



**PROJET STRATEGIQUE 2024-2028  
DU GRAND PORT MARITIME DE LA REUNION**

-

**DECLARATION D'INTENTION**

## 1. OBJET DU PROJET STRATEGIQUE

La loi n°2012-260 du 22 février 2012 portant réforme des ports d'outre-mer et le décret du 1<sup>er</sup> octobre 2012 ont institué le Grand Port Maritime de La Réunion (GPMDLR). Ces textes ont pour objectif de permettre aux ports d'outre-mer de mieux répondre aux exigences de performance et de compétitivité qu'imposent l'évolution du commerce maritime international et la concurrence avec les ports étrangers. Le GPMDLR est fondé sur le regroupement des entités CCI Réunion et DEAL et dispose d'une nouvelle gouvernance structurée autour d'un Directoire, d'un Conseil de Surveillance et d'un Conseil de Développement.

La mise en place du nouvel établissement portuaire s'est accompagné de l'élaboration concertée d'un Projet Stratégique dont le contenu est rappelé aux articles L. 5312-13 du code des transports et R103-1 du code des ports maritimes. Il constitue la feuille de route de l'établissement portuaire pour 5 ans. Le Projet Stratégique (PS) doit comprendre à minima les 5 parties suivantes :

- La première partie définit les **ambitions** sur la période du PS. Ces ambitions sont transcrites en orientations stratégiques puis en actions. Ce document permet de faire le lien entre les objectifs à atteindre à l'horizon de 5 ans et le programme d'investissement du port.
- La deuxième partie traite de la **trajectoire financière** du GPM. Elle constitue le business plan du port et modélise l'évolution des trafics et des recettes au regard des investissements prévus sur la même période. Elle donne par ailleurs les grandes orientations en termes de politique tarifaire. Le volet social donne les orientations stratégiques en termes de politique sociale et de ressources humaines.
- La troisième partie concerne les modalités d'**exploitation des outillages**. Elle établit un bilan de l'organisation portuaire et présente une évaluation prospective en matière de manutention et de gestion des outillages.
- La quatrième partie développe la politique d'**aménagement** du port. Elle clarifie la démarche de développement du port en cohérence avec ses ambitions. La déclinaison spatiale ainsi que les impacts environnementaux constituent le cœur de cette partie.
- La cinquième partie traite de la **desserte** portuaire. Elle définit les enjeux en termes d'intermodalité et des problématiques actuelles et futures de la desserte routière.

Le GPMDLR a ainsi élaboré des Projets Stratégiques pour les périodes :

- 2014-2018 ;
- 2019-2023 (approuvé par le Conseil de Surveillance du 19 novembre 2019).

Le Projet Stratégique couvrant la période 2024-2028 est en préparation, tout comme son Evaluation Environnementale (EE).

## 2. CONTEXTE

Port Réunion est un acteur incontournable de la vie insulaire que ce soit pour l'approvisionnement ou pour accompagner l'essor de l'économie bleue. Ces actions s'insèrent dans des stratégies d'ensemble à différentes échelles : celle du réseau de transeuropéen de transport (RTE-T), celle de la stratégie nationale portuaire (SNP) et enfin celle du Schéma Régional de Développement Economique, d'Innovation et d'Internationalisation (SRDEII).

Conscient de ces enjeux et de l'importance de son rôle, le Grand Port Maritime a poursuivi, depuis le 1<sup>er</sup> Projet Stratégique couvrant la période 2014-2018, la démarche de développement durable de ses activités conciliant les enjeux économiques, environnementaux et sociaux.

Affirmant ce positionnement et conforté sur ses assises grâce à une stratégie cohérente dans la durée, le GPMDLR a voulu rendre plus lisible son rôle en se dotant en 2021 d'une Raison d'être qui guidera les prochaines étapes de son développement : « **Agir de manière responsable pour sécuriser l'approvisionnement des Réunionnais et contribuer à l'attractivité et au rayonnement de notre île. Ansanm nou fé grandi la Rényon** ». Cette Raison d'être est donc parfaitement en phase avec la marque territoriale retenue par le conseil régional : « **Mèt la Réunion en lèr** »

Depuis la publication en novembre 2019 de son Projet Stratégique 2019-2023, des événements d'ampleur mondiale ont bouleversé le contexte international et régional et impacté les trafics et activités de Port Réunion.

