuvent être fortement émettrices. A titre indicatif, le port de Rotterdam est responsable de 20% des émissions de CO2 des Pays-Bas (*Port Strategy*, septembre 2018), ce qui rend la recherche de solution de capture et de stockage de CO2 pertinente.

Enfin, la logique de développement durable prévalant au niveau national ambitionne de faire de la France le numéro un mondial de l’économie verte, mais aussi le pays de l’excellence environnementale et des croissances verte et bleue. Elle doit trouver sa traduction en outremer et, en particulier dans ses ports.

5.3.2.1. Au niveau de Port Réunion

Pour Port Réunion, l’évaluation environnementale du présent Projet Stratégique permet de dresser la synthèse suivante des enjeux de l’état initial de l’environnement immédiat de Port Réunion :

| Caractérisation de la sensibilité | Forte | Modérée | Faible | Nulle |
|-----------------------------------|---|---------|--------|-------|
| Milieu Physique | | | | |
| Thématique | Enjeux liés et sensibilité | | | |
| Climat | Protéger les aménagements existants et futurs | | | |
| | Lutter contre le changement climatique (réduction des émissions de GES) | | | |
| | Eviter toute pollution | | | |

ⁱ Accord Tripartite entre le programme des Nations Unies pour l’environnement (UNEP), le Ministère danois des Affaires Etrangères et l’Université Technique du Danemark

| | |
|--|---|
| Géologie/pédologie/ressources en matériaux | Concertation avec les services de l'Etat et les carriers situés en ZAP sur les modalités de remise en état prévue dans les autorisations d'exploiter (ICPE) |
| | Traiter les sites pollués avant tout réaménagement |
| Système hydrosédimentaire et mobilité du trait de cote | Gérer le phénomène d'érosion côtière |
| | Eviter toute dégradation de la qualité des sédiments |
| Ressource en eau | Ne pas accentuer les pressions existantes sur les masses d'eaux côtières |
| | Surveiller la qualité des eaux au droit des bassins portuaires |
| | Préserver la ressource en eau souterraine |
| | Optimiser les consommations en eau potable, ressource rare et fragile |
| | Généraliser le traitement des eaux polluées |
| Risques naturels | Respecter la réglementation associée aux zonages du PPR |
| | Ne pas accentuer les risques existants |
| | Assurer l'entretien ou la mise à niveau des ouvrages de protection du littoral |
| Milieu Naturel | |
| Thématique | Enjeux liés et sensibilité |
| Patrimoine naturel remarquable | Préserver les habitats recensés dans ces zonages (ZNIEFF marine en sortie du Port) |
| Milieux naturels terrestres | Préserver les habitats terrestres d'enjeu fort, notamment au droit et abords de la darse du Port Ouest |
| | Prendre en compte la présence potentielle de 3 espèces protégées de flore |
| | Contribuer à la gestion des espèces invasives |
| | Veiller à diminuer et contrôler la pollution lumineuse (oiseaux marins, chiroptères) |
| Milieux naturels marins | Préserver les habitats marins en sortie du Port, en particulier ceux liés aux substrats durs |
| Milieu humain | |
| Thématique | Enjeux liés et sensibilité |
| Qualité de l'air | Préserver la qualité de l'air : limiter les émissions atmosphériques polluantes |
| Nuisances sonores | Limiter les émissions sonores liées aux activités portuaires |
| Paysage et patrimoine | Assurer la qualité paysagère des aménagements portuaires |
| | Préserver le patrimoine historique |
| Energie | Optimiser les consommations d'énergie du GPMDLR |
| Déplacements | Favoriser la rationalisation et l'efficacité des déplacements liées aux activités du GPMDLR |
| Risques technologiques | Respecter les servitudes et périmètres de protections des installations existantes |
| Déchets | Limiter les volumes de déchets produits |
| | Optimiser la gestion et la valorisation des déchets produits |

Les enjeux environnementaux du GPMDLR sont ainsi localisés :



Figure 28 : enjeux environnementaux du GPMDLR

5.3.3. Des sociétés en mutation

Les évolutions sociétales impactent également les ports. Ainsi, à l'instar de la croisière devant s'adapter aux demandes des *millennials* et aux revendications des habitants de destination (cf. 5.2.3), les ports doivent prendre en compte les changements générationnels et sociaux.

Aussi, à 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 tend à se développer et n'est plus considéré comme une contrainte, mais comme un facteur de performance de l'entreprise.

Au niveau national, le gain de performances économiques^j moyen estimé au travers de 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). La logistique, à l'interface des différentes activités économiques, est concernée par la mise en place d'un référentiel national RSE (*Référentiel RSE en logistique*, Ministère de la Transition Ecologique et Solidaire, Ministère de l'Economie et des Finances, juillet 2018). Ce référentiel met notamment en exergue le rôle des ports dans la protection de l'environnement.

Cette évolution vers plus de responsabilité sociale se couple à un changement de paradigme : les nouvelles générations aspirent à un travail produisant du sens et n'hésitent plus à quitter leur employeur en dépit d'un chômage toujours important. Combiné au départ de la génération des baby-boomers, ce changement contribue à redéfinir l'entreprise et son rôle social.

Cette redéfinition se retrouve dans les textes instaurant des obligations légales en matière de qualité de vie au travail (QVT), mais aussi d'égalité professionnelle. La féminisation des effectifs, la prise en compte du bien-être au travail, mais aussi des aspirations individuelles et la recherche de sens au travail, sont désormais des sujets majeurs pour l'entreprise. Celle-ci doit ainsi veiller à se rapprocher de ses salariés et chercher à les impliquer dans un avenir commun.

^j Profit, excédent brut d'exploitation et valeur ajoutée par employé

5.3.3.1. Au niveau de La Réunion et de son port

Port Réunion est localisé sur la commune du Port, au sein du TCO, représentant le quart de la population réunionnaise. Celle-ci atteignait 852 900 habitants au 1^{er} janvier 2016 (Flash Réunion n°146, INSEE) et était estimée à 866 500 habitants au 1^{er} janvier 2019 (INSEE). Elle devrait dépasser le million d'habitant au cours de la décennie 2030.

La question de l'emploi demeure une préoccupation centrale pour La Réunion. Ainsi, le taux de chômage atteignait 23% en 2017 (*Bilan économique de La Réunion*, INSEE, 2017) mais, paradoxalement, les entreprises réunionnaises connaissent des difficultés de recrutement, notamment celles opérant au sein du complexe industrialo-portuaire (CIP).

A l'échelle de La Réunion, les entreprises sont également concernées par les évolutions sociétales abordées précédemment (changement générationnel, RSE).

Port Réunion constate, au sein de ses équipes, des tendances divergentes quant à l'évolution de l'établissement. D'une part une véritable envie de progresser, de faire progresser le port et d'intégrer de manière collaborative le bien-être au travail (ex. PA2D) en tant qu'outil de performance. L'émergence d'initiatives individuelles ou collectives pouvant participer à une démarche d'amélioration continue symbolise cette évolution.

D'autre part, signe du changement générationnel en cours, le renouvellement des effectifs de l'établissement atteindra 50% d'ici 2030. Cette tendance lourde génère parfois des difficultés liées à la résistance au changement qui peut être mal anticipée par l'entreprise, ou difficilement vécue par le salarié lui-même.

5.3.4. Des initiatives émergentes pour améliorer les relations avec les territoires

La multiplication des dispositions visant à répondre aux impératifs de sécurité et de sureté, a peu à peu eu pour effet d'isoler les ports des cités qu'ils ont servi à bâtir et des populations qu'ils irriguent.

En réponse à ce nouveau contexte, des initiatives se mettent en place dans de nombreux ports du monde visant à rapprocher les ports des territoires et de leurs citoyens. Ainsi, les logiques de Port Center, de *waterfronts* aménagés et, plus largement, d'inclusion d'une partie du port dans la ville, permettent de réconcilier les ports avec leur environnement urbain.

5.3.4.1. Au niveau de Port Réunion

L'activité et le développement du Grand Port Maritime de La Réunion, en tant que point d'accès principal des échanges de marchandises de l'île, ne s'entendent qu'en parfaite cohésion avec le projet du territoire au sens large. Les orientations du territoire sont tout d'abord pilotées par les collectivités. Ces dernières doivent intégrer la question de la connectivité maritime dans un champ de contraintes et de problématiques très large et souvent délicat à arbitrer. Dans le cadre de son projet stratégique Port Réunion a cherché à mettre en avant les enjeux fondamentaux sur lesquels il devait aller à la rencontre des collectivités pour co-construire une vision partagée de son développement, à savoir :

- La Région Réunion, compétente en matière de développement économique et d'aménagement du territoire, est concernée par le port et sa zone arrière portuaire, stratégiques pour le développement de l'île, mais aussi sur le volet de la desserte routière, de l'organisation des déplacements et, plus généralement, des performances logistiques du territoire. Compétente en matière de tourisme, la Région est également directement intéressée par les projets relatifs au développement de la croisière.
- Le Département est également concerné par la Zone Arrière Portuaire, dont il est le principal propriétaire foncier. De plus, l'activité portuaire revêt un caractère stratégique pour les filières agricoles et agroalimentaires, tant à l'import qu'à l'export.
- Le TCO, en tant qu'aménageur pour le compte des communes et porteur du projet Ecocité (création d'une ville nouvelle sur la plaine de Cambaie), voit dans l'aménagement de la zone portuaire une occasion unique d'associer de manière équilibrée aménagement urbain et développement économique du territoire.

- Les communes alentours sont concernées par les impacts de l'activité portuaire sur le cadre de vie (bruit, émissions, circulation,...), notamment sur la question de la préservation de la ressource en eau qui est vulnérable sur ce secteur. Enfin, elles conservent un outil puissant d'aménagement du territoire au travers de leurs plans locaux d'urbanisme (PLU).

5.4. Synthèse et transition : prendre en compte la concentration du secteur

C'est dans ce contexte qu'évolue la Réunion et son port. Connaissant également une croissance démographique qui, bien que plus modeste, amènera la population à dépasser le million d'habitants au cours de la décennie 2030 (contre 852 900 en 2016), cette progression de 18% (0,76% par an) concourra à alimenter la croissance économique du territoire.

En parallèle à ces croissances démographiques et économiques, le développement durable du territoire réunionnais sera conditionné par une prise en compte des impératifs énergétiques, environnementaux et sociétaux, pour lesquels l'activité portuaire a un rôle à jouer.

Cette activité portuaire est majeure pour le développement économique réunionnais : le complexe industrialo-portuaire était en 2012 l'un des plus importants contributeurs économiques de l'île avec 7% de la valeur ajoutée créée et 2% des emplois (directs) (*Etude sur le complexe industrialo-portuaire de La Réunion*, INSEE Analyses La Réunion n°22, INSEE, juillet 2017).

Région européenne et française à 4 jours de mer de la côte orientale africaine, La Réunion bénéficie de la stabilité, de la sécurité et du soutien de l'Etat français et de l'Union Européenne.

Localement, de nombreux documents cadres ont pour objectif de faire de La Réunion une tête de pont européenne de l'océan Indien (Schéma Régional de Développement Economique d'Innovation et d'Internationalisation, Livre-Bleu, etc.). Cette ambition régionale est portée par une politique en faveur de l'investissement ciblant à la fois le marché local, mais aussi le développement d'activités exportatrices en produits ou services vers les marchés en croissance de la zone.

La performance des activités portuaires et logistiques forme l'une des clés de voute de ce positionnement stratégique de l'économie réunionnaise :

- le faible risque pays et la fiabilité du port constituent des facteurs d'attractivité pour les investisseurs (industriels, logisticiens,...) et les armateurs ;
- la performance logistique, par la réduction des coûts et délais, permet le renforcement de la compétitivité et participe à l'ouverture des échanges, qui sont les facteurs essentiels du développement économique. A titre d'exemple, au niveau national, la sous-performance logistique représenterait un coût de l'ordre de 60 milliards d'€ par an (France Logistique 2025).

Dans ce contexte, Port Réunion doit impérativement adapter ses infrastructures et son offre de services à l'évolution du commerce maritime mondial, sous peine d'être rapidement déclassé et retrouver son ancien statut de port secondaire. **Le développement des activités portuaires à La Réunion fait face aujourd'hui à certains obstacles auxquels la stratégie de l'établissement doit apporter des solutions : une trop grande polyvalence des quais qui nuit à la performance, un manque de foncier qui contraint les possibilités d'implantation, l'absence d'un écosystème favorable à l'accueil de nouvelles activités. Ces difficultés se font d'autant plus prégnantes que la connectivité maritime renforcée, acquise depuis 2016, suscite des initiatives de la part des acteurs économiques du territoire et d'investisseurs extérieurs.**

Par ailleurs, l'intégration de l'ensemble de la chaîne logistique (du *booking* à la livraison finale, en passant par la manutention, le transport, l'entreposage et la préparation de commandes) par les armateurs et les opérateurs logistiques renforce l'indissociabilité du binôme desserte maritime/logistique et rend nécessaire la proposition par les ports d'une offre de services complète, qui n'existe pas, ou de manière très embryonnaire, aujourd'hui à La Réunion.

Enfin, l'évolution mondiale du secteur portuaire est sous-tendue par la massification croissante des flux, des navires, des volumes d'escales, mais aussi par son corolaire qui est la concentration des entreprises du secteur : compagnies maritimes, opérateurs de terminaux portuaires, fournisseurs de services et d'équipements, etc.

Ainsi, en 2018, les 4 plus gros armateurs concentraient près de 60% de la capacité mondiale de transport de conteneurs (ITF, *Alphaliner*), répartie sur des navires moins nombreux et plus grands (ITF, *Sea Intelligence*). Les trois principales alliances d’armateurs représentaient 80% de la flotte mondiale (cf. figures ci-dessous).

Capacity market shares global carriers (1998-2018)

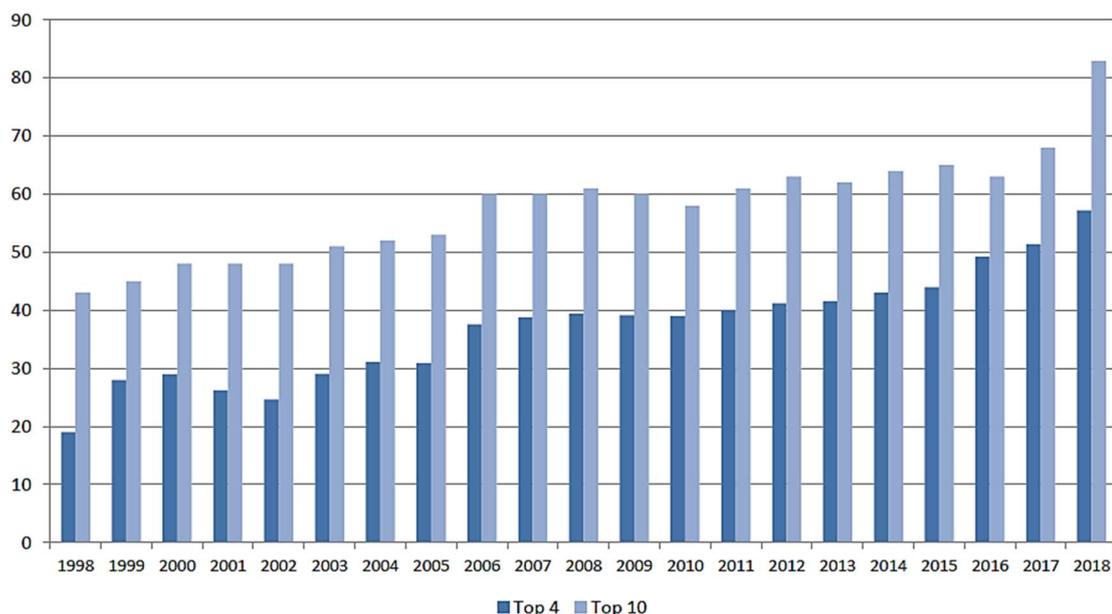


Figure 29 : concentration de la capacité conteneurs selon le top 4 et le top 10 des armateurs (en %) (source : ITF)

Concentration (ship size)

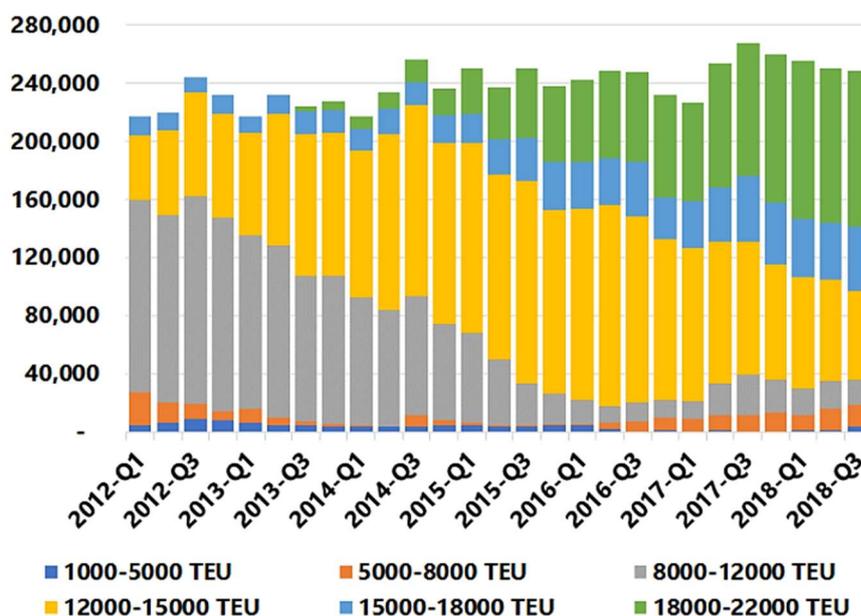


Figure 30: concentration du tonnage de la flotte de porte-conteneurs selon leur capacité (source : ITF)

D'ores et déjà aujourd'hui, un seul fournisseur de portiques à conteneurs détient plus des 2/3 du marché mondial (*Port Strategy*). En 2015, les 5 premiers opérateurs mondiaux de terminaux à conteneurs représentaient plus de 49% des flux portuaires et les 10 premiers plus de 66% (*NYK Fact Book 2017*).

Dans cette course au gigantisme, les exploitants indépendants de plateformes portuaires doivent faire preuve d'inventivité pour conserver leur place sur les cartes du transport maritime international.

La concurrence entre ports de l'océan Indien demeure à ce stade limitée. La plupart d'entre eux se cantonne à la desserte de leur hinterland naturel sans véritablement se positionner en tant que challenger des grands hubs asiatiques ou moyen-orientaux. Les perspectives de croissance du marché africain et la montée en gamme des ports et des dessertes maritimes sur certaines zones du continent poussent cependant les ports de la zone OI à rechercher une plus forte intégration à ce nouveau schéma de desserte.

L'internationalisation des benchmarks de productivité portuaires utilisés par les compagnies maritimes incite les opérateurs de tous les terminaux, même secondaires, à aligner leurs performances sur les standards des plus grands acteurs du secteur. Or, comme le rappelle l'analyse des documents cadres (cf. références) :

- Port Réunion est le moteur économique de l'île. Sa croissance est directement liée à celle du territoire (3-4% pour les prochaines années) créant mécaniquement des besoins en surfaces ;
- Le pôle industrialo-portuaire représente 2% des emplois de l'île (4330 emplois directs et induits en 2012; source : étude INSEE sur le complexe industrialo-portuaire, 2017) et est d'une manière générale la pierre angulaire du développement industriel ;
- L'activité portuaire a un rôle à jouer dans la fixation du niveau des prix ;
- La France, à travers Port Réunion, son rayonnement et ses installations militaires, est une puissance importante du bassin indo-océanique ;
- Port Réunion est un port européen performant, pouvant être une plateforme de projection vers l'Afrique australe et orientale, îles de l'océan Indien comprises.

Ces éléments ne peuvent masquer la relative dispersion du territoire et de sa place portuaire, en matière de cohésion vis-à-vis de l'extérieur.

Enfin, malgré l'amélioration de la connectivité maritime depuis 2016, on ne peut que constater la difficulté d'appropriation par les acteurs économiques du territoire de ces nouvelles possibilités offertes par le port et les opérateurs maritimes, que ce soit pour développer de nouvelles sources d'approvisionnement ou pour la relance de l'export de produits réunionnais. Ainsi, le nombre de conteneurs sortant pleins de Port Réunion ne décolle pas, il est passé de 18 470 EVP en 2015, à 17 600 en 2018.

Un travail doit donc être mené entre le port et ses interlocuteurs privés et institutionnels pour favoriser l'implication de tous et répondre aux perspectives ouvertes par un contexte international en pleine mutation.

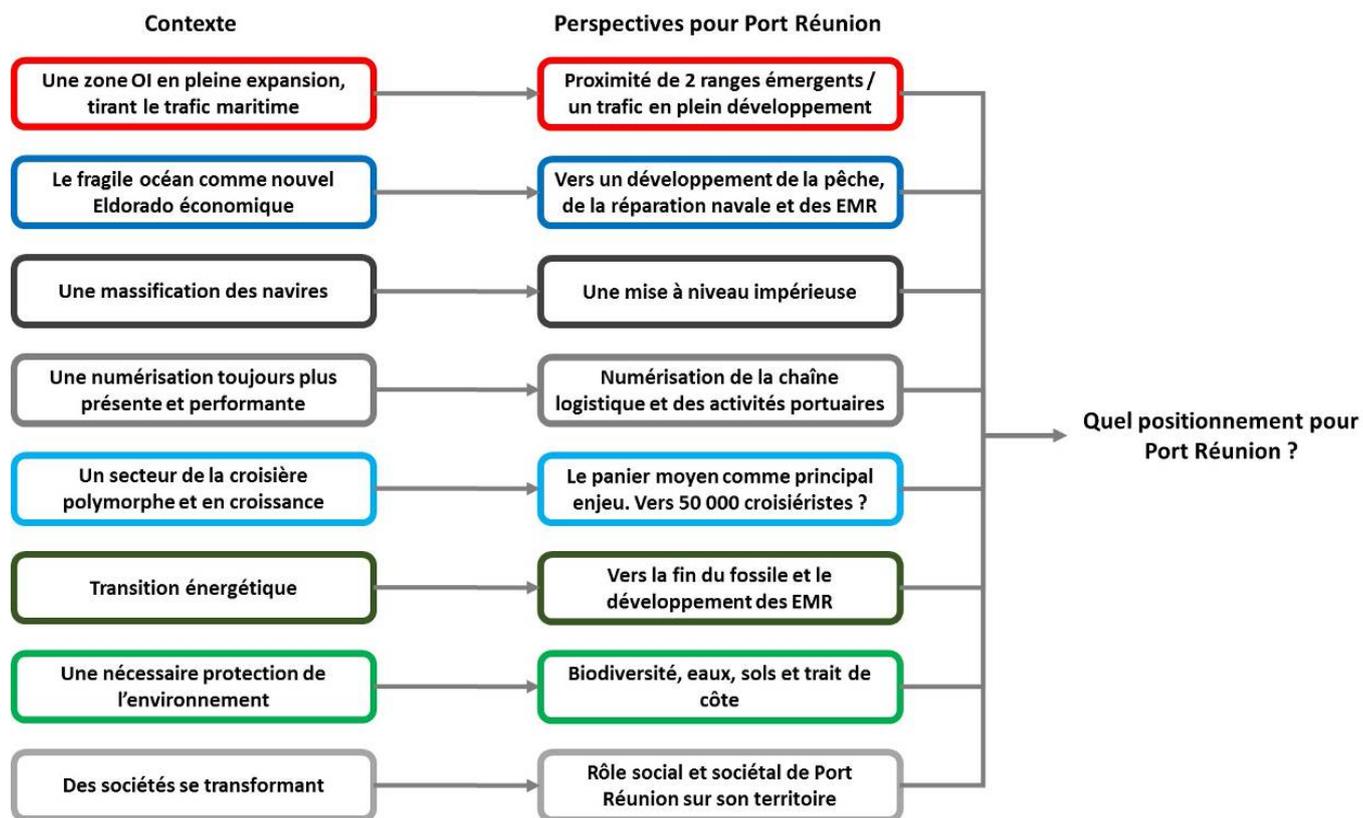


Figure 31: synthèse du contexte et des perspectives pour Port Réunion

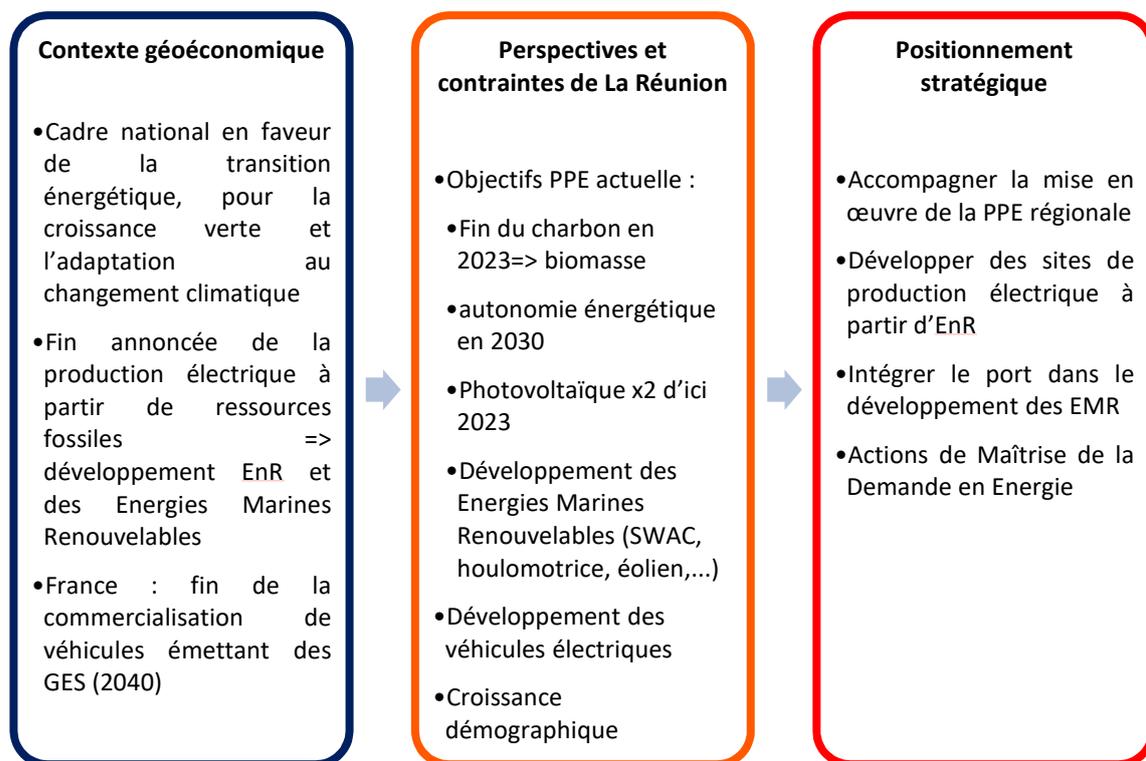
6. Positionnement stratégique de Port Réunion

Outil au service du développement économique du territoire et du rayonnement de la France dans l’océan Indien, Port Réunion s’intègre dans un contexte géoéconomique plus large présenté au chapitre précédent, ainsi que dans une dynamique locale traduite au sein de multiples documents d’orientation porteurs pour la plupart d’enjeux et de volontés ayant aux influences variables sur l’activité portuaire et les secteurs économiques qui y sont liées.

Le croisement des éléments de contexte avec les principaux documents d’orientation fait ainsi ressortir plusieurs axes de positionnement stratégiques et de développement incontournables pour Port Réunion, que nous présentons au sein de ce chapitre sous forme schématique.

De ce positionnement stratégique découlent les ambitions et orientations abordées au chapitre suivant.

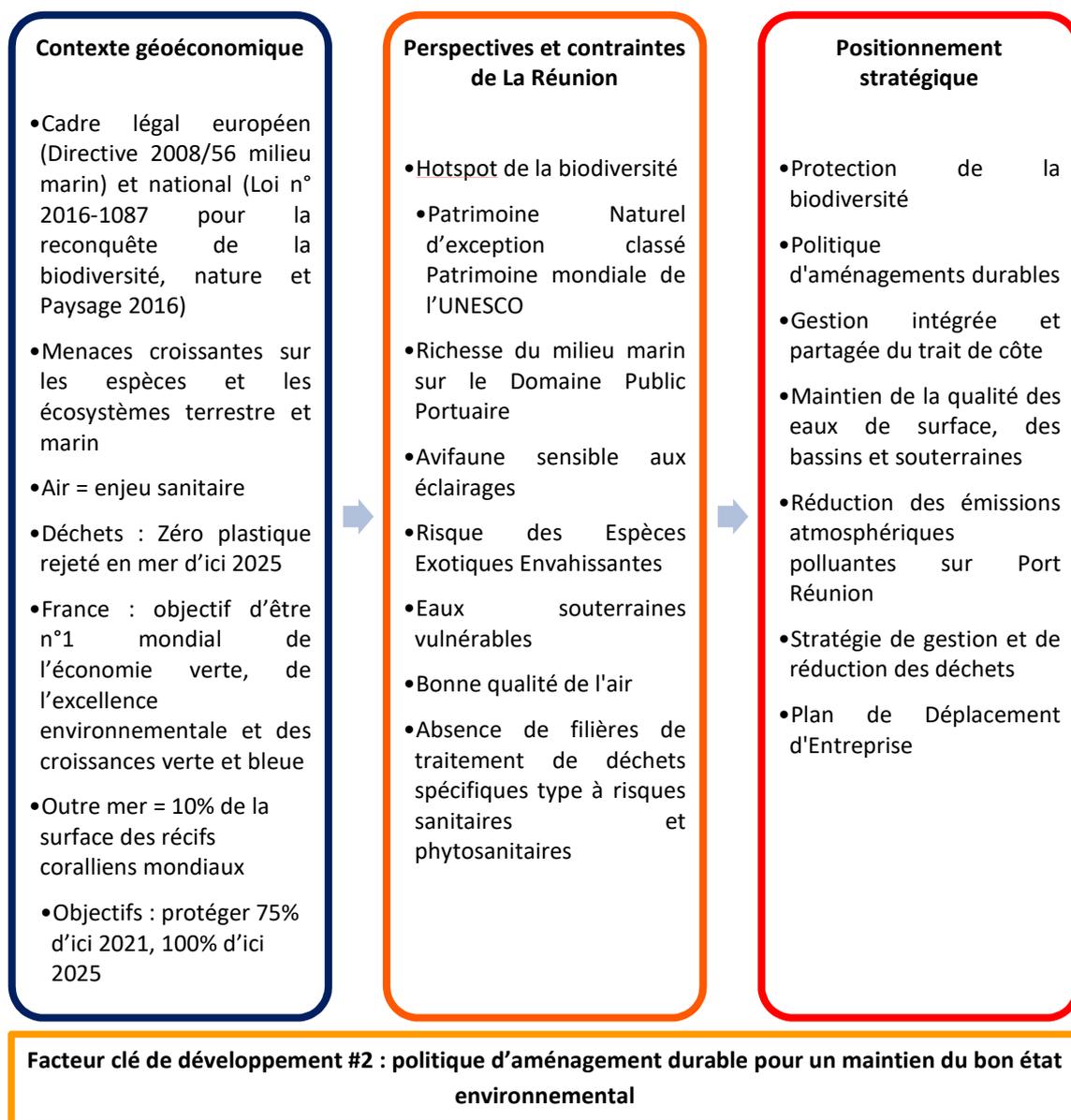
6.1. Acteur de la transition énergétique



Facteur clé de développement #1 : stratégie énergétique durable pour s'adapter au changement climatique et à la croissance démographique

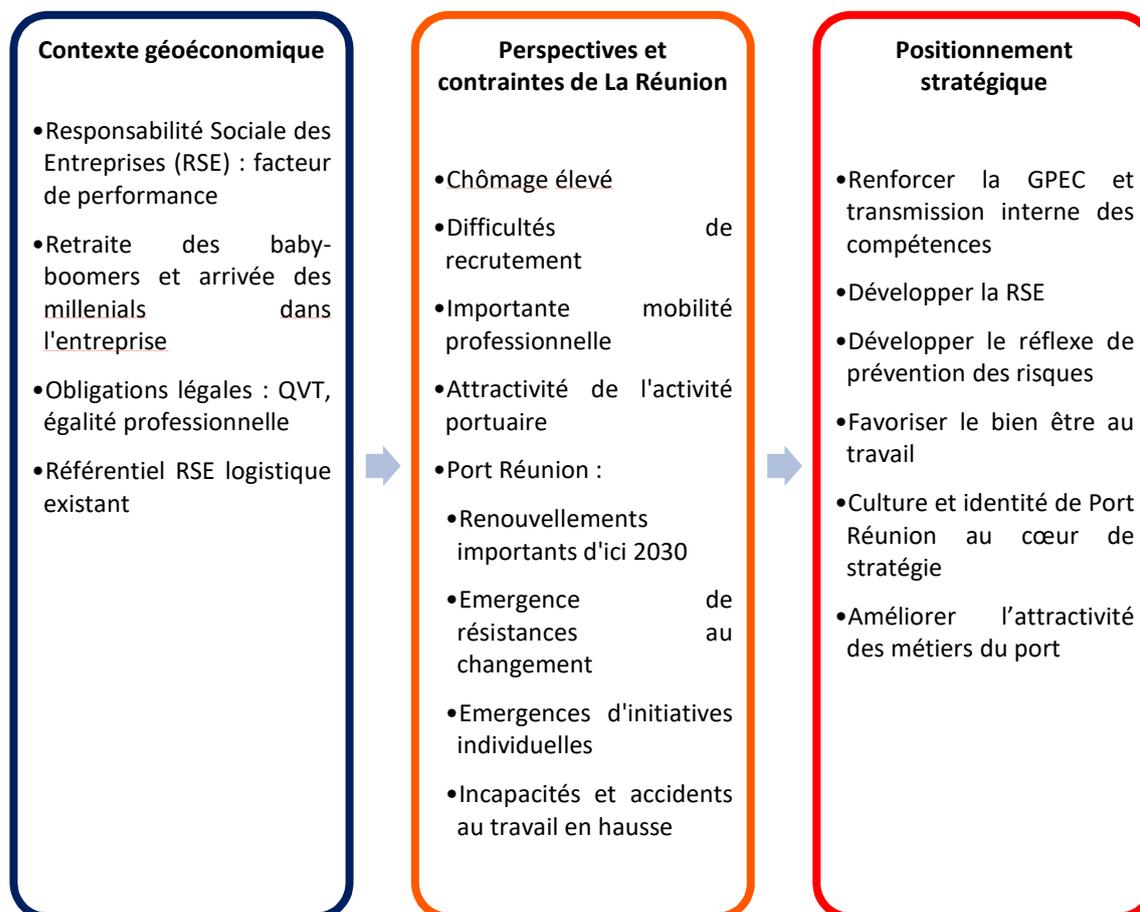
A la croisée d'une économie basée sur des énergies fossiles, principalement importées par voie maritime, et d'un futur énergétique dans lequel la mer pourrait jouer un rôle majeur, le port se positionne en tant qu'acteur de la transition énergétique. Port Réunion jouera ce rôle en adaptant d'une part, son propre mix énergétique et, d'autre part, en anticipant de manière efficace le glissement de l'utilisation de ses infrastructures vers les énergies décarbonées.

6.2. Protéger l'environnement et ses richesses



Concilier la réponse aux besoins d'une population croissante et le maintien du bon état environnemental du domaine portuaire nécessite un positionnement fort de l'établissement en tant qu'aménageur durable du territoire. Ce positionnement touche autant à la protection de la biodiversité, qu'à la lutte contre les effets du réchauffement climatique.

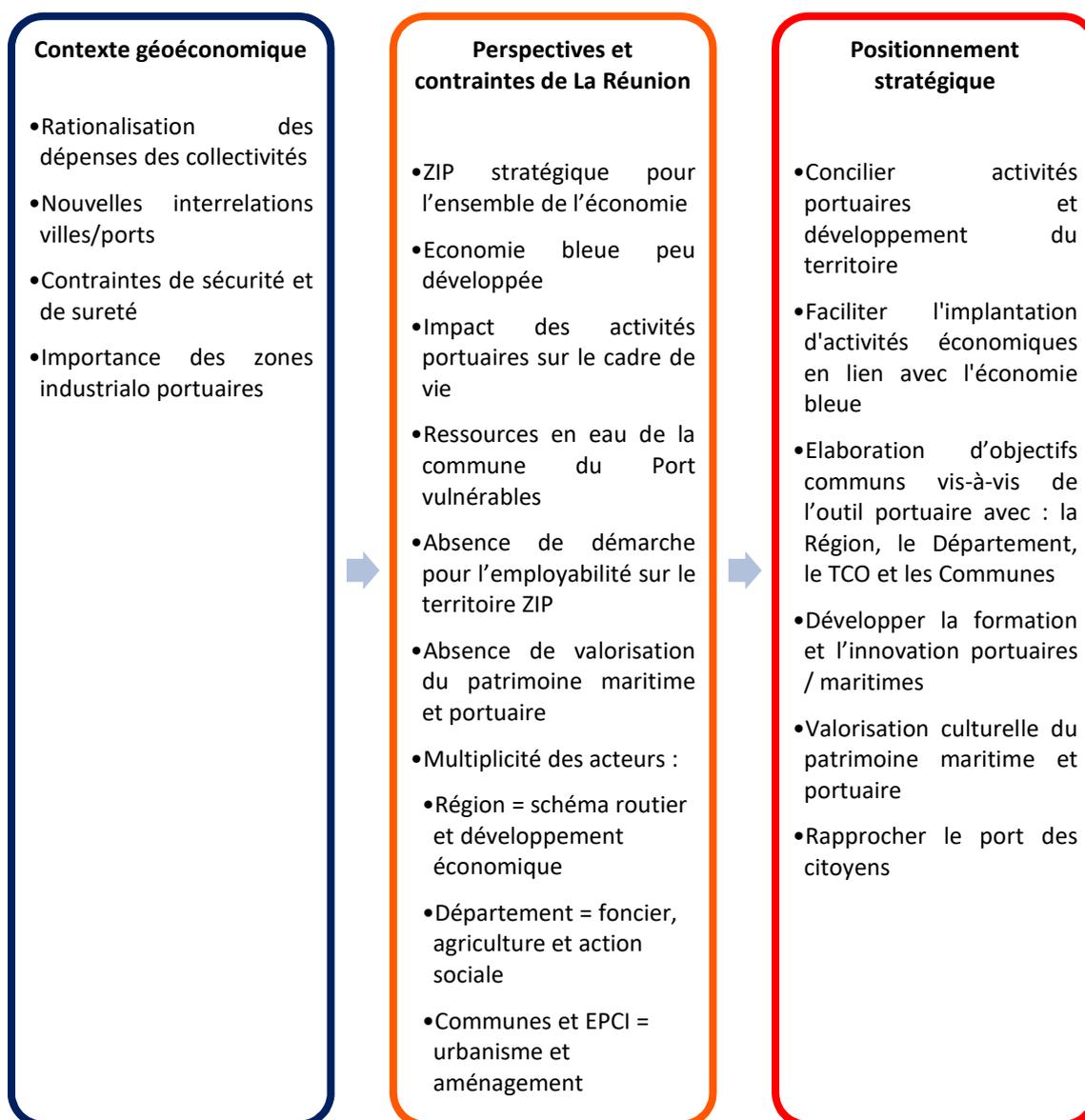
6.3. Assumer ses responsabilités sociales et sociétales



Facteur clé de développement #3 : politique sociale dynamique et participative

Le positionnement de Port Réunion sur les enjeux sociaux et sociétaux vise à développer une approche du développement humain dynamique et participative. Celle-ci apparait en effet comme un facteur clé de succès pour l'établissement et sa stratégie qui ne se réalisera pas sans la contribution et l'adhésion de ses collaborateurs.

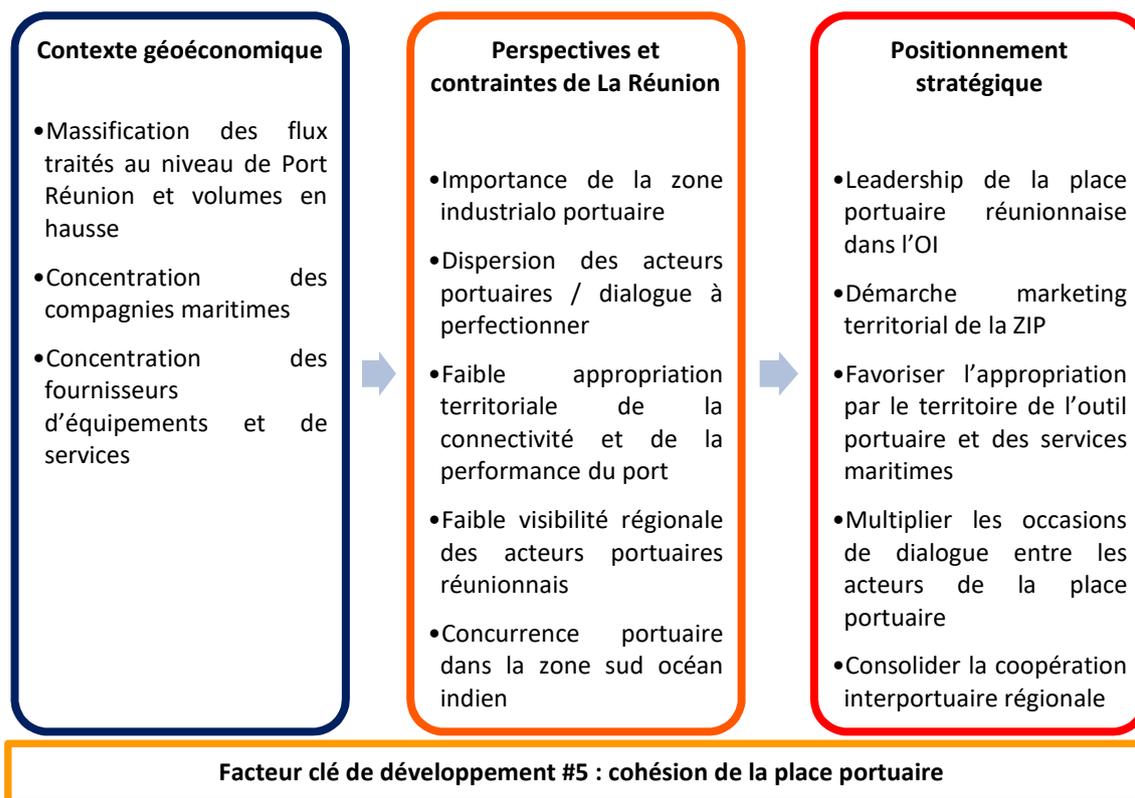
6.4. Coopérer avec le territoire



Facteur clé de développement #4 : coopération territoriale

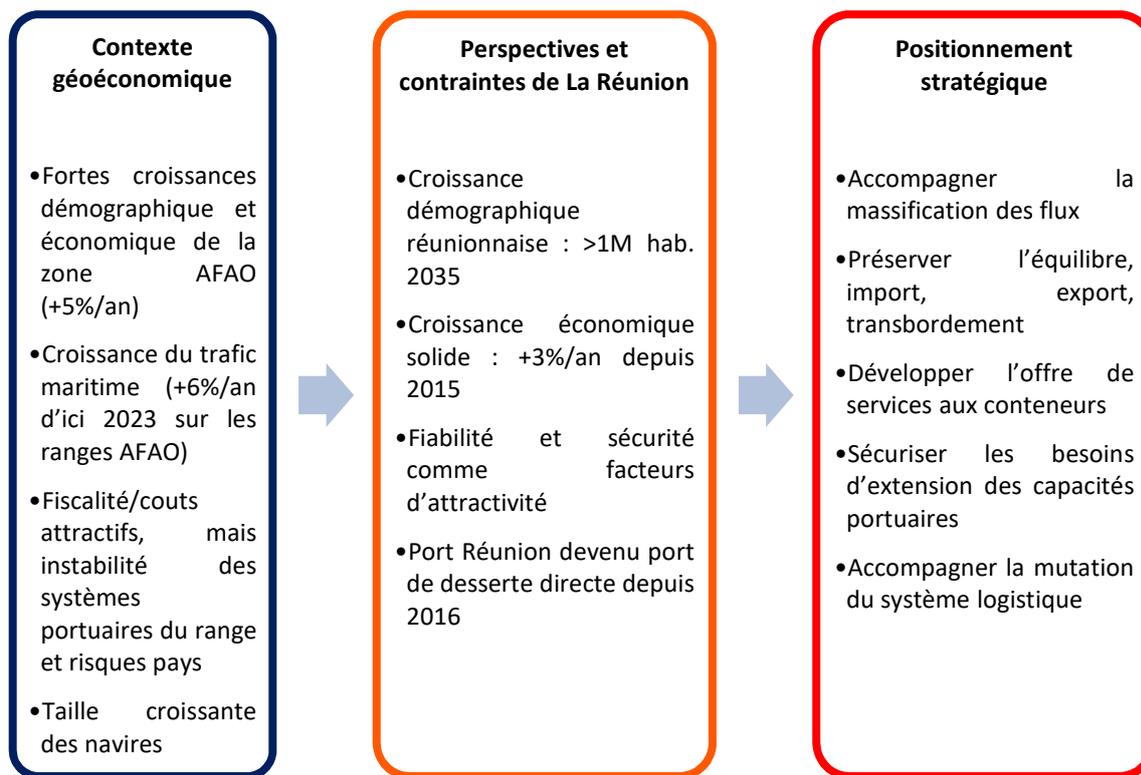
La cohésion et le partage d'objectifs communs entre Port Réunion et l'ensemble des acteurs territoriaux sont des conditions nécessaires à la réussite du Projet Stratégique et à ses ambitions pour le territoire. La recherche d'un consensus sur une série d'objectifs et de projets communs doit permettre au port d'avancer sereinement sur ses grandes ambitions d'aménagement au travers d'échanges réguliers et constructifs avec les collectivités.