En effet, la crise Covid-19 puis la guerre en Ukraine ont profondément éprouvé les chaînes d'approvisionnement. Les tensions géostratégiques ont entraîné la hausse du prix des matières premières et de l'énergie induisant celle des produits de base d'où une inflation globale des prix (en 2022, +7,2% pour les économies avancées et +9,9% pour les économies émergentes)<sup>1</sup>.

Le positionnement de La Réunion au sein de son bassin océanique est passionnant et délicat. Port européen situé au cœur de l'océan Indien, le GPM de La Réunion est d'abord en concurrence avec Maurice (ancienne « Isle de France ») où Port-Louis est historiquement le port de transbordement de la majorité des marchandises destinées à la Réunion. Mais d'autres menaces existent dans un environnement proche. Ainsi, les grands travaux portuaires en cours à TAMATAVE (Madagascar) financés par des fonds japonais sont de nature, à l'horizon 2027, à diminuer les flux de transbordement transitant par la Réunion voire à accentuer le risque de *feederisation* de la Réunion. Les conséquences s'évaluent en termes d'impact sur les durées d'acheminement (transit time), de fréquence, d'indépendance d'approvisionnement, etc.

Les décisions d'investissement déjà prises par Port Réunion (le remplacement de deux anciens portiques par des modèles performants capables de traiter des porte-conteneurs de type Néopanamax, l'accroissement de la capacité de traitement de conteneurs, l'extension du potentiel offert aux conteneurs isofrigos (Reefer) grâce à un nouveau terre-plein de 500 prises) sécurisent temporairement le risque de *feederisation* en démontrant la capacité du port à traiter rapidement et avec fiabilité des navires de plus en plus importants. L'apparent paradoxe est en effet que l'affaiblissement de la demande de transport n'a pas découragé les grands armements à poursuivre leurs investissements dans de nouveaux navires plus gros. Le gain d'échelle sera en effet de plus en plus sensible au fur et à mesure que la réglementation visant à réduire les émissions de gaz à effet de serre deviendra plus exigeante.

Port Réunion devra aussi anticiper les impacts du changement climatique qui commencent à s'amplifier et aggravent le risque de perturber ses activités et les liens marchands de l'île avec le reste du monde. En 2022 est sorti le 6<sup>ème</sup> rapport de synthèse du GIEC (Groupement intergouvernemental d'experts sur l'évolution du climat, instance de l'ONU). Ce nouveau rapport étoffe la connaissance sans bouleverser ce qui était déjà connu :

- Hausse de la température moyenne de la planète : de l'atmosphère (pics saisonniers, canicules) et des mers (intensité des cyclones et des houles, impacts sur la biodiversité) ;
- Augmentation du niveau des mers et océans ;
- Dérèglement climatique (perturbation des cycles naturels, dérèglement du cycle de l'eau, sécheresses, crues).

### 3. AVANCEMENT

Le groupement SYSTRA/BRL a la charge du lot n°1 de la mission **d'AMO pour l'élaboration du Projet Stratégique** et CYATHEA celle du lot 2 : **Evaluation Environnementale du Projet Stratégique 2024-2028**. Cette dernière est menée au fil de l'eau de l'élaboration du Projet Stratégique.

Le document sera présenté au Conseil de Surveillance pour approbation, après échanges avec l'Autorité Environnementale, **en novembre 2024, soit à la fin de la validité du Projet Stratégique 2019-2023 (approuvé par le Conseil de Surveillance du 19 novembre 2019)**.

Le Projet Stratégique 2019-2023 et son évaluation environnementale ont fait l'objet d'un bilan qui a permis de faire ressortir les évolutions du contexte et l'incidence sur la réalisation des projets et actions.

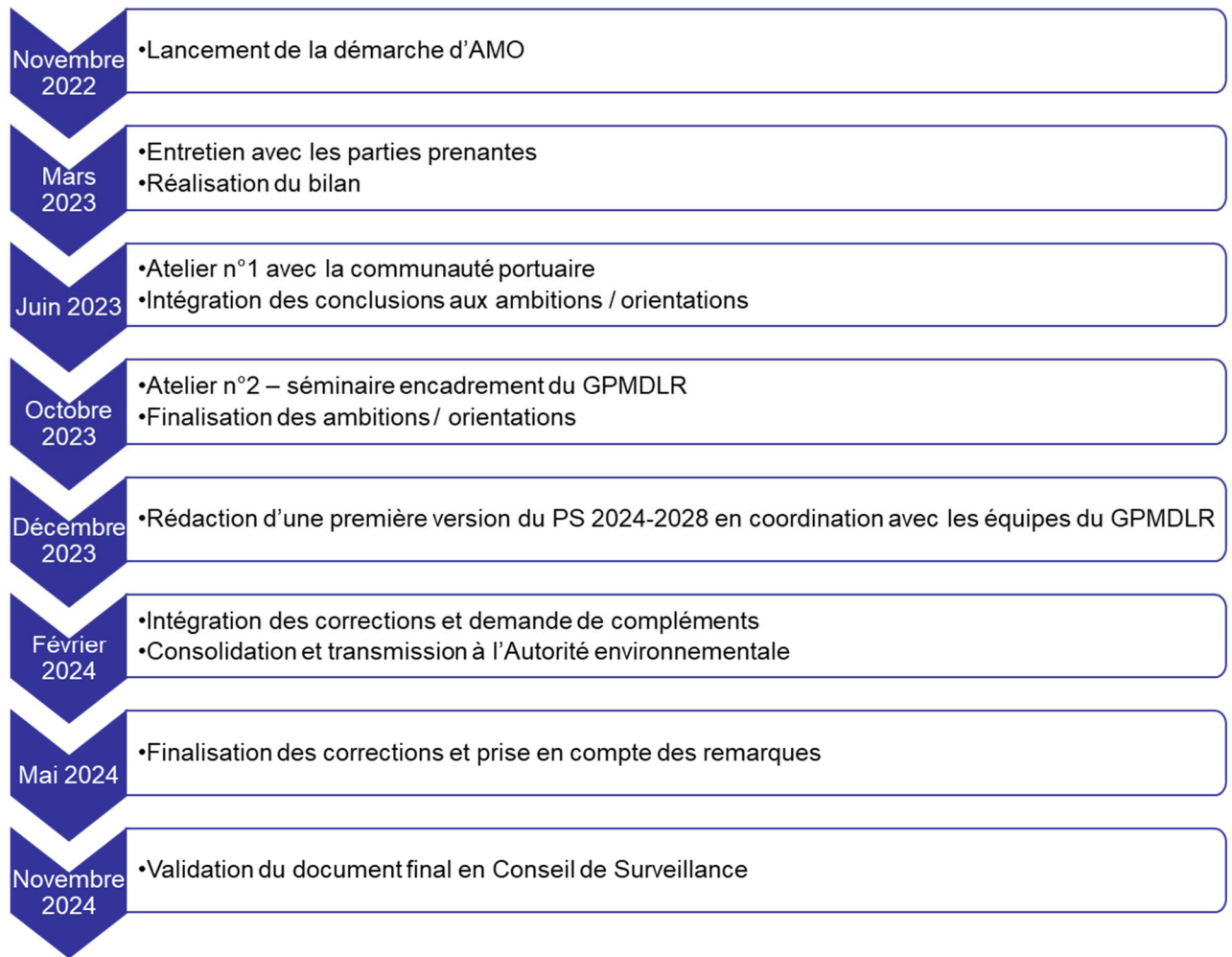
Les bilans ont été présentés à la MRAe en date du 22 août 2023 et en Commission de Développement Durable du 16 mai 2023.

Les deux premiers ateliers de concertation ont été réalisés en juin et octobre 2023 et la partie « ambitions/orientations » du PS a été présentée au directoire.

---

<sup>1</sup> Direction générale du Trésor, Statistiques du FMI, World economic outlook, novembre 2022

Les différentes étapes sont détaillées dans le logigramme ci-après.



## 4. BILAN DU PROJET STRATEGIQUE 2019 -2023

Les parties ci-dessous synthétisent le niveau de réalisation des actions du Projet Stratégique 2019-2023 selon les différentes orientations développées. Le document complet du bilan a été produit et sera valorisé dans le cadre de la rédaction du Projet Stratégique 2024-2028.