6.5. Assurer un rôle de chef d'orchestre sur la place portuaire



Fort d'un nouveau rayonnement et d'une position de premier rang, acquise dans les échanges maritimes de la zone océan indien, Port Réunion et l'ensemble de ses acteurs doivent pouvoir se positionner en tant que promoteurs de la place portuaire. Cette promotion vaut autant pour valoriser les activités portuaires auprès des interlocuteurs locaux non-portuaires, qu'à destination du monde économique extérieur qui doit désormais intégrer La Réunion et ses atouts en tant que plate-forme régionale et européenne pour l'investissement et les échanges sur la zone.

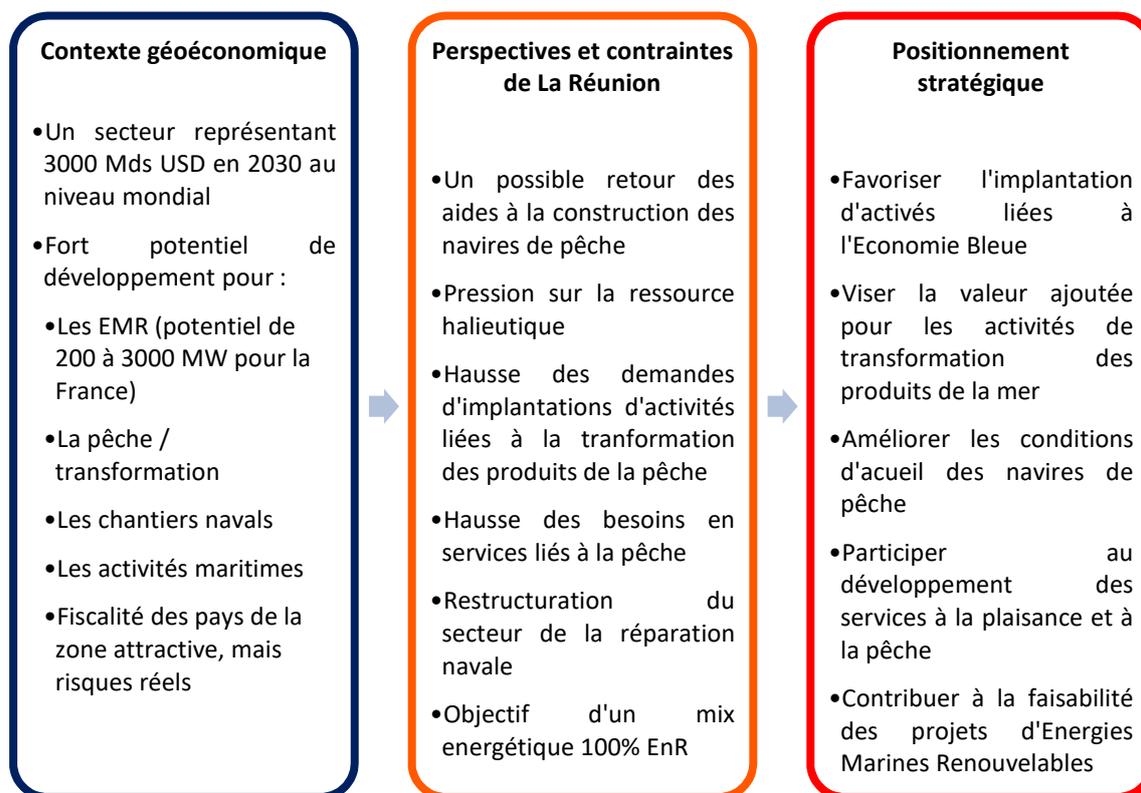
6.6. Port Réunion comme point focal des échanges et architecte de la performance logistique



Facteur clé de développement #6 : performance portuaire et logistique

Port Réunion se positionne en tant que principal point d'échanges de l'économie réunionnaise avec l'extérieur. Au-delà de son rôle de point de passage, il assume une fonction d'architecte du système logistique local et de levier incontournable de sa performance. L'amélioration continue de la performance logistique du territoire, qui s'appuie sur l'outil portuaire, est un facteur clé d'intégration et de développement économique, notamment industriel. Ce positionnement stratégique est dès lors fondamental.

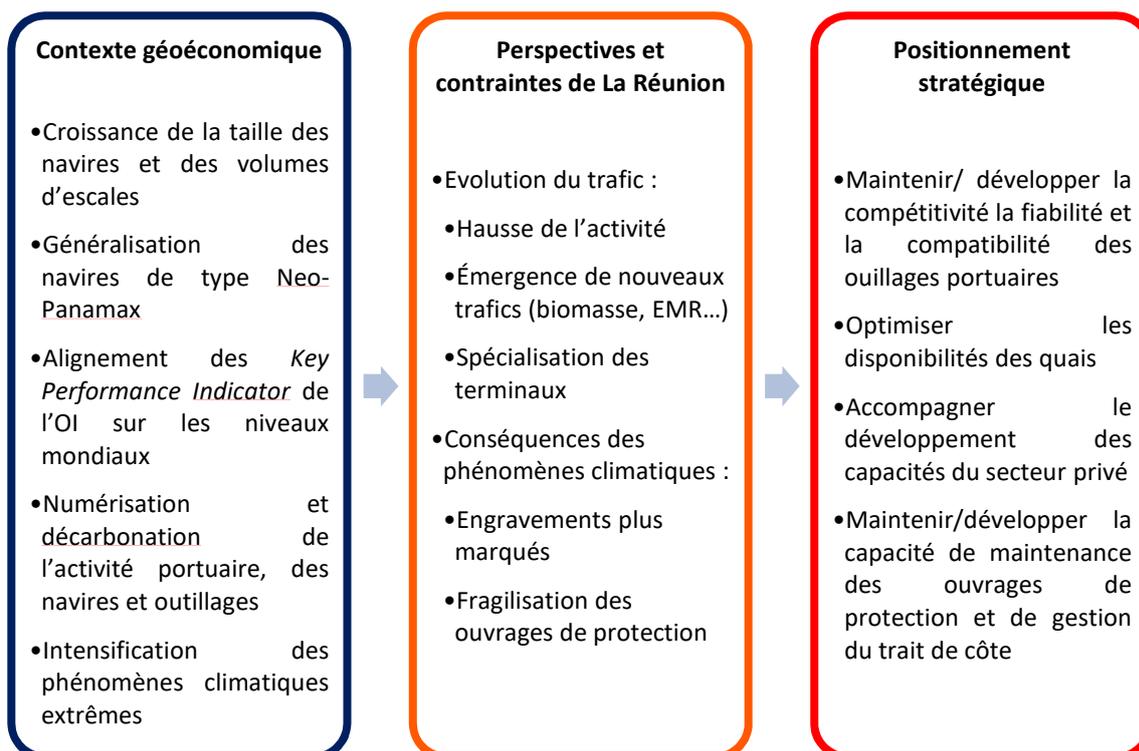
6.7. Créer un écosystème favorable au développement de l'économie bleue



Facteur clé de développement #7 : stratégie de filières pour l'économie bleue

La majeure partie des secteurs de l'économie bleue s'appuie sur la présence et la qualité d'un écosystème d'une zone portuaire pour ancrer son développement. L'efficacité de cet écosystème est un prérequis indispensable à l'inscription des acteurs réunionnais dans la dynamique de l'économie bleue. Port Réunion a donc un rôle clé à jouer dans cette perspective et appuiera les stratégies de filières de l'Economie Bleue au travers de ses actions et de son programme d'investissements.

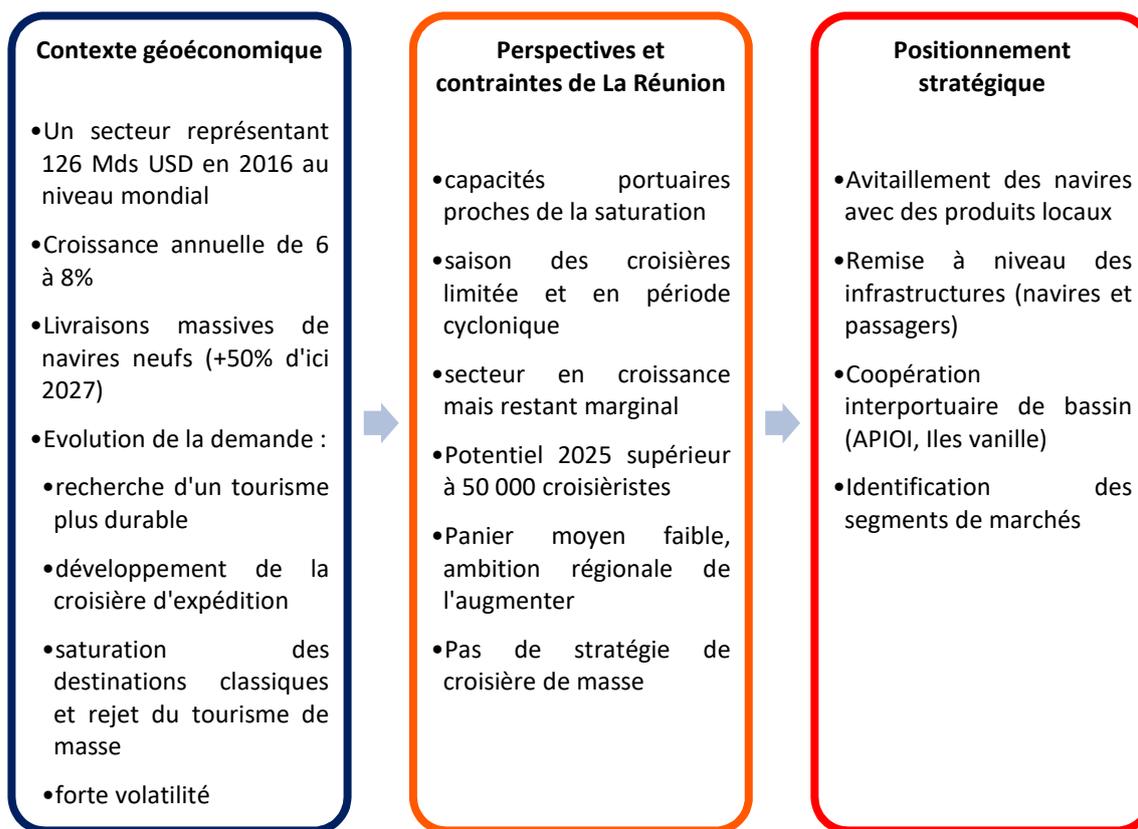
6.8. Rester au niveau en matière d'équipements



Facteur clé de développement #8 : productivité portuaire

Sans outillage adapté, un port ne remplit pas efficacement son rôle d'interface entre la mer et la terre. Ce positionnement se décline au travers de l'ensemble des outillages mis en œuvre sur le site portuaire, en particulier dans la manutention, le dragage et la réparation navale. Jusqu'à présent majoritairement assuré par l'établissement portuaire, le renouvellement, développement et l'exploitation de l'outillage doivent s'ouvrir à de nouvelles formes de partenariat avec les acteurs économiques afin d'en renforcer la pertinence et l'efficacité.

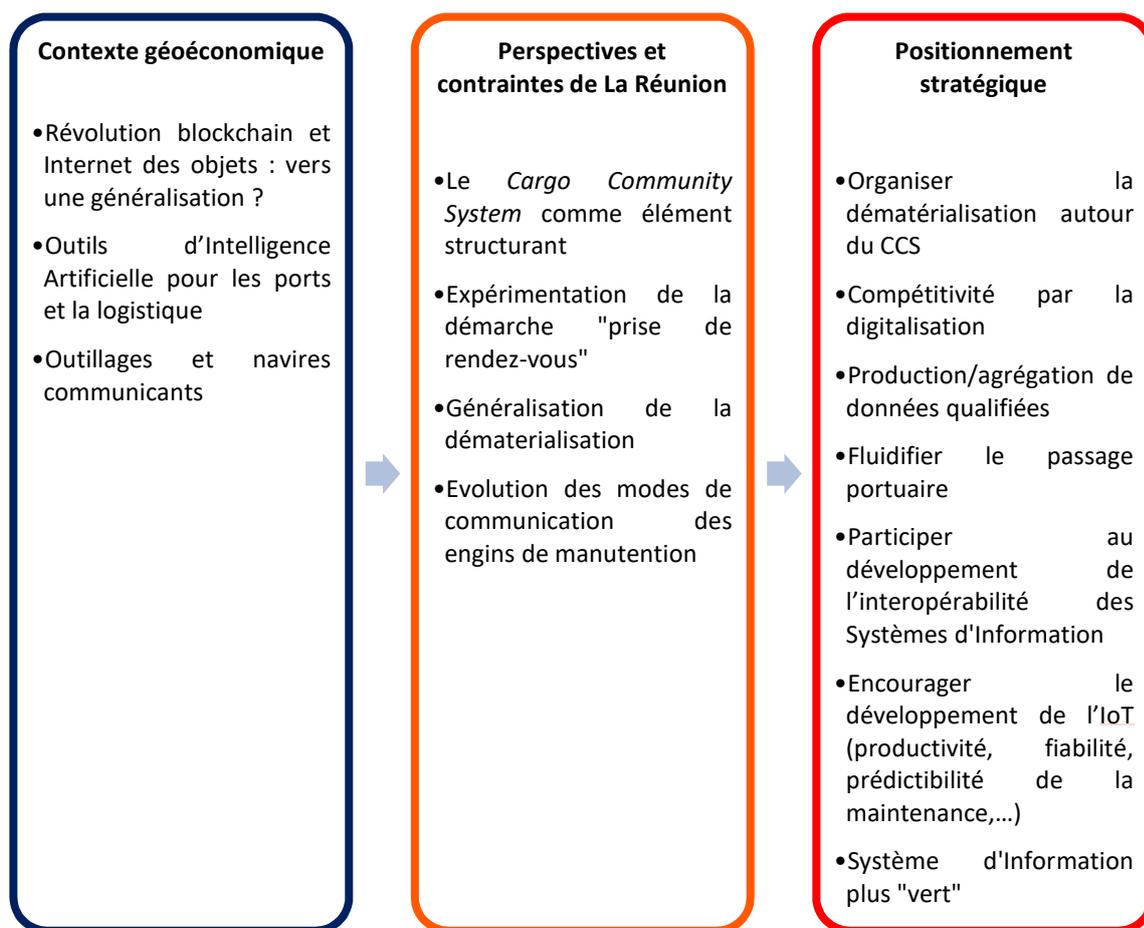
6.9. Favoriser la croisière et ses retombées



Facteur clé de développement #9 : offre de capacité croisière

Le positionnement de Port Réunion vis-à-vis de la croisière vise à intégrer le volet portuaire dans la stratégie touristique du territoire. Moderniser et élargir son offre de capacité sont les facteurs clé d'un développement harmonieux de ce secteur dont, principalement, l'offre « tire » la demande. La recherche de la maximisation des retombées touristiques, commerciales et industrielles locales de cette activité est un autre point clé du positionnement de Port Réunion.

6.10. Devenir un port numérique



Facteur clé de développement #10 : système d'information communautaire

Désormais articulé autour du Système d'Information communautaire, clé de voute de la dématérialisation portuaire, le port doit aujourd'hui élargir et renforcer la digitalisation de ses activités. Au même titre que l'optimisation des flux physique, Port Réunion doit jouer un rôle d'architecte des priorités et des choix technologiques qui seront faits sur la place portuaire.

7. Ambitions, orientations et objectifs du Projet Stratégique 2019-2023

Issue des réflexions menées autour des grandes tendances géoéconomique, du contexte spécifique à La Réunion et de son positionnement, la stratégie 2019-2023 du GPM de La Réunion s'articule autour de **deux grandes ambitions**, chacune exprimée au travers de **cinq orientations** (cf. figure ci-dessous). Cette déclinaison de la stratégie du port s'inscrit dans une volonté de clarification du message pour une appropriation large auprès d'un public vaste et diversifié.



Figure 32 : ambitions et orientations du PS 2019-2023

De par son rôle majeur pour le territoire réunionnais, les orientations de Port Réunion en matière de rayonnement et de développement de ses activités ne pourront se concrétiser et atteindre pleinement leurs objectifs que si leurs implications environnementales et sociétales sont correctement envisagées.

Ainsi, les aspects liés à la transition énergétique, à l'environnement et d'une manière générale à la responsabilité sociale de l'entreprise seront prioritaires. La décarbonation, la minimisation des impacts négatifs sur l'environnement et la recherche de maximisation des retombées positives pour le territoire constitueront des conditions de succès pour tout projet de développement portuaire.

Au-delà de sa nécessaire, et obligatoire, protection, l'environnement a en effet un rôle important dans la réussite des objectifs économiques de Port Réunion. Ainsi transit sédimentaire, impact de la houle sur les ouvrages portuaires, dimensionnement des outillages de dragage, évolution des ressources halieutiques, production électrique, normes et respect de la qualité de vie des citoyens sont autant d'éléments impactant et impactés par l'activité portuaire.

Port Réunion, de par son activité, aura également besoin de l'adhésion et de la participation du territoire dans son ensemble (collectivités, entreprises, population) pour permettre la réussite de l'ambition « Port Rayonnant ».

L'atteinte du succès de cette ambition impliquera différentes conditions et conséquences, permettant notamment de maximiser les retombées positives pour le territoire. Les principales sont les suivantes :

- Développement des compétences de la chaîne logistique dans son intégralité ;
- Prise en compte majorée des activités portuaires dans les plans d'aménagements, de déplacement, d'urbanisme,...
- Coopération des collectivités, notamment sur les grands aménagements et sur l'articulation ville/port ;
- Coopération des acteurs de la place ;
- Importance accrue du rôle des services publics en lien avec l'activité de Port Réunion ;
- Implication des équipes de Port Réunion.

Aussi, le présent Projet Stratégique pose l'ambition « Port Responsable » comme base de réussite de l'ambition « Port Rayonnant ».

Cette dernière vise à conforter Port Réunion dans son rôle de port au service de l'économie réunionnaise en s'appuyant sur :

- le rôle d'interface avec le monde que joue le port ;
- les activités liées à la mer ;
- la croisière ;
- le développement des outillages et des systèmes d'information.



Figure 33 : interactions entre les ambitions

Par ailleurs chacune des orientations comprend des actions de différentes natures (aménagement, investissements en outillages et équipements, études, développement de relations, développement des ressources humaines,...) visant à atteindre des **objectifs opérationnels** sur un horizon plus lointain que celui du Projet. En effet, la mise en œuvre et la portée de nombre de ces actions s'inscrivent sur une période plus longue que les cinq années du Projet. Ainsi, différents objectifs se projettent à horizon 2030, une date raisonnable pour évaluer les impacts de projets pouvant se réaliser sur des périodes de 5 à 10 ans.

Ces objectifs opérationnels concourent à atteindre des **objectifs macroéconomiques** parfois non chiffrables. Ces éléments dépendent en partie de l'action de Port Réunion et de son impact sur le système portuaire et logistique, sur le territoire, mais aussi du rôle des autres acteurs socio-économiques réunionnais.

Enfin, certaines orientations impliqueront de développer de **nouveaux aménagements** et/ou de **nouvelles activités**.

⚠ Certains objectifs de Port Réunion, déclinés dans ce document, ne pourront être atteints que si les différents acteurs du territoire adoptent une vision commune dans l'aménagement et la co-construction des espaces de développement portuaire.

7.1. Ambition A : Port Responsable

L'ambition Port Responsable, condition de la pleine réussite de l'ambition Port Rayonnant, vise à faire de Port Réunion un acteur engagé pour le territoire, véritable moteur de la place portuaire et coopérant avec les collectivités. Elle se décline en 5 orientations.



Figure 34 : orientations de l'ambition Port Responsable

Un objectif commun à l'ensemble de ces orientations est l'obtention d'un label ou d'une certification témoignant du caractère responsable de Port Réunion. Aussi, la période 2019-2023 devra permettre de définir le label/la certification à obtenir et la mise en œuvre des premières actions concourant à cet objectif.

7.1.1. Orientation A1 : Transition énergétique

En tant que lieu de transit de la majeure partie des sources d'énergie fossile et lui-même consommateur d'énergie carbonée, Port Réunion a naturellement un rôle majeur à jouer comme acteur de la **transition énergétique** du territoire.

Afin de prendre part à la lutte contre le changement climatique et se conformer aux orientations des documents cadres en matière de transition énergétique (PPE notamment), Port Réunion propose de travailler sur les axes suivants :

- Anticiper la substitution des importations de charbon (574 000 tonnes en 2017) par celles de biomasse en matière de moyens de manutention et de mise à disposition d'espace pour le stockage ;
- Accompagner la mise en œuvre de la PPE régionale (en cours de révision) et mettre en œuvre les orientations nationales en matière de lutte contre le changement climatique ;
- Mettre à profit les surfaces non exploitées de Port Réunion pour le développement de la production d'EnR (ex. panneaux PV sur les toits et talus) ;
- Anticiper le rôle de « port base » que pourrait jouer Port Réunion dans le développement des énergies marines renouvelables (installation, maintenance) ;
- Encourager les escales de navires plus respectueux de l'environnement, plus surs et plus économes en énergie ;
- Promouvoir la cogénération, l'autoconsommation et la maîtrise de la demande en énergie pour les activités présentes et futures (ex. ZAP).
- Promouvoir les solutions de mobilité durable, notamment les moyens de transport décarbonés, et mettre en œuvre un plan mobilité.

Soucieux d'exemplarité et conscient de l'impact de ses activités sur la consommation en énergie de l'île, Port Réunion positionne la Maîtrise De l'Energie (MDE) et la réduction de son empreinte carbone en haut de ses priorités.

Ainsi, cette orientation, qui recouvre notamment la démarche PA2D, se décline au travers de plusieurs objectifs :

| Transition énergétique : nouvelles activités à développer | Cible | Horizon |
|--|---|---------|
| Etude de faisabilité d'un site pour les EMR au sein de la ZAP (SWAC, éolien offshore, énergie thermique des mers, ...) | Réalisation des études permettant de définir la faisabilité d'un site d'accueil pour les EMR en ZAP | 2023 |
| Mise en place d'un service d'alimentation énergétique au Port Est (commun avec l'orientation A2) | Réalisation des études permettant de définir la faisabilité de réalisation des services suivants : <ul style="list-style-type: none"> • Branchement électrique bord à quai • Réseau de froid à destination des entrepôts logistiques sous température dirigée | 2020 |

| Transition énergétique : objectifs et indicateurs opérationnels | Etat initial | Cible | Horizon |
|---|--|---|---------|
| Substitution de la biomasse au charbon | 574 kt de charbon | 1,5 Mt de biomasse | 2030 |
| Label/certification « port responsable » <i>objectif commun à toutes les orientations de l'ambition « port responsable »</i> | Aucun label | <ul style="list-style-type: none"> • Définir label/certification à obtenir (EcoPort, GreenPort, Lucie, ISO 26000,...) • Mise en œuvre des premières actions permettant l'obtention du label/de la certification | 2023 |
| Etablissement : décarbonation du parc véhicule | 70% du parc véhicules à faible émission de GES | Maintien / progression | 2023 |
| Etablissement : développement de la mobilité douce et limitant les émissions de GES | Plan de mobilité entreprise (PDE) initié | Mise en œuvre du plan de mobilité | 2023 |
| Bilan énergétique de l'établissement : réduction de la consommation énergétique de 32% (induirait une baisse des émissions de CO2). | 3,6 kTEP (2015) | 2,4 kTEP | 2023 |

Les actions relatives à cette orientation sont présentées au chapitre 8.

7.1.2. Orientation A2 : Protéger l'environnement, préserver et valoriser le patrimoine naturel de Port Réunion

Parallèlement aux actions menées en faveur de la transition énergétique, Port Réunion continuera à exercer ses responsabilités environnementales en droite ligne de l'élaboration de son SDPN, dans une optique de préservation et la valorisation de la biodiversité présente sur son territoire et de protection de l'environnement.

L'analyse des différents documents stratégiques, et notamment de la Stratégie Nationale Portuaire, a permis de faire ressortir les priorités suivantes :

- Bâtir une stratégie d'aménagement durable du port, des infrastructures et des zones d'activités, notamment en développant des partenariats permettant la gestion sur le long terme des espaces naturels ;
- Accompagner les acteurs privés pour l'implantation de leurs activités dans la zone portuaire (aménagement de nouveaux sites, gestion des rejets, économie circulaire, etc.) ;
- Elaborer un bilan environnemental détaillé de la zone portuaire et de ses alentours au travers d'un SDPN, identifiant notamment les corridors écologiques et nœuds de biodiversité. ;
- Renforcer sa connaissance du « système mer » afin de protéger les milieux marins et littoraux.

L'orientation de Port Réunion en matière de protection de l'environnement et de ses richesses se décline en plusieurs volets :

- **Aménagement**
 - Concevoir des aménagements durables, en lien avec les enjeux environnementaux identifiés sur la circonscription portuaire au travers de son SDPN et en particulier ceux portant sur la biodiversité ;
 - Accompagner les entreprises s'installant en zone portuaire pour promouvoir des aménagements et des activités durables.
- **Biodiversité**
 - Conserver et valoriser les richesses identifiées lors des inventaires du SDPN, dont la biodiversité, et les fonctionnalités des écosystèmes marins, littoraux et terrestres présents sur le domaine portuaire ;
 - Préserver/restaurer/réhabiliter les habitats naturels du littoral, marins et des dépendances vertes identifiées en lien avec les communes, le TCO et les associations ;
 - Assurer la continuité des corridors écologiques identifiés (avifaune, milieu aquatique,...)
 - Contribuer à la protection de l'avifaune vis-à-vis des éclairages ;
 - Participer au réseau de lutte contre l'introduction des espèces exotiques envahissantes.
- **Trait de côte**
 - La gestion du trait de côte doit permettre la préservation des littoraux en lien avec les phénomènes d'érosion côtière et de submersion. Cette gestion doit être intégrée, coordonnée et partagée avec l'ensemble des acteurs et collectivités responsables en vue de préserver le cordon littoral, les zones d'habitation, les ouvrages de protection, les installations portuaires, au travers d'une meilleure connaissance et d'une régulation du transit sédimentaire. Poursuite du travail mené par le comité d'experts (CEREMA, Université, BRGM, mairie du Port, TCO, DEAL) pour une parfaite connaissance du transit sédimentaire et une meilleure gestion des ouvrages de protection et de dragage.
 - Etudier l'intégration à Port Réunion des activités de transferts, par camion, des sédiments de dragage.



Figure 35 : gestion du trait de côte et dragage au port Ouest

- **Gestion et qualité de l'eau**
 - Maintenir une bonne qualité des eaux des bassins, des eaux souterraines et des eaux côtières sur le Domaine Public Portuaire en poursuivant les suivis mis en place (analyses d'eau et des sédiments et suivi de la nappe à travers le réseau piézométrique présent au Port Est) ;
 - Participer à l'amélioration de la qualité des eaux pluviales du bassin versant, notamment via un partenariat avec les communes avoisinantes.
- **Qualité de l'air**
 - Réduire les émissions atmosphériques polluantes des activités présentes sur le domaine portuaire ainsi que des navires escalant à Port Réunion.
- **Déchets**
 - Prévenir et réduire la pollution marine (déchets en mer) ;
 - Promouvoir l'économie circulaire ;
 - Augmenter le taux de tri des déchets ;
 - Réduire les déchets à la source à travers des achats durables, ce qui impliquera de disposer d'une vision la plus exhaustive possible des offres durables disponibles, mais aussi de critères adaptés à chaque type d'achats. A ce titre un guide du bon achat est en cours de réalisation ;
 - Prévenir et réduire les dépôts sauvages sur le domaine portuaire.

Aussi, à l'image du caractère divers de la problématique environnementale, cette orientation fixe des objectifs de plusieurs ordres :

| Environnement : nouvelles activités à développer | Cible | Horizon |
|--|---|---------|
| Mise en place d'un service d'alimentation énergétique au Port Est => possible impact sur la qualité de l'air (commun avec l'orientation A1) | Réalisation des études permettant de définir la faisabilité de réalisation des services suivants : <ul style="list-style-type: none"> • Branchement électrique bord à quai • Réseau de froid à destination des entrepôts logistiques sous température dirigée | 2019 |

| Environnement : objectifs et indicateurs opérationnels | Etat initial | Cible | Horizon |
|---|----------------------|---|---------|
| Nombre d'adhérents à la démarche ESI | 4 | Augmentation | 2023 |
| Nombre d'escales de navires ESI et pourcentage du total | 72 / 12% | Augmentation | 2023 |
| Mise en œuvre d'un plan de dragage et de gestion des sédiments <i>But de réduire la fréquence des dragages et les volumes des matériaux devant être évacués</i> | Etude en cours | Mise en œuvre | Continu |
| Maintien du trait de côte et protection des ouvrages portuaires | En cours | Poursuite | Continu |
| Connaissance et protection du patrimoine naturel (en concertation) : <ul style="list-style-type: none">Maintenir et mettre en valeur le patrimoine naturel et la biodiversité de Port Réunion et assurer les continuités écologiquesPoursuivre le développement de la connaissance du patrimoine naturel de Port Réunion (suivi et mise à jour du SDPN) | Initiée | <ul style="list-style-type: none">PoursuiteStabilisation voire progression des taxons recensés sur le domaine portuaireRestauration des dépendances vertes, des habitats naturels dégradés (plantation avec la palette végétale définie dans le SDPN) | Continu |
| Label/certification « port responsable » <i>objectif commun à toutes les orientations de l'ambition « port responsable »</i> Recouvre notamment : <ul style="list-style-type: none">Mise en œuvre d'une démarche économie circulaire (en ZAP) et gestion des déchets de l'établissement (poursuite du tri)Mise en œuvre du guide du bon achat (en cours de réalisation) | Aucun label | <ul style="list-style-type: none">Définir label/certification à obtenir (EcoPort, GreenPort, Lucie, ISO 26000,...)Mise en œuvre des premières actions permettant l'obtention du label/de la certification | 2023 |
| Mise en œuvre du plan de réception des déchets (à renouveler tous les 5 ans) <i>Obligation réglementaire</i> | Approbation en cours | Mise en œuvre | Continu |

| Environnement : objectifs et indicateurs macro | Etat initial | Cible | Horizon |
|---|---|------------------------|---------|
| Qualité de l'air (référentiel rapport d'activité Atmo Réunion) à proximité de Port Réunion. | Air de bonne qualité, sauf sur la composante oxyde d'azote (niveau moyen) | Maintien /amélioration | Continu |

| | | | |
|---|---|---|------|
| Lutte contre les espèces invasives Gestion des espèces invasives : <ul style="list-style-type: none"> • Alerte via le site du GEIR^k • Lutte | Suivi de la dissémination de l'Agave des colons sur toute l'île depuis 2015 (sur 7 ans) (arrêté préfectoral extension du port Est phase 2) | 4 personnes formées au POLI ^l (DEAL) | 2021 |
|---|---|---|------|

Les actions relatives à cette orientation sont présentées au chapitre 8.

7.1.3. Orientation A3 : Politique sociale de l'établissement

Au vu des mutations identifiées dans le cadre de l'examen du contexte de ce Projet Stratégique pour la période 2019-2023, celui-ci ne peut faire l'économie d'un volet portant sur les adaptations nécessaires de la politique sociale de l'établissement à l'égard de ses salariés.

Afin d'intégrer les évolutions sociétales, évoquées précédemment, et soutenir ses ambitions, Port Réunion doit aussi rechercher l'exemplarité dans sa politique. L'établissement s'est fixé un certain nombre de priorités parmi lesquelles :

- L'aboutissement de la mise en œuvre d'une gestion prévisionnelle des emplois et compétences (GPEC) visant à anticiper les besoins en ressources humaines, garantir l'employabilité des agents via la formation, détecter les potentiels et assurer la transmission des compétences clés entre salariés ;
- Le respect de la parité et de la diversité ;
- La qualité du dialogue social ;
- La promotion de l'équilibre entre la vie privée et la vie professionnelle et plus largement de la qualité de vie au travail ;
- La définition d'une politique de prévention des maladies et accidents professionnels et de maintien dans l'emploi ;
- Le renforcement de l'attractivité et la capitalisation des compétences de Port Réunion ;
- Le développement du sentiment d'appartenance, mais aussi de la « culture et l'identité Port Réunion ».

Cette orientation se décline au travers de plusieurs objectifs et indicateurs :

| Politique sociale de l'établissement : objectifs et indicateurs opérationnels | Etat initial | Cible | Horizon |
|---|-----------------------------|--|---------|
| Renforcer le sentiment d'appartenance à Port Réunion, à travers : <ul style="list-style-type: none"> • Mécanismes d'accompagnement au changement : définition et mis en œuvre • Démarche collaborative d'amélioration continue des pratiques et processus (ex : PA2D) | Non déterminé | Evaluation du sentiment d'appartenance à Port Réunion : première évaluation en 2020 et progression au fil du temps | Continu |
| Part des effectifs ayant bénéficié d'un nombre minimal d'heures de formation ou d'un accompagnement GPEC | <i>En cours d'obtention</i> | Maintien/progression | 2023 |
| Mise en place d'une GPEC | Démarche initiée | GPEC mise en place | Continu |

^k Groupe Espèces Invasives Réunion (<https://www.especesinvasives.re/>)

^l Programme Opérationnel de Lutte contre les Invasives

| Politique sociale de l'établissement : objectifs et indicateurs opérationnels | Etat initial | Cible | Horizon |
|---|----------------------------|---|---------|
| Effort de formation (obligation légale : 1%) | 1,6% de la masse salariale | Maintien / progression | Continu |
| Mise en place d'une charte RSE | Démarche initiée | Charte RSE approuvée | 2023 |
| Renforcer la santé et la sécurité au travail | Démarche initiée | Mettre en place une démarche de progrès relative à l'amélioration de la sécurité au travail avec l'appui de la DIECCTE | 2019 |
| Gestion des risques psycho-sociaux | Démarche initiée | Lancement d'une démarche d'évaluation des RPS à l'aide d'une expertise extérieure | 2019 |
| Réhabilitation des espaces de travail | Réflexion en cours | Concrétiser la réflexion Voir également l'orientation « relations territoire – port » incluant le projet de nouveau siège social | 2023 |
| Label/certification « port responsable » <i>objectif commun à toutes les orientations de l'ambition « port responsable »</i> | Aucun label | <ul style="list-style-type: none"> Définir label/certification à obtenir (EcoPort, GreenPort, Lucie, ISO 26000,...) Mise en œuvre des premières actions permettant l'obtention du label/de la certification | 2023 |

Les actions relatives à cette orientation sont présentées au chapitre 9.

7.1.4. Orientation A4 : Relations territoire – port

Afin de renforcer la crédibilité de sa stratégie et d'associer à son développement les acteurs institutionnels en charge de la gestion du territoire, Port Réunion souhaite renforcer sa collaboration avec les collectivités au-delà de leur présence au sein de ses instances de gouvernance.

De manière générale et dans un souci de cohésion territoriale, Port Réunion souhaite mettre en avant :

- Une concertation renforcée avec les collectivités locales, notamment en matière d'aménagement ;
- Un partage des enjeux fondamentaux du territoire et une revalorisation de l'image du port au travers de ses activités et de ses engagements ;
- Une démarche harmonisée auprès des organes d'influence ou de décision au niveau national et européen sur les enjeux portuaires.

Port Réunion envisage de mener rapidement une démarche de concertation avec les collectivités (Région, Département, TCO, communes) en vue de l'élaboration de **chartes d'objectifs communs** à moyen et long terme.

Plus spécifiquement, et selon chaque collectivité, Port Réunion souhaite travailler dans les directions suivantes :

- Région :
 - Définir un schéma de développement des accès terrestres de la ZIP (en particulier pour la desserte de la ZAP) ;
 - Articuler les objectifs touristiques de la Région en matière de croisière et les capacités d'accueil du port. Co-construire l'adaptation des infrastructures et des services ;
 - Traduire les objectifs de la PPE en termes d'aménagements portuaires (biomasse, EMR, fin des énergies fossiles) ;
 - Favoriser le développement de la formation et l'investissement dans l'innovation dans les domaines maritimes et portuaires ;
 - Valorisation culturelle de la vie, de l'histoire et du patrimoine maritime et portuaire de La Réunion ;
 - Accompagner la collectivité dans la mise en œuvre du Schéma Régional des Infrastructures et des Transports (SRIT) ;
 - Contribuer au programme et actions du Conseil Maritime Ultra marin du Bassin Sud (CMUB) et OCEAN METISS (planification spatiale maritime du bassin sud-ouest de la zone océan Indien).
- Département :
 - Définir une stratégie commune pour l'aménagement de la ZAP ;
 - Favoriser l'émergence de filières exports dans l'agroalimentaire.
- CIREST
 - Apporter son expertise sur le volet portuaire du projet de Pôle Portuaire Industriel Energétique de Bois Rouge.
- Communes/TCO
 - Développer l'activité économique en lien avec l'économie bleue, notamment via le projet « Ateliers de l'Océan », permettant le développement d'entreprises de services à la pêche et à la plaisance ;
 - Requalifier le secteur des grandes Villas des Ingénieurs ;
 - Construire le nouveau siège social du GPMDLR ;
 - Contribuer à la création d'un Port Center en partenariat avec la Commune du Port et le TCO, qui permettra au public de découvrir le port dans un contexte sécurisé sans générer des contraintes de sécurité à l'activité portuaire ;
 - Accompagner la création d'une gare maritime de transport de passagers au port Ouest, sous maîtrise d'ouvrage privée ;
 - Concilier ouverture du port sur la ville, activités portuaires et impératifs de sûreté et de sécurité portuaires (ICPE, normes ISPS,...) ;
 - Rapprocher le port des citoyens ;
 - Faire vivre des relations suivies entre la Ville et le Port au travers d'une convention de partenariat ;
 - Identifier les domaines/secteurs d'activités maritimes et portuaires en recherches de compétences pour leur développement, et ce afin de favoriser l'emploi ;
 - Fédérer les actions culturelles, philanthropiques à destination de la population habitant à proximité du port et en particulier des publics en difficulté ;
 - Apporter son expertise dans les projets de développement : ECOCITE, Contrat de Transition Ecologique, ... ;
 - Valoriser les initiatives et développer les mécénats sur le territoire.

Cette orientation vise à atteindre différents objectifs propres présentés ci-dessous. D'autres objectifs faisant intervenir le territoire se retrouvent dans les autres orientations.

| Relations port/territoire : objectifs et indicateurs opérationnels | Etat initial | Cible | Horizon |
|--|---------------|--|-----------|
| Ateliers de l'Océan : zone multi-activités autour du magasin 90 / poste 9 (réparation navale, pêche, plaisance) Objectif commun à l'orientation B2 « Port d'appui à l'économie bleue » | | | 2020 |
| Réalisation du nouveau siège social | | | 2023 |
| Signature de chartes d'objectifs 2019-2023 avec les collectivités Une charte commune est envisageable. | Non signées | Signées | 2019-2020 |
| Développer la communication de Port Réunion : refonte du site Internet et présence maîtrisée sur les réseaux sociaux (RS) | Site existant | Site attractif et présence maîtrisée sur les RS | 2020 |
| Label/certification « port responsable » objectif commun à toutes les orientations de l'ambition « port responsable » | Aucun label | -Définir label/certification à obtenir (EcoPort, GreenPort, Lucie, ISO 26000,...) ; -Mise en œuvre des premières actions permettant l'obtention du label/de la certification. | 2023 |

| Relations port/territoire : objectifs et indicateurs macro | Cible | Horizon |
|--|---|---------|
| Faire aboutir les grands projets d'aménagement en collaboration avec les collectivités (horizon 2030) <ul style="list-style-type: none"> • les communes du Port et de La Possession (urbanisme) • le TCO (aménagement) • le Département (valorisation du foncier) • la Région (desserte routière et développement économique) | | continu |
| Requalification du secteur des grandes villas | | 2023 |
| Accompagner la création de la gare maritime du port Ouest sous maîtrise d'ouvrage privée | | 2023 |
| Création d'un Port Center | | 2023 |
| Participer à la mise en place d'une démarche emploi/formation au niveau du territoire de la ZIP <i>en lien avec Pôle Emploi, les OPCA et autres partenaires</i> | | 2023 |
| Sentiment d'appartenance à une ville portuaire | Evaluation du sentiment d'appartenance à une ville portuaire : première évaluation en 2020 et progression au fil du temps | continu |

Afin d'atteindre ces objectifs, Port Réunion mènera les actions suivantes :

- **Région et Département**
 - Action clé : création de chartes d'objectifs avec la Région et le Département ;
 - Participer aux Comités SRIT, SAR, OCEAN METISS, CMUB ;

- Créer un partenariat relatif au développement de la ZAP, à l'implantation d'activités logistiques et d'industries exportatrices et à la croisière :
 - Région : financement, volet fiscal, desserte routière, export, promotion du territoire, formation ;
 - Département : volet foncier et valorisation des produits agricoles.
- **TCO et communes**
 - Action clé : signature d'une Convention Ville Port et développement des actions de la convention (emploi/formation, protection des ressources, mise en valeur des sites (plantations,..), promotion, valorisation du patrimoine portuaire, ... ;
→ **[Fiche projet n°3]**
 - Changement de destination du magasin 90 vers des activités en lien avec l'économie bleue ;
 - Requalification du secteur des grandes villas en synergie avec le projet communal des « Portes de l'Océan » et restitution de trois d'entre elles à leur état d'origine ;
 - Construction du nouveau siège social de Port Réunion ;
 - Création d'un port center sur le même secteur en lien avec le TCO et la commune du port ;
 - Accompagnement de la création de la gare maritime du Port Ouest sous MOA privée ;
 - Aménagement d'un tronçon sentier littoral sur la ZAP (zone non portuaire) ;
 - Aménagement de la ZAP ;
 - Participation au Comité de Pilotage de ECOCITE et du CTE ;
 - Réduction des nuisances liées à l'activité portuaire (ex. pollution lumineuse, réduction des émissions sonores des navires, réduction des émissions atmosphériques, démarche ESI,...).
- **CIREST**
 - Participation au Comité de Pilotage du Pôle Portuaire Industriel Energétique De Bois-Rouge (PPIEBR).

7.1.5. Orientation A5 : Cohésion de la place portuaire

Le port constitue un élément clé du développement économique territorial. Il est gestionnaire intégré d'espaces portuaires, logistiques et industriels. A ce titre, il doit disposer de plans d'aménagement s'inscrivant dans une démarche prospective et partagée par les différents acteurs concernés et en particulier les opérateurs privés.

Compte tenu des éléments de contexte, l'orientation de Port Réunion sur ce volet s'articule autour des axes suivants :

- Renforcer la cohérence de la place portuaire au travers de :
 - La construction d'une démarche de marketing territorial à l'échelle de la zone industrialo-portuaire ;
 - La réduction des facteurs de sous performance logistique, par une meilleure appropriation par les acteurs économiques du territoire des services maritimes et portuaires à disposition ;
 - La multiplication des occasions de dialogue entre les professionnels portuaires et les usagers/clients, et ce y compris via les outils numériques ;
 - Le développement d'outil de communication avec les populations vivant ou travaillant à proximité du port en accompagnant la création d'un Port Center avec la commune du port et le TCO.
- Participer à la coopération régionale :
 - En retrouvant une forme de leadership régional de la place portuaire réunionnaise sur ses points forts (qualité, sécurité, gestion environnementale, etc.) ;
 - En poursuivant la consolidation de la coopération portuaire via l'APIOI, la Communauté de l'océan Indien (COI) et les autres associations de l'océan Indien telles que la PMAESA ou l'*Indian Ocean RIM*.