### 4.1 Port Responsable

A1 : La transition énergétique en marche

80% des actions effectuées

Plan d'Aménagement et de Développement Durable en Place Audit énergétique et BEGES 2019  
Conversion du dépôt de charbon Albioma en lieu de stockage pour la biomasse  
Plan de mobilité Partenariat avec Efficacity sur la R&D Partenariat avec EDF sur la MDE

A2 : Une meilleure connaissance de son patrimoine et de son environnement pour mieux le protéger

85% des actions effectuées

Schéma Directeur du Patrimoine Naturel (SDPN) pour la protection de la biodiversité Démarche ESI « Index Environnemental de Navire » (Environmental Shipping Index) mise en place en 2018 : 5 compagnies signatures, 24 navires scorés CIFRE 2020 sur zones marines Plan déchets  
Plan de dragage et de gestion des sédiments  
Réparation de la carapace de protection de la pointe du phare en 2020 Partenariat ATMO Réunion

A3 : Une politique sociale renouvelée

82% des actions effectuées

Charte de responsabilité sociétale de l'entreprise approuvée  
Responsable Prévention Santé et Sécurité au travail Mise en place d'une GPEC  
Rattachement des missions des ressources humaines à la direction générale

A4 : Les relations ville-port renforcées

64% des actions effectuées

L'aménagement des maisons des ingénieurs et du quartier (avec la commune du Port)  
Nouveau siège social Conventions relatives à la ZAP  
Création du Port Center Mise à jour des outils de communication

A5 : La cohésion de la place portuaire pour une meilleure attractivité et visibilité

60% des actions effectuées

Référents sécurité au travail Développement du CCS et « rendez-vous »  
Déclarations dématérialisées des imports et exports pour conventionnel et conteneurs

### 4.2 Port Rayonnant

B1 : Une connectivité maritime en cours d'amélioration

55 des actions effectuées

Conventions et études pour l'aménagement de la ZAP Programme fonctionnel d'un infocentre  
Communication : CNUCED, outil d'affichage de l'impact des lignes directes sur les transit time  
Réflexions avec cles maritimes et manut. sur traitement des lignes régulières  
Réorganisation et optimisation Port Est en cours AO nouveau parc reefer

B2 : Un port d'appui à l'économie bleue

75% des actions effectuées

Consultations lancées pour la réhabilitation du magasin 90 Ateliers de l'Océan en cours en réaménagement  
Réhabilitation du poste 1 Acquisition d'un élévateur à sangles, slipway en cours Silo à glace n°4 livré  
Première session de formation aux métiers de la logistique en 2019 Dock flottant d'occasion acquis

B3 : Une adaptation permanente des infrastructures et outillages

68% des actions effectuées

Nouveaux portiques en capacité de traiter 20 rangées de conteneurs  
Alimentation électrique des portiques en cours Passage au crédit-bail pour les outils de manutention  
Engins de dragage renouvelés

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

100% des actions effectuées

Évolution significative des actions et ambitions au regard du contexte du secteur (crise sanitaire)  
Étude APIOI livrée

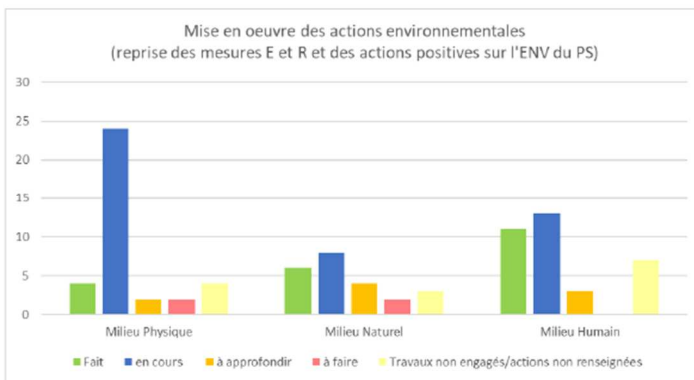
B5 : Smart and safe port

79% des actions effectuées

Dématérialisation des déclarations via SIMAR  
Module de déclaration des Droits de port Navire DECNAV mis en exploitation Statistiques en temps réel  
Sécurisation des flux de MD Modernisation de la gestion du trafic maritime