Port Réunion s’oriente ainsi logiquement vers un renforcement de la cohésion de la place portuaire afin de consolider la crédibilité de sa stratégie au travers des objectifs suivants :

| Cohésion de la place portuaire : objectifs et indicateurs opérationnels de Port Réunion | Cible | Horizon |
|--|--|-----------------------------------|
| Événementiel permettant le rayonnement de Port Réunion et la promotion de la notion de <i>range</i> | <ul style="list-style-type: none"> • Réalisation d’un évènement de communication autour de l’ESI | Réalisé en mars 2019 puis continu |
| | <ul style="list-style-type: none"> • Préparation d’une <i>Maritime Week</i> à Port Réunion en 2020 | 2020 |
| Promotion économique de la ZIP | <ul style="list-style-type: none"> • Réalisation des études relatives à la mise en place d’entrepôts douaniers associés à l’acquisition du statut d’OEA • Réalisation d’études économiques précisant la stratégie basée sur le risque-pays | 2020 |
| | <ul style="list-style-type: none"> • Définir charte d’objectifs communs avec les acteurs de la place portuaire pour la période 2019-2023 • Mise en œuvre du plan de promotion de Port Réunion | 2019 - continu |
| Communication | Réaliser la refonte complète des outils de communication de l’établissement (site internet, charte graphique, outil de communication, ...) | 2019 |
| Label/certification « port responsable » <i>objectif commun à toutes les orientations de l’ambition « port responsable »</i> | <ul style="list-style-type: none"> • Définir label/certification à obtenir (EcoPort, GreenPort, Lucie, ISO 26000,...) • Mise en œuvre des premières actions permettant l’obtention du label/de la certification | 2023 |
| Accompagner le développement du CCS et la démarche « rendez-vous » sur les terminaux | Mise en place effective de la démarche « rendez-vous » (en cours d’expérimentation) | 2023 |

| Cohésion de la place portuaire : objectifs et indicateurs macro | Horizon |
|--|---------|
| Réduction des risques liés aux activités portuaires : limiter au maximum le nombre d’accidents sur le domaine portuaire | continu |
| 100 % des formalités douanières dématérialisées <i>Exigence du Code des Douanes de l’Union Européenne Commun à l’orientation B5</i> | 2020 |

Pour atteindre ces objectifs, et en plus des éléments évoqués dans les orientations précédentes, le GPMDLR réalisera les actions suivantes :

- Actions clés :
 - Développer une culture de la fiabilité et de la sécurité sur la place portuaire ;
 - Obtenir ou mettre en place des statuts fiscaux et douaniers adaptés pour les activités liées à l'économie bleue (en lien avec l'ambition B2) ;
 - Etablir un plan d'actions partenarial pour promouvoir la zone industrialo portuaire (marketing territorial, en mettant notamment en avant les éléments suivants :
 - Sécurité, sûreté et fiabilité de Port Réunion ;
 - Efficacité et bénéfices permis par les services publics français présents à Port Réunion et à proximité (Poste d'Inspection aux Frontières, Point d'Entrée Communautaire, infrastructures de santé,...) ;
- Accompagner le projet de création d'une Fondation Maritime et Portuaire ;
- Mettre en place des actions de promotion communes de la place portuaire (pavillon Réunion, *Maritime Week*) ;
- Contribution du port aux actions de dynamisation du territoire et de l'exportation tels que la maison de l'export, les CCEF, le Club export, Nexa, etc. ;
- Redynamiser les commissions du Conseil de Développement comme outils de dialogue et travail collaboratif sur des thématiques d'intérêt commun (environnement, sécurité, aménagements portuaires, emploi/formation, etc.) ;
- Signer des accords de coopération (*memorandum of understanding*, mémorandum d'entente) avec les entités support de l'export et de la valorisation du territoire ;
- Etablir/renforcer avec les acteurs de la place portuaire un règlement relatif à la sécurité des activités portuaires, dans une optique de prévention des risques.

7.2. Ambition B : Port Rayonnant

L'ambition Port Rayonnant reprend 5 éléments du positionnement stratégique et les traduit en orientations spécifiques :



Figure 36 : orientations de l'ambition Port Rayonnant

- B1 : permettre le maintien et le développement de Port Réunion dans la dynamique du trafic maritime mondial et indo-océanique ;
- B2 : développer des activités créatrices de valeur ajoutée, en lien avec l'océan (économie bleue) et les activités portuaires (logistique...);
- B3 : maintenir le niveau de service et la compétitivité du port au travers de l'adaptation de son outillage et de ses modalités de gestion ;
- B4 : permettre le développement de la destination Réunion par les opérateurs de croisières et optimiser les retombées économiques ;
- B5 : intégrer Port Réunion et la place portuaire dans la dynamique de la dématérialisation et de la performance technologique.

7.2.1. Orientation B1 : Connectivité maritime

Evoluant dans une zone géographique en plein bouleversement, carrefour entre de nouvelles superpuissances économiques et un continent africain en mutation, La Réunion ne peut se permettre d'être isolée des principaux services maritimes opérant dans son secteur. Port Réunion doit donc continuer à offrir des fenêtres d'escales aux armateurs et être en mesure de traiter des navires et volumes croissants. Cela implique notamment d'augmenter graduellement les capacités et performances du port.

Le contexte géoéconomique, voire géopolitique, les perspectives de développement et le positionnement qui en découlent amènent Port Réunion à se fixer comme orientation stratégique le renforcement de sa **connectivité maritime**. Ce renforcement doit également favoriser l'émergence d'activités créatrices de valeur ajoutée et potentiellement exportatrices, profitant de la hausse des échanges mondiaux et régionaux (océan Indien). Enfin, si Port Réunion est l'interface Réunion-Monde, l'évolution de la chaîne logistique sera initiée.

Nous l'avons vu dans les chapitres précédents, Port Réunion est le point focal de la majeure partie des échanges de l'île avec l'extérieur. Par conséquent, la performance de son fonctionnement et son adaptation continue sont des facteurs clés de l'intégration de l'économie réunionnaise dans le commerce maritime mondial et notamment dans la dynamique de croissance régionale.

Cette ambition repose sur plusieurs types de leviers dont les principaux sont :

- La fiabilisation des dessertes domestiques, son intégration dans les grands flux internationaux et la nécessité de développer une capacité de transbordement (Stratégie Nationale Portuaire en Outre-Mer, Livre Bleu). Ces éléments se traduiront par :
 - Le renforcement de la compétitivité de l'escale réunionnaise au travers de la spécialisation des terminaux. Des terminaux portuaires dédiés aux différentes activités (conteneur, roulier, hydrocarbures, charbon, céréales, clinker, conventionnel, sucre,...) permettront une plus grande productivité et une meilleure compétitivité.
 - L'adaptation de l'infrastructure à l'évolution de la taille moyenne des navires et du volume unitaire des escales. Face à l'augmentation du nombre de conteneur par navire faisant escale à Port Réunion, il est indispensable d'être en mesure de traiter les flux correspondants.
 - Un développement équilibré et complémentaire entre trafic domestique et transbordement afin de maintenir une desserte directe efficace du territoire.
 - La création des conditions favorables au développement d'activités de soutien aux activités conteneurs et aux marchandises en zone portuaire.
- Le rôle du port en tant qu'architecte de l'évolution du système logistique, gestionnaire d'espaces accueillant des activités portuaires, industrielles et logistiques essentielles au développement (Stratégie Nationale Portuaire), au travers :
 - Du développement de foncier dédié aux activités portuaires et logistiques en Zone Arrière Portuaire.
 - Du développement des activités portuaires et du renforcement des capacités et performances du système logistique réunionnais impliquent le développement d'espaces fonciers adaptés, en collaboration avec les différentes parties prenantes (conseil régional, conseil départemental, EPCI, communes,...).
 - De l'utilisation de procédures douanières susceptibles d'être déployées sur l'ensemble de la zone portuaire afin de renforcer la compétitivité et l'offre de services du site pour les acteurs de l'industrie et du commerce international (entrepôt douanier, perfectionnement actif,...).
- Le positionnement du port et du complexe industrialo portuaire dans la zone océan Indien au travers :
 - De l'appropriation par les acteurs logistiques et industriels des avantages induits par la connectivité et la fiabilité de Port Réunion, ainsi que par son faible niveau de « risque pays », notamment comparé aux autres ports de la zone sud-ouest de l'océan Indien.
 - Du renforcement de l'attractivité de la zone portuaire pour des activités exportatrices (perfectionnement actif, logistique liée au transbordement, industrie locale,...).
 - De l'encouragement des actions de coopération entre les ports d'Afrique australe et orientale, notamment via l'Association des Ports des Iles de l'océan Indien (APIOI) ou les autres structures de coopération inter-régionales.

Cette orientation s'inscrit autour de plusieurs objectifs à horizon 2030. Certains concernent également les orientations A4 (Relations territoire-Port), A5 (Cohésion de la place portuaire) et B3 (Outillages).

| Performance portuaire et logistique : nouveaux aménagements | Cible | Horizon |
|--|-------|---------|
| 43 Ha de terre-pleins aménageables pour les besoins portuaires dans la ZAP (véhicules, logistique de transbordement, EMR, perfectionnement actif, zone de chantiers) | 43 Ha | 2024 |
| 12 Ha de terre-pleins en bord à quai pour faire face à la croissance du nombre de conteneurs et la progression des volumes unitaires des escales | 12 Ha | 2030 |

| Performance portuaire et logistique : objectifs et indicateurs opérationnels | Etat initial | Cible | Horizon |
|--|--------------|-------------|---------|
| Nombre de conteneurs (EVP) manutentionnés par an <i>Cet objectif correspondrait à une croissance annuelle moyenne de 3% du trafic conteneurs. Ce chiffre prend en compte la croissance des volumes attendue en zone océan Indien et la progression du marché domestique</i> | 335 000 EVP | 400 000 EVP | 2023 |
| | | 500 000 EVP | 2030 |
| Capacité de traitement de la filière conteneurs par les infrastructures portuaires et par an | 380 000 EVP | 450 000 EVP | 2023 |
| | | 600 000 EVP | 2030 |

| Performance portuaire et logistique : objectifs et indicateurs macro | Etat initial | Cible | Horizon |
|--|---|---|---------|
| Indice de connectivité des transports maritimes réguliers (selon méthode Cnuced) <i>Liner Shipping Connectivity Index (LSCI)</i> (base 2018) | 21,05 | Maintien / progression | continu |
| Part des services directs dans les escales > 50% <i>gain moyen de 7 jours de transit time, fiabilité et sécurité des approvisionnements accrues, plus de concurrence sur le fret</i> | 57% (2016) | >50% | 2030 |
| Nombre d'EVP (base 2017) | 332 000 EVP | 500 000 EVP | 2030 |
| Tonnage traité (base 2017) | 5,6 Mt | 8 Mt | 2030 |
| Volume unitaire des escales (EVP/escales de porte-conteneurs, tonnage total/escales) | 819 EVP/escale 9 398 t/escale | Maintien / progression | continu |
| Productivité moyenne de quai conteneur <i>(dans des conditions normales d'exploitation)</i> | 37 EVP/heure | Maintien / progression | continu |
| Productivité moyenne vrac <i>(dans des conditions normales d'exploitation)</i> | Solide : 247 t/heure Liquide : 423 t/heure | Maintien / progression | continu |
| Fluidité de l'accueil des escales <i>(part des navires accueillis sans attente sur rade)</i> | 98% | Maintien / progression | continu |
| Temps de passage des camions | Non déterminé | Disposer d'éléments chiffrés <i>(en lien avec l'orientation B5)</i> | 2023 |
| Container dwell time <i>Temps de stationnement des conteneurs</i> | Non déterminé | Disposer d'éléments chiffrés <i>(en lien avec l'orientation B5)</i> | 2023 |
| Progression du CIP en termes de VA et d'emplois. <i>A titre indicatif, les premières estimations font état d'un potentiel de 1800 emplois liés au développement de la ZAP, pour une valeur ajoutée supplémentaire</i> | -VA 2016 : 516 M€ -Emplois 2016 : 4800 | -VA : 670 M€ (+30% base 2016) -Emplois : 5300 emplois (+10% base 2016) | 2030 |

Les actions relatives à cette orientation sont présentées au chapitre 8.

7.2.2. Orientation B2 : Port d'appui à l'économie bleue

Bien qu'entourée par la mer et disposant d'un accès direct aux richesses des ZEE françaises de l'océan Indien (2,7 millions de km²), La Réunion dispose d'un secteur « économie bleue » paradoxalement peu développée (à l'exception du port de commerce et de la pêche australe) et représentant un poids économique bien inférieur à ce qu'il représente notamment aux Antilles.

Pour autant, l'océan est un nouvel horizon économique à conquérir, nécessitant un point d'appui portuaire efficace et performant pour des activités de multiples natures. A La Réunion, ces activités sont principalement celles de la pêche, de la transformation des produits de la mer et de la plaisance. A terme, le secteur des énergies marines renouvelables devrait également se développer. Ces activités concourront toutes par ailleurs à l'augmentation des besoins en réparation navale.

Le contexte dans lequel évolue La Réunion, les perspectives de développement de l'économie bleue réunionnaise et le positionnement stratégique en découlant, amènent Port Réunion à se fixer comme orientation stratégique la consolidation de son rôle de **port d'appui à l'économie bleue**.

Le développement de l'économie bleue passera par la création d'un écosystème favorable (cf. figure suivante), impliquant d'appuyer un développement durable de la **filière pêche et transformation des produits de la mer**. Le développement de la pêche et des activités de transformation nécessite l'existence d'un écosystème favorable à leur implantation, en améliorant notamment les conditions d'accueil des navires et des entreprises. Aussi un travail devra être réalisé sur les quais, les services et l'avitaillement des navires de pêche.

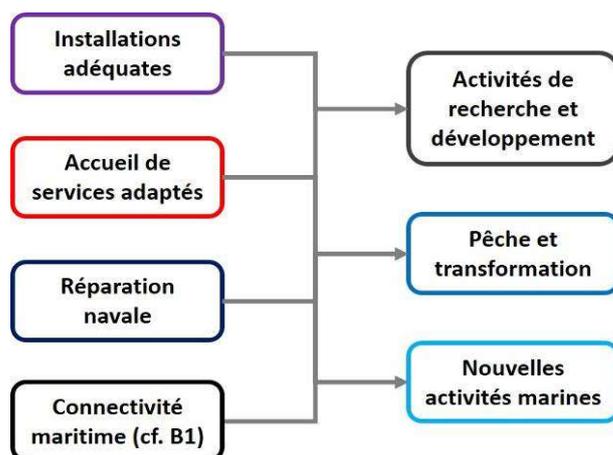


Figure 37 : écosystème de développement de l'Economie Bleue

Port Réunion veillera également à favoriser l'implantation d'activités de valorisation des produits de la pêche, et ce afin d'offrir des solutions de première transformation des produits pouvant tirer avantage de la sécurité de fabrication européenne.

Dans cette même optique, Port Réunion devra promouvoir le développement d'une offre de services aux flottes de pêches, afin de maximiser leur domiciliation à Port Réunion.

- De développer les capacités de « **port base** », déjà à l'œuvre et expérimenté avec les activités de la Nouvelle Route du Littoral. En lien avec la nouvelle connectivité du port, ces capacités doivent permettre d'accueillir de nouvelles activités porteuses de valeur ajoutée pour le territoire et ayant intérêt à s'implanter en zone portuaire. Le potentiel représenté par les énergies marines renouvelables est l'un des axes ciblés tout comme celui des grands chantiers d'infrastructures de la zone.
- L'appui à l'implantation d'activités de recherche et d'expérimentation sur Port Réunion.

Par ailleurs, le développement de la filière pêche, et la probable augmentation du nombre de navires, de pêche et de plaisance, basés à La Réunion et à Port Réunion représentera une opportunité pour la **filière réparation navale**. La filière construction et réparation navale est aussi considérée comme d'importance stratégique au niveau national (Comité interministériel de la mer 2017), aussi Port Réunion participera à sa structuration et son développement à travers l'adaptation de ses outillages et la mise à disposition de ses infrastructures.

Plus largement, les multiples enjeux (alimentaires, énergie, ressources minérales sécurité,...) inhérentes à la mer imposeront le renforcement de la coopération avec les pays de la zone océan Indien.

Le soutien annoncé de l'Etat à la formation navale, en collaboration avec les régions et acteurs concernés (comité interministériel de la mer 2017) nécessitera l'attention de Port Réunion. A ce sujet, notons que la Région Réunion porte le projet de création d'un lycée de la mer et d'un institut bleu.

Enfin, **l'obtention de statuts fiscaux et la mise en œuvre d'outils douaniers adaptés** permettra de soutenir les activités de l'économie bleue.

Le cadrage économique de cette activité et les potentiels de développement identifiés sur les secteurs concernés d'ici 2030 permettent d'estimer une capacité de croissance significative du poids de l'économie bleue sur la zone industrielle portuaire :

| Economie bleue : objectifs opérationnels | Etat initial | Cible | Horizon |
|--|--|---|---------|
| Poste 1 réhabilité et réaménagement du Magasin SDM | Poste dégradé | Poste réhabilité | 2020 |
| Amélioration des conditions d'accueil de la pêche | | Nouveau silo à glace | 2019 |
| Ateliers de l'Océan : zone multi-activités autour du magasin 90 / poste 9 (réparation navale, pêche, plaisance) Objectif commun à l'orientation A4 « relations territoire-port » | Site non utilisé (cessation d'activité) | Site accueillant de nouvelles activités de services aux bateaux | 2020 |
| Disposer d'outils performants de mise à sec des navires | Roulev et slipway devant être modernisés | Outils de mises à sec des navires renouvelés | 2021 |

| Economie bleue : objectifs et indicateurs macro | Etat initial | Cible | Horizon |
|--|---------------------|---------------|---------|
| VA des activités pêche, transformation et réparation navale, sur la zone portuaire, +50% (base 2012) <i>A titre indicatif, les premières estimations font état d'un potentiel de 500 à 900 emplois liés au développement des activités « économie bleue », pour une valeur ajoutée supplémentaire d'environ 100 millions d'€.</i> | VA 2012 : 63,2M€ | VA : 95M€ | 2030 |
| Disposer de statuts fiscaux et d'outils douaniers adaptés pour les activités présentes au sein du port. | Dispositifs définis | Mise en œuvre | 2023 |

Les actions relatives à cette orientation sont présentées au chapitre 8.

7.2.3. Orientation B3 : Adaptation permanente des infrastructures et outillages portuaires

Condition nécessaire du maintien de Port Réunion dans les meilleurs circuits du commerce maritime mondial, l'adaptation des outillages s'articule autour :

- De la préservation du niveau de compétitivité et de fiabilité du port pour les lignes maritimes dans la zone océan Indien ;
- Du maintien de la compatibilité des outillages de manutention des conteneurs avec les navires qui feront escale dans la zone dans les 10 à 15 ans à venir ;
- De nouvelles formes de coopérations avec les acteurs privés dans le développement des capacités de manutention, et du maintien de l'investissement dans l'outillage public lorsque cela est nécessaire ;
- De l'optimisation de la disponibilité des quais pour un accueil performant des différents trafics (conteneurs, transfert des hydrocarbures et émergence du trafic de biomasse), tout en améliorant la productivité ;
- De l'intégration de la performance énergétique de l'outillage et de la recherche de la « décarbonation » des engins lorsque cela est possible ;
- De la réduction des impacts environnementaux liés au fonctionnement de ces outillages (nuisances sonores, poussière, pollution lumineuse...).

Le port se positionne également pour le maintien de ses capacités :

- à assurer la permanence de ses accès nautiques ;
- à maîtriser l'évolution du trait de côte et à gérer les sédiments ;
- à préserver l'intégrité des ouvrages de protection de ses installations.

La prise en compte du contexte commercial, des évolutions technologiques, ainsi que la pression croissante des phénomènes climatiques conduisent Port Réunion à adopter une orientation stratégique de renforcement de ses outillages de manutention et de dragage.

Cette orientation permettra d'appuyer la réalisation d'objectifs se retrouvant dans les orientations A2 (environnement, à travers le maintien des accès nautiques au Port Ouest) et B1 (capacités à traiter le trafic conteneurisé).

| Infrastructures et outillages portuaires : objectifs et indicateurs opérationnels | Etat initial | Cible | Horizon |
|--|--------------------------------------|--|---------|
| Outillages aptes à traiter des navires de 16 à 20 rangées aux postes 10 et 11. | 3 portiques | Disposer d'outillages de manutention conteneurs adaptés à l'évolution du trafic | 2021 |
| Outillage apte à traiter des navires de 16 rangées aux postes 10 et 11 | 3 portiques | Disposer d'outillages de manutention conteneurs adaptés à l'évolution du trafic | 2021 |
| Sécuriser l'alimentation électrique des portiques | 1 poste de transformation électrique | Nouveaux postes de transformation électrique | 2021 |
| Mener une réflexion sur l'outillage mobile | 1 grue mobile peu utilisée | Déterminer le besoin et le mode de financement avec les entreprises de manutention | 2019 |
| Disposer des engins de dragage nécessaires au maintien de bonnes conditions d'accès aux ports Est et Ouest | Engins de dragage obsolète | Outillage de dragage renouvelé (grue) et remis à niveau (ponton) | 2021 |

Les actions relatives à cette orientation sont présentées au chapitre 8.

7.2.4. Orientation B4 : La croisière ou l'essor d'un développement touristique régional

La Stratégie Nationale Portuaire en outre-mer donne pour orientation la nécessité de mobiliser les acteurs impliqués dans le développement du tourisme de croisière en vue de développer les infrastructures, les installations, l'offre de services et plus globalement l'attractivité de la destination.

En prenant en compte cette orientation nationale, mais aussi les éléments de contexte, les stratégies régionales (océan Indien) et locales relatives à la croisière, le port se positionne sur :

- L'amélioration des capacités d'accueil au travers d'une remise à niveau de ses infrastructures, en phase avec les objectifs de la stratégie régionale de développement de la croisière. L'évolution de cette activité se fera nécessairement en co-construction avec les acteurs économiques du secteur ;
- La participation au développement de la destination Réunion et à ses retombées pour le territoire via :
 - l'identification des différents segments de marché auxquels s'adresser ;
 - le développement de la coopération portuaire dans la zone OI (via l'APIOI) sur les questions de qualité d'accueil, sûreté/sécurité, mais aussi de flexibilité des circuits, afin de palier tous risques politique, sanitaires ou autres ;
 - la coopération avec les acteurs locaux du tourisme et de l'industrie, pour maximiser les retombées économiques de la croisière au travers des dépenses des passagers, des équipages et de l'avitaillement et l'approvisionnement des navires. Cet axe de développement pourrait s'appuyer sur le projet de création d'une zone douanière évoqué précédemment ;
 - la communication pour contribuer au rayonnement de la destination et, localement, à l'acceptabilité du tourisme de croisière.

Le dimensionnement et le cadencement de ces actions seront précisés au travers de l'étude de marché et de faisabilité lancée par l'APIOI sur l'ensemble des îles de l'océan Indien.

Les éléments de contexte et les perspectives amènent Port Réunion à s'orienter comme **port d'accueil de la croisière, dans le cadre de son rayonnement régional.**

Port Réunion travaillera à rechercher la coordination avec les collectivités et les filières industrielles pour la maximisation des retombées territoriales de la croisière (2018-2019) et mènera notamment les actions suivantes :

- 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'un nouveau quai et d'une nouvelle gare maritime dédiés à la croisière au port Est ;
- Etude pour la création d'une zone sous douane pour l'avitaillement des navires par les industriels réunionnais (pouvant être liée à l'entrepôt douanier envisagé en B1) ;
- Accueil des activités de transport de passagers au port Ouest via la création d'une gare maritime (cf. orientation A4).

Cette orientation fixe les objectifs suivants, en lien avec l'orientation A4 (relations territoires port) :

| Croisière : objectifs et indicateurs macro | Etat initial | Cible | Horizon |
|---|---------------|--|---|
| Traiter un flux minimum de 100 000 croisiéristes <i>Cet indicateur sera à affiner en fonction de l'étude de l'APIOI, de la Stratégie Régionale de développement de la croisière et du Schéma de Développement et d'Aménagement Touristique de La Réunion (SDATR)</i> | 73 000 (2017) | >100 000 | 2025-2028 |
| Contribuer au développement des retombées économiques de la croisière (<i>développer l'avitaillement des navires en marchandises diverses</i>) | nc | Déterminer le CA généré par la croisière à l'échelle de la ZIP et suivre son évolution | continu |
| Accompagner la création de la gare maritime du port Ouest sous maîtrise d'ouvrage privée <i>Objectif commun à l'orientation A4</i> | | | 2023 |
| Etudier la création d'un quai croisière et d'une nouvelle gare maritime au port Est | | | 2023 |
| Participer au déploiement du plan marketing APIOI / Iles Vanille | | | Selon plan marketing APIOI / Iles Vanille |

Les principales actions relatives à cette orientation sont présentées au chapitre 8.

7.2.5. Orientation B5 : Smart and Safe Port

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*), le partage d'information et l'amélioration de l'interopérabilité ;
- l'identification des points bloquants et des pistes d'améliorations en vue de fluidifier les flux physiques et d'information.

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 » (*L'Essentiel des 6èmes Assises du Port du Futur*, CEREMA, 2017).

En prenant en compte ces axes nationaux et les éléments de contexte précités, Port Réunion inscrit son action numérique dans les directions suivantes :

- Numérisation de la chaîne logistique
 - Contribuer au renforcement de la compétitivité de l'escale réunionnaise par la digitalisation des flux d'information techniques et administratives ;
 - Renforcer le rôle du CCS existant comme le Guichet Unique d'Echange de Données Informatiques pour les Flux Import, Export et Transbordement de marchandises à la Réunion ;
 - Renforcer le rôle de Port Réunion en tant que producteur/agrégateur de données qualifiées du commerce extérieur ;
 - Produire des données et des indicateurs valorisant l'activité industrielle portuaire et environnementale ;
 - Fiabiliser la production et la remontée régulière des données statistiques auprès du Ministère de la Transition Ecologique et Solidaire, et de l'Union Européenne, et accélérer la production de données pour la prise de décision ;

- Identifier et supprimer les points bloquants à la fluidification du passage portuaire, participer à la simplification des procédures administratives et douanières ;
- Contribuer à l'interopérabilité des systèmes d'information des différents acteurs de la place portuaire en temps réel.
- Numérisation des outillages
 - Veiller sur les évolutions technologiques liées à l'automatisation ;
 - Encourager le développement de l'*Internet of Things* (IoT, Internet des objets), vecteur de gains de productivité, de fiabilité et de prédictibilité des opérations de maintenance.
- Infrastructures et usages
 - Développer un support réseau multi-utilisateurs pour l'IoT ;
 - Améliorer la performance énergétique des outils de production et de stockage informatiques (*Green IT*) ;
 - Veiller à la sécurité des outils numériques.

Ces directions concourront à créer un **Smart and Safe Port** (« Port Intelligent et Sûr »), véritable orientation pour le volet dématérialisation de Port Réunion.

Cette orientation fixe les objectifs suivants pour la période 2019-2023 :

| Smart and Safe port : objectifs opérationnels | Horizon |
|--|---------|
| Mise en œuvre d'un logiciel permettant de consolider en temps réel les données statistiques | 2023 |
| Validation d'un Schéma directeur portuaire de dématérialisation autour du CCS <i>(renforcer son rôle comme guichet unique d'échange de données informatiques pour les flux import, export et transbordement de marchandises à la Réunion)</i> | 2023 |
| Mise en œuvre d'un système de contrôle de déclaration des droits de port | 2023 |
| Sécuriser les flux de marchandises dangereuses (<i>TIMAD</i>) | 2023 |
| Moderniser la gestion du trafic maritime (<i>déclarations des escales, vessel trafic service,...</i>) (ex. <i>Trafic 2000</i>) | 2023 |
| Réaliser un modèle virtuel de l'environnement et des installations portuaires <i>Modèle virtuel, évolutif et interactif de l'environnement et des installations portuaires (bassins, cercles d'évitage, conditions nautiques, quais, outillages, bâtiments,...) à des fins de formation (simulateur pour les pilotes) et de simulation (aménagement, nouvelles configurations, outillages, accessibilité de nouveaux navires,...)</i> | 2023 |

| Smart and Safe port : objectifs et indicateurs macro | Horizon |
|--|---------|
| 100 % des formalités douanières dématérialisées <i>Exigence du Code des Douanes de l'Union Européenne Commun à l'orientation A5</i> | 2020 |

Les principaux investissements relatifs à cette orientation sont présentés dans le chapitre 8. Il convient néanmoins de noter que Port Réunion initiera la démarche de création d'un schéma directeur de dématérialisation de la place portuaire, autour du CCS (2021).

7.3. Synthèse des orientations et objectifs

Les ambitions et orientations du présent Projet Stratégique permettent à Port Réunion de se positionner dans son bassin et de répondre aux impératifs :

- De protection de l’environnement ;
- De décarbonation de l’économie ;
- De développement économique du territoire ;
- D’inclusion du territoire ;
- D’implication du personnel.

Comme évoqué, nombre de ces orientations se réaliseront sur une période plus longue que les 5 années du présent Projet Stratégique et fixent des objectifs à horizon 2030.

L’ensemble des orientations et objectifs peut ainsi être résumé :

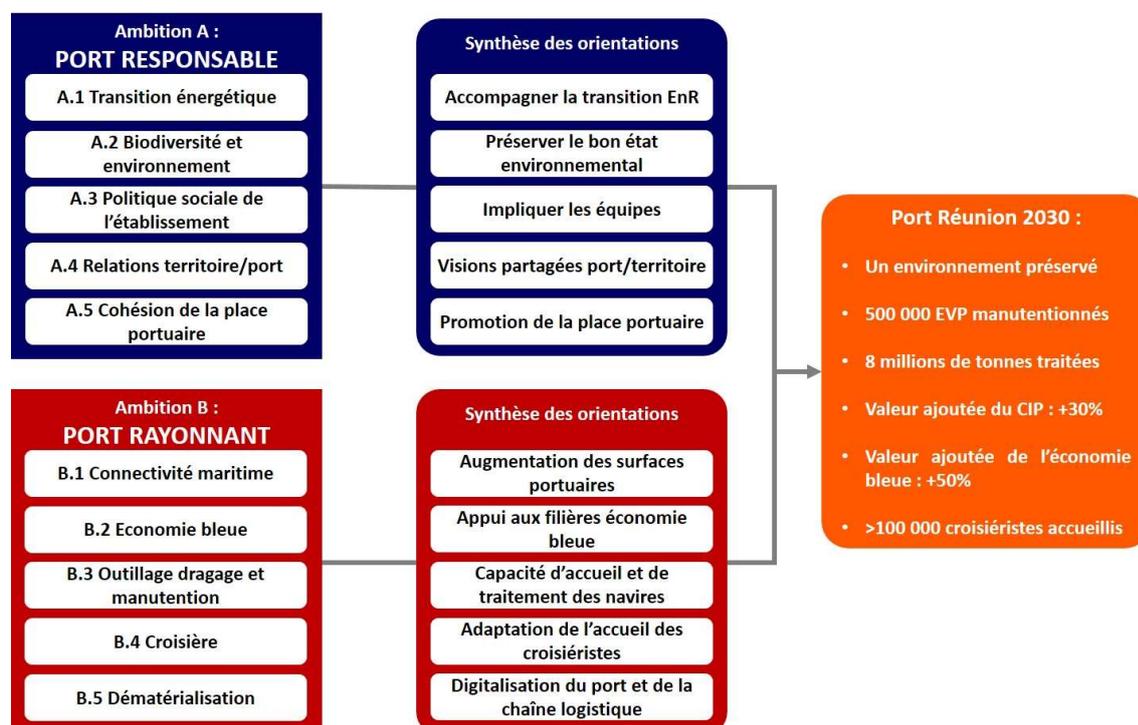


Figure 38 : synthèse des orientations et objectifs

8. Aménagement et Développement Durable

8.1. Un port physiquement contraint, devant développer ses capacités.

Dans le cadre de son Projet Stratégique 2014-2018, le GPMDLR a décidé de s'orienter dans le développement de sa connectivité maritime, indispensable au développement économique de La Réunion. Les actions réalisées durant la période 2014-2018 (notamment l'extension du Port Est phase 2^m), ont permis au port de devenir majoritairement desservi par des lignes directes, ce qui impacte favorablement l'économie réunionnaise (*transit time* raccourcis et baisse des coûts).

Le port Est est actuellement soumis à une forte augmentation de son trafic, notamment conteneurs, qui résulte principalement des deux phénomènes suivants :

- Le rapide développement démographique et économique de La Réunion, s'accompagnant d'une augmentation du trafic portuaire domestique ;
- La forte augmentation du trafic de transbordement permis notamment par l'amélioration de la connectivité maritime de Port Réunion.

La capacité actuelle de traitement du terminal conteneur est aujourd'hui d'environ 380 000 EVP par an, un volume qui pourrait être dépassé dès 2022 et conduirait Port Réunion à une situation de saturation.

Les risques de congestion à venir liés à l'absence de disponibilité foncière, pourront 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.

Il est également important de rappeler que le trafic maritime connaît une forte progression dans le bassin sud-ouest de l'océan Indien et voit les caractéristiques des navires évoluer à la hausse, le format Néo-Panamax devenant progressivement le nouveau standard.

Parallèlement à ces évolutions, la transition énergétique de nos territoires est en cours. La programmation pluriannuelle de l'énergie de La Réunion fixe l'arrêt de l'utilisation du charbon à courte échéance, et pourra dans les prochaines années donner de plus en plus d'importance à l'intégration des Energies Marines Renouvelables (EMR). La transition énergétique, qu'elle induise une modification de l'utilisation de vracs énergétiques (remplacement du charbon par de la biomasse), ou bien le déploiement de nouvelles structures en mer (EMR), nécessitera une adaptation des infrastructures portuaires.

Ainsi le Projet Stratégique 2019-2023 poursuit la stratégie de développement de sa connectivité maritime, tout en accompagnant le territoire sur deux grandes évolutions : la transition énergétique et la transition logistique. Ainsi, Port Réunion vise en 2030 :

- une capacité de traitement du terminal conteneur de près de 600 000 EVP ;
- une amélioration de la performance logistique réunionnaise ;
- l'accompagnement de la transition énergétique et notamment du développement des Energies Marines Renouvelables.

^m Allongement et approfondissement de la darse conteneurs, acquisition des portiques P5, P6 et P7

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

8.2.1. Développer la performance portuaire

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 permettre le traitement de plus de conteneurs, ce qui nécessite plus de terre-pleins. Il doit également être en mesure de traiter de nouveaux trafics (biomasse) et intégrer de futures activités liées notamment aux EMR.

Dans cet objectif et en suivant la **démarche Eviter, Réduire ou Compenser**, Port Réunion a programmé son action en 3 temps :

1. **Réorganisation, optimisation et spécialisation de l'existant.** Les projets suivants du Projet Stratégique 2019-2023 permettront un gain de 70 000 EVP en capacité nominale (passage de 380 à 450 000 EVP), tout en mettant à niveau les outillages portuaires pour mieux opérer le nouveau standard de navire (Neo-Panamax, L : 366m, B : 49m, T : 15,20m) :
 - a. 2019-2023 : Réorganisation et sécurisation du Port Est ;
 - [Fiche projet n°6, p. 50 à 52 du Volets 4 & 5 du Projet Stratégique 2019-2023]
 - b. 2019-2023 : Transfert du poste hydrocarbures ;
 - [Fiche projet n°7, p. 53 et 54 du Volets 4 & 5 du Projet Stratégique 2019-2023]
 - c. 2019-2022 : Renouvellement de l'outillage portuaire.
 - [Fiche projet n°12, p. 64 à 66 du Volets 4 & 5 du Projet Stratégique 2019-2023]
2. **Aménagement de plateformes portuaires en ZAP (43ha)**, permettant une nouvelle phase de **spécialisation et d'optimisation** des terminaux, ainsi que le développement de **nouvelles activités à haute valeur ajoutée**. Les projets sont les suivants :
 - a. 2019-2023 : 1^{ère} phase d'aménagement de la ZAP (études et travaux) ;
 - [Fiche projet n°8, p. 55 à 57 du Volets 4 & 5 du Projet Stratégique 2019-2023]
 - b. 2024-2028 : 2^{ème} phase d'aménagement de la ZAP (études et travaux) [hors PS 19-23].

Les travaux ayant amené le GPM à définir une surface de 43 hectares sont précisés dans l'encadré en fin de paragraphe.

3. **Augmentation des capacités de stockage du terminal à conteneur** permettant d'atteindre une capacité de traitement du terminal conteneurs de 600 000 EVP en 2030.

➤ **[Fiche projet n°9, p. 58 et 59 du Volets 4 & 5 du Projet Stratégique 2019-2023]**

Selon les études de faisabilité réalisées, cette augmentation pourra se matérialiser par un exondement au droit du terminal d'environ **12ha**.

Cet aménagement permettra également **d'adapter les installations aux conséquences du changement climatique** (montée des eaux et intensification de phénomènes climatiques extrêmes).

Il convient toutefois de préciser que :

- a. Le Projet Stratégique 2019-2023 porte uniquement la réalisation du programme d'études de ce projet. Ce programme préparera et réalisera notamment un débat public, qui sera suivi par des études techniques de détail et les procédures réglementaires.
- b. La solution d'augmentation des capacités de stockage n'est pas arrêtée. 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, les études préalables au débat public conduiront à comparer plusieurs variantes (site d'extension différent, évolution disruptive de l'organisation et des moyens de manutention actuels, ...), permettant toutes l'augmentation des capacités de stockage des conteneurs pleins.

Le choix de la solution finalement retenue sera pris en fonction des enseignements du débat public. Ensuite, et toujours durant la période du PS 2019-2023, la solution sera étudiée plus finement. Si la solution retenue consiste en la réalisation d'un exondement, ces études permettront, avant l'élaboration des dossiers réglementaires, de préciser sa surface finale.

Il est à noter que ce projet, qui ne comporte que des études, a été présenté à l'Union Européenne par le GPMDLR pour candidature à l'appel à proposition européen de co-financement portant sur le volet des Mécanismes pour l'Interconnexion en Europe (MIE-T).

Le projet et son co-financement ont été retenus le 27 septembre 2019 par la Commission Européenne. La formalisation de la participation financière de l'UE de 50% à ce projet est attendue pour décembre 2019.

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

Projet relatif à la Zone Arrière Portuaire

Ce projet d'aménagement est porté par le GPMDLR et le TCO (Territoire de la Côte Ouest). Il a fait l'objet d'un arrêté préfectoral en date du 14 Aout 2014, renouvelé par arrêté préfectoral du 27 juillet 2017 pour une durée de trois ans, qui qualifie en faveur et à la demande du Grand Port Maritime de La Réunion, le projet d'aménagement de la ZAP du GPMDLR de projet d'intérêt général (PIG). Le PIG lui donne une vocation industrialo-portuaire.

Cette zone située à proximité immédiate du port, mais aussi au carrefour des grandes zones d'activité économique du TCO (et de La Réunion) apparait comme fondamentale pour le développement du territoire.

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

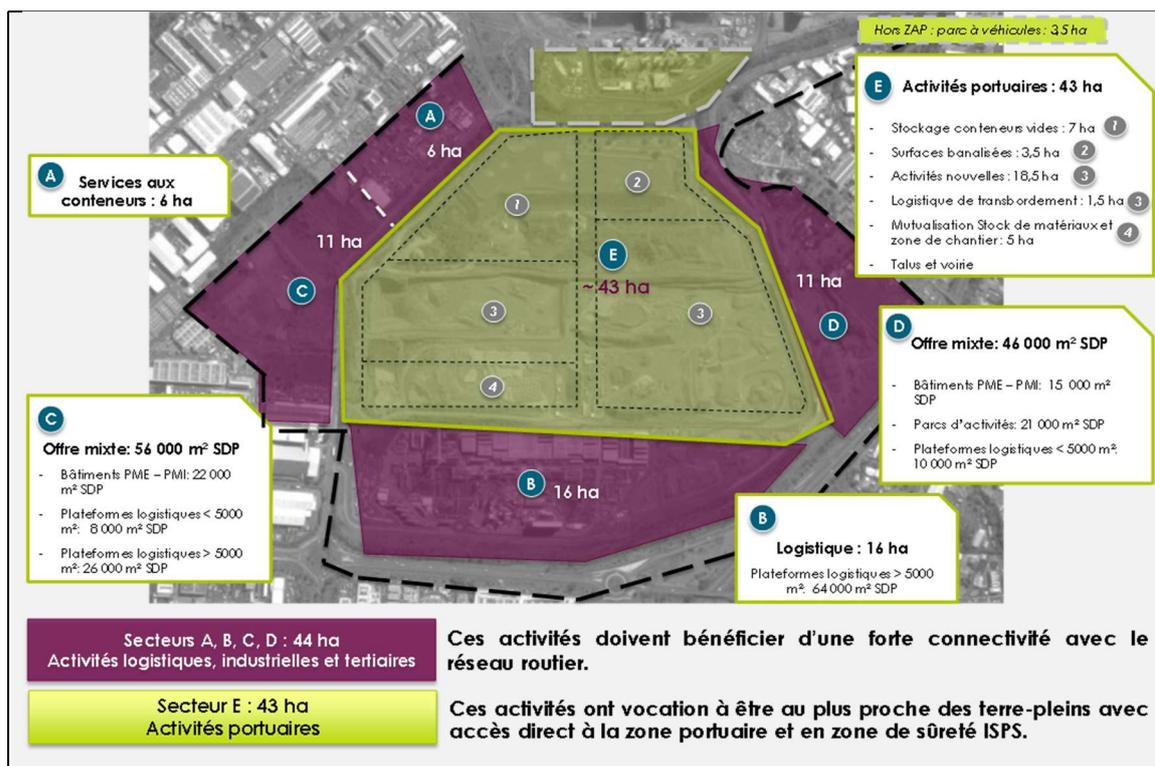
- i) **Besoin de plateformes portuaires** permettant l'extension des zones actuelles de terre-pleins de stockage. Dans un contexte de forte croissance de ses activités, Port Réunion se doit d'adapter ses installations. Les risques de congestions à venir liés à l'absence de disponibilité foncière, vont 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.
- ii) **Besoin de plateformes logistiques et industrialo-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.

Une étude de faisabilité d'aménagement de la ZAP, lancée en co-maîtrise d'ouvrage par le TCO et le GPMDLR, est en cours de réalisation. Cette étude a d'ores et déjà permis la réalisation de la programmation économique des espaces de la Zone Arrière Portuaire, où 44 ha sont affectés aux activités logistiques, industrielles et tertiaires, et **43 ha** aux activités portuaires.

Cette programmation est issue d'un travail conjoint du GPMDLR et du TCO, où :

- Le GPMDLR a mené en interne son analyse ;
- Le TCO, dans le cadre de la réalisation de son Schéma d'Aménagement Economique, a mené une analyse contradictoire, confirmant et détaillant les premiers résultats du GPMDLR ;
- Le GPMDLR et le TCO ont élaboré ensemble une programmation économique de la ZAP, laquelle a été présentée aux membres du COPIL de l'étude technico-économique de la ZAP le 11 avril 2018, dont la ville de Le Port, et validée à l'unanimité par le Conseil Communautaire du TCO le 12 mai 2018.

Le détail de la spatialisation de la programmation est présenté en figure placée ci-après.



8.2.1. Favoriser la performance logistique

La consolidation de la connectivité maritime renforcée de La Réunion demande désormais une pleine appropriation des nouvelles possibilités d'échange par les acteurs du territoire. Cette acquisition ne peut se faire sans l'amélioration de la performance de la chaîne logistique réunionnaise.

Ainsi, le projet de création d'une zone d'activité économique dans la ZAP (compétence du TCO pour les activités non portuaires), et principalement son volet portant sur l'amélioration de la performance logistique du territoire, pourrait permettre le développement d'une logistique moderne, s'inscrivant dans une logique de services à valeur ajoutée pour l'économie réunionnaise. Ce point est notamment détaillé dans le chapitre « dessertes et intermodalités ».

De plus, cette plus grande performance logistique 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.

8.2.2. Développer les activités à forte valeur ajoutée liées à la mer

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, vracs 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.

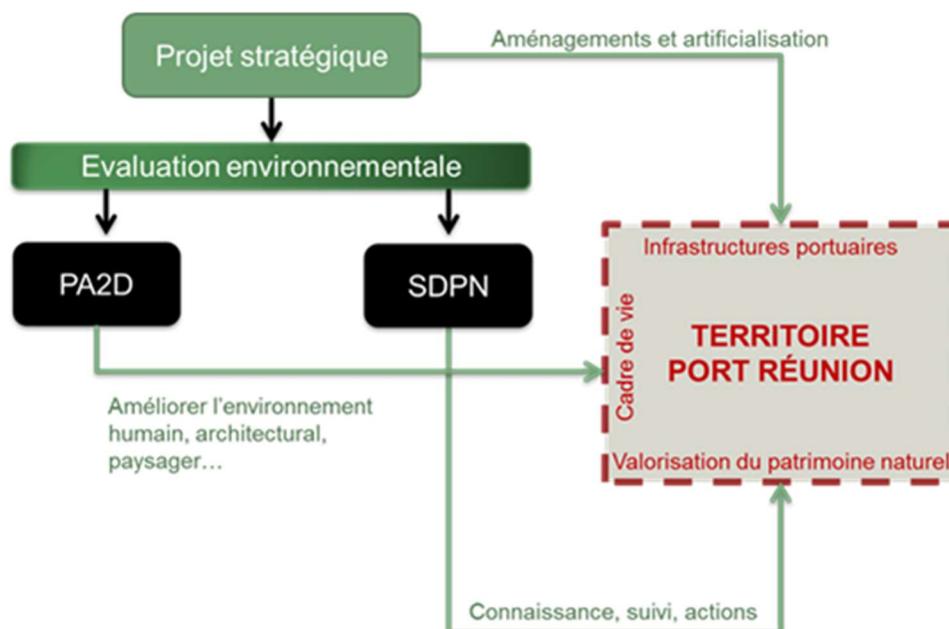
8.2.3. Consolider la démarche de développement durable

Les éléments ci-après 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.

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 39 : 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’Energie.

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/chaleur 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 en provenance de la Rivière des Galets, mais aussi à conforter les dispositifs 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.