### 4.3 Volet environnemental

#### 4.3.1 Mise en œuvre des mesures ERC liées au PS 2019-2023



Entre 75% et 100% fait	Fait
Entre 50% et 75% fait	En cours
Entre 1% et 50% fait	A approfondir
0% de fait	A faire
Pas d'information ou mesures liées à un projet non mis en place dans le PS précédent	Non renseigné/Travaux non engagés

BILAN

23% des actions environnementales réalisées à plus de 75%

48% des actions environnementales en cours (entre 50 et 75% abouties)

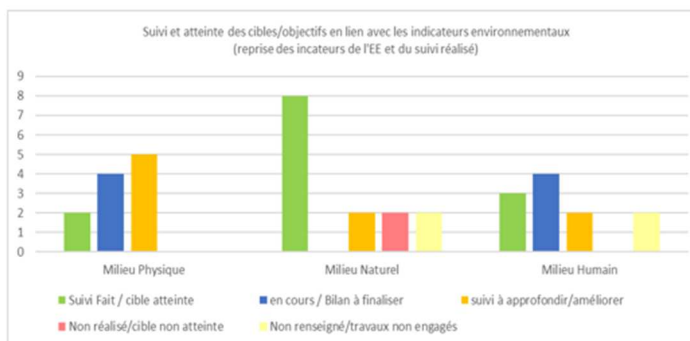
10% des actions environnementales à approfondir

4% des actions environnementales non réalisées

15% des actions environnementales non engagées car les travaux n'ont pas été réalisés

➔ 95% des mesures prévues dans le cadre du PS 2019-2023 et liées à des travaux engagés sont en cours ou finalisées.

#### 4.3.2 Indicateurs environnementaux de suivi liés au PS 2019-2023



Entre 75% et 100% fait	Fait
Entre 50% et 75% fait	En cours
Entre 1% et 50% fait	A approfondir
0% de fait ou cible non atteinte	A faire/ A corriger
Pas d'information ou mesures liées à un projet non mis en place dans le PS précédent	Non renseigné/Travaux non engagés

BILAN

13 indicateurs ont été suivis et les objectifs atteints

8 indicateurs sont en place et les cibles quasiment atteintes

9 indicateurs sont en place, mais leur suivi est à approfondir

1 indicateur dont la cible n'est pas atteinte et 1 indicateur non mis en place

Pour 4 indicateurs nous ne disposons pas de données

➔ Près de 83% des indicateurs de suivi de l'évaluation environnementale disposent aujourd'hui d'un suivi effectif (avec données transmises ou en cours de formalisation).

## 5. CONCERTATION DU PROJET

Différents processus de concertation autour de la construction du Projet Stratégique 2024-2028 ont été menés à ce stade.

### 5.1 Atelier « communauté portuaire » de juin 2023

Cette journée d'atelier a été l'occasion de rassembler les différents acteurs portuaires pour créer un **espace de dialogue et de partage**, tout en soulignant que le Grand Port Maritime accorde de **l'importance à leurs objectifs et difficultés**.

La journée s'est articulée autour de trois temps de travail :

- Les participants ont exposé leurs projets et problématiques, cherchant à les rapprocher des ambitions et orientations du Projet Stratégique ;
- Ils ont formulé des actions pour répondre aux problématiques préalablement identifiées ;
- Ils ont identifié géographiquement et caractérisé les points de friction et de synergie.

Des inquiétudes ont été exprimées concernant la place des acteurs au sein du port, les risques liés au trafic et au mouillage, ainsi que la nécessité d'assurer une prise en compte adéquate des acteurs privés et de leurs enjeux dans la stratégie portuaire.

Un point clé est notamment la nécessité de renforcer la collaboration au sein de la communauté portuaire en raison de l'espace contraint, de la coactivité importante et de l'importance cruciale du port pour l'économie réunionnaise. Il a également mis en évidence le déficit de confiance entre les professionnels et le GPM. En réponse à ces défis, des pistes d'amélioration à court terme et à plus long terme ont été proposées, notamment la mise en place de rendez-vous réguliers sur l'occupation des quais et la gestion des imprévus, ainsi que l'octroi d'une plus grande place aux professionnels dans l'élaboration de la stratégie. Même si la loi a déjà rejeté cette demande, la revendication de nommer un professionnel du Port dans le Conseil de Surveillance a été de nouveau exprimée. Finalement, l'objectif partagé est que le GPM soit véritablement au service des professionnels qui font vivre le port au quotidien.