8.3. 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 :

Grand Port Maritime de La Réunion – Projet Stratégique 2019-2023

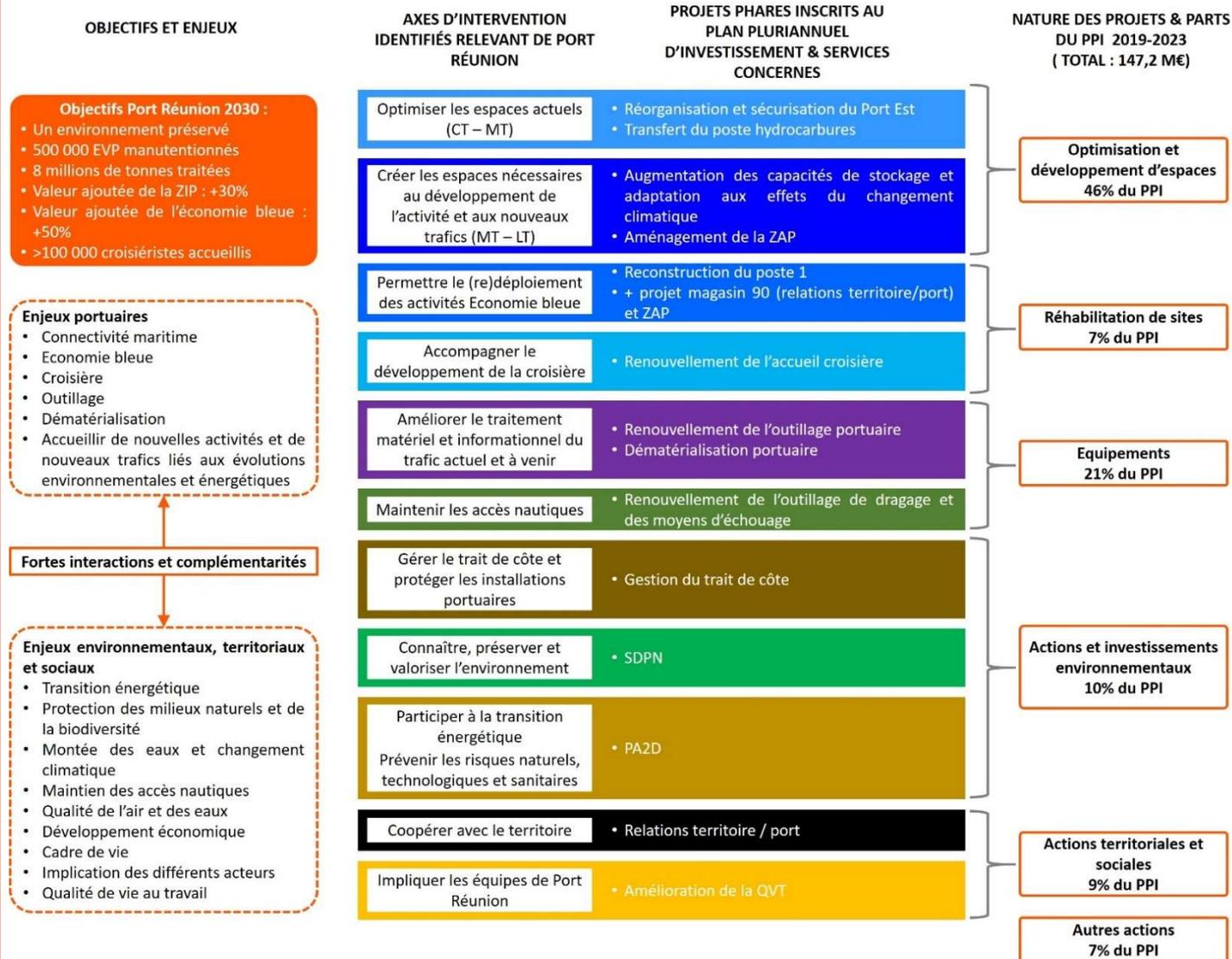


Figure 40: articulation des projets inscrits au PPI 2019-2023

8.4. 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 du TCO.

- 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 publication 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, 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 :**
 - élaboration 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.

8.5. 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 hydrocarbures | | | | | | |
| 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 | | | | | | → |

8.6. 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 (également en annexe, en grand format) présentent les enjeux environnementaux, l'utilisation actuelle des espaces, les projets du GPMDLR (détaillés dans les fiches projets) ainsi que la vocation des différents sites.

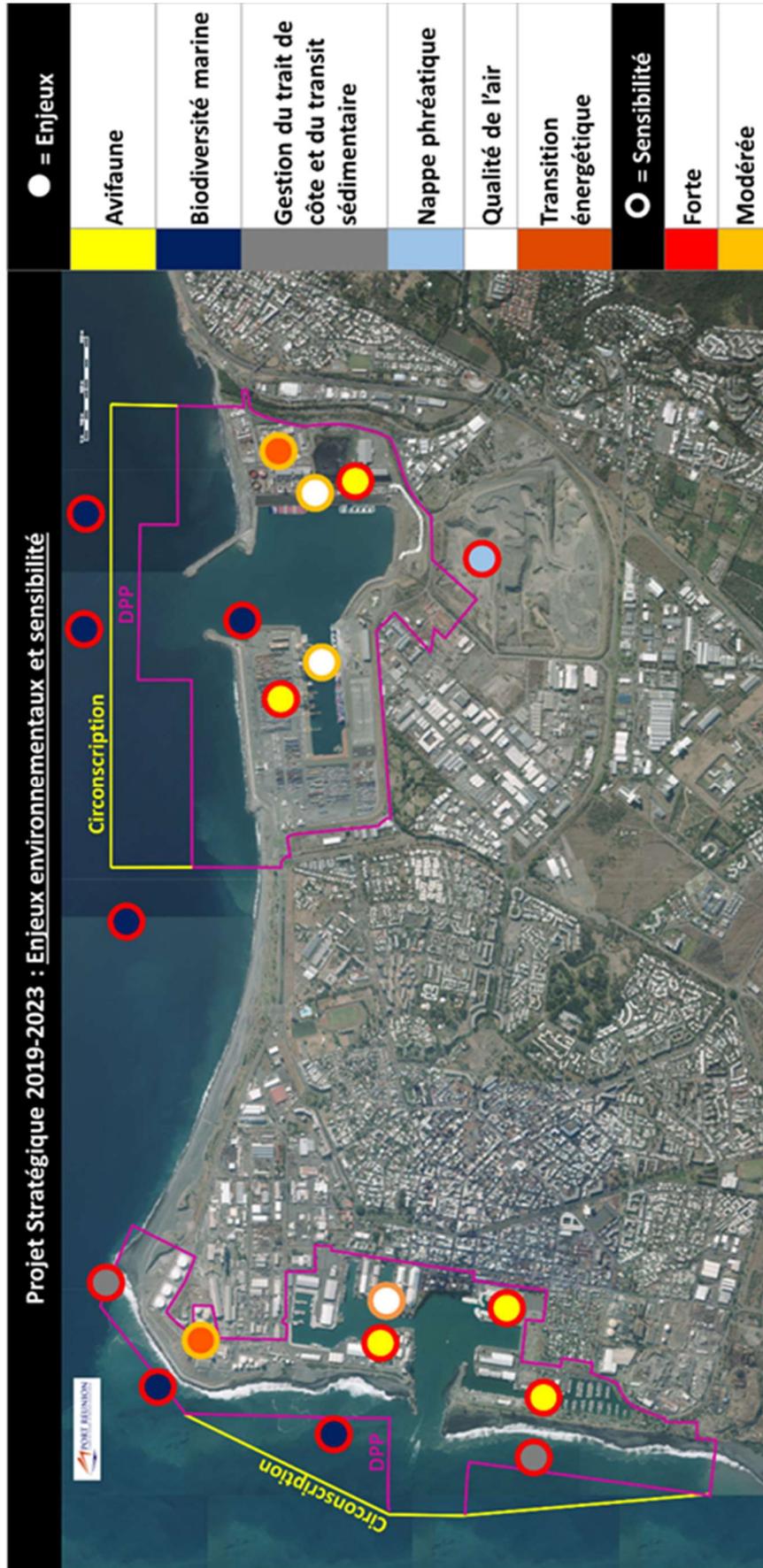


Figure 41 : enjeux environnementaux

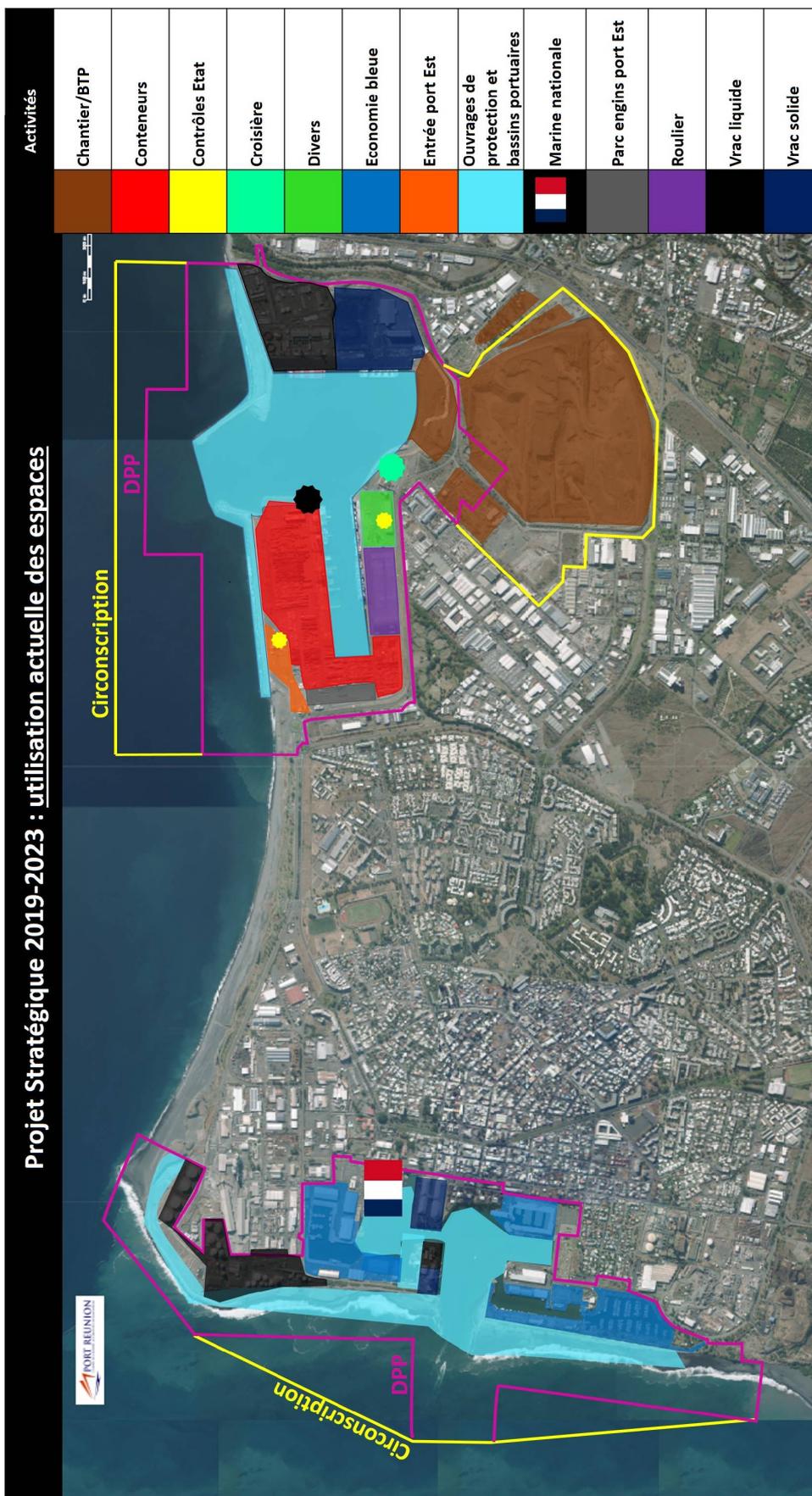


Figure 42: utilisation actuelle des espaces

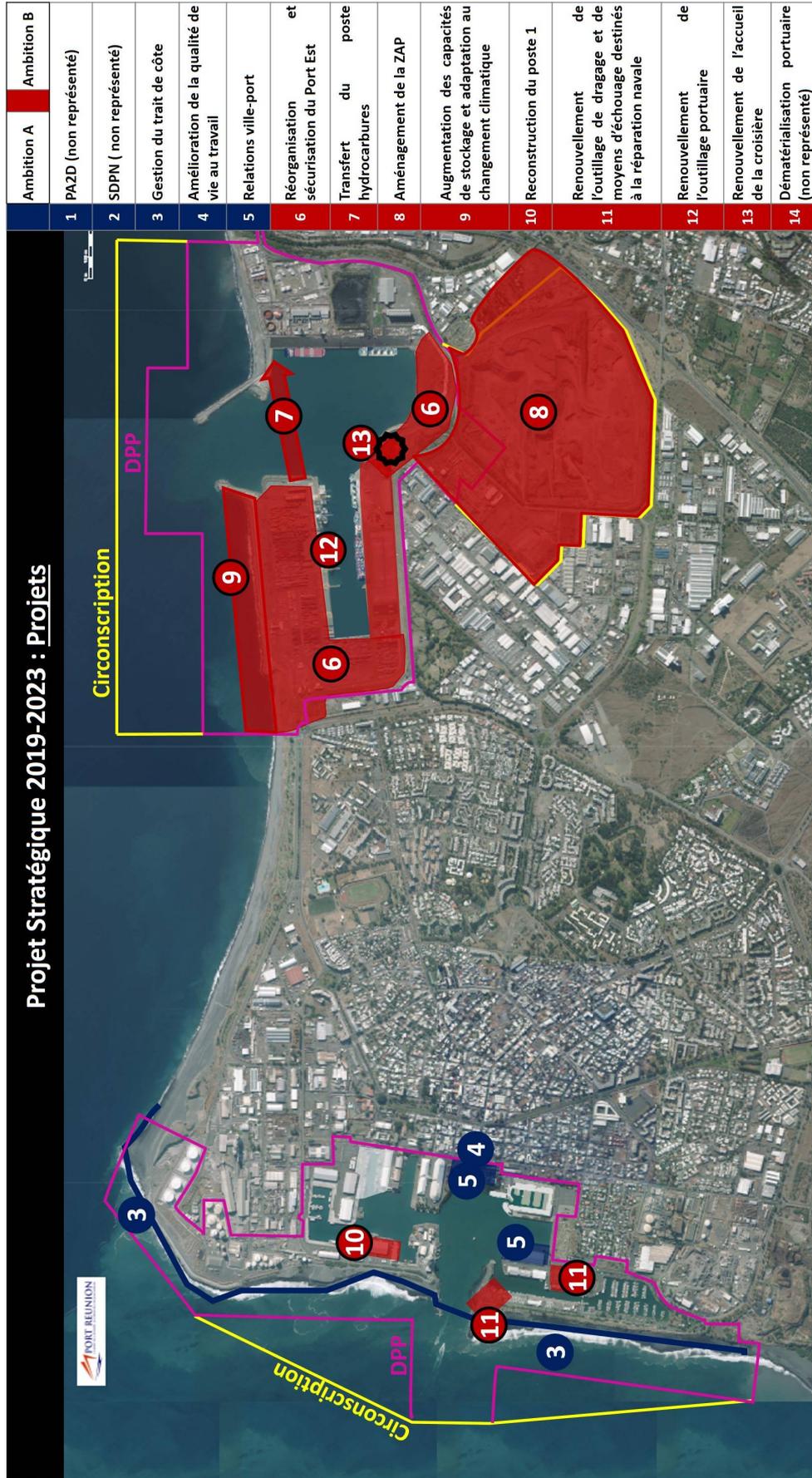


Figure 43 : projets

Approuvé par le Conseil de Surveillance du 19 novembre 2019

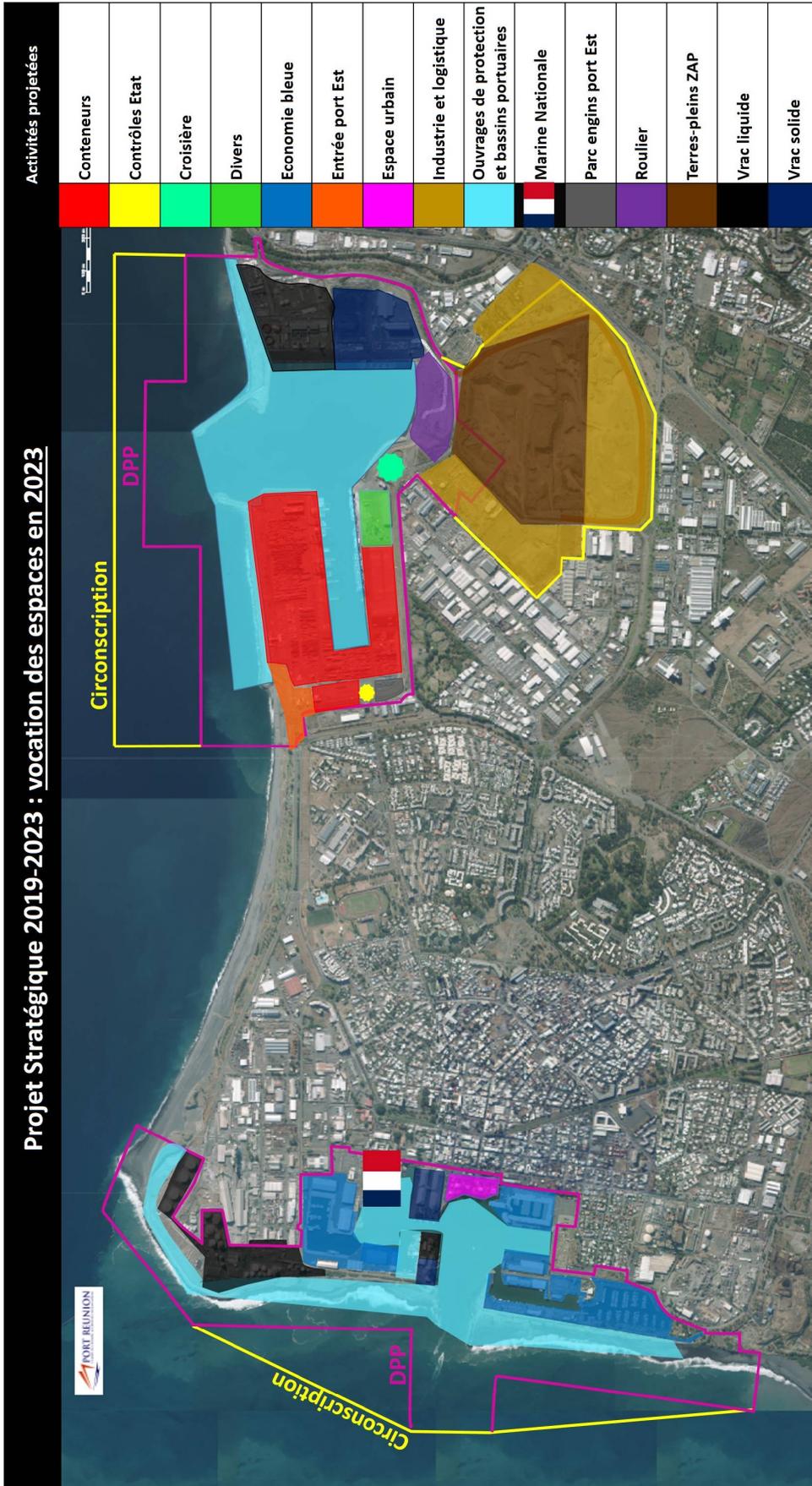


Figure 44: vocation des espaces à horizon 2023

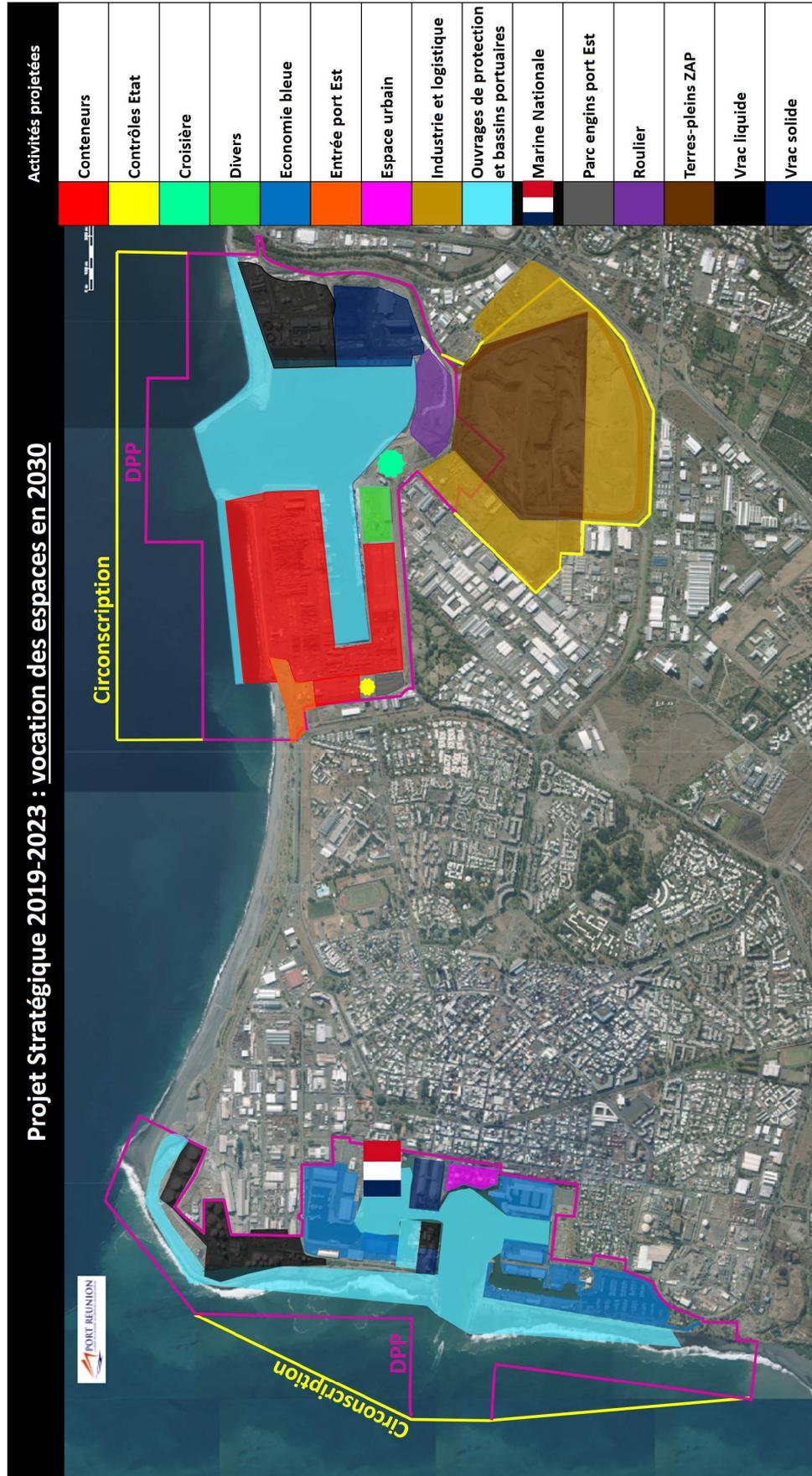


Figure 45 : vocation des espaces en 2030

8.7. 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 hydrocarbures

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 :

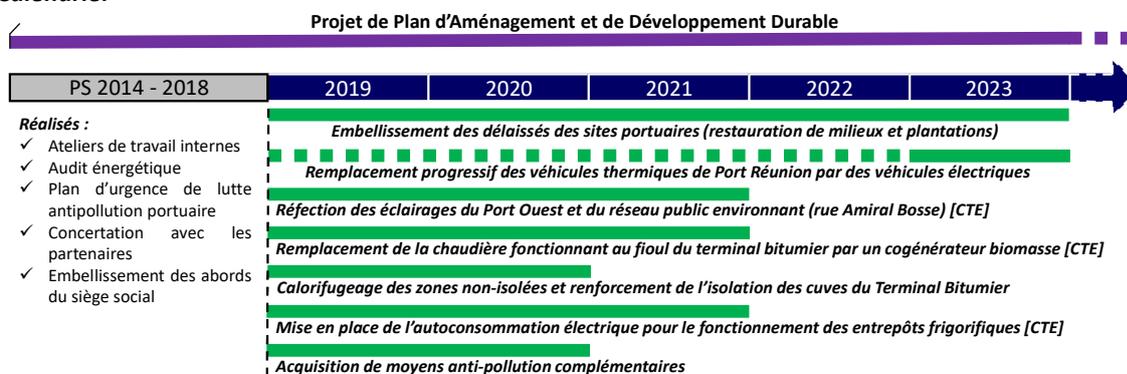
- De lutte contre le changement climatique, d'économie d'énergie et de recours aux énergies durables, de promotion de l'écologie industrielle ;
- De préservation de la biodiversité, des milieux naturels et des paysages;
- De dynamique urbaine, de gestion des eaux;
- De prévention des risques naturels,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



Approuvé par le Conseil de Surveillance du 19 novembre 2019

Investissement sur la période 2019-2023



Le projet dans les documents de cadrage stratégique

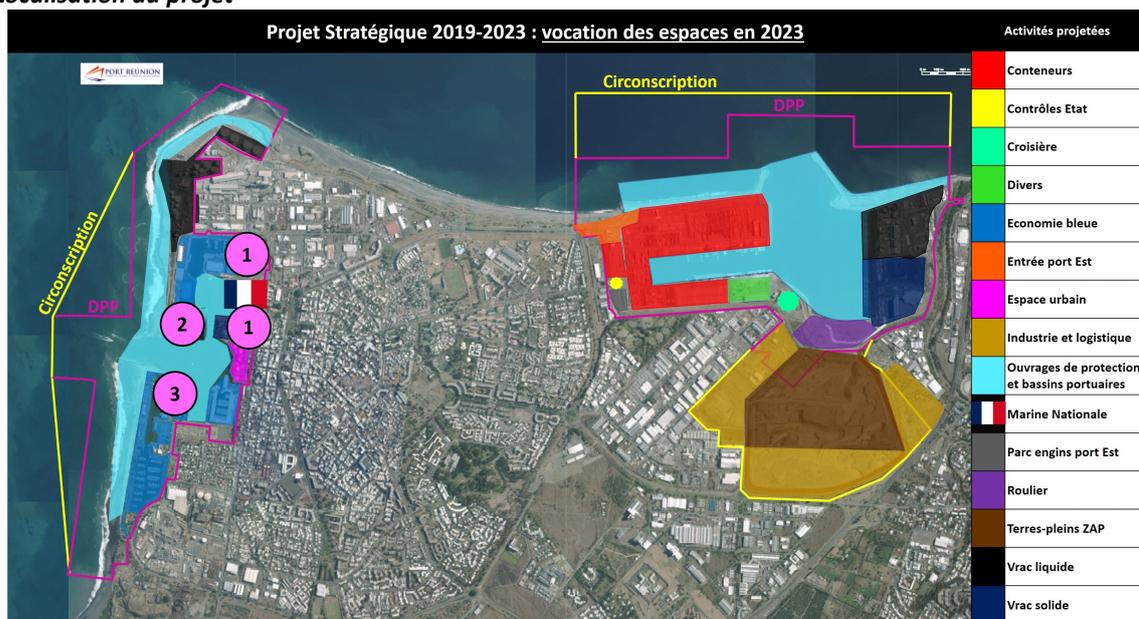
L'aménagement comme *transformation volontaire d'un espace géographique au bénéfice de la société qui l'occupe* confronte les ports à une double responsabilité : le développement économique et la protection de leur environnement naturel. En ce sens, la Stratégie Nationale Portuaire de 2013 indique que 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 au fioul du terminal bitumier par un co-générateur 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 complémentaire (non représentée)
 - Remplacement progressif des véhicules thermiques de Port Réunion par des véhicules électriques (non représenté)

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.

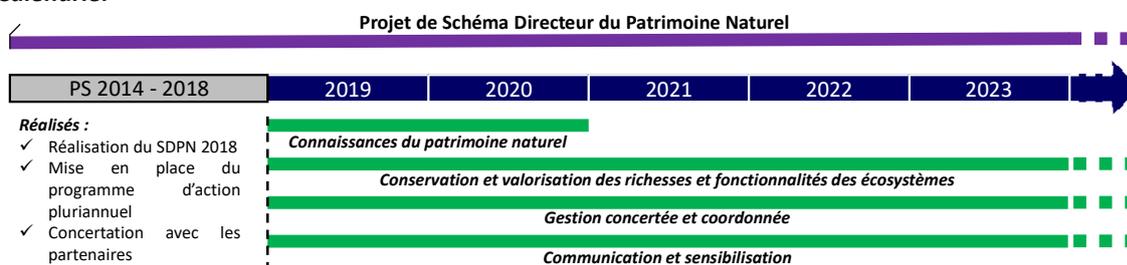
Ainsi, diagnostics du milieu terrestre et marin et inventaires précis du milieu marin ont été conduits de 2016 à 2017 sur un périmètre élargi à la circonscription portuaire, de la rivière des Galets à la Grande Chaloupe. Pour la première fois, la faune, la flore et les habitats naturels du territoire 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

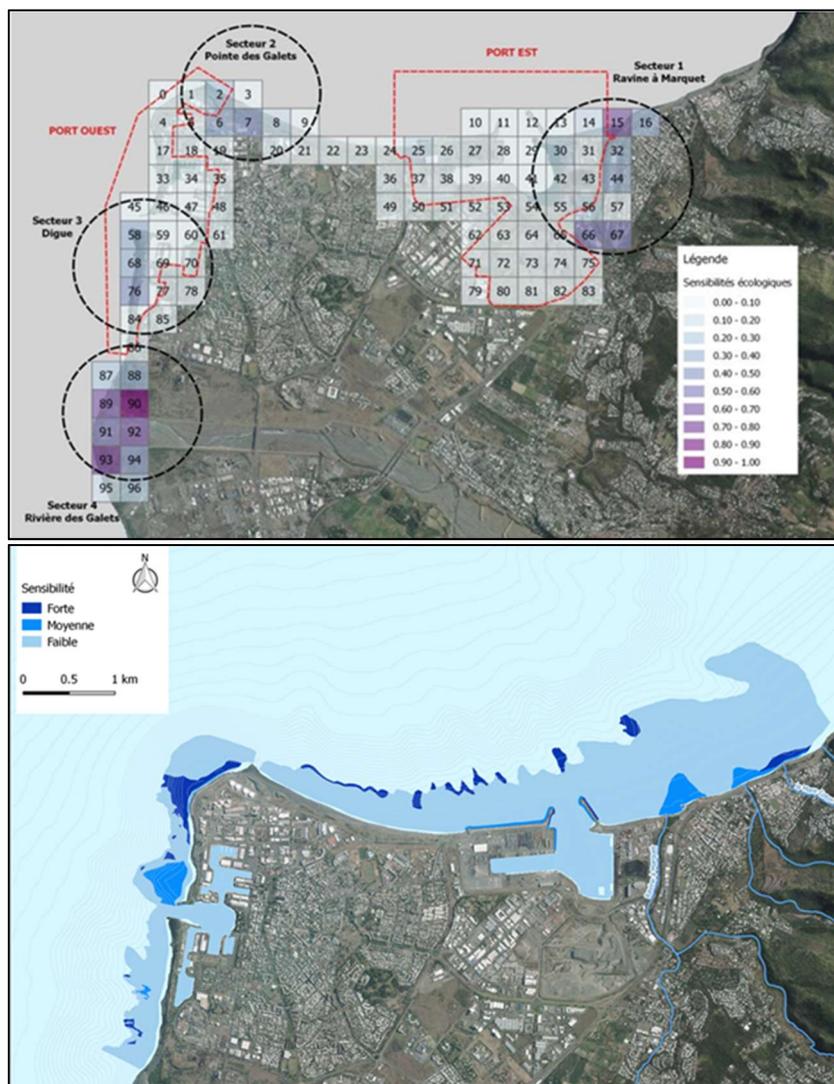
L'aménagement comme *transformation volontaire d'un espace géographique au bénéfice de la société qui l'occupe* confronte les ports à une double responsabilité : le développement économique et la protection de leur environnement naturel. En ce sens, la Stratégie Nationale Portuaire de 2013 indique que 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).

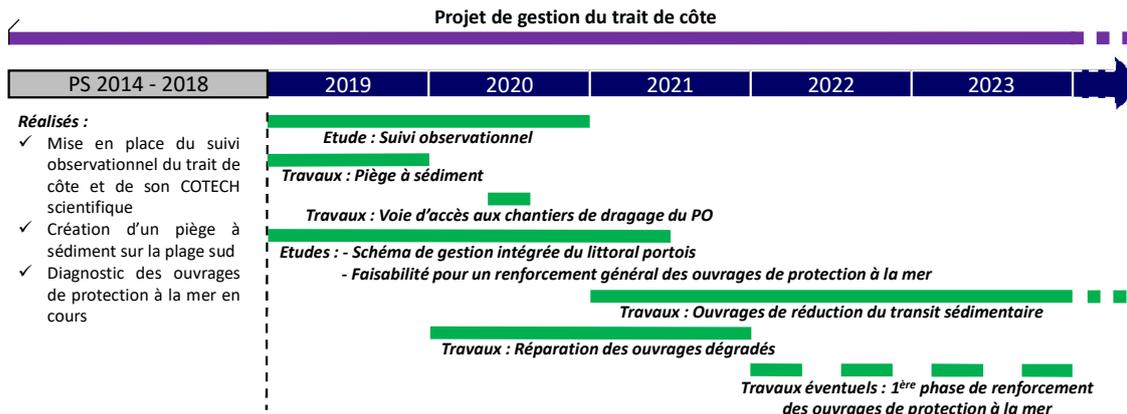
Sur la façade Ouest, le trait de côte est soumis à un transit sédimentaire important induisant des opérations permanentes de dragage du chenal d'accès au Port Ouest afin d'éviter son engravement et garantir l'accès aux navires en toute sécurité. Par ailleurs, le trait de côte de la partie Nord de cette 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



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 |
|--|---|--------------------------|---|

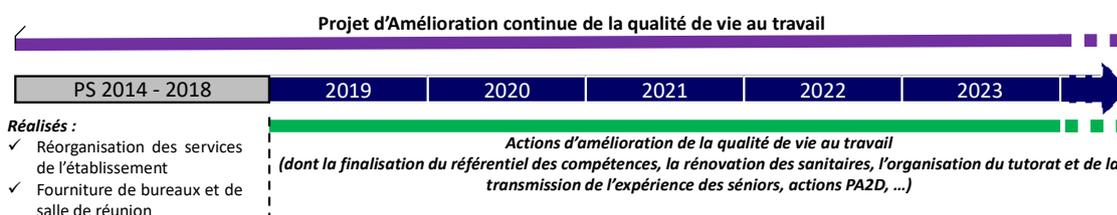
Contexte et objectifs du projet d'investissement

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.

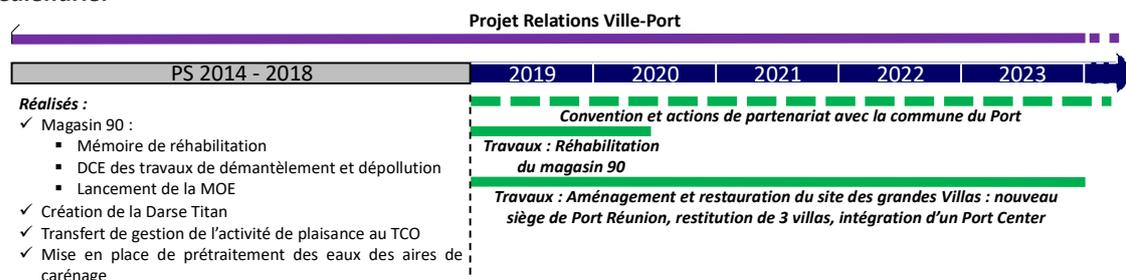
Le Port Ouest, mitoyen du centre-ville, offre dans ce cadre plusieurs opportunités pour tisser de nouveaux liens entre les riverains et les activités portuaires, traduction d'une démarche inclusive entre la ville et le port, c'est-à-dire de co-conception de la relation entre le port et les espaces urbains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

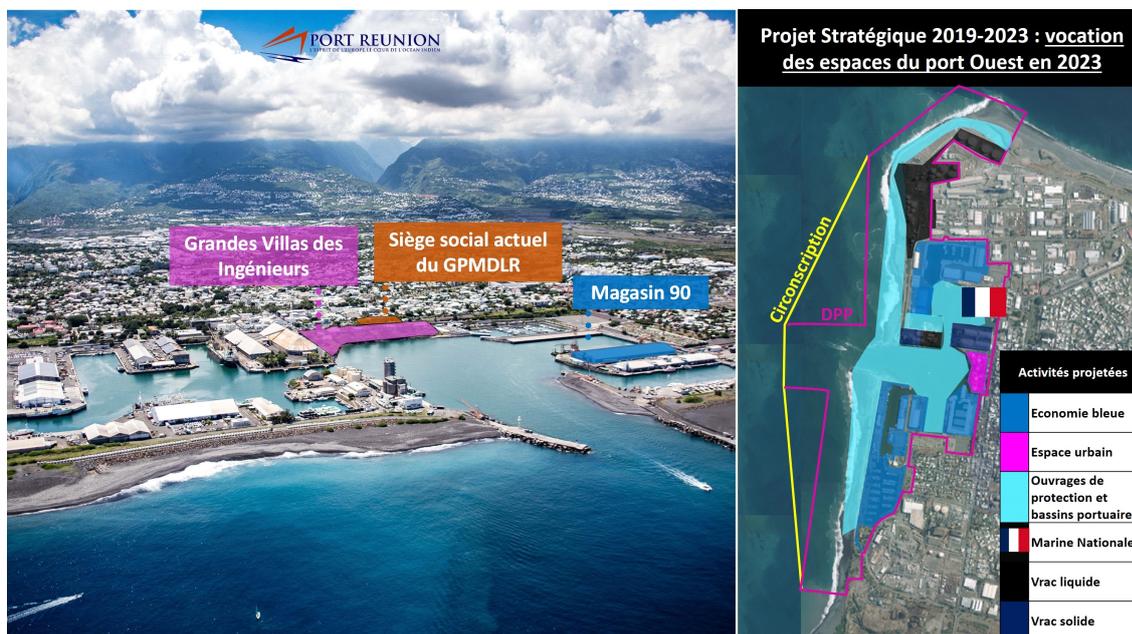
- ❖ La Stratégie Nationale Portuaire, 2013
- ❖ La Stratégie Nationale Portuaire Outre-Mer, 2016
- ❖ La Stratégie Nationale pour la Mer et le Littoral, 2017
- ❖ Le Livre Bleu de l’Outre-Mer, 2018

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 :

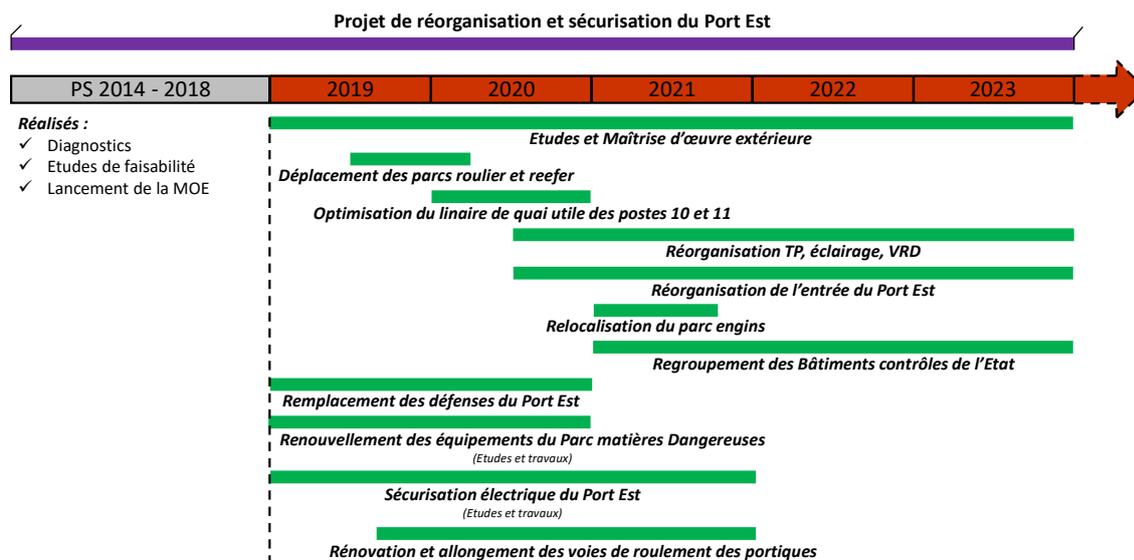
- Augmentation des capacités terrestres du terminal à conteneurs pour répondre à la croissance très rapide du trafic des conteneurs (domestique et transbordement) et favoriser le développement de ce trafic ;
- Spécialisation progressive des postes de la darse à conteneurs :
 - o poste 10 : navires post 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.

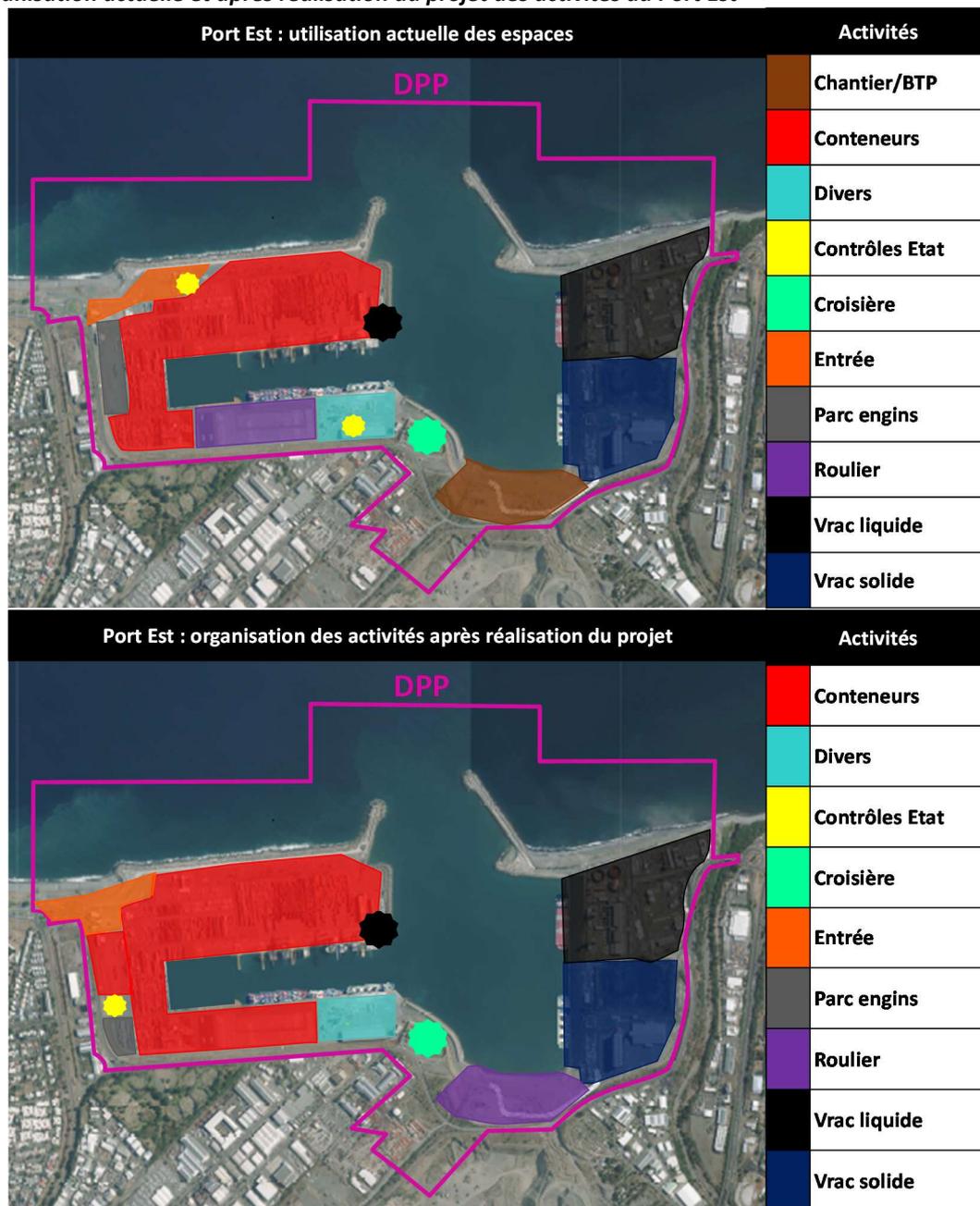
Ces objectifs de développement poursuivis par Port Réunion, au travers notamment de ce projet de réorganisation et de réorganisation du Port Est, sont soutenus par :

- ❖ 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 hydrocarbures

| | | | |
|--|--|---------------------------|--|
| 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 hydrocarbures n'est pas encore défini, cependant trois solutions à ce stade se démarquent :

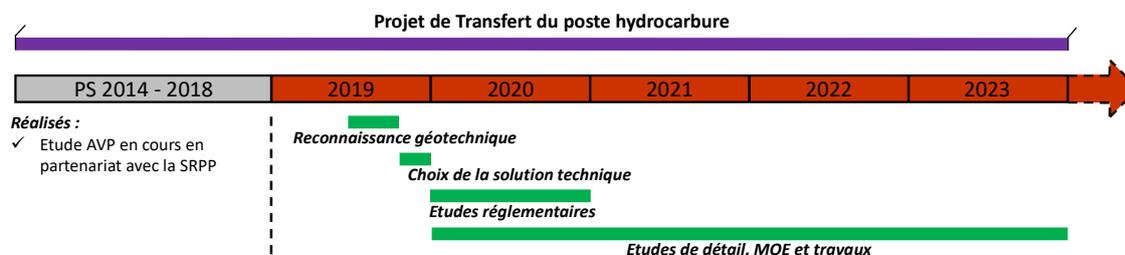
- Deux solutions maritimes :
 - o Traversée du chenal d'entrée via une canalisation ensouillée ;
 - o Traversée du chenal d'entrée en galerie technique souterraine.
- Une solution terrestre : canalisation en contournement du bassin d'évitage du Port-Est.

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 règlementaires 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 hydrocarbures 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.

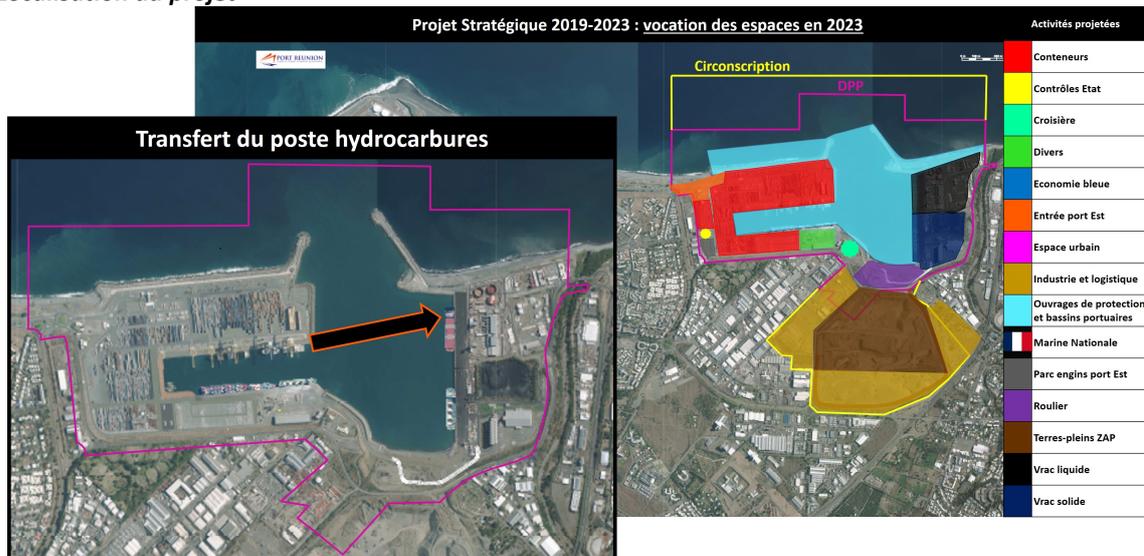
Ces objectifs de développement poursuivis par Port Réunion sont soutenus notamment par :

- ❖ 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 Industriolo-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 industriolo-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 :

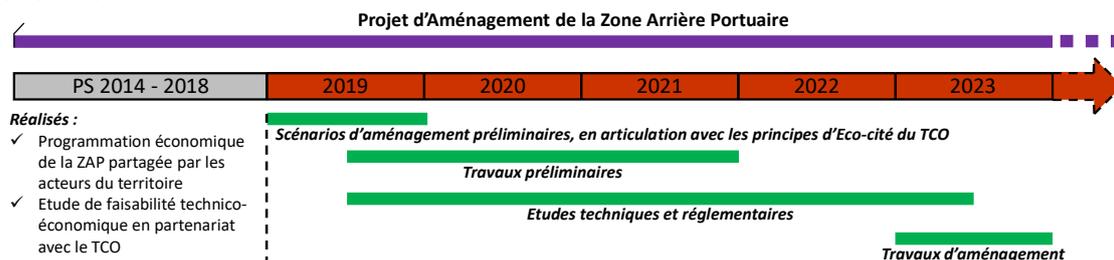
- 1^{ère} phase d'acquisition foncière des terrains à vocation portuaire (partie Nord en contact avec les quais) ;
- Dévoisement de la rue Jesse Owens avec intégration du sentier du littoral dans son tracé et déplacement de la conduite Eaux Usées présente sur le site ;
- Travaux de déblaiement et de 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 :

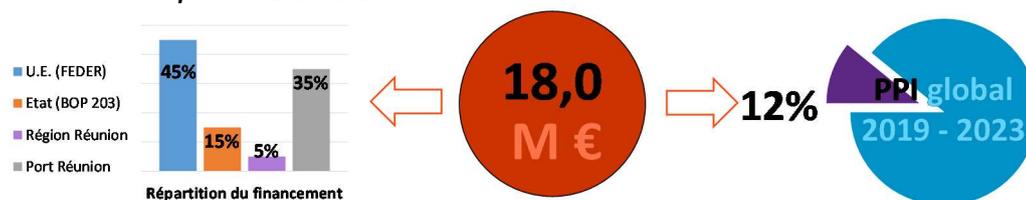
- les principes de l'Approche Environnementale de l'Urbanisme, AEU, (préservation de la ressource en eau, maîtrise de l'énergie, préservation de la biodiversité, gestion des eaux pluviales, ...) ;
- la démarche Eco-cité du TCO.

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

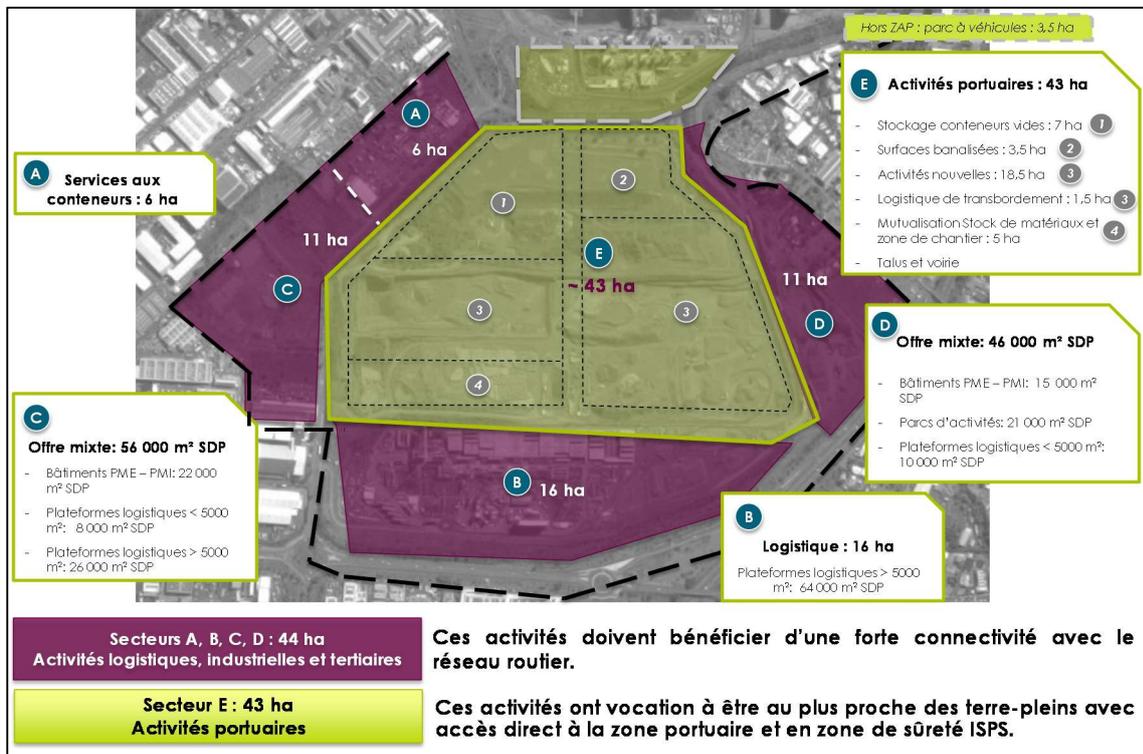
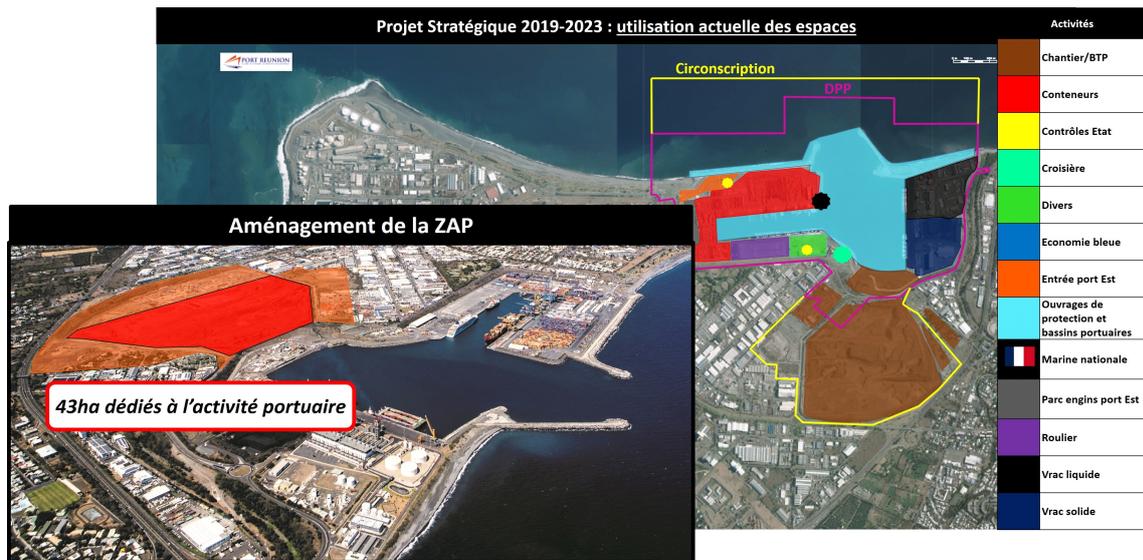
Participation du projet aux objectifs de territoire de Port Réunion 2030

- **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**.

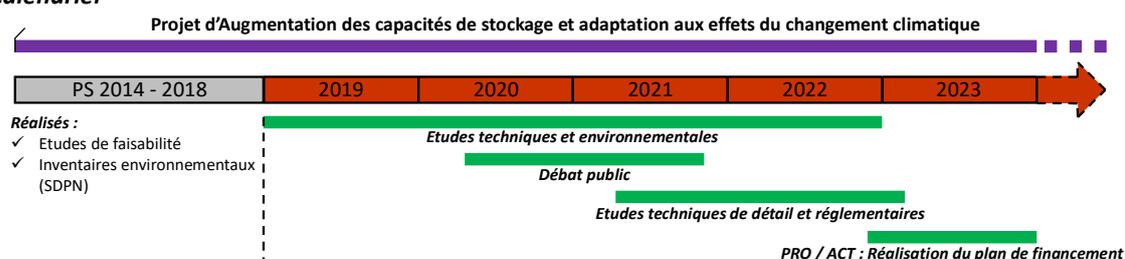
Les besoins à horizon 2030 pourront être satisfaits par les capacités nautiques du Port Est. Cependant, Port Réunion doit impérativement augmenter ses capacités de stockage de ses terre-pleins situés bord à quai pour traiter des volumes d'escale toujours plus importants. Par ailleurs, Port Réunion doit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

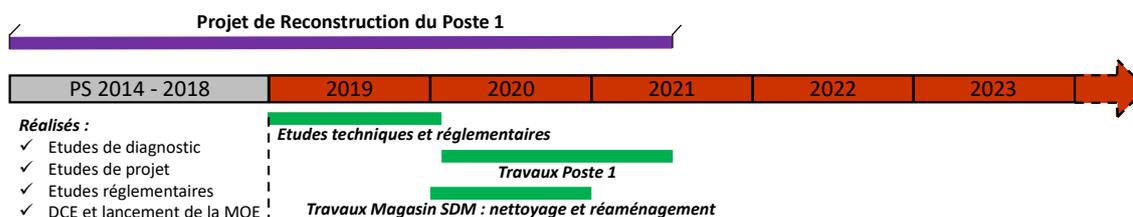
Cette situation contraint l'ensemble des navires et notamment ceux de la filière de pêche australe à ne plus utiliser le Poste 1 pour des opérations habituelles : débarque des produits de pêche, interventions spécifiques nécessitant des moyens de levage (maintenance, ...). Aussi, Port Réunion souhaite 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 :**
 - 2 grues à treillis équipées de dragline ;
 - 1 chaland à déblais ;
 - 1 ponton de dragage ;
 - 3 embarcations de servitude, dont 1 navire hydrographique.
- **La section Réparation Navale :**
 - Un élévateur à sangles (Roulev) pour les navires de plaisance ou de petite pêche, jusqu'à 45T ;
 - 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 :

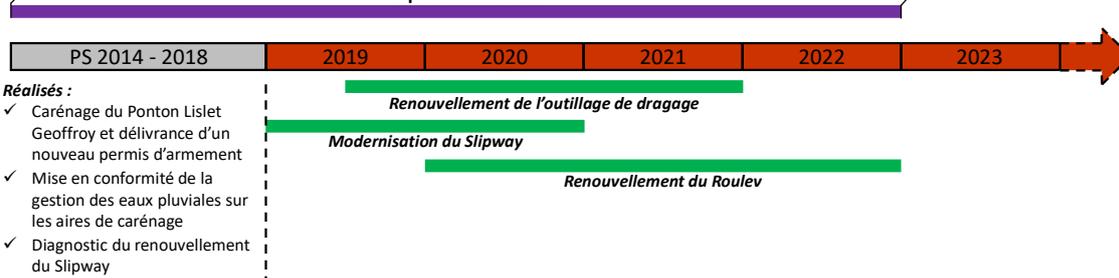
- Le renouvellement de l'outillage de dragage :

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 une remise à niveau complète.
- Renouvellement et rénovation des moyens d'échouage :
 - 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.
 - 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).

PS 2019-2023 - projet d'investissement – fiche projet n°11 – Renouvellement de l'outillage de dragage et de réparation navale

Calendrier

Projet de Renouvellement de l'outillage de dragage et des moyens d'échouages destinées 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

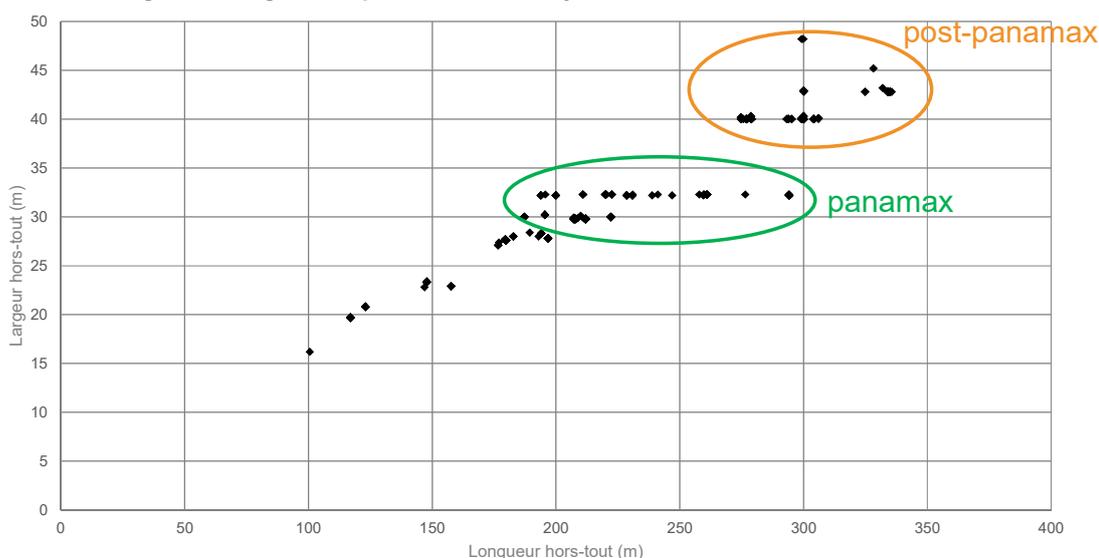
| | | | |
|--------------------------------|--|---|--|
| Ambition B : Port Rayonnant | Orientation : Outillage de dragage et de manutention | Axe : Marchandises diverses / Mobiliers / Vrac liquide / Patrimoine | Investissement de maintien et de développement |
|--------------------------------|--|---|--|

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.

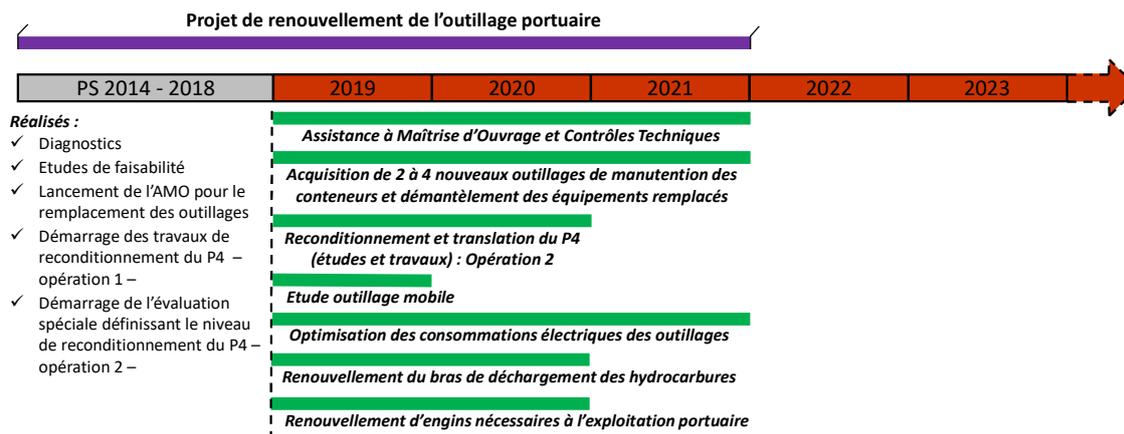
Aujourd'hui, seuls 3 portiques peuvent manutentionner des conteneurs jusqu'à une largeur de navire de 21 rangées, c'est-à-dire sur toute la largeur des navires post et néo-panamax (respectivement 19 et 20 rangées). Le futur standard « néo-panamax » impose à Port-Réunion de pouvoir manutentionner des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

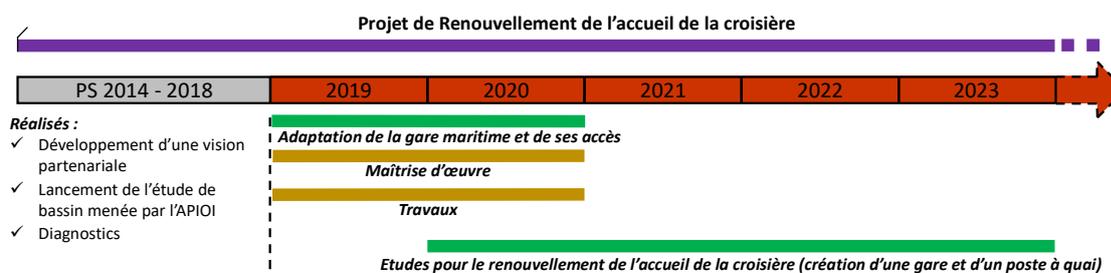
Ces différentes opérations permettront d'accueillir 100 000 passagers (soit 50 000 croisiéristes) par an en 2024 (mise à niveau des infrastructures existantes) et au minimum 200 000 à horizon 2030 (renouvellement de la gare maritime et réalisation d'un quai croisière), soit à terme environ 100 escales 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

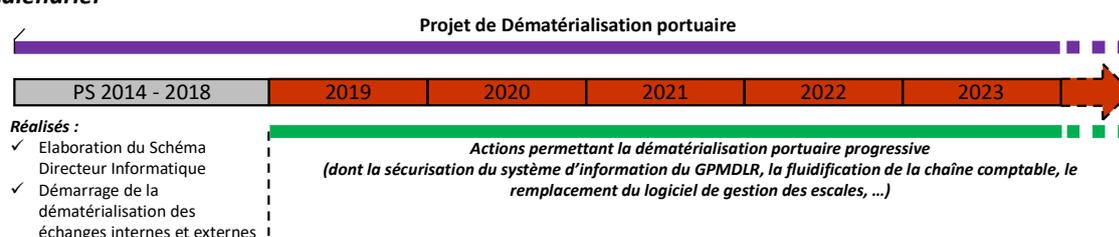
Parallèlement aux évolutions des outillages et équipements portuaires, les outils numériques permettent de repenser le modèle économique des ports. Ainsi :

- 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

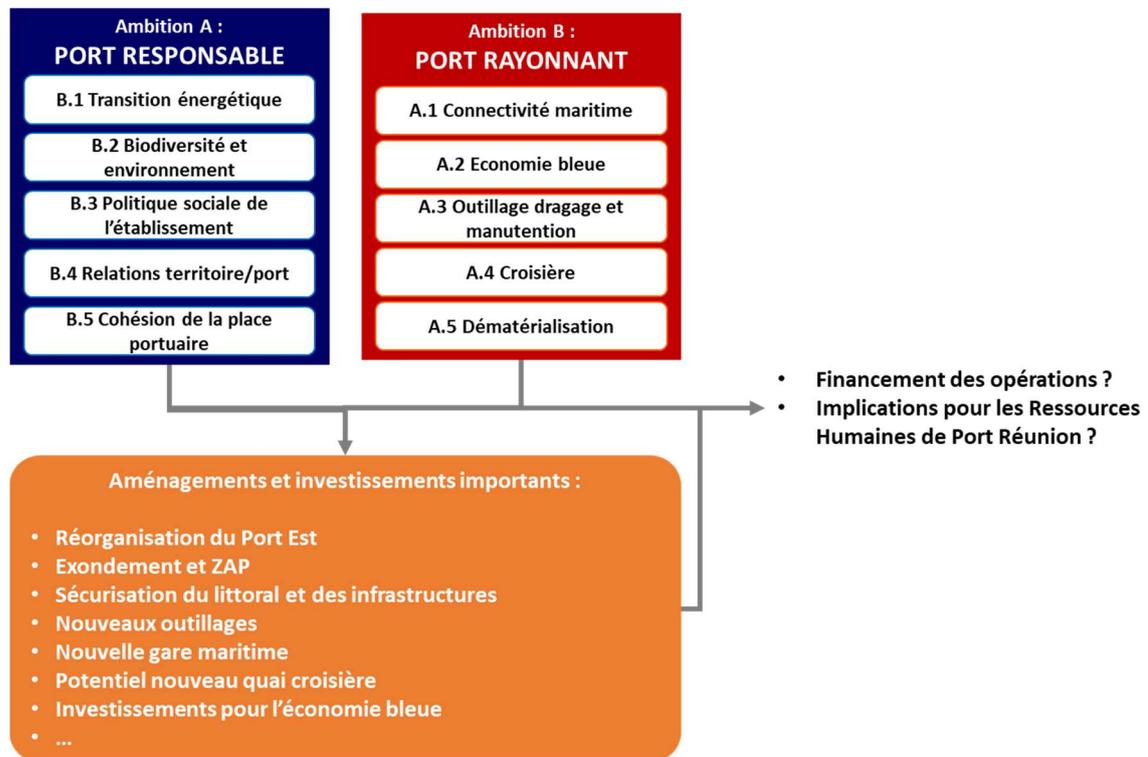


Investissement sur la période 2019-2023



8.8. Synthèse et transition

L'ensemble des projets du présent Projet Stratégique auront une implication financière et sociale. Les pages suivantes aborderont ces problématiques.



9. Volet social et perspectives financières

9.1. Situation actuelle des Ressources Humaines

L'établissement public GPMDLR fondé le 1er janvier 2013 arrive, après un peu plus de 5 années d'existence, à une nouvelle étape de son évolution. Les trois premières années ont globalement été marquées par : la mise en place de la nouvelle gouvernance en 2013, le lancement du projet stratégique en 2014 et la réorganisation interne des services en 2015. Au cours des années suivantes, le GPMDLR a continué la réorganisation de ses services avec notamment la création de nouvelles directions en 2017 et 2018.

Ces grandes phases ont été aussi accompagnées de réalisations concrètes telles que la mise en œuvre de la CCNU, la refonte des accords d'entreprise et la réalisation des grands travaux d'infrastructure (darse de plaisance et extension du port Est) qui représentent à eux seuls plus de 70% du programme 2014-2018, soit 100 M€ sur les 140 M€ prévus initialement.

L'année 2015 a été marquée par la mise en place des conditions de démarrage du projet de hub de transbordement, porté par le Président de la République et le PDG de la CMA CGM lors de leur visite en juillet 2014. En dehors de la réalisation des infrastructures, c'est une grande partie des services du GPMDLR dont il a fallu, effectivement, adapter le travail et l'organisation à l'aune de cette nouvelle donne en termes d'activité.

Le hub est maintenant en place et monte régulièrement en puissance.

Par ailleurs, depuis 2015, le Port accueille simultanément les principaux sites industriels du chantier de la route du littoral (l'un des autres objectifs de son projet stratégique 2014-2018) ce qui a fortement mobilisé les équipes et continuera de le faire jusqu'à l'achèvement des travaux.

Le Port a donc opéré une évolution dans son fonctionnement comme il n'en avait pas connu depuis 30 ans. Cette évolution se caractérise principalement par :

- Un renforcement des équipes d'exploitation pour assurer la permanence du service, avec la création d'une Direction de l'Exploitation et de 3 pôles opérationnels ;
- Un renforcement de l'encadrement intermédiaire dans la plupart des directions ;
- Une mobilité interne accrue dans une démarche de promotion interne et de réaffectation globale des effectifs tout en cherchant à limiter l'augmentation globale du nombre d'ETP ;
- La remise à niveau de l'organisation de la sûreté portuaire ;
- La création d'un service « achats », d'une direction des Ressources Humaines et d'une Direction de l'Aménagement et du Développement Durable ;
- La mise en place d'un nouveau logiciel financier et la création des Centres de Responsabilité Budgétaires.

Concomitamment à ces changements structurels, le GPMDLR a mis progressivement en place les instruments de sa politique sociale, laquelle est de plus en plus contrainte par l'accroissement constant des obligations légales en la matière. Si le personnel constitue comptablement une charge, c'est aussi la première ressource pour l'entreprise. En complément des indicateurs purement financiers, le GPM prend en compte des tableaux de bord qui suivent les axes stratégiques de la politique sociale :

- Axe « compétences et organisation » qui recouvre des indicateurs relatifs à la gestion des compétences et des carrières, mais également à la sécurité au travail.
- Axe « satisfaction du client interne » et indicateurs de performance qui recouvre notamment des indicateurs relatifs à l'identification des tensions génératrices de conflits, de désengagement, de perte d'efficacité (retards, erreurs, attitude inadéquate à l'égard des clients, etc.) ou d'absence d'attitude proactive à l'occasion de changements.

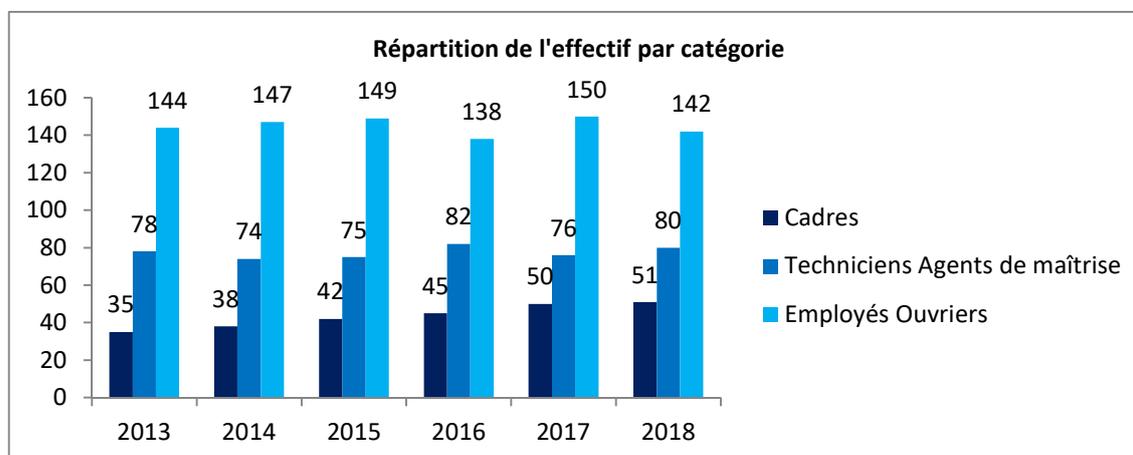
9.1.1. Axe compétences et organisation

Le principe développé au sein de l'**axe compétences et organisation** est qu'une bonne gestion du capital humain dans l'entreprise est créatrice de valeur. Dans sa vision stratégique, le GPMDLR envisage le capital humain comme une composante primordiale de la chaîne de création de valeur qui compose l'ensemble des activités destinées à rendre nos « services ».

9.1.1.1. Indicateurs

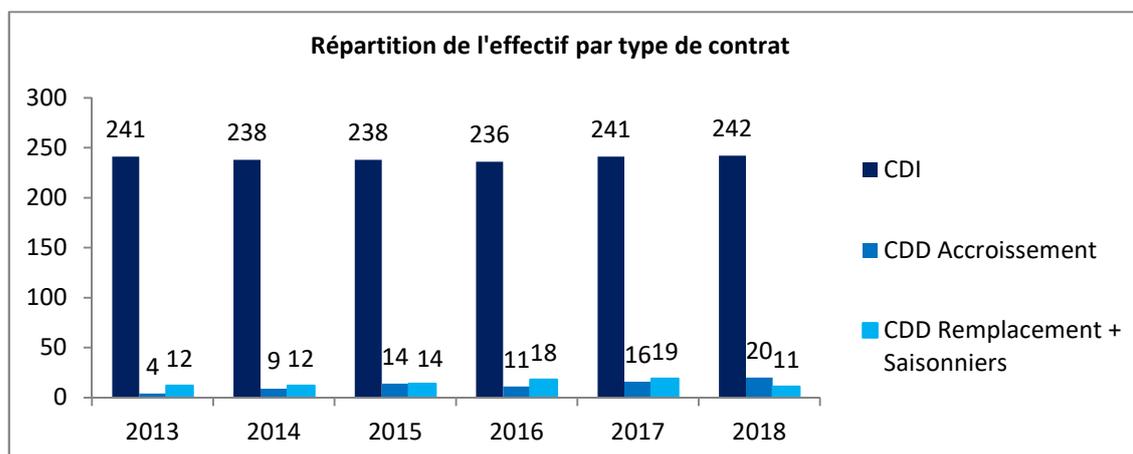
L'organisation du travail et la gestion des ressources humaines deviennent dès lors des facteurs déterminant de création de valeur. Cet axe peut être retracé au travers de multiples indicateurs :

- Evolution de l'effectif par catégorie :



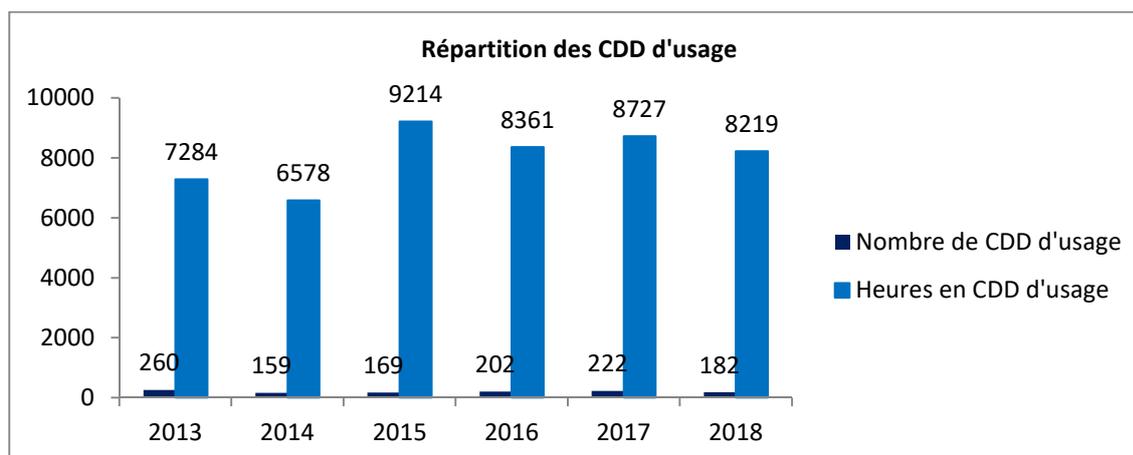
L'effectif global du GPMDLR s'établissait à 273 collaborateurs au 31 décembre 2018, contre 257 fin 2013. Il est composé encore en grande partie d'ouvriers et d'employés qui représentaient 148 personnes fin 2018 contre 144 cinq ans plus tôt. L'effectif de techniciens et d'agents de maîtrise est quant à lui resté stable. C'est toutefois la catégorie cadre qui a le plus progressé depuis la création de l'établissement, passant de 35 à 51 agents, dont la moitié par voie de promotion interne. La stratégie qui a prévalu au cours de ces dernières années repose sur l'idée selon laquelle l'augmentation de la valeur des ressources humaines ne consiste pas forcément à augmenter le nombre des agents, mais à mettre en avant notre capital humain en investissant notamment dans la valorisation des compétences internes et la formation.

- Evolution de la répartition CDD/CDI et personnel extérieur :



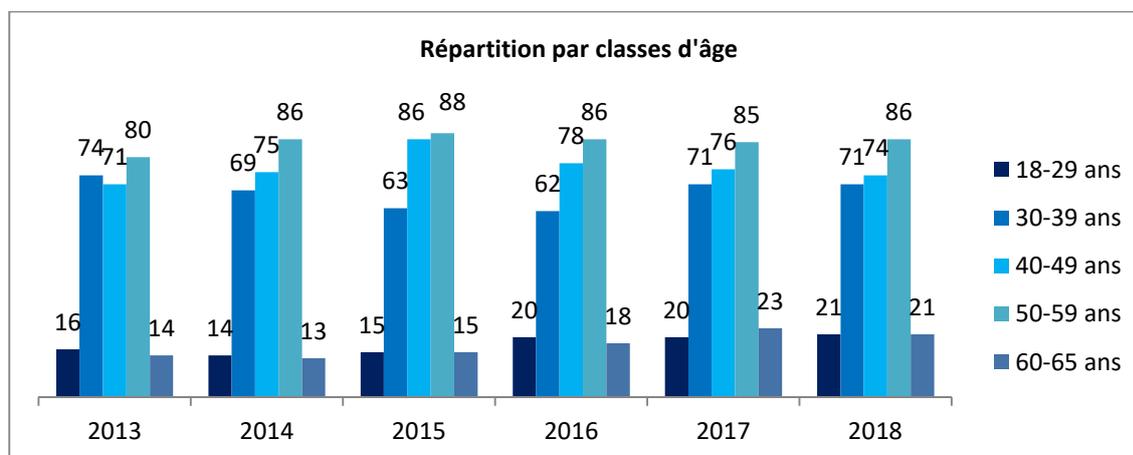
L'évolution par type de contrat montre une stabilité globale du nombre de CDI au sein de l'établissement. La progression est essentiellement basée sur des CDD pour accroissement d'activité. Les contrats saisonniers sont restés stables, les CDD pour remplacement ont augmenté, notamment en conséquence directe du nombre d'heures supplémentaires donnant droit à récupération des salariés et d'un nombre croissant de longues maladies de l'effectif permanent (vieillesse de la population).

- Répartition des CDD d'usage :



Comme le permet la convention collective ports et manutention (CCNU), le GPMDLR fait régulièrement appel à de la main d'œuvre occasionnelle extérieure, sous le régime du CDD d'usage constant. Cette modalité permet, en particulier à l'occasion d'escales de navire, de renforcer ponctuellement les équipes d'exploitation. Avec le développement accéléré de l'activité, notamment en 2015, le recours à cette modalité s'est accru significativement passant d'un volume d'heures moyen d'environ 7 000 en 2013 à plus ou moins 9 000 en 2015 et 2017.

- Répartition par classes d'âges :



Autre élément important du capital humain, l'âge moyen du personnel du GPMDLR. Il est relativement élevé puisqu'il s'établit à 45,3 ans fin 2015 et en 2018 à 46,96 ans. La catégorie 50-59 ans reste la plus nombreuse et s'accroît d'année en année. En fonction des possibles départs en retraite, cette classe d'âge ne devrait commencer à décroître qu'à l'horizon 2019/2020. On notera une très nette sous-représentation de la classe d'âge 18-29 ans, par rapport à la structure de la population réunionnaise. Compte tenu de l'importance de l'effectif des classes d'âges, 40-49 ans et 50-59 ans, la dynamique démographique de l'établissement sera encore fortement limitée dans les 3 à 4 années à venir.

En conséquence, le choix de l'entreprise en matière de politique sociale a donc été de ne pas remplacer systématiquement les effectifs permanents en départ à la retraite poste pour poste. L'établissement adopte, en effet, dans sa stratégie, la recherche de diminution du poids de certaines activités, ou qui n'entrent pas directement dans le champ de compétences du GPM, pour réaffecter les ressources humaines sur ses missions de base et les services en croissance.

9.1.1.2. Formation professionnelle

Autre composante essentielle de la valorisation du capital humain, la formation. Dans ce contexte, l'option prise a consisté à prioriser l'investissement sur le capital humain par le biais notamment de la valorisation des compétences internes et de la formation au travers de la promotion.

L'établissement s'est donné les moyens de sa réussite en maintenant son effort de formation à un taux de 1,6% de sa masse salariale alors que l'obligation légale est depuis le 1er janvier 2015 de 1,0%.

La mise en place de l'établissement public en 2013 et de son projet stratégique ont nécessité la réorientation de la politique de formation. Auparavant très axée sur les formations obligatoires des agents d'exploitation, le recensement des besoins de formation a permis de développer les actions à destination des populations encadrantes.

Outre notre obligation légale de maintenir l'employabilité des agents, cette évolution répond à un besoin d'actions de formation plus pointues et ponctuelles sur des niveaux d'intervention supérieurs, en phase avec l'objectif de montée en compétence des agents inscrit dans le projet stratégique.

9.1.1.3. Gestion Prévisionnelle des Emplois et des Compétences

Le service RH de l'établissement effectue également une veille sur l'évolution des compétences et des métiers, afin de produire un plan de formation adapté. L'établissement a mis en place depuis 2014 les prémisses de sa Gestion Prévisionnelle des Emplois et des Compétences (GPEC) avec notamment la création de toutes les fiches de postes, et la mise en œuvre des entretiens annuels.

La GPEC nécessite la détection des compétences individuelles non-recensées de nos agents issues d'expériences passées, de formations initiales, professionnelles méconnues de l'entreprise. Cette détection est notamment réalisée au travers desdits entretiens annuels.

9.1.1.4. Recrutements

Le GPMDLR souhaite attirer et fidéliser les talents dont il a besoin dans le cadre de son développement.

Depuis 2013, la typologie des postes ouverts à l'externe s'oriente vers des fonctions à haut niveau de technicité et répondant aux nouveaux enjeux règlementaires et stratégiques du GPMDLR.

Le recrutement de ces « talents » a été rendu possible grâce à l'adaptation du GPMDLR et à l'évolution des mentalités. Aujourd'hui, l'embauche à un bas niveau de salaire en assurant des possibilités d'évolution professionnelle n'est plus la seule perspective attendue. Pour les *millennials* recrutés actuellement, le but est aussi de travailler pour donner un sens à leur vie.

Les valeurs et les comportements ont donc changé, bien que ces jeunes puissent faire preuve de beaucoup de motivation et d'une ténacité à toute épreuve, le cadre de leurs exigences est plus large que celui des générations précédentes. Les jeunes sont plus nomades, par conséquent les entreprises sont dans l'obligation de s'y soumettre pour pouvoir attirer et garder les meilleurs talents.

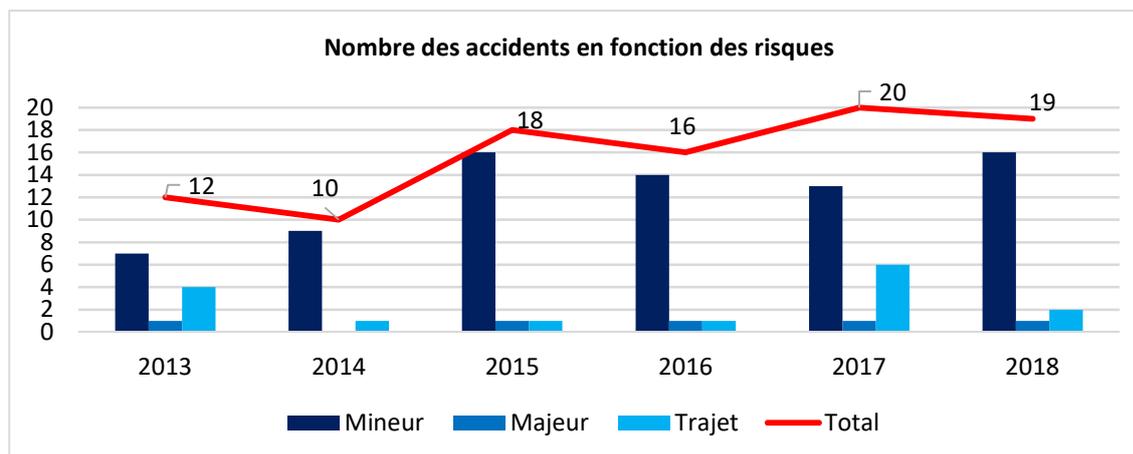
De par son rôle et ses missions, le GPMDLR s'implique également dans l'insertion et les actions en faveur de l'employabilité des jeunes réunionnais au travers de la mise en œuvre de contrats d'apprentissage, de contrats de Service Civique et par l'accueil régulier de stagiaires.

9.1.1.5. Santé et sécurité au travail

Le chantier de la pénibilité au travail ouvert en 2013 et finalisé début 2014 a dû être rénové dans la mesure où le législateur en 2015 a défini des seuils d'exposition. Le diagnostic, son analyse et la mise en place du plan d'actions ont été effectués en étroite collaboration avec le CHSCT.

En matière de prévention, des formations sont mises en place, et dans des situations qui pourraient être complexes et potentiellement facteur de risques psychosociaux, l'établissement a fait le choix de faire intervenir des prestataires externes qui, par leur regard professionnel, peuvent dépassionner certaines situations.

Cependant, les mesures mises en œuvre ne sont pas encore suffisantes. Il convient pour le GPMDLR d'insuffler une culture de la sécurité et de travailler sur les causes primaires des accidents de travail encore trop nombreux.



9.1.2. Axe satisfaction du client interne et indicateur de performance

Le risque social, qui prend la forme de tensions génératrices de conflits ou d'un désengagement des personnels, quoique difficilement identifiable est extrêmement préjudiciable aux entreprises.

Celui-ci peut se manifester de différentes façons : perte d'efficacité (retards, erreurs, attitude inadéquate à l'égard des clients, etc.), progression de l'absentéisme, départs, absence de l'attitude proactive pourtant nécessaire à la mise en œuvre de la stratégie définie.

9.1.3. Dialogue social

La Direction, au travers du dialogue social, se doit de mieux appréhender les attentes des salariés et de susciter leur engagement par une politique fondée non seulement sur les résultats, mais également sur la prise en compte de leurs attentes (rémunération, durée de travail, conditions de travail, sécurité de l'emploi, intérêt des tâches, évolution professionnelle, équilibre vie privée vie professionnelle, sentiment de contribution, etc.).

Au sein du GPMDLR, le dialogue social ne se réduit pas aux relations entre les partenaires sociaux (Direction et Instances Représentatives du Personnel : CE, DP, CHSCT), même si elles restent au cœur de l'arbitrage nécessaire entre les différentes attentes des agents. Il laisse également la place à un dialogue social sous d'autres formes :

- Dans le cadre des instances représentatives du personnel, des Commissions dédiées ont été créées : Commission sociale, Commission formation. La Commission Sociale remplissant depuis l'an passé le rôle de décisionnaire sur l'attribution des avances à caractère social.
- Des commissions *ad hoc* sont ou seront également mises en place s'agissant du suivi de l'accord d'intéressement, des prestations de mutuelle et de prévoyance, etc.
- La mise en œuvre des entretiens annuels contribue également à organiser le dialogue. L'outil a en effet été conçu pour être bien plus qu'un élément d'évaluation, il s'agit d'un moment d'échange sur la vie de l'entreprise, son développement et l'intégration des agents dans ses évolutions.
- Le GPMDLR met en œuvre des groupes de travail ouverts à tous sur la base du volontariat afin de discuter des sujets stratégiques importants :

- Groupe de travail sur le déploiement du Projet Stratégique ;
- Groupe de travail sur l'organisation générale du GPMDLR ;
- Groupe de travail sur le Plan d'Aménagement de Développement Durable ;

L'établissement entend continuer ce type de travail collaboratif, notamment pour les chantiers RH futurs.