### 5.2 Cadrage avec la MRAE en août 2023

Une réunion de cadrage avec la MRAE (mission régionale de l'Autorité Environnementale) a été menée le 22 août 2023. Les principaux points d'attention soulevés à ce stade par les services de l'Etat sont les suivants :

- Nécessité de présenter les études techniques menées et de justifier les scénarii retenus dans le PS (choix du foncier ZAP, choix de la zone d'exondement en tenant compte des enjeux environnementaux identifiés, etc.).
- Sensibilité particulière liée aux thématiques suivantes : changement climatique, gestion de l'eau, biosécurité, trame verte et bleu : nécessité de mettre en évidence les mesures/actions mises en place pour répondre aux enjeux prégnants associés.
- Intégrer l'objectif de zéro artificialisation nette (ZAN) dans les réflexions des projets à venir du PS 2024-2028.
- Prendre en compte les projets autres pouvant impacter le GPMDLR (notamment privés), en précisant les limites de cette prise en compte (projets non maîtrisés par le GPMDLR notamment).
- Solliciter l'avis de l'ARS sur le projet de PS 2024-2028 concernant les questions de l'eau.
- Tenir compte de la concertation préalable pouvant être ouverte dans le cadre du droit d'initiative : à travers **la présente déclaration d'intention**.

### **5.3 Atelier « séminaire de l'encadrement » d'octobre 2023**

Ce séminaire a réuni l'encadrement du Grand Port Maritime pour collaborer sur la finalisation des orientations et la formulation d'actions concrètes qui alimenteront le futur Projet Stratégique. Le travail s'est articulé autour de trois phases distinctes :

- Émergence des actions pour le Projet Stratégique 2024-2028 par orientations : Les participants ont travaillé sur la définition d'actions spécifiques liées aux orientations du Projet Stratégique.
- Mise en œuvre opérationnelle des actions pendant la période du Projet Stratégique : Ils ont discuté de la manière de mettre en pratique ces actions dans le temps.
- Émergence des modalités d'association et d'information relatives au Projet Stratégique : Les participants ont réfléchi aux meilleures façons de s'impliquer dans le suivi du Projet Stratégique.

Lors de ces temps de travail, il est apparu que les orientations du Projet Stratégique actuel présentent un manque de clarté et nécessitent une reformulation car elles peuvent parfois être ambiguës ou regrouper plusieurs thématiques, entraînant une redondance des actions. Le groupement a donc fait évoluer certaines ambitions à la suite du séminaire.

Pour améliorer la communication autour du Projet Stratégique, les participants ont proposé plusieurs mesures, notamment la mise en place d'indicateurs de suivi semestriels, des échanges annuels avec le service de communication, et l'utilisation d'un tableau de suivi pour distinguer les actions, les orientations et les ambitions. De plus, ils ont recommandé d'organiser des réunions régulières (au moins deux fois par an).

En ce qui concerne l'amélioration de la collaboration entre les services pour la mise en œuvre des actions et des ambitions du Projet Stratégique, les participants ont proposé l'opérationnalité de la gestion de projet sous forme de groupes de projets.

Enfin, les participants ont partagé leur expérience de la journée, notant qu'en dépit de leurs interactions quotidiennes au sein de l'organisation, cette réunion leur a permis d'acquérir une meilleure compréhension des projets menés par les autres services. Il y avait des opinions divergentes concernant la participation de la Direction, certains préférant une implication active lors du séminaire, tandis que d'autres appréciaient la liberté de discussion. Dans l'ensemble, la journée a été qualifiée d'agréable, et les participants ont exprimé le souhait que ce type de séminaire se tienne plus fréquemment pour renforcer la communication et la collaboration au sein de l'organisation.

### **5.4 Concertation du public**

En complément et en vertu de l'article L121-17 du Code de l'Environnement, le Grand Port Maritime De La Réunion prend l'initiative d'organiser une concertation préalable selon les modalités librement fixées et dans le respect des articles L121-15-1 à L121-17 et R121-19 à R121-24 du même Code.

Une concertation préalable est envisagée au cours de la phase d'élaboration du Projet Stratégique 2024-2028. Elle durera entre 15 jours et 3 mois. A ce stade il est prévu la mise à disposition au siège du GPMDLR :

- D'un exemplaire du Projet Stratégique 2024-2028 dans une version provisoire ;
- D'un registre de concertation permettant au public d'apporter ses commentaires et observations.

Les modalités finales de concertation préalable du public seront communiquées au public au moins 15 jours à l'avance via le site Internet du GPMDLR (<https://reunion.port.fr/>), par voie d'affichage à son Siège et par voie de presse.

La présente déclaration d'intention est publiée et téléchargeable sur le site Internet du GPMDLR : (<https://reunion.port.fr/>).



## **6. AMBITIONS ET ORIENTATIONS DU PROJET STRATEGIQUE 2024-2028**

Le Projet Stratégique ne détermine pas seulement le chemin à suivre sur les 5 prochaines années pour l'établissement portuaire, il s'interface également avec l'ensemble des documents de planification de l'île comme le SAR et notamment son chapitre SMVM (Schéma de Mise en Valeur de la Mer), la Programmation Pluriannuelle de l'Energie (PPE), le Schéma de Cohérence Territorial (SCOT) du Territoire de la Côte Ouest, les PLU des communes de Le Port et de La Possession, le Projet Partenarial de l'Ecocité (PPA) , etc...

Il ressort des échanges avec les acteurs publics et privés lors de la concertation préalable, ainsi que de l'analyse du précédent Projet Stratégique, la nécessité de proposer 3 grands axes dans une logique de clarté et d'exhaustivité de la démarche stratégique.

Par ailleurs, les enjeux liés au changement climatique et à la transition énergétique étant ressortis avec force des différentes analyses, les aspects « adaptation aux conséquences du changement climatique » et « schéma directeur énergie » sont évoqués de manière transverse pour les 3 ambitions.

<b>Ambitions</b>	<b>Port rayonnant</b> <i>Une performance opérationnelle favorisant le rayonnement insulaire</i>	<b>Port responsable</b> <i>Une stratégie environnementale au bénéfice des réunionnais</i>	<b>Port ancré à son territoire</b> <i>Un acteur économique en soutien des économies bleues et locales</i>
<b>Orientations</b>	Positionnement du port en région OI <i>(coopération régionale)</i>	Qualité de vie au travail <i>(dont RH, santé, environnement, sécurité de travail)</i>	Accompagnement de la logistique sur la zone arrière portuaire
	Transition numérique <i>(digitalisation des process)</i>	Préservation du cadre de vie <i>(dont qualité de l'air, nuisances sonores, et aménagement paysager)</i>	Interfaces avec le territoire
	Développement des infrastructures conteneurs	Préservation des habitats et des espèces <i>(milieux terrestres, aquatiques, marins)</i>	Souveraineté nationale <i>(Marine Nationale)</i>
	Nouveaux services aux navires et à la marchandise	Économie circulaire <i>(dont gestion des déchets)</i>	Appui à l'économie bleue <i>(dont activité pêche et chantier navals)</i>
	Développement de la croisière		
Volet anticipation et prise en compte du changement climatique	Optimisation des conditions opérationnelles <i>(gestion des coactivités, dragage...)</i>	Préservation des ressources <i>(milieu physique et naturel)</i>	Renforcement et résilience des infrastructures
Volet atténuation changement climatique: focus sur la transition énergétique	Sécurisation des approvisionnements énergétiques	Trajectoire de sobriété <i>(réduction des consommations)</i>	Contribution à la transition énergétique <i>(innovations, EMR et production locale d'énergie)</i>
	Communication (outils et actions)		

## 7. OPTIONS STRATEGIQUES

Au regard du contexte développé ci-dessus et des contraintes budgétaires de l'établissement public, un certain nombre d'options stratégiques ont été définies.