- Le GPMDLR a instauré des canaux d'expression directe des salariés, notamment par voie d'enquête et d'audits.

En cas de difficultés plus personnelles, le GPMDLR a pérennisé la collaboration avec le Service Social Maritime. Ce service d'assistance sociale à l'écoute des agents permet à ceux qui le souhaitent de trouver une aide à leurs démarches. Cette collaboration prend depuis 2015 une plus grande dimension par la mise en place de séances d'information, avec la participation des caisses de retraites et de la Médecine du travail, sur la retraite et les problématiques de santé publiques (les addictions, le diabète, le cholestérol).

Ces multiples voies d'expression sont le reflet d'une écoute active qui se construit depuis la création du GPMDLR et doit continuer à se développer afin de créer le climat de confiance propice à arbitrer les diverses attentes et à trouver des solutions négociées.

Le GPMDLR a réussi en moins de 3 ans à négocier pas moins de 16 accords d'entreprise et a mis en place son Règlement Intérieur applicable depuis le 1er novembre 2015. Ces différents accords ont pour objet de trouver un équilibre entre les besoins des salariés et ceux nécessaires au développement de l'établissement. Par exemple, nos accords de temps de travail ont permis de nous adapter aux exigences de l'exploitation : horaires décalés, travail continu, travail du week-end, de nuit, modification de la durée du travail, mise en œuvre des contrats à durée déterminée de mission (CDD de salariés de niveau cadre pour une durée de 18 mois).

Les années suivantes sont restées très riches en matière de négociations sur l'égalité professionnelle, sur l'intéressement, les plans d'épargne d'entreprise (PEE et PERCO), le Congé de Transition Activité Retraite (CTAR), etc.

9.2. Perspectives des Ressources Humaines

La politique sociale de l'entreprise fait l'objet d'une orientation à part entière, intitulée « Politique sociale de l'établissement ».

Pour rappel, cette orientation fixe les objectifs suivants pour la période 2019-2023 :

- Mettre en place une charte RSE ;
- Déployer une politique de gestion prévisionnelle des emplois et compétences (GPEC) ;
- Mettre en place des mécanismes d'accompagnement au changement ;
- Mettre en place une démarche d'amélioration continue, en reprenant la démarche collaborative utilisée pour le PA2D ;
- Renforcer le sentiment d'appartenance à Port Réunion ;
- Renforcer la sécurité au travail ;
- Réhabiliter l'ensemble des espaces de travail et réaliser le nouveau siège.

Initialement cantonnée aux aspects environnementaux de l'entreprise, la RSE regroupe aujourd'hui principalement 3 dimensions (France Stratégie) :

- La dimension environnementale, fortement liée aux enjeux de l'orientation « environnement et biodiversité » pour Port Réunion :
 - Prévention et contrôle de la pollution ;
 - Protection des ressources en eau ;
 - Conservation et valorisation de la biodiversité ;
 - Gestion des déchets ;
 - Impacts environnementaux des activités dans leur ensemble.

- La dimension sociale renvoie notamment aux pratiques de gestion des ressources humaines, et notamment à la démarche GPEC, de Port Réunion :
 - Formation et gestion des carrières ;
 - Participation des salariés à la définition des objectifs organisationnels, et aux résultats financiers de l'entreprise ;
 - Conditions et qualité de vie au travail (QVT) ;
 - Egalité professionnelle ;
 - Conciliation entre vie privée et vie professionnelle.

Elle peut également s'intéresser aux causes d'intérêt général et local (projets d'insertion des individus les plus éloignés de l'emploi, projets culturels, etc.).

- La dimension gouvernance renvoie aux pratiques de l'entreprise vis-à-vis de ses actionnaires et des représentants des salariés (respect du droit des actionnaires, promotion de l'indépendance et de la compétence des administrateurs, transparence de la rémunération des cadres dirigeants). Dans le cas de Port Réunion, cette dimension peut être étendue aux comportements vis-à-vis des clients et des partenaires (prévention des conflits d'intérêt et des pratiques de corruption ou anticoncurrentielles, diffusion des bonnes pratiques, ...).

Le principe régissant une politique RSE est que l'entreprise doit tenir compte de considérations d'ordre sociétal. Dans son activité, Port Réunion engendre certes des effets externes positifs (croissance, emploi, activités, etc.) mais il peut aussi produire des effets externes négatifs pris en charge par la société dans son ensemble (impacts environnementaux, pénibilité et accidents du travail, risques psycho-sociaux, mauvaise gestion des ressources humaines, etc.). La prise en considération de ces externalités négatives et la reconnaissance des intérêts d'autres parties prenantes, internes ou externes à Port Réunion, seront les fondements de la RSE de Port Réunion.

Parallèlement à cette charte RSE, la mise en œuvre d'une démarche GPEC permettra à Port Réunion :

- De rester compétitif et performant ;
- D'anticiper ses besoins en formation et recrutement, en vue d'adapter ses compétences et emplois ;
- De disposer d'une visibilité sur les impacts des changements technologiques, démographiques, juridiques, environnementaux et économiques sur ses métiers et compétences ;
- D'articuler les outils relatifs au parcours professionnel, à la formation et à la mobilité ;
- De mieux gérer les effectifs, en prenant en compte les différences générationnelles et en favorisant la transmission des compétences ;
- De mener une gestion des compétences préventive, dans une logique de dialogue social et de consensus ;
- D'associer les partenaires sociaux et de la formation professionnelle.

Pour les effectifs de Port Réunion, la GPEC permet de répondre aux aspirations et enjeux suivants :

- Développement professionnel : la construction de la trajectoire et du projet professionnel est facilitée ;
- Sécurisation et employabilité des salariés dans et hors de l'entreprise par le développement de compétences ;
- Reconnaissance des salariés ;
- Utilisation des droits par les salariés : droit individuel à la formation,...

RSE et GPEC participeront au développement d'un plus grand sentiment d'appartenance à Port Réunion, et devront participer à l'amélioration continue des ressources humaines. Elles devront également s'intéresser à diminuer les accidents au travail.

Enfin, l'amélioration de la qualité de vie au travail (QVT), partie intégrante de la RSE, se fera également à travers des investissements dans les postes de travail ainsi qu'à travers le regroupement d'effectifs au sein d'un nouveau siège social.

9.3. Actions envisagées pour les Ressources Humaines

Le plan d'actions concernant le volet social de Port Réunion est le suivant :

- **Démarche GPEC (action clé)**
 - Elaborer la cartographie des emplois : identifier les compétences clés, les compétences rares, les compétences manquantes ;
 - Développer les parcours métiers compétences par le biais de la formation pour accompagner aux changements connus ;
 - Mettre en œuvre un programme d'acquisition d'un socle de compétences de bases (langues, bureautique,...) ;
 - Mettre en place des « pools » de compétences ;
 - Encourager les mobilités horizontales entre fonctions ou entre services ;
 - Organiser le tutorat intergénérationnel ;
 - Favoriser l'apprentissage pour former « maison » ;
 - Développer les actions de marketing RH auprès des institutions de formations techniques (visites et apprentissage).
- **Culture d'entreprise**
 - **Action clé** : mettre en place une charte RSE pour l'établissement ;
 - Développer le management participatif : associer les agents aux projets de services, mettre en place des groupes de travail transversaux (ex. PA2D) ;
 - Renforcer la communication de l'Etablissement :
 - Généraliser et créer de nouveaux vecteurs de communication (affichages, écrans, ordinateurs mis à disposition,...) ;
 - Afficher nos valeurs et nos ambitions ;
 - Créer une base de connaissances communes, le « parlé GPMDLR » pour faciliter l'échange notamment en rationalisant, standardisant et diffusant les procédures ;
 - Organiser des espaces de rencontres et des événements fédérateurs :
 - Systématiser les temps d'échanges avec la Direction pour donner du sens à l'action ;
 - Systématiser les réunions de service ;
 - Prioriser les road show (réunions d'information directement sur les sites) ;
 - Identifier et valoriser des référents thématiques (environnement, sécurité, budget, etc.) ;
 - Organiser des circuits d'intégration ou d'imprégnation (livret d'accueil, formation pour appréhender le contexte portuaire, le fonctionnement du GPMDLR, les enjeux, les ambitions, visite des sites, etc.) ;
 - Mettre en œuvre des outils de satisfaction du client « interne » ;
 - Identifier un référent environnement pour le suivi du SDPN ;
 - Création d'une cellule biodiversité pour bancariser, suivre les données et échanger avec l'extérieur (associations / services de l'Etat / communes / collectivités / scientifiques).
- **QVT et prévention des risques**
 - **Action clé** : Mettre en œuvre de façon systématique les actions de prévention primaire suite aux accidents de travail ;
 - Mettre en œuvre un diagnostic des risques psycho-sociaux dans les différents services et sensibiliser le management sur le sujet ;
 - Promouvoir une gestion systémique et régulièrement actualisée du document unique d'évaluation des risques professionnels ;
 - Favoriser le maintien ou le retour dans l'emploi ;
 - Intégrer l'ergonomie aux opérations de travaux et d'équipements ;
 - Associer les agents aux choix d'organisation du travail au quotidien et des équipements et matériels ayant un impact sur les conditions de travail ;
 - Prévenir les risques par la sensibilisation et la formation ;
 - Anticiper les situations génératrices de difficultés et/ou d'accidents : dispositif d'alerte par les agents et feedback des actions ;

- Promouvoir les actions de santé publique auprès des agents ;
 - Promouvoir le sport au sein de l’Etablissement (CE, associations sportives, etc.) ;
 - Réhabilitation de l’ensemble des espaces de travail ;
 - **Amélioration des espaces de travail**
- [Fiche projet n°13].

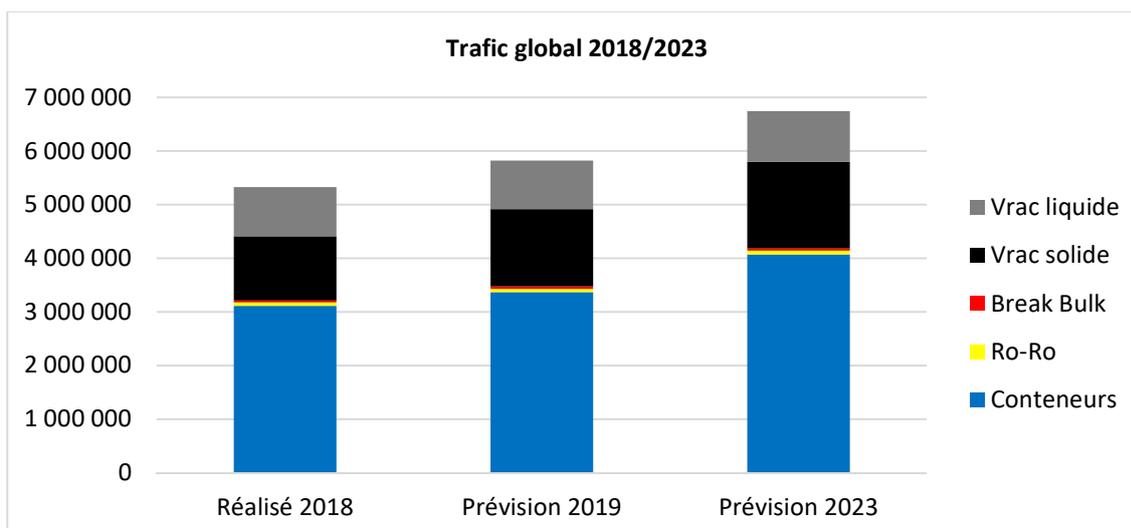
9.4. Perspectives financières

9.4.1. Evolution du trafic sur la période 2018-2023

Compte tenu des évolutions structurelles de l’activité portuaire et des perspectives de croissance des différents secteurs, des perspectives de trafic renouvelées ont été estimés à l’horizon 2023.

Deux facteurs principaux sont à prendre en compte dans cette évolution. D’une part, nous avons le développement de l’activité conteneurs tirée à la fois par la croissance de l’activité domestique et le développement du transbordement. D’autre part, on notera l’amorce d’une progression des tonnages de vrac sec lesquels, après la période marquée par la route du littoral, connaîtront une nouvelle phase de croissance en raison de la substitution partielle du charbon par de la biomasse importée.

| ELEMENTS DE TRAFIC - PORT REUNION | Unité | Réalisé 2018 | Prévision 2019 | Prévision 2023 |
|-----------------------------------|--------|------------------|------------------|------------------|
| Conteneurs | EVP | 336 109 | 348 289 | 402 715 |
| Conteneurs | Tonnes | 3 114 883 | 3 368 025 | 4 073 815 |
| RO-RO | Tonnes | 61 244 | 62 000 | 67 111 |
| Break bulk | Tonnes | 35 259 | 42 900 | 42 900 |
| Vrac solide | Tonnes | 1 201 640 | 1 440 800 | 1 616 033 |
| Vrac liquide | Tonnes | 913 046 | 908 000 | 944 073 |
| TOTAL TRAFIC | Tonnes | 5 551 252 | 5 821 725 | 6 743 931 |
| Trafic Hors NRL | Tonnes | 5 326 073 | 5 571 725 | 6 743 931 |



Le trafic du port s’établirait donc à plus de 6,7 millions de tonnes à l’horizon de la fin du prochain projet stratégique. A titre indicatif, nos projections indiquent que cette croissance se poursuivrait au-delà de 2023 sur la trajectoire de 8,0 millions de tonnes autour de l’année 2030.

Au-delà de 2030, le calendrier de remplacement des autres énergies fossiles par du renouvelable n'est pas à ce stade suffisamment élaboré pour évaluer de manière fiable l'évolution des tonnages portuaires, ni l'impact d'éventuelles activités de substitution.

9.4.2. Plan d'investissement couvrant la période 2019-2023

D'un point de vue financier, les opérations d'investissement présentées dans ce document se traduisent de la manière suivante sur la période 2019-2023 :

| Montant des dépenses sur la période (K€) | | | | | | |
|---|------------------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|
| Désignation de l'opération | Coût total (K€) | 2019 | 2020 | 2021 | 2022 | 2023 |
| Marchandises diverses | 55 428 | 4 177 | 19 577 | 18 568 | 7 228 | 5 878 |
| Vrac Solide | 3 690 | 410 | 1 665 | 1 615 | 0 | 0 |
| Vrac liquide | 20 750 | 450 | 2 800 | 4 200 | 10 400 | 2 900 |
| Pêche | 6 092 | 592 | 2 200 | 3 100 | 100 | 100 |
| Réparation navale | 3 050 | 550 | 1 500 | 500 | 500 | 0 |
| Sureté sécurité | 300 | 150 | 150 | 0 | 0 | 0 |
| Environnement / Entretien Maritime | 17 680 | 1 048 | 3 808 | 6 590 | 3 114 | 3 120 |
| Patrimoine | 36 775 | 4 720 | 3 905 | 5 050 | 4 200 | 18 900 |
| TIC | 500 | 100 | 100 | 100 | 100 | 100 |
| Mobiliers matériels et outillages divers | 2 900 | 1 070 | 980 | 150 | 150 | 550 |
| Montant total des opérations inscrites | 147 165 | 13 267 | 36 685 | 39 873 | 25 792 | 31 548 |

Ce programme d'investissement ambitieux est basé sur des hypothèses de cofinancement public prudentes et une réflexion autour de nouveaux mécanismes de financement (cofinancement privé, défiscalisation, crédit d'impôt). Par ailleurs, l'emprunt reste maîtrisé grâce à des niveaux actuels de trésorerie très satisfaisants.

Sur l'ensemble de ce programme, les co-financements attendus (y compris l'autofinancement et le recours à l'emprunt) se répartissent de la manière suivante :

| Financements attendus sur la période (K€) | | | | | | |
|---|----------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|
| Désignations | Total | 2019 | 2020 | 2021 | 2022 | 2023 |
| UE | 35 222 | 2 347 | 6 304 | 8 517 | 6 966 | 11 087 |
| ETAT | 14 532 | 1 003 | 2 712 | 3 641 | 2 981 | 4 195 |
| Région | 1 580 | 52 | 210 | 225 | 175 | 918 |
| Autres co-financements | 17 485 | 199 | 4 400 | 5 937 | 5 425 | 1 525 |
| Autofinancement | 78 346 | 9 667 | 23 058 | 21 552 | 10 245 | 13 823 |
| TOTAL | 147 165 | 13 267 | 36 685 | 39 873 | 25 792 | 31 548 |
| % Subventions | 46,76% | 27,14% | 37,15% | 45,95% | 60,28% | 56,18% |

9.4.3. Equilibres financiers sur la période 2017-2023

Compte tenu de ces éléments, Port Réunion a bâti des projections financières qui visent à évaluer sa capacité à maintenir ses grands équilibres financiers tout en réalisant un ambitieux programme d'investissement :

| Année | 2017 | 2019 | 2023 |
|---------------------------------------|---------|---------------|---------------|
| (K€) | Réalisé | Prévisio n | Prévisio n |
| Chiffre d'Affaires (CA) | 48 786 | 50 882 | 54 248 |
| Capacité d'Autofinancement (CAF) | 14 361 | 14 535 | 14 311 |
| Dette (au 31/12/N) | 38 025 | 56 401 | 52 072 |
| Ratio Dette nette de trésorerie / CAF | 0,77 | 1,68 | 3,22 |

Le port s'est basé sur des hypothèses prudentes en matière d'évolution de l'activité et du chiffre d'affaires. Nous avons considéré un effet prix (augmentations tarifaires) modéré de +1% en moyenne annuelle sur la période.

Ces hypothèses, associées à celles relatives au financement du programme d'investissement anticipent :

- un maintien de la Capacité d'Autofinancement (CAF) autour de 13 à 14 M€ /an ;
- un ratio dette nette/CAF qui atteint un plafond de 3,2 en fin de période.

Ces données illustrent la soutenabilité financière du projet présenté par le port.

10. Modalités d'exploitation des outillages

10.1. Organisation et exploitation de l'outillage

Au titre de la loi de 2012 portant réforme des ports d'outremer et création des Grands Ports Maritimes, ces derniers se sont vu octroyer la possibilité de continuer à exploiter de l'outillage portuaire. A cet égard, Port Réunion reste directement impliqué dans l'outillage (portiques à conteneurs et grue mobile) et l'exploitation de certains terminaux (bitume, sucre, céréales). L'exploitation des autres terminaux est confiée aux opérateurs privés, sous la forme d'autorisations temporaires d'occupation du domaine public.

La manutention portuaire privée est assurée par 5 entreprises :

- SGM (Société Georges Michel), intervenant sur le trafic roulier et le trafic Maersk ;
- SAMR (Société d'Acconage et de Manutention de La Réunion), intervenant sur les trafics CMA-CGM, PIL, Hapag-Lloyd et sur le RoRo ;
- SOMACOM (Société de Manutention et de Consignation Maritime), travaillant sur le trafic MSC ;
- La COR (Coopérative Ouvrière de la Réunion) : intervenant essentiellement sur les trafics vrac, à savoir le charbon, le clinker, les céréales et le trafic conventionnel ;
- RUNDOCKS : créée en 2016 et qui intervient essentiellement sur des trafics conventionnels.

Ces entreprises de manutention disposent d'outillages et d'équipements propres, essentiellement des engins de parc (chariots cavaliers, *reachstackers*, élévateurs-gerbeurs, tracteurs et remorques). Pour le vrac, les opérateurs sont propriétaires de trémies de déchargement, de déchargeurs pneumatiques, et de chargeuses sur pneus.

Les manutentionnaires de conteneurs SGM, SAMR et SOMACOM sont regroupées au sein de 2 GIE :

- La SERMAT qui gère la maintenance et la mise à disposition des outillages et équipements des entreprises de manutention ;
- Le TGC (Terminal de Gestion des Conteneurs) qui mutualise les moyens informatiques de gestion des parcs à conteneurs.

Chaque entreprise reste indépendante en matière de gestion de la main d'œuvre docker.

Port Réunion est propriétaire des engins de manutention verticale des conteneurs (portiques et grue mobile). Il en assure la mise à disposition et la maintenance. Les outillages sont loués aux acconiers sur la base d'un tarif public, ces derniers en assurent la conduite avec leur personnel dans le cadre d'un règlement d'exploitation.

Plus précisément, Port Réunion dispose de différents outillages de quai et de parc :

- Portiques à conteneurs :
 - 3 portiques d'une portée de 21 rangées (P5, P6, P7) ;
 - 1 portique d'une portée de 16 rangées (P4) ;
 - 2 portiques d'une portée de 15 rangées (P2, P3).
- Autres engins de manutention :
 - Une grue mobile, principalement utilisée pour les conteneurs et le conventionnel ;
 - Différents chariots télescopiques et chargeurs pour le nettoyage des quais et la manutention des vracs ;
 - Un bras de déchargement d'hydrocarbures.

10.2. Renouvellement et extension de l'outillage

Le Livre Bleu Outre-Mer confirme la nécessité de réaliser des investissements pour capter les flux internationaux de marchandises. La maîtrise de l'outillage et de sa fiabilité sont des points essentiels pour concrétiser les ambitions du Projet Stratégique. Mettre en place de nouveaux outils de manutention des conteneurs permettra à la place portuaire de gagner en productivité et en efficacité.

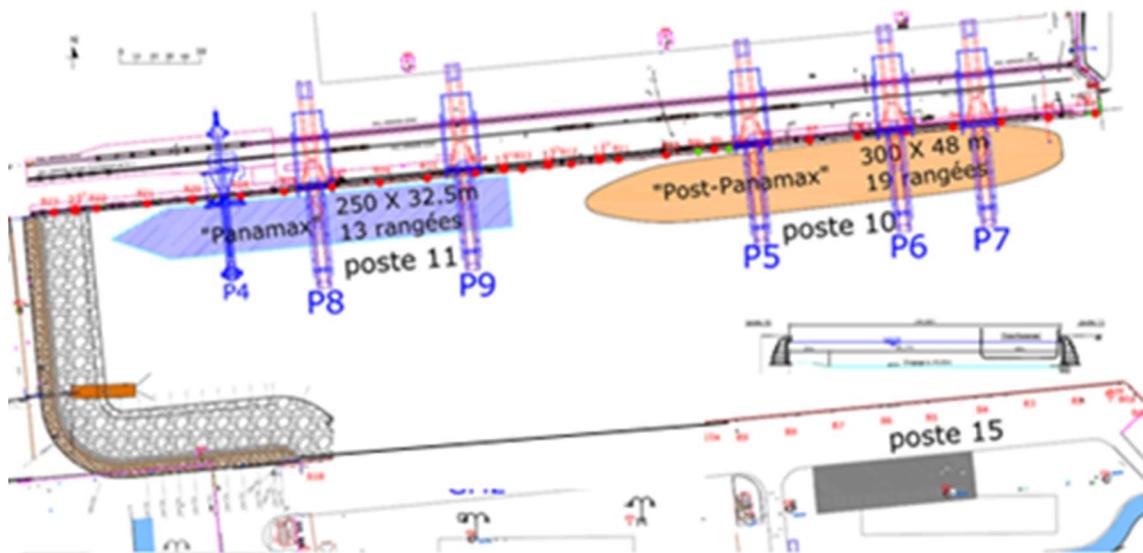
Ces investissements sont lourds (environ 9 à 10 millions d'euros par portique et 3 à 4 millions d'euros pour une grue mobile) et doivent répondre à des contraintes techniques et aux besoins des compagnies maritimes aujourd'hui, mais aussi demain.

Ainsi, la progression constante de la taille des navires nous conduit à envisager un nouveau standard pour les navires de lignes principales conteneurisées, le type Neo-Panamax (L : 366m, B : 49m, T : 15,20m, soit l'équivalent de 20 rangées de conteneurs en largeur). Le maintien de la connectivité de Port Réunion passe par sa capacité à traiter les navires des lignes maritimes principales et nous conduit à être en mesure de traiter les navires de type Panamax et Neo-Panamax avec à minima 5 portiques. Il serait également envisageable de développer des capacités de traitement des navires de type *feeders* au poste 14.

Parallèlement, Port Réunion programme la modernisation de l'un des portiques ancienne génération actuellement en milieu de vie, sans toutefois en modifier ses caractéristiques, pour le traitement préférentiel des navires jusqu'à 16 rangées de large.

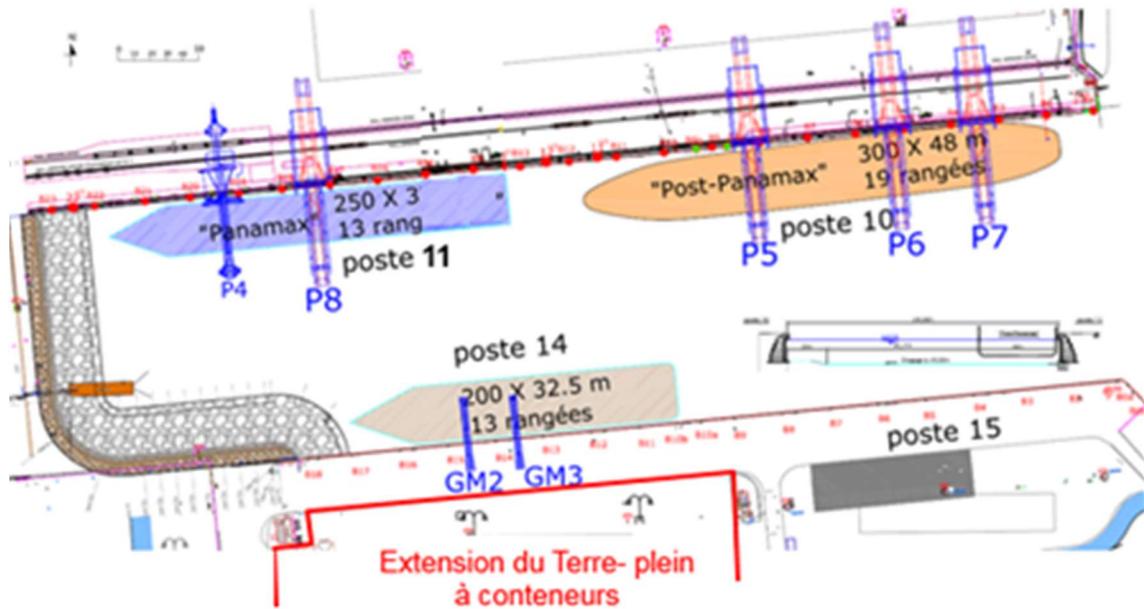
Aussi, le GPDLR envisage 2 scénarios de développement des outillages :

- **Scénario 1 :**



- 1 portique d'ancienne génération (P4) reconconditionné capable d'opérer des navires de 16 rangées de large ;
- 5 portiques de nouvelle génération (P5, P6, P7, P8 et P9) capables d'opérer des navires de 20 à 21 rangées de large (Post et Neo-Panamax).

- Scénario 2 :



- 1 portique d'ancienne génération (P4) reconditionné capable d'opérer des navires de 16 rangées de large ;
- 4 portiques de nouvelle génération (P5, P6, P7, et P8) capables d'opérer des navires de 20 à 21 rangées de large (Post et Neo-Panamax) ;
- 2 grues mobiles opérant les feeders aux postes 14 et 15.

Dans les 2 cas, le GPMDLR procèdera au démantèlement des portiques P2 et P3, ceux-ci arrivant en fin de vie. Par ailleurs les 2 scénarios envisagés sont financièrement équivalents. Le choix sera opéré en étroite collaboration avec les opérateurs privés.

Ainsi, dans le cadre de l'orientation «adaptation permanente des infrastructures et outillages portuaires» et en vue de son positionnement en tant que port d'escale directe, Port Réunion procèdera :

- Au démantèlement des portiques P2 et P3 arrivant en fin de vie ;
- Au reconditionnement du portique P4 ;
- A l'acquisition de 2 à 3 nouveaux équipements de manutention verticale des conteneurs (selon scénario retenu) ;
- A l'allongement et à la rénovation des voies de roulement des portiques ;
- A la sécurisation électrique du port Est à travers l'acquisition de nouveaux postes de transformation électrique ;
- Au renouvellement du bras de déchargement des hydrocarbures ;
- A l'évaluation, avec les opérateurs, de l'opportunité d'acquérir de l'outillage mobile complémentaire ;
- Au renouvellement des engins d'exploitation ;
- Au renouvellement des engins de dragage.

Ces actions forment l'orientation stratégique B3.

Par ailleurs, il est important de mentionner les enjeux de la digitalisation et de la décarbonation des outillages de quai et de parc :

- Pour les portiques :
Les portiques à conteneurs fonctionnent déjà à l'électricité produite principalement à partir de carburant fossile. Port Réunion étudiera l'optimisation des consommations électrique de ses portiques par le biais d'une amélioration de leur rendement énergétique, notamment par la mise en œuvre d'équipements « intelligents » de récupération d'énergie et d'assistance à la conduite des outillages.
- Pour les autres outillages de quai et de parc :
Les autres outillages bord à quai de manutention (grue mobile, etc.) fonctionnant au carburant fossile pourraient faire l'objet d'une réflexion visant à les faire évoluer vers des systèmes hybrides et connectés et à conduite « intelligente ».

11. Dessertes et intermodalité

11.1. Situation actuelle du port

11.1.1. *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.

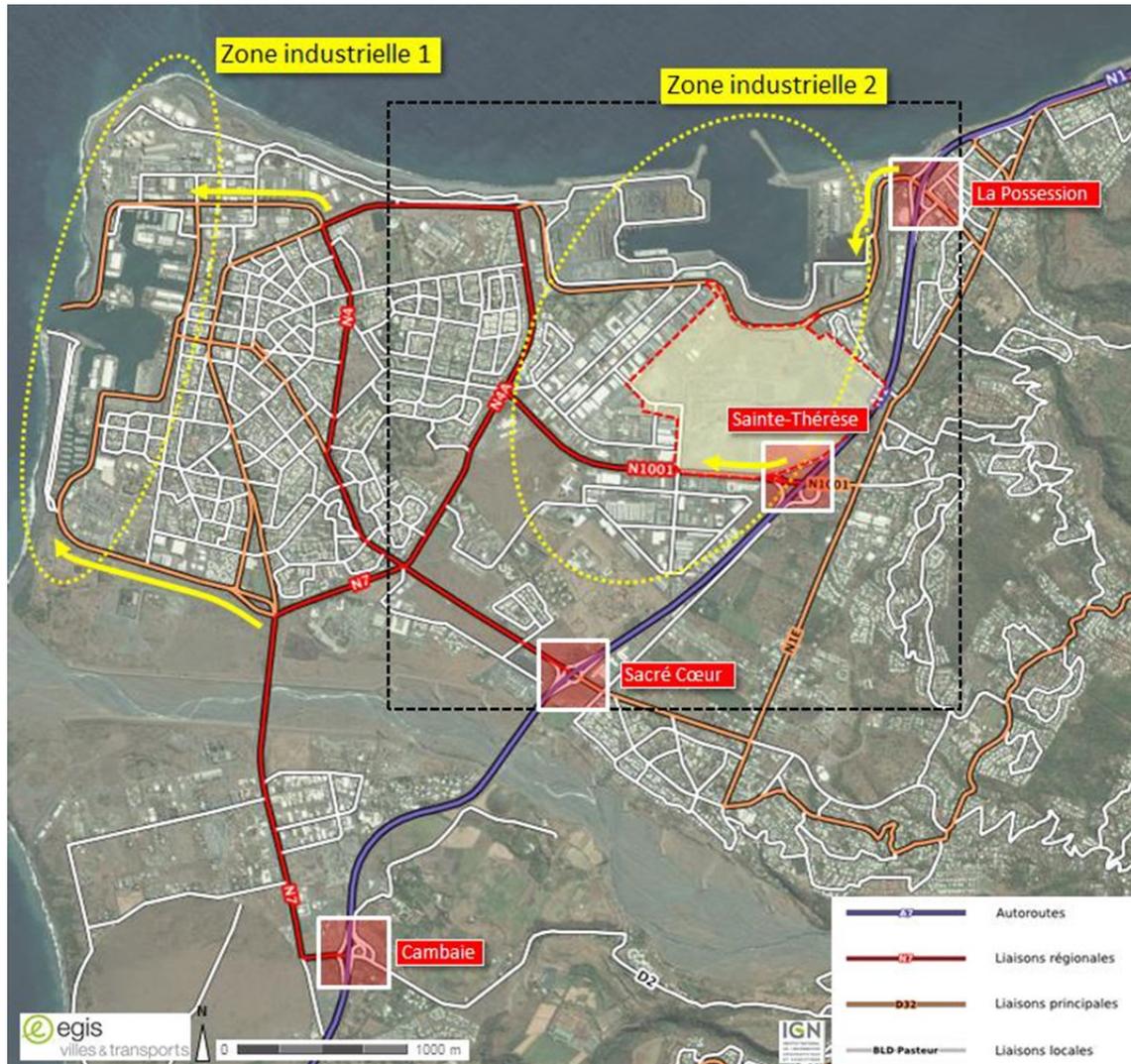


Figure 46: réseau routier et nœuds d'échanges à proximité de Port Réunion (source : Egis, 2016)

11.1.2. *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).

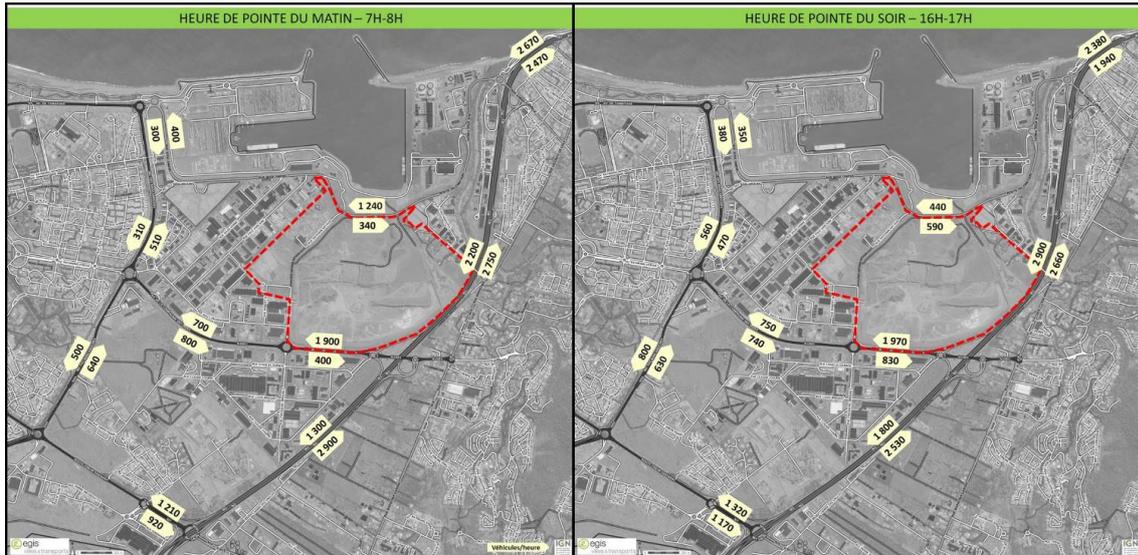


Figure 47 : trafic en véhicule/heure à proximité du Port Est (source : Egis, 2016, données Région Réunion 2013)

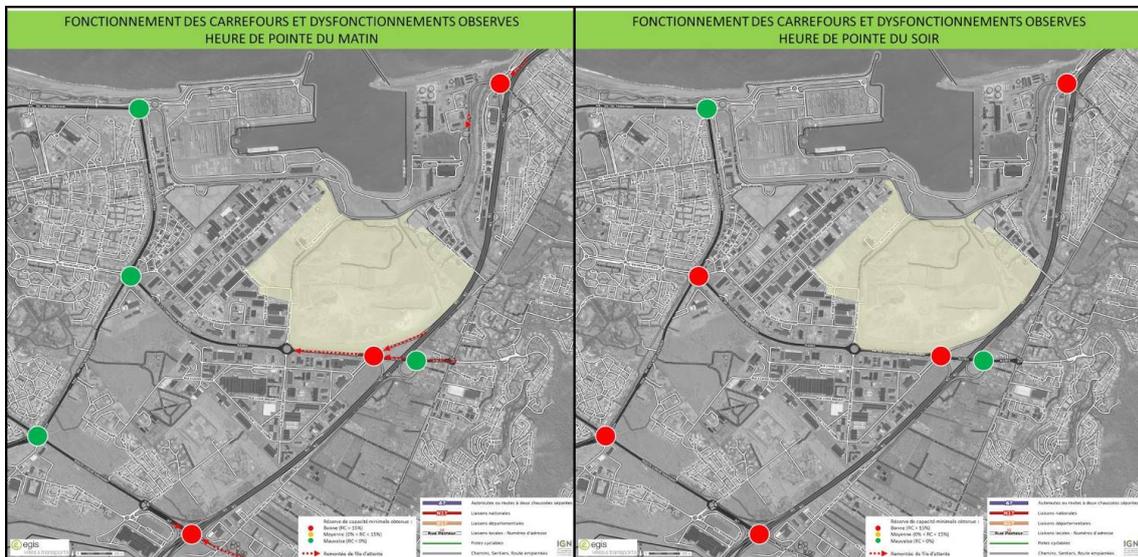


Figure 48 : saturation des nœuds routiers (source : Egis, 2016, données Région Réunion 2013)

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 |

11.2. Intermodalité et enjeux de desserte

11.2.1. 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.

11.2.2. 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 :

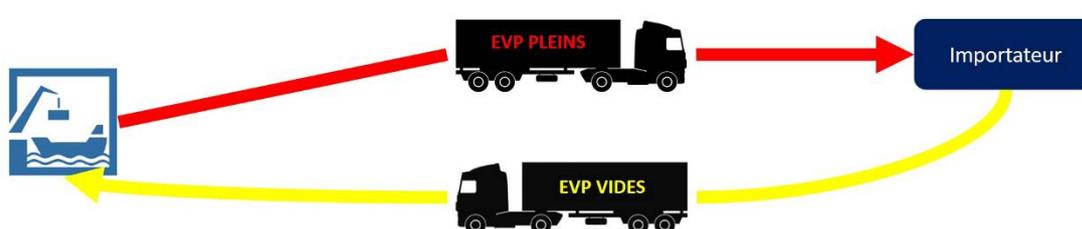


Schéma logistique visé

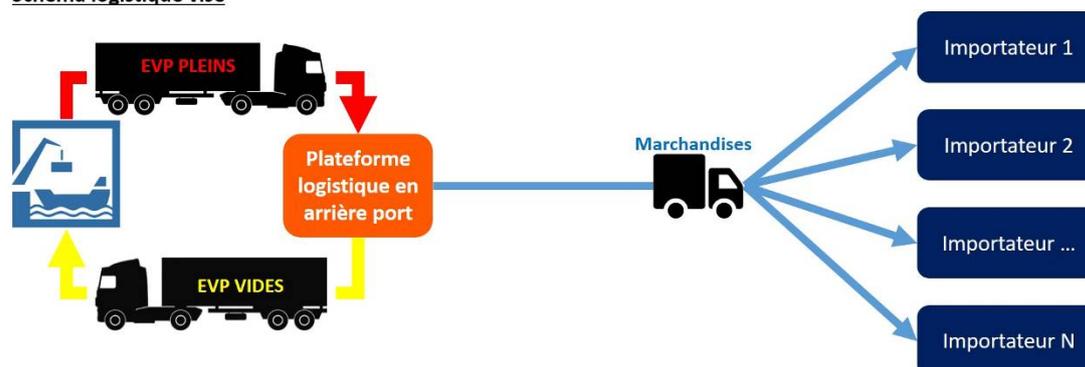


Figure 49 : évolution visée du schéma logistique

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.

PARTIE 3 - 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 147 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 :

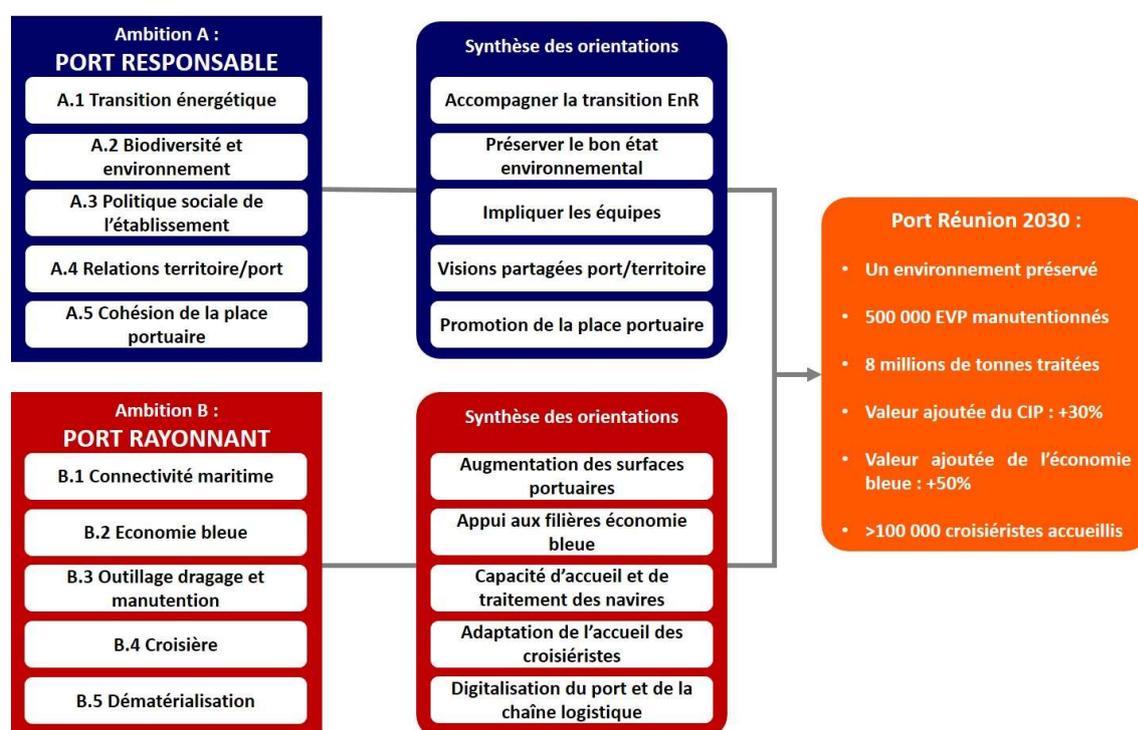


Figure 50 : Synthèse du Projet Stratégique 2019-2023

Grand Port Maritime de La Réunion – Projet Stratégique 2019-2023

Le PPI peut quant à lui être ainsi résumé :

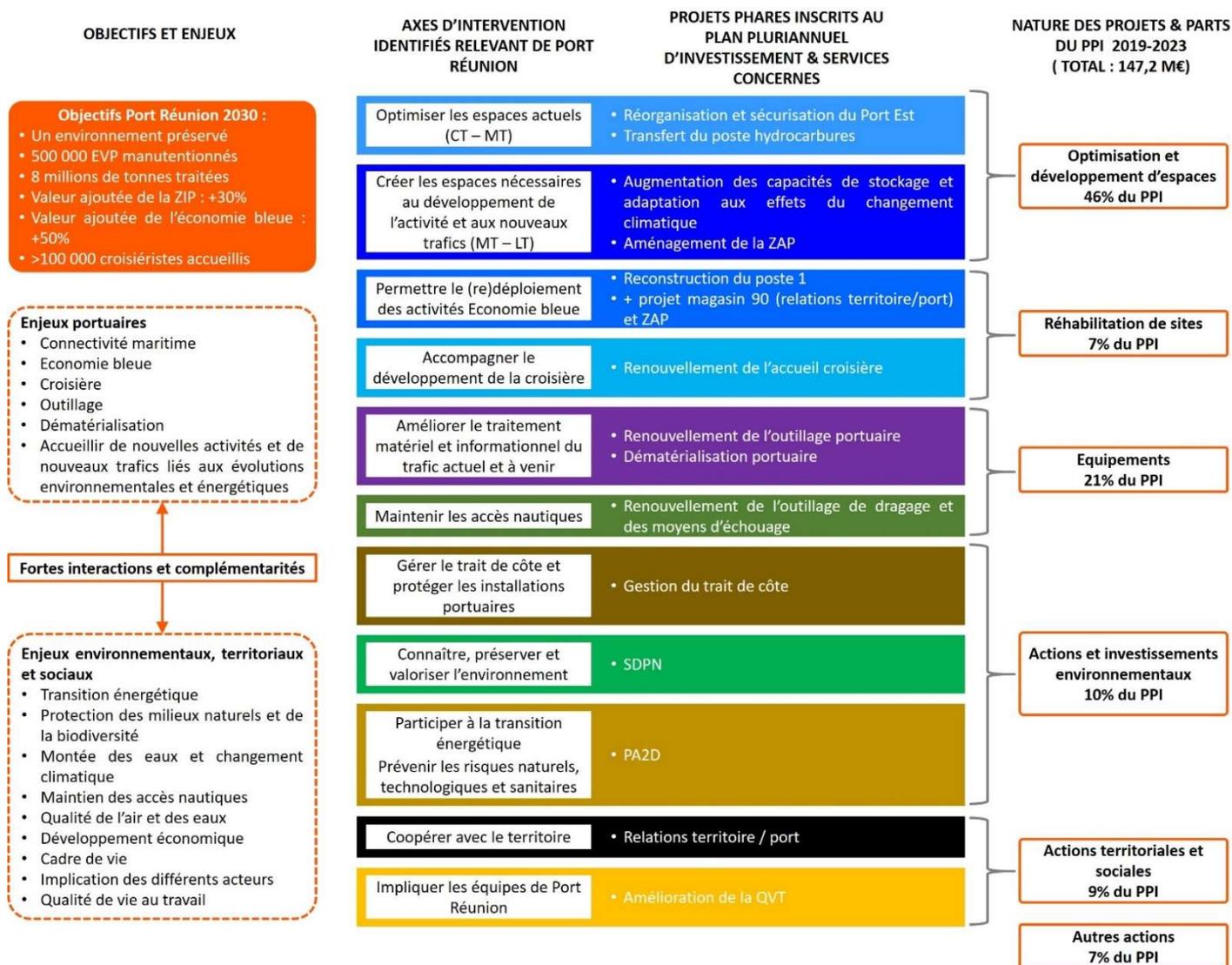


Figure 51 : articulation des projets inscrits au PPI 2019-2023

ANNEXES

Annexe 1 : bilan du Projet Stratégique 2014-2018

Note : ce bilan ayant été réalisé préalablement à la validation du Projet Stratégique 2019-2023, certains chiffres peuvent être différents.

INTRODUCTION

Port Réunion, seul port de commerce de l'île, est le lieu de transit de plus de 99 % des marchandises importées ou exportées à La Réunion. « Port commercial », mais également « port outil » et « port base », Port Réunion exploite des terminaux dédiés à des trafics résultant des besoins spécifiques du territoire (conteneurs, céréales, sucre, mélasse, charbon, gaz, bitume, ciment, rouliers, ...), abrite la 3^{ème} base navale de France, participe activement au tourisme de la Réunion en accueillant dans ses installations l'ensemble des croisiéristes, ou collabore avec le territoire pour le développement de la plaisance et du patrimoine.

Plus qu'une zone de passage, Port Réunion permet également le dynamisme d'un complexe industrialo-portuaire (CIP) générant en 2012 près de 7 % de la valeur ajoutée réunionnaise, faisant de ce CIP le premier pôle économique de l'île. Notamment par l'emploi engendré (plus de 4 330 emplois en 2012), la vitalité des activités créées par cet écosystème portuaire représente à elle seule un axe stratégique pour l'ensemble du territoire réunionnais.

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

Fort de ce constat et souhaitant procurer à La Réunion :

- de meilleurs délais d'acheminement des marchandises, aux entreprises et aux consommateurs,
- une accessibilité plus importante aux grands centres de production mondiaux,
- la création d'emplois locaux,

le GPMDLR s'est notamment fixé la volonté de développer durablement sa connectivité maritime ainsi que la logistique des marchandises conteneurisées sur l'île.

En application de la loi du 22 février portant réforme des ports d'outre-mer, le décret du 1^{er} octobre 2012 mettant en place le Grand Port Maritime de La Réunion a engagé Port Réunion dans l'élaboration de son premier projet stratégique. Portant sur la période 2014 à 2018, ce document a permis de formaliser la politique de développement de l'établissement en intégrant les aspects économiques, sociaux et de développement durable.

Durant la période de ce projet stratégique (PS), 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 + 30% entre 2014 et 2018).

Réglementairement, ce projet stratégique doit être révisé dans les cinq ans suivant son adoption ou sa précédente révision. Le PS actuel arrivant à échéance officiellement le 25 novembre 2019, **il est temps de dresser le bilan des actions menées durant la période 2014 - 2018.**

CHANGEMENT ORGANISATIONNEL DE PORT REUNION

En préambule, il convient de rappeler, le contexte de l'exercice de notre premier Projet Stratégique.

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 1^{er} 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.

En 2013, le GPMDLR a été pourvu d'une nouvelle gouvernance composée de 3 instances (Directoire, Conseil de Surveillance, Conseil de Développement), mais l'institution devait également se doter d'une structure fonctionnelle et d'une identité forte capable de l'ancrer dans le contexte portuaire local.

BILAN DU PROJET STRATEGIQUE 2014-2018

POSITIONNEMENT DE PORT REUNION EN 2013

Réalisé en 2013, le diagnostic sur lequel s'appuie le Projet Stratégique 2014-2018 pointait, d'une part, la menace pour Port Réunion d'être peu à peu marginalisé avec le risque de venir contraindre à terme toute l'économie réunionnaise, faute d'infrastructure portuaire adaptée à l'évolution du transport conteneurisé et, d'autre part, l'opportunité de développement liée à la montée en puissance attendue des flux « Extrême Orient – Afrique – Amérique du Sud ».

En effet, l'analyse de la provenance des marchandises révélait en 2013 qu'une majorité des conteneurs était transbordée au moins une fois avant leur arrivée à La Réunion. Ainsi, Port Réunion était un port principalement feederisé, comme le montre le tableau suivant présentant la répartition du type de ligne touchant Port Réunion en 2013 :

| Type de ligne conteneurs touchant Port Réunion | Situation en 2013 |
|--|---|
| Transbordement au Moyen-Orient | 43 % |
| Transbordement en Asie du Sud | 31 % |
| Transbordement secondaire à Port Louis | 3 % |
| <i>Sous-total</i> | <i>77 %</i> |
| Lignes directes Europe | 23 % |
| Lignes directes Asie | 0 % |
| Lignes directes inter-îles | ≈ 0 % |
| <i>Sous-total</i> | <i>23 %</i> |
| Total | 212 989 EVP, dont 6 170 EVP transbordés |

Par ailleurs, les perspectives de croissance des économies africaines et d'Amérique du Sud permettaient au projet stratégique des projections propices à la montée en puissance des flux conteneurs. Placé favorablement sur les lignes Europe - Océan Indien et Asie - Afrique, Port Réunion pouvait alors faire valoir sa position dans un nouveau développement du transbordement de conteneurs au sein de son bassin maritime. La carte suivante représente la position de Port Réunion au sein de flux transitant par Port Réunion tel que souhaité par le Projet Stratégique 2014-2018.



Souhaitant procurer à La Réunion de meilleurs délais d'acheminement des marchandises, une accessibilité plus grande aux grands centres de production mondiaux ainsi que la création d'emplois locaux, le GPMDLR s'est fixé la volonté de développer durablement le transbordement ainsi que la logistique des marchandises conteneurisées sur l'île.

Cette volonté trouve une cohérence dans les atouts que possède Port Réunion en 2013 :

- Un positionnement géographique favorable ;
- Une disponibilité « climatique » exceptionnelle du Port Est ;
- Une main d'œuvre performante.

Cependant, l'état des lieux avant mise en place des actions du projet stratégique avait également relevé des handicaps à ce développement :

- Des coûts européens de manutention ;
- Des surfaces de stockage limitées immédiatement bord à quai ;
- Des tirants d'eau limités qui nécessiteraient d'être portés aux standards des porte-conteneurs cibles de 9 000 EVP.

Parallèlement, le développement de la croisière dans l’Océan Indien se fait sentir dès 2013. L’établissement d’une stratégie de bassin Océan Indien à proposer aux opérateurs de croisière, ou encore l’accompagnement des acteurs du secteur touristique de l’île, représentent une partie des actions identifiées par le Projet Stratégique permettant de soutenir cette filière en croissance.

Par ailleurs, et afin d’apporter tout le support nécessaire au développement du trafic portuaire, le Projet Stratégique 2014-2018 prévoyait également de :

- Spécialiser ses terminaux, avec notamment le transfert du poste hydrocarbures du quai 10 au quai 21, mais aussi la création d’un pôle regroupant l’ensemble des vracs au Port Est ;
- Offrir de nouveaux services portuaires avec notamment le développement de l’avitaillement au Gaz Naturel Liquéfié (GNL) des navires ;
- Faire de Port Réunion la référence environnementale et sociale de la zone océan Indien ;
- Soutenir la filière pêche ;
- Ancrer les bases d’un partenariat fort avec le territoire pour le développement de la plaisance, mais également pour co-construire les interfaces du port avec la ville.

Dans ce cadre, le Projet Stratégique 2014-2018 a fixé des actions contenues dans les 4 ambitions suivantes :

- **Ambition n°1** : Moderniser Port Réunion pour le positionner comme hub de transbordement régional et spécialiser ses terminaux
- **Ambition n°2** : Améliorer la compétitivité portuaire et développer les offres foncières pour l’activité logistique et industrielle
- **Ambition n°3** : Positionner Port Réunion comme la référence environnementale et sociale de la zone, porte d’entrée de l’Europe dans l’Océan Indien
- **Ambition n°4** : Accompagner les secteurs de la pêche, de la croisière et réussir avec les collectivités, l’interface ville/port

Projet Stratégique 2014-2018 : 4 ambitions / 17 orientations

| Ambition n°1 : Moderniser Port Réunion pour le positionner comme hub de transbordement régional et spécialiser ses terminaux | Ambition n°3 : Positionner Port Réunion comme la référence environnementale et sociale de la zone, porte d’entrée de l’Europe dans l’océan Indien |
|---|---|
| O1.1 Devenir un hub de transbordement régional | O 3.1 Développer une culture commune du GPMDLR |
| O1.2 Renforcer l’attractivité du port pour les lignes conteneurisées | O 3.2 Faire tendre le terminal conteneurs vers l’excellence |
| O1.3 Réduire le coût d’approvisionnement des carburants | O 3.3 Développer une démarche d’écologie industrielle |
| O1.4 Améliorer l’attractivité de Port Réunion en développant de nouveaux services | O 3.4 Prévenir les risques littoraux et protéger l’environnement |
| O1.5 Consolider les trafics des vracs secs en créant un pôle multi-vracs au Port-Est | |
| O1.6 Accompagner le projet de la Nouvelle route du Littoral | |
| Ambition n°2 : Améliorer la compétitivité portuaire et développer les offres foncières pour l’activité logistique et industrielle | Ambition n°4 : Accompagner les secteurs de la pêche, de la croisière et réussir avec les collectivités, l’interface ville / port |
| O 2.1 Encourager le développement des zones logistiques en lien direct avec les activités portuaires | O4.1 Mobiliser l’ensemble des acteurs réunionnais de la croisière et développer les complémentarités avec les autres ports de la région |
| O 2.2 Développer les activités de transformation | O4.2 Accompagner la mise en place d’une logistique de qualité pour la filière pêche |
| O 2.3 Adapter l’outillage aux évolutions du marché | O4.3 Contribuer à développer la pêche locale |
| | O4.4 Mettre en œuvre le partenariat entre le port et la commune pour la plaisance et réussir l’interface ville/port |

Source : PS 2014-2018

Traduisant ces différentes ambitions en aménagement, le programme d’investissement 2014-2018, d’un montant total de 140,5 M€, comprenait notamment les opérations phares suivantes :

Grand Port Maritime de La Réunion – Projet Stratégique 2019-2023

| Principaux investissements | Achèvement fixé au PS | Coût global sur la durée du PS 14-18 |
|--|-----------------------|--------------------------------------|
| Extension Port-Est Phase 2 : allongement et approfondissement de la darse conteneurs, acquisition des portiques P5, P6 et P7 | 2015 | 72,6 M€ |
| Extension Port-Est Phase 3 : poste d'avitaillement GNL | 2020 | 1,5 M€ |
| Extension Port-Est Phase 4 : étude de l'exondement Ouest | 2018 | 2,1 M€ |
| Transfert du poste hydrocarbures du quai 10 au 21 | 2018 | 8 M€ |
| Port-Réunion, refonte du contrôle d'accès | 2017 | 2,46 M€ |
| Port-Est, refonte de la zone iso-frigorifique du terminal à conteneur | 2017 | 4,3 M€ |
| Entrée Port-Est, VRD, Gate douanes et PIF | 2019 | Env. 10 M€ |
| Port Est, parc Matières Dangereuses | 2017 | 5 M€ |
| Port Est, étude des potentialités de la Zone Arrière Portuaire (ZAP) | 2015 | 0,100 M€ |
| Port-Est, renouvellement du bras de déchargement hydrocarbure | 2018 | 0,600 M€ |
| Port-Réunion, réalisation d'un PA2D et d'un SDPN | 2015 | 0,432 M€ |
| Port-Ouest, gestion du trait de côte | 2016 | 6,52 M€ |
| Port-Ouest, reconstruction du Poste 1 | 2015 | 5 M€ |
| Reconstruction du bâtiment administratif et de la gare maritime | 2017 | 4,4 M€ |
| Port-Ouest, darse de grande plaisance et transfert de gestion au TCO | 2015 | 10,3 M€ |
| Total | | 133,31 M€ |
| <i>Total du programme d'investissement</i> | | <i>140,5 M€</i> |

PERIODE 2014-2018

BILAN DES TRAFICS DE PORT REUNION

Globalement, le volume de marchandise traité par Port Réunion durant la période du projet stratégique a fortement augmenté (+30%), passant de 4,292 Mt en 2014 à plus de 5,526 Mt en 2018.

L'augmentation de trafic même été supérieure à ce qui avait été prédit pour les 4 premières années du projet stratégique. Toutefois, le ralentissement des taux d'accroissement pressenti dans les années à venir a été précipité en fin de période avec une baisse du trafic global de 1% entre 2017 et 2018.

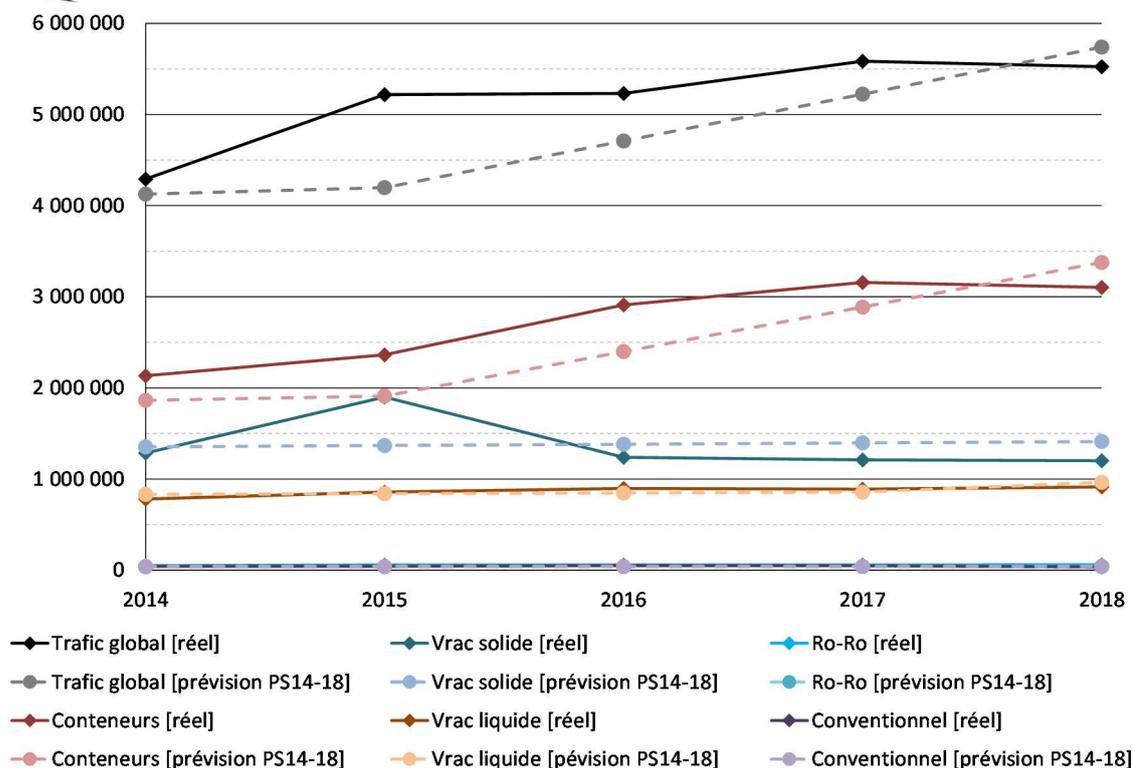
Masquant une activité portuaire restant très dynamique, cette diminution de fin de période s'explique par le blocage total du port et de ses accès durant 15 jours (mouvements sociaux de novembre 2018).

Durant la période, l'augmentation globale des volumes de trafic de Port Réunion a été portée à la fois par le trafic de marchandises conteneurisées, mais également en début de période par les vracs solides, sous l'effet notamment de la construction de la Nouvelle Route du Littoral.

Les autres trafics observent des évolutions moins marquées. Moins visible en termes de tonnage, le trafic roulier observe toutefois une bonne progression durant toute la période (+20%). Enfin, le décollage de la croisière est indéniable (17 600 pax en 2014 contre 81 600 en 2018).



Evolution des trafics face aux prévisions du PS 14-18 [T]



BILAN DES 4 AMBITIONS DU PROJET STRATEGIQUE

1. Ambition n°1 : Moderniser Port Réunion pour le positionner comme hub de transbordement régional et spécialiser ses terminaux

Ainsi que le diagnostiquait le projet stratégique, Port Réunion était en 2013 un port globalement « feedérisé », c'est-à-dire non majoritairement relié avec les grands centres de production mondiaux via des lignes maritimes directes.

L'ambition n°1 avait pour but la mise en place des principales conditions permettant la création d'un hub de transbordement pour la filière conteneurs, offrant ainsi à Port Réunion une connectivité améliorée. Cette politique de développement s'accompagnait de la nécessité de spécialiser les différents terminaux portuaires, permettant ainsi d'adapter la productivité et le niveau de sécurité inhérents à des trafics plus importants. Les orientations de cette ambition étaient les suivantes :

| | | | |
|------|---|------|---|
| O1.1 | Devenir un hub de transbordement régional | O1.4 | Améliorer l'attractivité de Port Réunion en développant de nouveaux services |
| O1.2 | Renforcer l'attractivité du port pour les lignes conteneurisées | O1.5 | Consolider les trafics des vracs secs en créant un pôle multi-vracs au Port-Est |
| O1.3 | Réduire le coût d'approvisionnement des carburants | O1.6 | Accompagner le projet de la Nouvelle route du Littoral |

Mise en place d'un hub de transbordement offrant une connectivité renforcée

Suite à l'adaptation des infrastructures d'accueil de Port Réunion aux porte-conteneurs modernes, la compagnie maritime CMA-CGM a fait de Port Réunion son hub de transbordement pour la région Océan Indien. Cette action a été concrétisée entre 2014 et 2016 par notamment l'approfondissement des accès nautiques et de la darse conteneurs, l'extension du linéaire de quai de la darse conteneurs, l'acquisition de trois portiques de manutention, mais également par la mise en place d'un nouveau règlement local pour les matières dangereuses ou encore par la mise en place d'une organisation de réservation des fenêtres d'escale par les compagnies maritimes.

Ce hub de transbordement a permis, dès sa mise en place effective fin janvier 2016, une modification profonde de la desserte de l'île. Port globalement « feedérisé » en 2014 et 2015, le GPMDLR offre depuis majoritairement des lignes maritimes directes au départ et à destination des grands centres de production mondiaux.

| Type de ligne conteneurs touchant Port Réunion | 2013 | 2015 | 2016 | 2017 | 2018 |
|--|--------------|---------------|---------------|---------------|---------------|
| Transbordement au Moyen-Orient | 43 % | 46 % | 28 % | 23 % | 21 % |
| Transbordement en Asie du Sud-Est | 31 % | 8 % | 5 % | 6 % | 7 % |
| Transbordement secondaire à Port Louis | 3 % | 8 % | 7 % | 7 % | 5 % |
| <i>Sous-total</i> | <i>77 %</i> | <i>62 %</i> | <i>41 %</i> | <i>36 %</i> | <i>34 %</i> |
| Lignes directes Europe - Océan Indien | 23 % | 21 % | 34 % | 38 % | 44 % |
| Lignes directes Asie/Moyen Orient - Afrique | 0 % | 3 % | 2 % | 1 % | 0 % |
| Lignes directes Asie - Afrique | 0 % | 7 % | 9 % | 9 % | 4 % |
| Lignes directes Asie - Afrique | ≈ 0 % | 3 % | 9 % | 11 % | 10 % |
| Lignes inter-îles à partir de Port Réunion | <i>23 %</i> | <i>34 %</i> | <i>54 %</i> | <i>59 %</i> | <i>59 %</i> |
| <i>Sous-total</i> | <i>?</i> | <i>4 %</i> | <i>5 %</i> | <i>5 %</i> | <i>8 %</i> |
| Escales logistiques | | | | | |
| Total EVP | 212 989 | 248 302 | 324 448 | 332 754 | 335 349 |
| <i>Dont EVP transbordés</i> | <i>6 170</i> | <i>24 039</i> | <i>73 948</i> | <i>88 295</i> | <i>82 621</i> |

NOTA 1 : Absence de données pour l'année 2014.

NOTA 2 : Une escale logistique s'entend comme la reprise importante de conteneurs vides par un navire sorti ponctuellement de sa ligne habituelle. Cette comptabilité n'est pas disponible pour l'année 2013.

Fluidification des procédures et des échanges de données

Volonté du projet stratégique, un Cargo Community System (SIMAR) est opérationnel à La Réunion depuis 2015. Il réunit les principaux acteurs de la place portuaire qui en sont les propriétaires. Cet outil est structurant pour le processus de digitalisation de la logistique portuaire, il est aussi fédérateur de la communauté portuaire. Parallèlement, Port Réunion utilise un Terminal Operating System (Oscar) et des logiciels pour le traitement de l'escale des navires et la gestion de matières dangereuses (TIMAD). La recherche d'interopérabilité et de fluidification des données, véritable axe de développement futur de Port Réunion, se basera sur ces outils avec SIMAR comme colonne vertébrale.

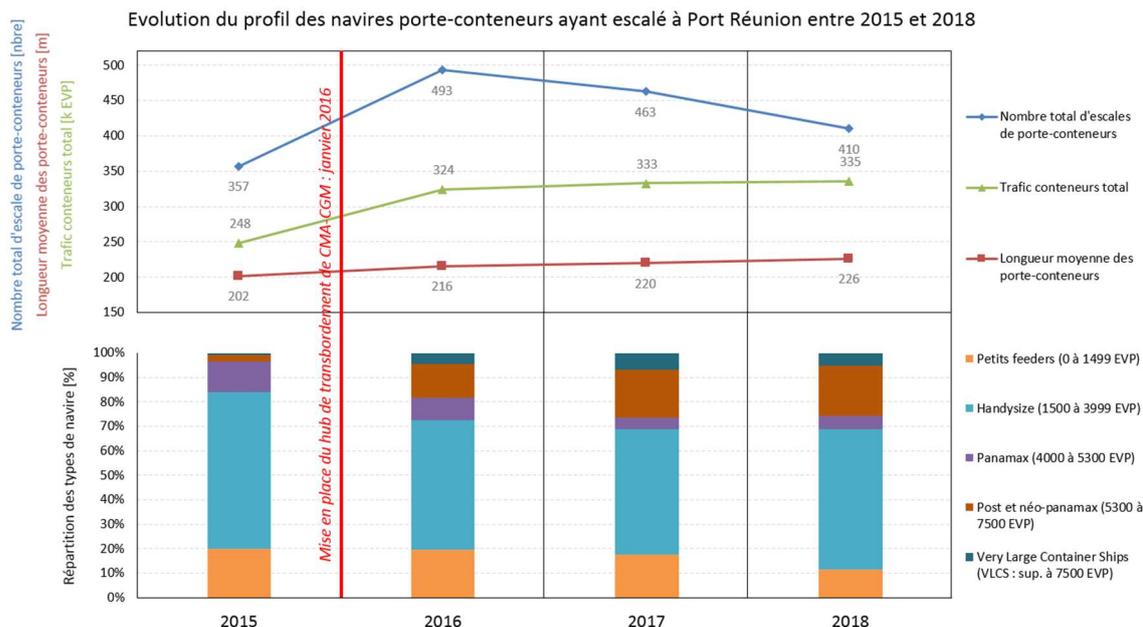
Par ailleurs, une démarche de mise en place de « prise de rendez-vous » est en cours d'expérimentation pour les transporteurs routier. Elle vise à désengorger les gates d'entrée en permettant aux camions d'accéder au terminal sur des créneaux précis, et ce afin d'éviter les attentes multiples.

Transformation du profil des porte-conteneurs escalant à Port Réunion

Avec la mise à niveau des conditions nautiques du Port Est, mais également l'augmentation du niveau de performance des moyens de manutention dédiés aux navires porte-conteneurs (Port Est Phase 2), Port Réunion devient la plateforme de redistribution de CMA CGM pour l'ensemble de l'Océan Indien. Les grandes alliances entre compagnies maritimes ainsi que les différents accords de partage des capacités des navires apportent une connectivité renforcée à la Réunion, ce qui permet :

- De meilleurs transit time (délais raccourcis d'une semaine en moyenne) ;
- La mise en place de meilleurs coûts d'acheminement ;
- La création de plus de 100 emplois directs.

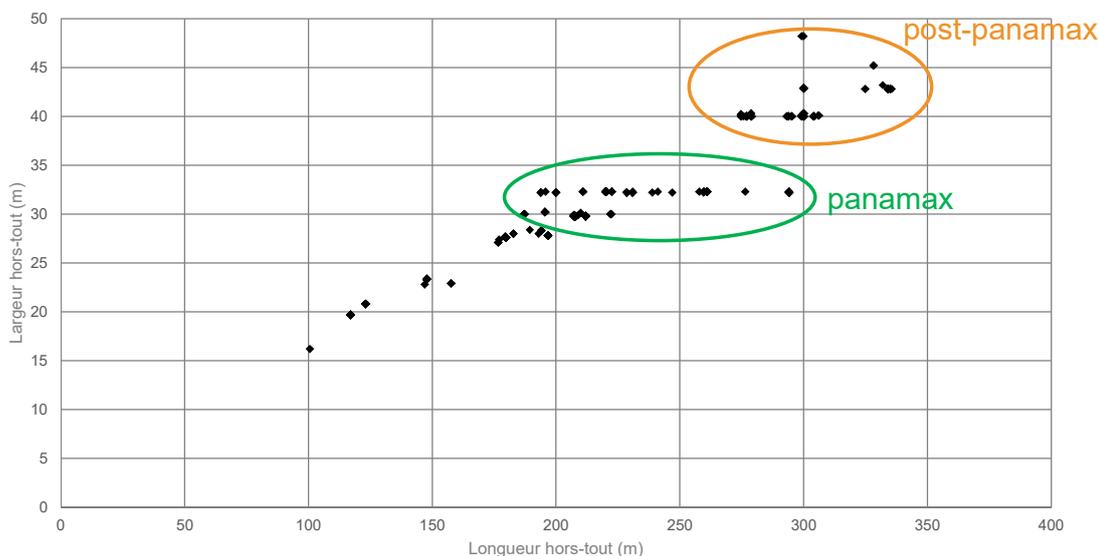
Cette connectivité renforcée se matérialise également par l'augmentation moyenne de la taille des navires porte-conteneurs escalant régulièrement à Port Réunion. Représentant environ 70% des escales, ces navires, d'une capacité d'emport plus importante, échangent de plus en plus de conteneurs lors de leurs escales à Port Réunion. Aussi, le nombre de porte-conteneurs diminue sur la période du projet stratégique alors que le trafic augmente. Ces éléments sont présentés ci-après :



Aussi et ainsi que le montre la figure suivante, deux standards de navire peuvent aujourd'hui être distingués à Port Réunion :

- Les porte-conteneurs d'une largeur comprise entre 10 et 13 rangées et d'une longueur comprise entre 150 et 220 mètres (petits *feeders* / *handysize* à Panamax). Ces navires sont majoritairement opérés par les lignes *feeder* inter-îles et régionales ;
- Remplaçant petit à petit le standard Panamax, 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 et d'Asie.

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



Cette transformation du profil des navires escalant à Port Réunion ne semble toutefois pas être terminée. La venue sur le marché depuis quelques années de navires de type Neo-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 Neo-Panamax (respectivement 19 et 20 rangées). Le futur standard Neo-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.

Service différenciant : opportunité reportée pour l’avitaillement des navires au Gaz Naturel Liquéfié

Afin d’apporter un support supplémentaire au développement de la connectivité renforcée de Port Réunion, le projet stratégique 2014-2018 prévoyait de développer de nouveaux services différenciants.

Les études de développement de l’avitaillement GNL en tant que carburant pour navire représentait dans la programmation des investissements du projet stratégique le projet le plus important. Après étude, cette offre de service ne s’est pas avérée économiquement viable sans une mutualisation des infrastructures (notamment mise en froid) avec une utilisation de cette énergie pour la production électrique de l’île. De surcroît, l’opérateur de la centrale électrique du port ne prévoit pas à ce stade de conversion de son site au GNL et la PPE régionale ne prévoit pas non plus de transition gaz dans son futur mix énergétique. Plus spécifiquement, l’offre de soutage GNL dépend d’un marché en cours de structuration, à l’état de simple idée dans la zone Océan Indien, et dont les premiers fournisseurs seront les sites disposant de terminaux méthaniers. L’opération d’investissement associée à cette stratégie GNL et intitulée Extension Port-Est Phase 4 a donc été suspendue.

Spécialisation progressive des postes à quai

La spécialisation des terminaux souhaitée par le projet stratégique 2014-2018 – action de support au développement des marchandises conteneurisées et du port dans son ensemble – englobe des opérations d’investissement en cours de réalisation et dont leur aboutissement dépassera la période. Ceci concerne l’achèvement des études ainsi que les travaux pour le transfert de l’activité hydrocarbure du quai 10 au quai 21, ainsi que le renouvellement du bras de déchargement hydrocarbure. Le transfert de l’ensemble des activités vrac solide du Port Ouest au Port Est a été jugé techniquement difficile et parfois hors de portée pour certains secteurs économiques concertés (sucre, ciment).

Accompagnement du chantier de la Nouvelle Route du Littoral

Enfin, dernière orientation de cette ambition n°1, l’accompagnement du projet de la Nouvelle Route du Littoral, notamment par l’accueil des installations de chantier au sein de PORT REUNION, se déroule au quotidien au gré de l’évolution des travaux. Cette expérience permet au port de capitaliser un savoir-faire pour l’accueil d’activités industrielles ou de grands chantiers d’infrastructures sur ses installations.

2. Ambition n°2 : Améliorer la compétitivité portuaire et développer les offres foncières pour l’activité logistique et industrielle

Soutenant les orientations de l’ambition n°1, l’amélioration de la compétitivité portuaire dédiée au trafic conteneurisé et le développement des offres foncières pour l’activité logistique et industrielle, ambition affirmée par le projet stratégique 2014-2018, traduit le besoin pour Port Réunion de retrouver des surfaces de stockage situées à proximité immédiate du bord à quai, de disposer d’outillage dont la productivité est aux standards internationaux, mais également de bénéficier d’un complexe industrialo-portuaire proposant des surfaces permettant le développement d’activités logistiques et industrielles en lien direct avec les flux portuaires. Les orientations de cette ambition étaient les suivantes :

| | |
|-------|--|
| O.2.1 | Encourager le développement des zones logistiques en lien direct avec les activités portuaires |
| O.2.2 | Développer les activités de transformation |
| O.2.3 | Adapter l’outillage aux évolutions du marché |

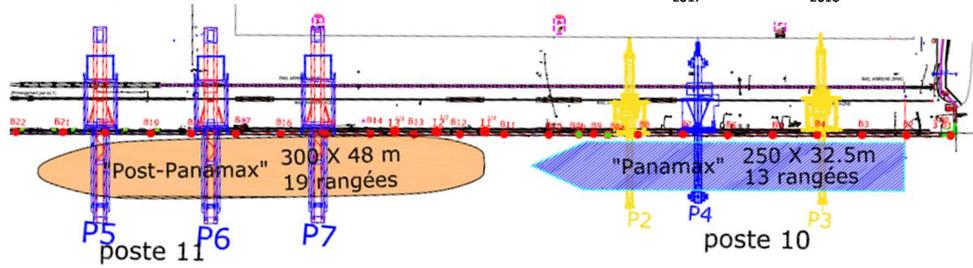
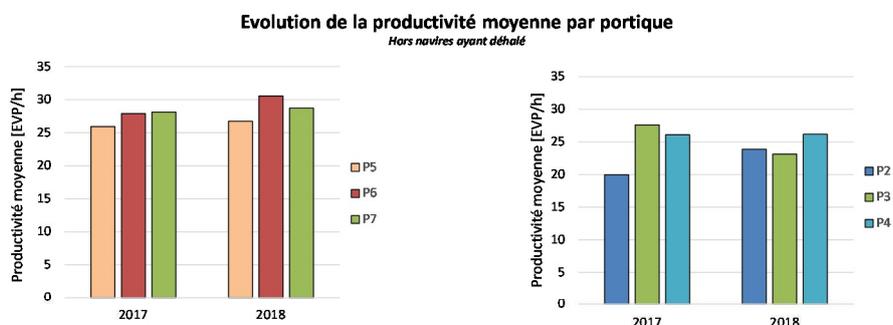
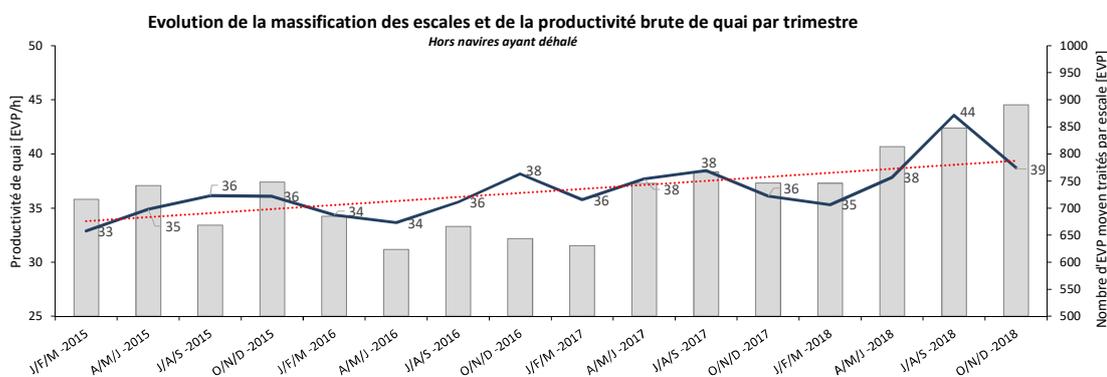
Compétitivité portuaire

Le bilan en matière de productivité de la manutention sur la période 2013-2018 est contrasté selon les modes de transport :

Pour ce qui est des conteneurs, sur la période 2014-2018, la productivité moyenne par portique reste globalement stable, alors que la productivité brute de quai augmente significativement et permet de soutenir la massification croissante des escales.

Cette augmentation de la productivité brute de quai (*gross berth productivity*) de 20 à 36 conteneurs par heure d’escale, est le fruit de la conjonction d’une plus forte « intensité d’outillage » par escale (nombre moyen de portiques et d’outillage de parc mis à disposition simultanément par escale) et d’une optimisation des temps d’accostage induit par l’instauration des fenêtres d’accostage.

En effet, l’acquisition en 2016 de trois nouveaux portiques de dernière génération (P5, P6 et P7) ayant permis au parc de portique de croître de 3 à 6 unités sur la période, a permis de garantir une mise à disposition simultanée de plus de deux portiques sur chacun des deux postes à quai et ainsi accroître significativement la productivité « brute » de quai.



Pour les vracs solides, nous constatons une hausse de la durée d’accostage, qui trouve son origine dans une productivité plus faible pour les trafics de céréales et de clinker. Cette productivité plus faible est en partie due au choix des opérateurs d’utiliser les grues de bord des navires, mais aussi à la complexité de certaines escales combinant différents produits et plusieurs destinations.

Enfin, **pour les vracs liquides, roulier et conventionnels**, les performances restent stables sur la période.

Optimisation et programmation de nouveaux espaces de terre-pleins portuaires

La réalisation des actions de l'ambition n°1 du projet stratégique a apporté à la Réunion une connectivité maritime renforcée. Cependant, la croissance rapide des volumes conteneurs générés depuis, à l'import/export comme en transbordement, nécessite un besoin de surface devant rapidement trouver un terrain d'expression, sous peine de connaître rapidement un repli des connections maritimes directes nouvellement créées.

L'opération Port-Est Phase 2 a porté la capacité potentielle de traitement des navires à environ 550 000 EVP. Cette capacité, nécessaire pour faire face à l'augmentation régulière de l'activité, est contrainte aujourd'hui par les capacités des terre-pleins du terminal conteneurs.

La capacité actuelle de traitement de ce terminal est aujourd'hui d'environ 380 000 EVP par an, un volume qui pourrait être dépassé dès 2022. La configuration du terminal a évolué au fil de l'eau depuis sa création dans les années 80, mais ne répond plus aujourd'hui aux standards internationaux en la matière, tant en termes de surfaces que d'organisation générale des flux.

Prévues par le Projet Stratégique 2014-2018 et regroupées ensuite sous la dénomination « réorganisation et sécurisation du Port Est », les opérations d'investissement « Port-Réunion, refonte du contrôle d'accès », « Port-Est, refonte de la zone iso-frigorifique du terminal à conteneurs » et « Entrée Port-Est, VRD, Gate douanes et PIF » permettent l'optimisation des surfaces actuelles, la rationalisation de toutes les activités de la darse conteneurs et de faciliter le développement futur du Port Est et des activités associées.

Dans ce cadre, le réaménagement des espaces sera l'opportunité de moderniser la darse et l'entrée du port en installant de nouveaux bâtiments, réseaux, etc., mais aussi plus largement de moderniser Port Réunion, avec 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 renforcement des postes électriques du Port Est, gage de sécurité des opérations de manutentions. Le gain maximal estimé serait d'environ 15% sur la capacité actuelle du terminal, soit environ +60 000 EVP.

Représentant un investissement global estimé à ce stade à environ 23 M€, le programme de réorganisation et de sécurisation du Port Est, d'une grande complexité, nécessitera un temps plus important qu'initialement prévu dans la définition des nombreux travaux à réaliser ainsi que de leur programmation sans perturber les opérations commerciales. La réalisation totale des travaux du programme est prévue en 2022.

A l'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 domestique et 150 000 à 200 000 liés au transbordement (respectivement 250 000 domestiques et 85 000 transbordements en 2018). Afin de se prémunir de situations périodiques de saturation, le terminal doit pouvoir viser une capacité opérationnelle de 600 000 EVP.

Les besoins à horizon 2030 pourront être satisfaits par les capacités nautiques actuelles du Port Est. Cependant, le GPMDLR doit impérativement disposer de surfaces supplémentaires pour relocaliser certaines activités et développer des services nouveaux.

Menée conjointement par le TCO et le GPMDLR, l'étude de faisabilité technico-économique pour l'aménagement de la Zone Arrière Portuaire est actuellement en cours. Les premiers principes d'aménagement de la zone seront connus courant 2019. La programmation des activités économiques de la ZAP, plan partagé avec l'ensemble des acteurs du territoire, a été réalisée. Les réflexions d'aménagement intègrent un démarrage des premiers travaux d'aménagement de la ZAP mi-2022, au départ et après remise en état des terrains des carriers et du chantier de la Nouvelle Route du Littoral. Initialement considérée comme pouvant être finalisée courant 2015, l'étude, ses concertations et réflexions élargies nécessitent un temps plus long.

L'aménagement de la ZAP représente dans ce cadre une opération stratégique pour Port Réunion. Le développement futur du port pourrait toutefois nécessiter à terme des espaces plus importants et spatialement plus proches que ceux offerts par la ZAP. Le projet d'extension du terminal à conteneurs vers la mer par exondement serait alors une solution à étudier. Les études d'opportunité de projet d'exondement Ouest ont été réalisées. Ainsi, selon les premiers calculs basés sur les performances actuelles du terminal, une surface d'environ 12 ha de terre-pleins gagnés par exondement serait nécessaire. Elle représentera une augmentation de 70% de la surface actuelle du terminal.

Les conclusions d'une étude de faisabilité menée en 2015 sur le projet d'exondement Ouest, ont permis de définir le programme des études techniques et réglementaires à réaliser, ainsi que le phasage de réalisation. Des études complémentaires techniques et environnementales seront engagées durant la période du prochain projet stratégique, permettant notamment la préparation et la tenue d'un débat public. Les études techniques de détail ainsi que les procédures réglementaires auront lieu une fois réalisé ce débat et couvriront le reste de la période du Projet Stratégique 2019-2023.

Développement de la logistique au sein du Complexe Industriolo-Portuaire (CIP)

Avec la planification d'action de soutien au développement du trafic de la filière conteneurisée, le projet stratégique 2014-2018 a souhaité accompagner la mise en place de plateformes logistiques, attractives, modernes et performantes, notamment en s'impliquant activement dans les études d'aménagement de la ZAP citées ci-avant, mais également en participant à des actions de promotion du territoire.

Selon la programmation économique convenue avec le TCO et les acteurs du territoire, l'aménagement de la ZAP devra entre autre répondre au besoin de plateformes logistiques et industriolo-portuaires. Représentant un peu plus de la moitié de la surface aménageable de la ZAP, soit environ 45 ha, ces plateformes permettront 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, ou encore le développement de la croisière. Ces activités participeront à l'amélioration de la performance ainsi qu'à la création de valeur ajoutée et d'emploi sur le territoire.

Par ailleurs, Port-Réunion a souhaité, dans un objectif de développement des investissements, que les entreprises puissent bénéficier de toute l'information sur les avantages fiscaux et douaniers leur étant actuellement disponibles dans le périmètre du CIP. Co-réalisée avec la Direction Régionale des Douanes de La Réunion, cette action de promotion du territoire est actuellement en cours d'élaboration. Une communication active naîtra de ce travail.

3. **Ambition n°3 : Positionner Port Réunion comme la référence environnementale et sociale de la zone, porte d'entrée de l'Europe dans l'Océan Indien**

En soutien aux ambitions 1 et 2, le projet stratégique 2014-2018 a souhaité apporter tout le support nécessaire au développement d'un port compétitif et durable, en prévoyant notamment de faire de Port Réunion la référence environnementale et sociale de la zone Océan Indien. Les orientations de cette ambition étaient les suivantes :

| | | | |
|-------|---|-------|--|
| O 3.1 | Développer une culture commune du GPMDLR | O 3.3 | Développer une démarche d'écologie industrielle |
| O 3.2 | Faire tendre le terminal conteneurs vers l'excellence | O 3.4 | Prévenir les risques littoraux et protéger l'environnement |

Développer une culture commune du GPMDLR

Le volet social du PS 2014-2018 établissait ainsi, la culture commune et l'adaptation de nos ressources humaines à l'évolution de nos missions, comme enjeux majeurs.

S'agissant du 2nd point, 2 orientations stratégiques étaient définies, le Schéma Directeur des Ressources Humaines (SDRH) et la Gestion Prévisionnelle des Emplois et des Compétences (GPEC).

Grand Port Maritime de La Réunion – Projet Stratégique 2019-2023

| Actions définies dans le PS | Actions menées | Actions restantes |
|--|--|--|
| Organisation | | |
| Définition de la structure organisationnelle | Réorganisation interne des services à compter de 2015 ; année marquée par la mise en place des conditions de démarrage du projet de hub de transbordement : Création d'une Direction de l'Exploitation et de 3 pôles opérationnels, d'un service « achats », d'une direction des Ressources Humaines, d'une Direction de l'Aménagement et du Développement Durable. Remise à niveau de l'organisation de la sûreté portuaire. Réorganisation interne de l'ensemble des services de l'Etablissement. Renforcement de l'encadrement intermédiaire dans la plupart des directions. | Définition de l'organisation interne de la Direction de l'Aménagement et du Développement Durable et de la Direction des Ressources Humaines et de la Communication compte tenu de la redistribution de certains services. |
| Organisation des délégations | Réalisation de la chaîne des délégations. Progression des effectifs d'encadrement. Mise en place d'un nouveau logiciel métiers financier et création des Centres de Responsabilité Budgétaires. | |
| Emploi et compétences | | |
| Condition de recrutement et de l'intégration | Création de la procédure de recrutement (121 recrutements ont été réalisés entre 2013 et 2017). Implication dans l'insertion et les actions en faveur de l'employabilité : 6 contrats d'apprentissage de 2013 à 2018, 2 contrats de Service Civique et accueil régulier de stagiaires, soit 257 entre 2013 et 2017. | Validation du Livret d'accueil et du parcours d'intégration du nouvel arrivant |
| Gestion des compétences | Mise en place des outils de la GPEC (création des fiches de postes, de l'entretien annuel obligatoire, étude de la démographie, formations et recrutements) en vue de l'accompagnement à l'évolution organisationnelle. Dans ce cadre : Favorisation de la mobilité interne dans un objectif de promotion interne (cf. adaptation des modes de reconnaissances). Réaffectation globale des effectifs sur les missions entrant dans le champ de compétences du GPMDLR et les services en croissance. Budget de formation allant au-delà de l'obligation légale à un taux de 1,6% de sa masse salariale au lieu de 1,0%. Optimisation financière du plan de formation avec des formations financées par l'AGEFOS, MUTECO/Filière Mer, SAPHIRE, AccesFormation). Réorientation de la politique de formation, auparavant axée sur les formations obligatoires, sur l'évolution des compétences (1030 actions de formations | Finalisation du référentiel de compétences. |

Grand Port Maritime de La Réunion – Projet Stratégique 2019-2023

| Actions définies dans le PS | Actions menées | Actions restantes |
|--|--|--------------------------|
| | effectuées entre 2013 et 2017). Création notamment d'un parcours de formation à destination des managers. | |
| Adaptation des modes de reconnaissances | Valorisation des compétences internes (entre 2013 et 2017, 47% des postes ouverts au recrutement ont été pourvus par des mobilités en interne). Formations réalisées en interne par des agents « experts » du GPMDLR notamment sur les logiciels métiers mis en place (Maximo, Sysmarché). Mise en œuvre d'un accord d'avancement et de promotion. | |
| Travail | | |
| Maîtrise des conditions de travail | Mise en œuvre du Document Unique d'Évaluation des Risques Professionnels avec un travail sur la pénibilité en étroite collaboration avec le CHSCT dès 2013. Adaptation des organisations de travail. Réalisation de prestations d'ergonome et psychologue du travail. | |
| Organisation de la communication et du dialogue social | Cf. infra Ambition 3.1 | |

Le processus de réorganisation des services entamé en 2015 a permis de faire face à la progression de l'activité tout en conservant le niveau des effectifs permanents.

Cependant, compte tenu des conséquences sociales et culturelles de la réforme portuaire (cf. supra II Changement organisationnel de GPMDLR), le PS 2014-2018 devait poser les bases d'une nouvelle culture commune ; en ce sens la politique managériale de l'établissement entendait se bâtir sur une éthique comportant 3 axes.

| Actions définies dans le PS | Actions menées | Actions restantes |
|------------------------------------|---|--|
| Partage | | |
| Du savoir | Mise en œuvre dans le cadre des entretiens annuels d'un point sur les souhaits de formation des agents remonté au service RH pour la création du plan de formation. Organisation des formations internes par des agents « experts ». Homogénéisation des méthodes du travail par la mise en œuvre de nouveaux outils (MAXIMO, AGE12, KELIO, SYSMARCHE, etc.) et des procédures. | Organisation du tutorat et de la transmission de l'expérience des seniors. |
| Des responsabilités | Mise en œuvre d'un Règlement intérieur et d'une charte informatique. Renforcement de la culture du risque et de leur maîtrise au travers de procédures clarifiées et partagées. | Continuer la démarche PA2D. |

Grand Port Maritime de La Réunion – Projet Stratégique 2019-2023

| | | |
|--|--|--|
| | Mise en place de groupes de travail pluridisciplinaires du Plan d'Aménagement et de Développement Durable (PA2D). Adaptation des critères de l'intéressement afin de les rendre plus tangibles pour les agents du GPMDLR, notamment sur les indicateurs de consommations (cf. infra). | |
| Mettre en place la confiance | | |
| Ecoute | Organisation du management intermédiaire comportant moins de strates afin de favoriser la remontée des informations. Développement des moments d'échanges (réunions, création des projets de service). Accompagnement individuel des agents sur certaines thématiques (CPF, retraite) et/ou orientation vers des professionnels notamment le Service Social Maritime. Mise en place de séances d'information, avec la participation d'intervenants extérieurs : les caisses de retraites, la Médecine du travail, la chambre notariale de La Réunion, la CGSS, sur des problématiques personnelles de santé publiques (les addictions, le diabète, le cholestérol). | Poursuivre le développement des compétences managériales, notamment en termes d'intelligence émotionnelle. |
| Information des agents et transparence | Mise en œuvre et optimisation des outils de communication interne (intranet, GED, courrier interne). Mise à jour et en conformité des panneaux d'affichage. Information, outre celle des représentants du personnel, des salariés par voie d'affichage, mail ou diffusion individuelle via le système de courrier interne ou les bulletins de paie, des modifications importantes (réformes formation, prélèvement à la source, mutuelle, prévoyance, événements importants dans lesquels le GPMDLR est partie prenantes, travaux, etc.). Cf. également Dialogue social exigeant et de qualité | Création d'un nouveau site internet |
| Ouverture | | |
| Respect de l'individu | Exemplarité exigée de la part de tout un chacun quel que soit son statut hiérarchique. Mise à jour des affichages obligatoires notamment sur l'égalité professionnelle. | |
| Transversalité | Mise en place de groupes de travail pluridisciplinaires sur les dossiers transversaux. | |
| Dialogue social exigeant et de qualité | Constitution de délégation de salariés dans le cadre de chaque négociation d'accords. Conservation des fréquences de réunions avec les instances de représentants du personnel à 1 réunion par mois. 27 accords d'entreprise signés sur la période 2013 à 2018 outre la mise en place du Règlement Intérieur applicable depuis le 1er novembre 2015 et du plan d'actions sur l'égalité professionnelle. | |

Le PS 2014-2018 fixait également comme orientations les Modalités d'intéressement des salariés du GPM. En effet, un accord avait été mis en place en 2013 pour les exercices comptables 2013 à 2015. Un nouvel accord avait donc été signé en 2016 et conservait les mêmes indicateurs que précédemment ; le bilan de l'accord de 2013 ayant été positif. Cependant, les partenaires sociaux se sont entendus en 2018, dans le cadre d'un avenant, sur la modification des différents indicateurs afin notamment de renforcer le critère de Développement Durable en vue de la responsabilisation des agents sur les consommations d'énergies et de consommables.

Faire tendre le terminal conteneurs vers l'excellence

Pour ce qui est de la fiabilisation des opérations bord à quai, la montée en puissance de l'outillage de manutention bord à quai des conteneurs s'est accompagnée par l'instauration de fenêtres de maintenance en cohérence avec les fenêtres d'escale et a eu pour conséquence une augmentation significative de la disponibilité des portiques à conteneurs pour la manutention des navires.

Pour ce qui est de la fiabilisation des opérations de manutention de parc, les investissements en outillage de manutention bord à quai par le GPMDLR se sont également accompagnés par l'acquisition par les manutentionnaires d'outillage de parc (manutention horizontale) de type « cavaliers ». L'augmentation de 18 à 32 engins sur la période a permis aux manutentionnaires à la fois de permettre un maintien de la productivité moyenne par portique à « servir » et assurer simultanément les livraisons de conteneurs aux transporteurs.

Parallèlement, le GPMDLR amélioré a œuvré, en concertation étroite avec les manutentionnaires et les transporteurs, à l'optimisation des espaces d'attente dédiés au « gate » et des zones inter-échange » du terminal à conteneur et à la séparation des flux de réception/livraison des conteneurs pleins et vides sur le terminal.

Cette démarche d'optimisation a également donné lieu à des mises à disposition d'espaces de dépôt de conteneurs vides à l'extérieur de l'enceinte du port qui, pour l'instant ne sont pas entièrement opérationnelles.

Démarches de Port Réunion pour le développement durable

La volonté inscrite dans le projet Stratégique 2014-2018 de positionner Port Réunion comme la référence environnementale (Ambition 3) a été retranscrite au travers des actions proposées dans l'axe d'aménagement « Intégration environnementale », qui permet une démarche cohérente des dimensions environnementales.

La mise en place d'une gestion environnementale et de 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), définit des actions concrètes en faveur de la gestion des risques naturels et technologiques, l'écologie industrielles, la protection de l'environnement en lien avec le réchauffement climatique et la préservation de la biodiversité.

Deux orientations phares étaient inscrites :

- « Développer une démarche d'écologie industrielle » dont les objectifs listés étaient les suivants :
 - Inscrire les activités industrielles dans un processus de développement durable ;
 - Anticiper et accompagner les évolutions réglementaires ;
 - Obtenir un label de gestion environnementale portuaire et développer les principes de l'économie circulaire.
- « Prévenir les risques littoraux et protéger l'Environnement » dont les objectifs fixés étaient les suivants :
 - Prendre en compte les modalités de gestion du trait de côte et des sédiments de dragage ;
 - Participer à la mise en place et au suivi des plans d'action pour le milieu naturel ;
 - Mieux connaître le milieu portuaire.

Conscient de son rôle de premier plan la prise en compte de l’environnement dans son quotidien, Port Réunion a initié en 2016 une démarche participative au travers d’un document intitulé « **Plan d’Aménagement et de Développement Durable (PA2D)** ».

L’objectif de ce document est de définir une politique de développement durable intégrant des actions à mettre en œuvre sur les 3 piliers du Développement Durable : l’équité sociale, l’efficacité économique et la qualité environnementale. Il a fait le choix d’établir ce PA2D selon une démarche participative menée en interne. C’est ainsi que des groupes de travail composés de personnels volontaires, ont été constitués afin d’établir des fiches actions à mettre en place sur les volets social et environnemental.

Cette démarche de PA2D vise entre autre, à impliquer chacun des agents de Port Réunion dans la réduction de la consommation énergétique de l’établissement, ainsi que dans la mise en œuvre des actions durables d’éco-responsabilité et d’actions inscrites dans l’audit énergétique. Ce PA2D est un élément fondamental du volet développement durable du Projet Stratégique.

Par ailleurs, 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 du GPMDLR d’améliorer la connaissance de la faune de la flore et des habitats présents sur la circonscription portuaire afin de préserver au mieux les secteurs écologique vulnérables identifiés et de mener une politique responsable d’aménageur gestionnaire de milieux naturels, complémentaire au développement de ses activités portuaires et industrielles.

Ainsi, des diagnostics du milieu naturel ainsi que des inventaires précis du milieu naturel ont été conduits sur le milieu terrestre et marin de 2016 à 2017 sur un périmètre volontairement plus large que la circonscription portuaire, de la rivière des Galets à la Grande Chaloupe pour disposer d’une cartographie précise des zones à enjeux.

Pour la première fois ainsi, 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 et peut d’ores et déjà anticiper sur les mesures « Eviter, Réduire, Compenser » à mettre en œuvre pour la réalisation de ces projets.

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. Ainsi, 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 ont été inscrites au Contrat de Transition Ecologique (CTE).

Les principales actions mises en œuvre de 2014 à 2018 sont résumées dans les tableaux ci-après :

| Développer une démarche d’écologie industrielle | | |
|--|---|---|
| Actions définies dans le PS | Actions menées | Actions restantes |
| - Optimiser les consommations électriques et les consommations d’eau potable | - Réalisation d’un audit énergétique avec des actions ciblées définies en matière d’économie d’énergie (réfection des éclairages, recours aux énergies renouvelables, véhicules électriques, formation éco-conduite,...). | - Poursuite des actions sur les économies d’énergie, la réfection des éclairages, les énergies renouvelables, le remplacement du parc |

Approuvé par le Conseil de Surveillance du 19 novembre 2019

Grand Port Maritime de La Réunion – Projet Stratégique 2019-2023

| | | |
|--|--|--|
| | - Elaboration du PA2D avec des actions d'éco-responsabilité définies (agir sur l'énergie, l'eau, l'air, les déchets, les achats, le bruit). | automobile en véhicule électrique. |
| - Améliorer la gestion des déchets | - Actions définies dans le PA2D : agir sur les déchets. Optimisation du tri des déchets au sein des bureaux réalisés dont le tri du papier. | - Poursuivre l'optimisation du tri déchets au niveau de la collecte des déchets par les équipes du GPMDLR et auprès des navires. |
| - Communiquer sur la mise en place des actions « développement durable » | - Communication sur la démarche environnementale du GPMDLR réalisée au sein des équipes du PA2D. Communication élargie aux usagers portuaires sur les espèces invasives, la protection des mammifères marins, tri des déchets. | - Communication élargie à mener sur le document PA2D et le SDPN et les actions menées. |

| Prévenir les risques littoraux et protéger l'environnement | | |
|---|--|--|
| Actions définies dans le PS | Actions menées | Actions restantes |
| -Gestion du trait de côte | - Réflexions menées avec les services de la DEAL. - Partenariat mis en place avec le CEREMA pour définir ce suivi. Réflexion élargie à la circonscription portuaire et Mise en place d'un comité d'experts (université, BRGM, associations) pour consolider la réflexion du CEREMA - Optimisation du dragage du chenal du PORT OUEST (dragage de la plage Sud afin de créer un piège à sédiments en amont du chenal). | - Poursuite du suivi. |
| - Compenser les impacts dommageables sur l'environnement | - Suivi des prescriptions environnementales et réglementaires des AP des ICPE en lien avec les services de la DEAL. - Mise en place d'une veille réglementaire permettant de suivre les « non-conformité » avec ISODOM. - Mise en place de suivis environnementaux poussés sur le milieu marin, la ressource en eau, l'avifaune, lors des projets d'aménagement (ex. chantier du PE, darse TITAN, poste H,...). - Elaboration du SDPN : amélioration de la connaissance des milieux, plus grande intégration de la biodiversité aux réflexions d'aménagement et amélioration du suivi et de la préservation de la biodiversité. - Elaboration du plan anti-pollution portuaire. - Mise en place de la démarche Environmental Ship Index (ESI), en 2018 visant à encourager les navires les moins polluants au-delà des exigences réglementaires escalant à Port Réunion. | -Suivi des « non-conformité des ICPE ». - Mise en place du plan d'actions SDPN prévue pour 2018. Poursuite du suivi des actions définies. |

| | | |
|---|---|--|
| - Réaliser un PA2D et un SDPN | - PA2D lancé en interne selon une démarche participative. Les actions/ plan d’actions ont été établis. - SDPN finalisé | - Mise en œuvre des actions environnementales restantes définies. |
| - Reconstruire le bâtiment administratif et la gare maritime aux normes HQE | -Réflexions démarrée avec la Commune du Port dans le cadre de son projet « Porte de l’Océan ». | - Réflexions à poursuivre avec la Commune du Port dans le cadre de son projet « Porte de l’Océan ». - Réflexion à mener en concertation avec l’équipe du PA2D selon les actions définies. |
| - Collecter et traiter les eaux de carénage | - Etudes réalisées et travaux finalisé en 2019 | |
| - Maintenir en état le patrimoine du Port | - Actions définies dans le PA2D pour la mise en valeur du patrimoine et du paysage. Foyer du personnel reconstruit | - Mise en œuvre des actions. |

4. Ambition n°4 : Accompagner les secteurs de la pêche et de la croisière et réussir, avec les collectivités, l’interface ville/port

A travers la réalisation du projet stratégique 2014-2018, le GPMDLR a souhaité accompagner particulièrement les autres filières structurantes de l’activité portuaire riche et diversifiée de la Réunion, telles que la pêche, la croisière ou encore la plaisance. Par ailleurs, Port Réunion a pu dialoguer durant l’ensemble de la période du projet stratégique avec les acteurs du territoire, plus particulièrement avec la commune du Port, pour trouver les solutions les plus adaptées à une transformation de l’interface ville / port. Les orientations de cette ambition étaient les suivantes :

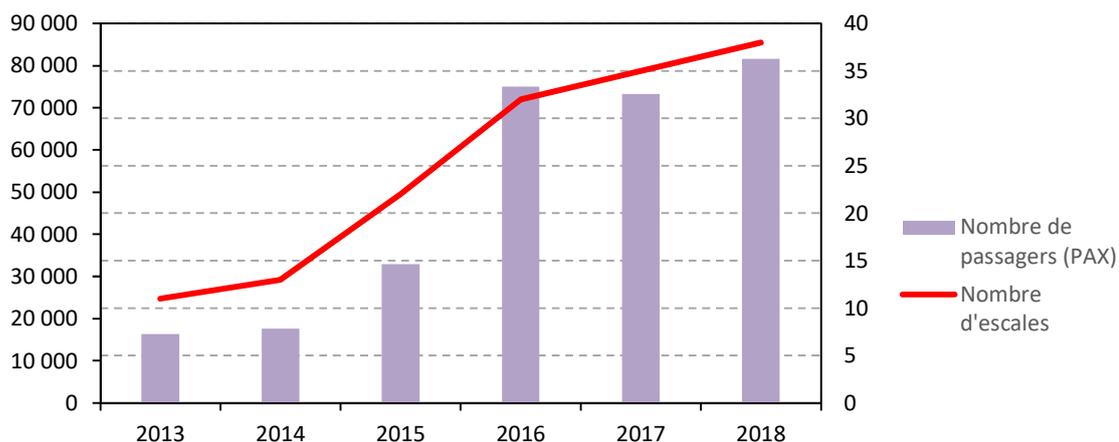


Mise en place d’une stratégie de bassin et développement de la croisière

Le projet stratégique a prévu sur la période une mobilisation de l’ensemble des acteurs réunionnais pour développer la filière croisière. Des actions sont en cours en collaboration avec la COI et l’APIOI. En effet, l’amélioration des structures d’accueil ne doit pas se limiter à la seule gare maritime, mais doit être réalisée de manière réfléchiée et en cohérence avec les acteurs du territoire et de la zone Océan Indien.

Cette mobilisation sera d’autant plus intéressante que le potentiel de développement de la croisière commence à se dévoiler. En effet, cette activité a fortement augmenté comme le montre le graphique suivant :

Evolution du trafic croisière à Port Réunion entre 2014 et 2018



Sous réserve de confirmation par l'étude de bassin Océan Indien en cours avec l'APIOI, Port Réunion souhaite à terme renouveler l'accueil de la croisière à La Réunion.

Ainsi, l'amélioration et le développement de ses infrastructures seront visés, afin d'accueillir 100 000 pax par an en 2024 (renouvellement de la gare maritime) et 200 000 à horizon 2028 (réalisation d'un quai croisière), soit à terme environ 100 escales par an.

Mise à niveau constante des équipements portuaires dédiés à la pêche

Les investissements garantissant l'avenir de la pêche à La Réunion ont été relancés au Port Ouest. Les travaux du poste 1 ainsi que la réalisation de nouveaux silos à glace ont été notamment lancés en fin de la période du Projet Stratégique 2014-2018.

Partenariat avec le territoire pour le développement de la plaisance

Souhaitant apporter tout l'accompagnement nécessaire au développement de la plaisance sur le territoire du port, le GPMDLR a réalisé sur la période du projet stratégique les actions suivantes :

- Création de la Darse de Grande Plaisance TITAN (2015)
- Inauguration de la « Darse Titan » le 17 septembre 2015, pour laquelle Port Réunion a réalisé les travaux qui au total ont représenté un investissement de 10,5 M€.
- Convention de collaboration entre le GPMDLR et le TCO pour une concertation dans la réalisation des futurs aménagements du secteur du Port Ouest (2015)
- Transfert de gestion de l'activité de plaisance au TCO (2016)
- Signature de la convention de transfert de gestion de la plaisance au siège du TCO le 29 décembre 2015 pour une mise en application au 1^{er} janvier 2016
- Mise en place de dispositifs de prétraitement des eaux des aires de carénage (2019)

Les travaux en cours visent l'installation de dispositifs de prétraitement des eaux issues des plateformes liées au carénage des bateaux. Le GPMDLR met à disposition 5 terre-pleins d'une surface totale d'environ 10 700 m², dont 3 sont situés à proximité du Roulev, et 2 de part et d'autre du Slipway. Ces travaux ont représenté un investissement de 0,9 M€.

Ce partenariat avec le territoire pour le développement de la plaisance ne s'arrêtera pas à la période du Projet Stratégique 2014-2018 puisque d'ici à 2023, il a été prévu le renouvellement des moyens d'échouage de Port Réunion, qui servent notamment à la plaisance.

Dans le détail le Roulev actuel, servant à la mise à sec des navires de plaisance et de petite pêche, sera remplacé par un nouvel élévateur à sangle de plus capacité de levage plus importante. Le Slipway sera dans le même temps modernisé.

Accompagnement et conseil dans l'aménagement des interfaces entre la ville et le port

A de nombreuses occasions durant la période de ce projet stratégique, le GPMDLR a pu dialoguer avec les acteurs du territoire et notamment avec les services de la commune du Port pour co-construire ensemble les interfaces permettant à l'ensemble des citoyens de voir et comprendre les activités portuaires.

Ce dialogue devrait être formalisé prochainement par la signature d'une convention assurant, comme en sont convenus la Commune du Port et le GPMDLR, de la nécessité d'une collaboration méthodologique et stratégique pour permettre un développement harmonieux et concerté à la fois de la ville, mais aussi du port.

BILAN DES INVESTISSEMENTS

Les investissements réalisés au cours du Projet Stratégique 2014-2018 ont représenté les montants suivants par axe :

| Axe (montants en k€) | 2014 | 2015 | 2016 | 2017 | 2018 | Total |
|---|---------------|---------------|--------------|--------------|---------------|----------------|
| Marchandises diverses | 26 946 | 54 630 | 4 399 | 332 | 590 | 86 597 |
| Vrac solide | 0 | 82 | 59 | 59 | 83 | 284 |
| Vrac liquide | 349 | 1 | 0 | 0 | 0 | 350 |
| Pêche | 1 276 | 84 | 0 | 22 | 437 | 1 819 |
| Plaisance | 9 119 | 1 427 | 0 | 0 | 0 | 10 546 |
| Réparation navale | 66 | 57 | 44 | 175 | 134 | 476 |
| Sûreté/sécurité | 36 | 66 | 34 | 167 | 303 | 605 |
| Environnement / entretien maritime | 466 | 297 | 281 | 899 | 1 540 | 3 482 |
| Patrimoine | 82 | 224 | 1 545 | 913 | 1 828 | 4 592 |
| TIC | 121 | 286 | 432 | 289 | 718 | 1 846 |
| Divers | 168 | 298 | 698 | 365 | 1 189 | 2 717 |
| Total général (hors réintégration PPP) | 38 628 | 57 451 | 7 491 | 3 222 | 6 524 | 113 316 |
| <i>Réintégration PPP</i> | <i>0</i> | <i>0</i> | <i>0</i> | <i>0</i> | <i>26 219</i> | <i>26 219</i> |
| Total général | 38 628 | 57 451 | 7 491 | 3 222 | 32 743 | 139 535 |

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 113,3 M€, soit un taux de réalisation de plus de 80%.

Toutefois, le total des montants immobilisés par le port sur la période s'élève à un total de 139,5 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 PPP, pour un montant net de 26,2 M€.

Plus précisément, l'avancement des principaux investissements est le suivant :

| Principaux investissements (en M€) | Prévus au PS 2014-2018 | Etat | Réalisé 2014-2018 | % Réalisé |
|--|-------------------------------|-----------------------|--------------------------|------------------|
| Extension Port-Est Phase 2 : allongement et approfondissement de la darse conteneurs, acquisition des portiques P5, P6 et P7 | 72,60 | Réalisé | 83,92 | 115 % (Sup. P7) |
| Extension Port-Est Phase 3 : poste d'avitaillement GNL | 1,50 | Reporté | 0 | 0 % |
| Extension Port-Est Phase 4 : études de l'exondement Ouest | 2,10 | A inscrire au PS19-23 | 0,046 | 2 % |
| Transfert du poste hydrocarbures du quai 10 au 21 | 8 | En cours | 0 | 0 % |

Grand Port Maritime de La Réunion – Projet Stratégique 2019-2023

| Principaux investissements (en M€) | Prévus au PS 2014-2018 | Etat | Réalisé 2014-2018 | % Réalisé |
|--|------------------------|--------------------------|-------------------|-----------|
| Réorganisation et sécurisation du Port-Est | 16,76 | En cours | 1,16 | 7 % |
| Port Est, parc Matières Dangereuses | 5,00 | En cours de redéfinition | 0,028 | 1 % |
| Port Est, étude des potentialités de la Zone Arrière Portuaire (ZAP) | 0,10 | En cours | 0,020 | 20 % |
| Port-Est, renouvellement du bras de déchargement hydrocarbure | 0,60 | En cours | 0 | 0 % |
| Port-Réunion, réalisation d'un PA2D et d'un SDPN | 0,43 | Réalisé | 0,164 | 37 % |
| Port-Ouest, gestion du trait de côte | 6,52 | En cours | 1,781 | 27 % |
| Port-Ouest, reconstruction du Poste 1 | 5,00 | En cours | 0,132 | 3 % |
| Reconstruction du bâtiment administratif et de la gare maritime | 4,40 | A inscrire au PS19-23 | 0 | 0 % |
| Port-Ouest, darse de grande plaisance et transfert de gestion au TCO | 10,30 | Réalisé | 10,55 | 103 % |

EVOLUTION DE LA SITUATION DURANT LA PERIODE 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 :

| Evolution de Port Réunion en chiffre | 2013 | 2018 |
|--|--------------|--|
| Trafic total (tonnes) | 4 016 985 | 5 526 000 |
| Nombre d'escales (navires) | 564 | 588 dont 410 porte-conteneurs |
| Conteneurs traités (EVP) | 212 989 | 335 651 |
| <i>dont transbordement (EVP)</i> | <i>6 170</i> | <i>82 600</i> |
| Vracs liquides (tonnes) | 767 513 | 916 000 |
| Vracs solides (tonnes) | 1 346 474 | 1 201 000 |
| Roulier (véhicules) | 26 951 | 39 400 |
| Conventionnel (tonnes) | 35 743 | 35 000 |
| Croisière (passagers en transit, embarquement et débarquement) | 16 326 | 81 684 |
| Croisière (escales) | 11 | 45 programmées sur la saison 2018-2019 |
| Part des services directs dans les escales | 23% | 59% |

| | | |
|---|---------------------------------|----------------------------------|
| Productivité moyenne par portique (dans des conditions normales d'exploitation) | 20 EVP/heure | 19 EVP/heure |
| Productivité moyenne par quai (dans des conditions normales d'exploitation) | 20 EVP/heure | 37 EVP/heure |
| Volume unitaire des escales (EVP/escales de porte-conteneurs, tonnage total/escales total) | 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% |

Nous notons également :

- La livraison d'une nouvelle darse de plaisance et le transfert de gestion de l'activité 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 présente sur le Domaine Public Portuaire et dans son voisinage grâce à la réalisation du Schéma Directeur du Patrimoine Naturel ;
- 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.

POSITIONNEMENT DE PORT REUNION EN 2019

Port Réunion dispose désormais d'une connectivité maritime renforcée qui demande désormais pour sa consolidation d'être pleinement appropriée par les acteurs du territoire.

De par son rôle majeur pour le territoire réunionnais, les orientations de Port Réunion en matière de rayonnement et de d'évolution de ses activités ne pourront se concrétiser et atteindre pleinement leurs objectifs que si ce développement intègre durablement les enjeux environnementaux et sociétaux.

Ainsi, les aspects liés à la transition énergétique, à l'environnement et d'une manière générale à la responsabilité sociale de l'entreprise seront prioritaires. La décarbonation, la minimisation des impacts négatifs sur l'environnement, et la recherche de maximisation des retombées positives pour le territoire constitueront des conditions de succès pour tout projet de développement portuaire.

Au-delà de sa nécessaire, et obligatoire, protection, l'environnement a en effet un rôle important dans la réussite des objectifs économiques de Port Réunion. Ainsi transit sédimentaire, impact de la houle sur les ouvrages portuaires, dimensionnement des outillages de dragage, évolution des ressources halieutiques, production électrique, normes et respect de la qualité de vie des citoyens sont autant d'éléments impactant et impactés par l'activité portuaire.

Port Réunion, de par son activité, aura également besoin de l'adhésion et de la participation du territoire dans son ensemble. L'atteinte de cette ambition impliquera différentes conditions et conséquences, permettant notamment de maximiser les retombées positives pour le territoire.

Les principales sont les suivantes :

- Recherche de performance sur l'intégralité de la chaîne logistique ;

Grand Port Maritime de La Réunion – Projet Stratégique 2019-2023

- Prise en compte majorée des activités portuaires dans les plans d'aménagements, de déplacement, d'urbanisme,...
- Coopération avec les collectivités, notamment sur les grands aménagements et sur l'articulation ville/port ;
- Coopération avec les acteurs de la place portuaire ;
- Appartenance et implication des équipes de Port Réunion.

Aussi, le Projet Stratégique 2019-2023 actuellement en cours d'élaboration proposera l'ambition « Port Responsable » comme base de réussite de l'ambition « Port Rayonnant ».

Cette dernière vise à conforter Port Réunion dans son rôle de port au service de l'économie réunionnaise en s'appuyant sur :

- le rôle d'interface avec le monde que joue le port ;
- les activités liées à la mer ;
- la croisière ;
- le développement des outillages et des systèmes d'information.

Projet Stratégique 2019-2023 : 2 ambitions / 10 orientations

| Ambition A : Port Responsable | Ambition B : Port Rayonnant |
|--|--------------------------------------|
| A.1 Transition énergétique | B.1 Connectivité maritime |
| A.2 Biodiversité et environnement | B.2 Economie bleue |
| A.3 Politique sociale de l'établissement | B.3 Outillage dragage et manutention |
| A.4 Relations territoire/port | B.4 Croisière |
| A.5 Cohésion de la place portuaire | B.5 Dématérialisation |

Ainsi, Port Réunion a réussi à se placer comme un acteur portuaire incontournable au cœur d'une zone Océan indien en plein développement, offrant ainsi à ses clients un haut niveau de service et de sécurité associés à l'une des productivités les plus élevées de sa zone et souhaite consolider sa position en co-construisant son développement avec le territoire.

Annexe 2 : cartes



Port-Ouest (1886)
107 Ha (dont 37 Ha
de plan d'eau)

Port-Est (1986)
175 Ha (dont 53 Ha de plan d'eau)

Voie de liaison

LE PORT

LA POSSESSION

SAINT-PAUL



Périmètre portuaire
Commune

Grand Port Maritime De La Réunion

Plan N° 19811
Approuvé le 12/11/19
Service : Service d'urbanisme
Source : © GEMELIA, Orthophoto ESRI
2017



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

Site N° 1001
 Année 2019
 Révisé le 12/01/2019 - échelle:
 1:10000
 Révisé par : CPMP/DA, Océphoto, ISRU
 P.L.C.

Port-Est
 Grand Port Maritime De La Réunion

- Périmètre portuaire
- Principaux sites portuaires
- Principaux éléments remarquables





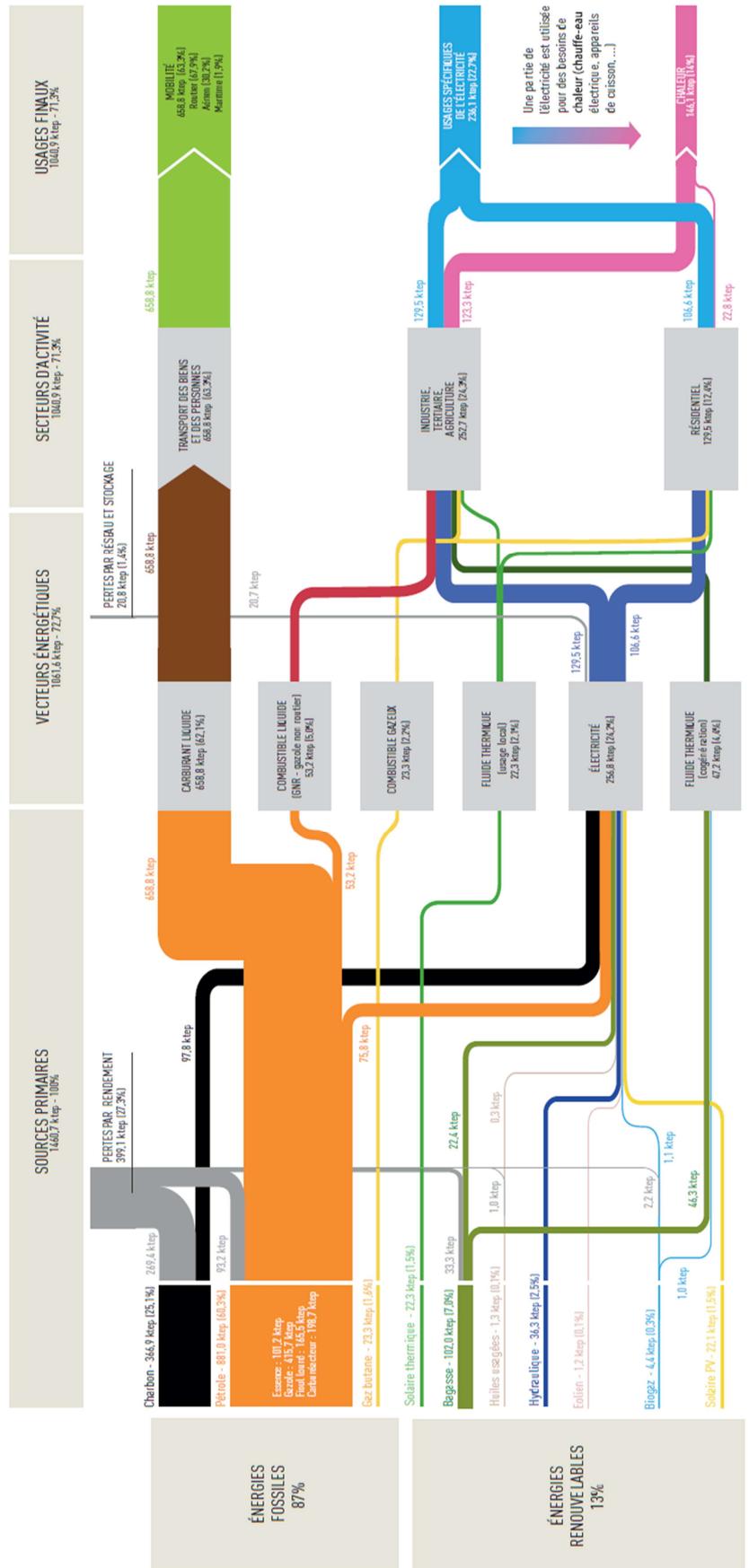
| Número | Nom |
|--------|--------------------------------|
| 1 | Capitainerie plaisance |
| 2 | Slip way |
| 3 | Entrepôts frigorifiques |
| 4 | Roulev |
| 5 | Base - grue Sennobogen |
| 6 | Magasin 90 |
| 7 | Siège |
| 8 | Silo à sucre - Cellule 72 |
| 9 | Silo à sucre - Cellule 70 |
| 10 | Silo à sucre - Cellule 71 |
| 11 | Foyer du personnel |
| 12 | Magasin D1 - Approvisionnement |
| 13 | Magasin D3 - Maintenance |
| 14 | Magasin D5 |
| 15 | Magasin D2 |
| 16 | Services Techniques |
| 17 | Magasin 40 |
| 18 | Magasin 20 |
| 19 | Magasin 41 |
| 20 | Services Bord à quai |
| 21 | Magasin 23 |
| 22 | Magasin 11 |
| 23 | Magasin 10 |
| 24 | SUM |
| 25 | Hangar - grue Rapier |
| 26 | Terminal Bitumier |



- Principaux sites portuaires
- Principaux éléments remarquables
- Périmètre portuaire

Port-Ouest
Grand Port Maritime De La Réunion

Annexe 3 : diagramme de Sankey (Bilan Energétique de La Réunion 2018)



Approuvé par le Conseil de Surveillance du 19 novembre 2019

Annexe 4 : lexique des acronymes utilisés et des organisations

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

Grand Port Maritime de La Réunion – Projet Stratégique 2019-2023

| 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 5 : références

Documents stratégiques :

- Code des transports
- Stratégie Nationale Portuaire, 2014
- Stratégie Nationale Portuaire en Outre-Mer, 2016
- Stratégie Nationale pour la Mer et le Littoral, 2017
- Stratégie Nationale France Logistique 2025, 2016
- Stratégie Nationale Portuaire en Outre-Mer, 2016
- Comité Interministérielle de la Mer, 2017
- Livre Bleu Outre-mer, 2018
- Schéma Régional de Développement Economique, d'Internationalisation et d'Innovation (SRDEII), 2017
- Stratégie de spécialisation intelligente (S3) de La Réunion, 2016
- Schéma d'Aménagement Régional (SAR), 2011
- Schéma de Cohérence Territoriale (SCoT) du TCO, 2016
- Contrat de Ville de Le Port, 2015
- Avis du Conseil Economique, Social et Environnemental : Les ports ultramarins au carrefour des échanges mondiaux, 2015.

Autres références

- *2017 cruise industry outlook*, CLIA, 2016
- *2017 Handbook of Statistics*, CNUCED, 2018
- *Actualisation du schéma de développement et d'aménagement touristique de la Réunion (SDATR)*, In Extenso, Région Réunion, 2018
- *Adapt Now : a global call for leadership on climate resilience*, Global Commission on Adaptation, 2019
- Alphaliner
- *An international vision for ocean energy 2017*, Ocean Energy System, 2017
- ANACT (Agence Nationale pour l'Amélioration des Conditions de Travail)
- *Analyse de la clientèle croisière et de ses dépenses à La Réunion*, Elan OI, Ile de La Réunion Tourisme, 2016
- Association Internationale Villes et Ports
- *Australian tech company, HamburgSud launch blockchain consortium*, Kate Patrick, Supply Chain Dive, 5 février 2018
- Banque mondiale
- *Baromètre de la maritimisation de l'économie*, Fondation de la mer, février 2017
- Base de Données EUROSTAT
- *Being short and right can be bad*, Matt Levine, Bloomberg, 2018
- *Bilan des actions environnementales du Projet Stratégique 2014-2018* du GPMDLR, Cyathéa, 2018
- *Bilan économique de La Réunion*, INSEE, 2017
- Bilan Energétique de la Réunion 2017 et 2018
- Blockchain Partner
- Brookings
- *Carte des évaluations pays*, Coface, 2018
- *Changements climatiques 2014, Rapport de synthèse, Résumé à l'intention des décideurs*, Groupe d'experts intergouvernemental sur l'évolution du climat (GIEC), 2015
- *Ocean and Cryosphere, rapport spécial, résumé à l'intention des décideurs*, Groupe d'experts intergouvernemental sur l'évolution du climat (GIEC), 2019
- *Chiffres du commerce extérieur de La Réunion*, Direction Régionale des Douanes de La Réunion, 2017
- CLIA
- CnuCED
- Code du travail
- *Commandes de paquebots: La croisière perd les pédales ?*, Mer et Marine, 30 juillet 2018
- *Comment faire de la France l'une des premières destinations mondiales de croisières (maritimes et fluviales) ?*, Conseil de promotion du tourisme, Ministère des Affaires Etrangères et du Développement International, 2015
- *Connecting to Compete 2018 : Trade Logistics in the Global Economy*, Banque mondiale, 2018

Grand Port Maritime de La Réunion – Projet Stratégique 2019-2023

- *Connecting to Compete 2016 : la logistique du commerce dans l'économie mondiale*, Banque mondiale, 2016
- *Coping with success, managing overcrowding in tourism destinations*, McKinsey Company, World Travel & Tourism Council, 2017
- *Déclaration de paris Déclaration «Tony de Brum»*, 2017
- *Dossier sur la Loi Economie Bleue*, Ministère de l'Environnement, de l'Energie et de la Mer, 2016
- Drewry
- *Enabling Trade Valuing Growth Opportunities*, World Economic Forum, 2013
- *État des Ressources en Sols dans le Monde*, Organisation des nations Unies pour l'alimentation et l'agriculture (FAO), 2016
- Etude France Stratégie RSE
- *Etude sur le complexe industrialo-portuaire de La Réunion*, INSEE Analyses La Réunion n°22, INSEE, 2017
- *Etude sur les transports maritimes 2017*, CNUCED, 2017
- EUOSHA (Agence européenne pour la sécurité et la santé au travail)
- *Evaluation environnementale du Projet Stratégique 2014-2018 du GPMDLR*, BRL Ingénierie, 2014
- *Flash n°126*, INSEE, 2018
- *Flash n°134*, INSEE, 2018
- France logistique
- Geopoliticals Intelligence Service
- *Global Economic Prospects*, Banque mondiale, 2018
- *Global warming of 1.5 °c, Résumé à l'intention des décideurs*, GIEC, 2018
- *IBM, Maersk bring blockchain to cargo shipping*, Jennifer McKeivitt, Supply Chain Dive, 17 janvier 2018
- Institut national de recherche et de sécurité (INRS)
- International Transport Forum
- *L'économie bleue à La Réunion, note expresse n°467*, ledom, 2017
- *L'économie bleue dans l'Outremer*, ledom, 2018
- *L'économie de La Réunion en 2017, Note expresse n°499*, ledom, 2018
- *L'Essentiel des 6èmes Assises du Port du Futur*, Cerema, 2017
- *L'industrie de la croisière : Entre croissance et défis, Note de synthèse n°202*, Isemar, 2018
- *La qualité de l'air à La Réunion en 2016*, Observatoire Réunionnais de l'Air, 2017
- *Rapport La Réunion 2017*, ledom, 2018
- *Le transport aérien et maritime sous le feu des projecteurs*, Agence Européenne pour l'environnement, 2016
- *Les petites îles, l'océan et le climat*, Virginie Duvat (LIENSs, La Rochelle) Alexandre Magnan (IDDRI, Paris), Jean-Pierre Gattuso (CNRS UPMC, Villefranche-sur-Mer), Ocean Climate, 2015
- *Livre Blanc, Les éditions du cercle APICIL, La santé au travail approche économique du bien-être (ROI et RSE)*
- Maersk
- *Maurice, La Réunion Quelles rivalités portuaires ? Note de Synthèse N°186*, Isemar, 2017
- Mer et Marine
- Ministère de la Transition Ecologique et Solidaire
- *MSC connects 50K containers to IoT, giving shippers real time data*, Gary Wollenhaupt, Supply Chain Dive, 17 octobre 2018
- *Navires connectés, appli personnalisée, omnicanal,... Comment MSC croisières s'orientent sur l'océan du numérique*, L'Usine Digitale, 13 juin 2017
- *Note d'analyse n°29*, INSEE, 2017
- *Note d'analyse n°30*, INSEE, 2017
- NYK Fact Book 2017
- Ordonnance 2014-697 du 26 juin 2014
- Organisation de Coopération pour le Développement Economique (OCDE)
- Organisation des Nations Unies
- *Perspectives économiques régionales Afrique subsaharienne : Faire redémarrer la croissance*, Fonds Monétaire International, avril 2017
- *Plan biodiversité*, Ministère de la Transition Ecologique et Solidaire, 2018
- *Plan Climat*, Ministère de la Transition Ecologique et Solidaire, 2017
- *Plan d'Aménagement et de Développement Durable*, GPMDLR, 2018

Approuvé par le Conseil de Surveillance du 19 novembre 2019

Grand Port Maritime de La Réunion – Projet Stratégique 2019-2023

- *Plan santé au travail 2016-2020*, Ministère du Travail, de l'Emploi, de la Formation professionnelle et du Dialogue social
- *Port Performance Linking Performance Indicators to Strategic Objectives*, CNUCED, 2016
- Port Strategy
- Portail de l'Intelligence Economique
- *Présentation du nouveau Code des Douanes de l'Union*, Douanes et Droits Indirects, Ministère des Finances et des Comptes Publics, 2016
- *Programmation Pluriannuelle de l'Energie Réunion 2016-2018/2019-2023*, Arrêtée par l'Assemblée Plénière du Conseil Régional de La Réunion le 30 juin 2015, Région Réunion
- *Promouvoir le tourisme durable dans les Outremer*, Inès BouchautChoisy, Conseil Economique, Social et Environnemental, mars 2018
- *Prospectives maritimes et stratégies portuaires*, Collection les Océanides Editions Management et Société, 2018
- *Rapport annuel*, CLIA, 2017
- *Rapport d'information n°571*, Sénat, session ordinaire de 2016-2017
- *Rapport économique annuel sur l'économie bleue 2018*, Union Européenne, 2018
- *Rapport Planète Vivante Océans*, WWF, 2015
- *Raviver l'économie des océans, plaidoyer pour l'action*, WWF, 2015
- Région Réunion
- *Relancer l'économie de l'océan Indien occidental*, WWF, 2017
- *Responsabilité sociale des entreprises et compétitivité Évaluation et approche stratégique*, Salima Benhamou & Macarthur Diaye, France Stratégie, janvier 2016
- *Review of maritime transport 2018*, OCDE, 2018
- *Revue Secteur Privé et Développement n°26*, Proparco, 2017
- *Schéma Directeur du Patrimoine Naturel*, GPMDLR, 2018
- *Schéma Régional des Energies Marines de La Réunion*, Horizon Réunion, Région Réunion, 2019
- *Schéma Régional des Infrastructures et des Transports de La Réunion (SRIT), Plan d'actions*, Région Réunion, 2014
- Société d'Etudes Ornithologiques de La Réunion
- *Strengthening Africa's gateways to trade*, Price Waterhouse Coopers, 2018
- *Terminalisation, spécialisation et enjeux logistiques des ports africains, Note de synthèse n°179*, Isemar, 2016
- *The Blockchain Potential for Port Logistics*, Marissa Oude Weernink Willem van den Engh, Mattia Francisconi, Frida Thorborg, Université de technologie de Delft, 2017
- *The Competitiveness of Global Port Cities The Case of the Seine Axis (Le Havre, Rouen, Paris, Caen) – France*, Olaf Merk, César Ducruet, Patrick Dubarle, Elvira Haezendonck and Michael Dooms, OCDE, 2011
- *The contribution of the international cruise industry to the global economy in 2016*, CLIA, 2017
- *The East & Southern Africa Container Trades*, Dynamar, 2017
- *The Geography of Transport Systems (transportgeography.org)*
- *The Impact of Mega Ships*, International Transport Forum, OCDE, 2015
- *The Ocean Economy in 2030*, OCDE, 2016
- *The World in 2050*, Price Waterhouse Coopers, 2017
- *Tourisme : début d'année prometteur*, Clicanoo, 15 septembre 2018
- *Transcription de la déclaration conjointe du Président de la République, Emmanuel Macron et de Narendra Modi, Premier Ministre de la République d'Inde à New Delhi*, Elysée, 11 Mars 2018
- World Economic Forum
- World Population Prospects, ONU, 2017
- World Wildlife Foundation
- <https://www.especiesinvasives.re/>