Ces options sont présentées au stade d'analyse préalable et doivent faire l'objet d'une validation des instances de décision du GPM :

- **Terminal conteneurs** : les perspectives d'évolution du secteur du transport conteneurisé poussent à évaluer la pertinence d'un certain nombre d'investissements. Les coûts associés au déplacement du pipeline ou de l'augmentation des surfaces de stockage (exondement Ouest) questionnent leur pertinence. L'amélioration des équipements poursuivie dans le précédent PS avec notamment l'arrivée de deux nouveaux portiques Overpanamax portant à 5 leur nombre, parc auquel s'ajoute un portique de type Panamax ayant fait l'objet en 2023 d'une révision majeure à mi-vie permet des gains de productivité très significatif au niveau du quai qui, de ce fait, n'est plus le facteur limitant. A l'échelle du terminal, l'effort doit désormais porter sur la fluidité des entrées / sorties et l'optimisation des surfaces exploitées en bord à quai par l'éloignement de certaines fonctionnalités dont le stockage de conteneurs vides.
- **Adaptation au Changement Climatique (A2C) et Exondements** : L'A2C imposera un renforcement avec rehaussement de la carapace existante (Partie Ouest). Initialement envisagée comme concomitante à un exondement Ouest, cette hypothèse doit être écartée d'abord faute de modèle économique vu son coût très élevé ensuite dans une logique de moindre impact écologique, l'apport des hectares exondés pouvant être compensés par des surfaces en ZAP. En revanche, la préfabrication en amont du chantier de pose des éléments de carapace nécessitera un exondement Est au droit de la centrale EDF-PEI. Leur poids (50 t) mobilisera en effet un moyen nautique spécifique dont le coût journalier imposera l'optimisation de son usage. Tout en améliorant la protection de la centrale EDF-PEI aux risques littoraux, cet exondement Est a aussi vocation à servir les grands chantiers de La Réunion (fin de la Nouvelle Route du Littoral (NRL), transition énergétique (projet d'éolien flottant), hydrogène...).
- **Zone Arrière Portuaire** : la Zone Arrière Portuaire, intégrée dans la circonscription portuaire fait l'objet d'un aménagement concerté avec les collectivités dans le cadre de l'OIN Ecocité. Les terre-pleins à proximité des bords à quai ont vocation à répondre aux besoins de l'import/export et du transbordement. Au-delà, l'affectation à des activités portuaires laisse la place à plusieurs scénarios qui doivent néanmoins tous prendre en compte la fin du chantier de la NRL. La pondération reste à arbitrer entre les projets d'opérateurs dont l'activité est fortement liée avec les flux maritimes, les enjeux des différents acteurs publics (en termes d'innovation et de transition énergétique) et les besoins des acteurs logistiques.
- **Marine Nationale** : Les enjeux en termes de souveraineté nationale et de stratégie indopacifique s'expriment notamment dans la capacité de projection des forces armées. C'est la notion de point d'appui que devra remplir la base navale de la Pointe des Galets avec les arrivées échelonnées de 2025 à 2032 de nouveaux navires plus longs que ceux actuellement basés à la Réunion. Au-delà de besoins accrus en linéaire de quais, des surfaces devront être libérés notamment autour de la darse Foucque afin de permettre davantage d'interventions sur les navires à flot et plus de stockage.
- **Transition énergétique** : l'évolution du mix énergétique de l'île induit des besoins de reconfiguration des sites portuaires principalement en matière de stockage. Cet enjeu nourrit les réflexions sur les besoins d'équipements mais aussi la réalisation d'un exondement Est (cf. plus haut).

- **Services aux navires** : l'arrivée d'un 4ème remorqueur est souhaitée par la communauté portuaire pour que l'attractivité de la Réunion ne soit pas altérée par des restrictions d'accès pour les navires de plus de 300 ml ; la technicité de certains opérateurs permet aussi d'envisager de nouvelles prestations à flot, à quai voire au mouillage. Cette évolution économiquement prometteuse doit cependant, au préalable, être expertisée sous l'angle des nouvelles responsabilités que devraient assumer le GPM. En outre, l'accord du préfet, délégué de l'action de l'Etat en Mer (AEM) sera aussi requis.
- **Coopération régionale** : la démarche initiée sur l'actuel Projet Stratégique doit être renforcée notamment sur les enjeux de formation et élargie au-delà du Mozambique ; A l'échelle des îles de l'océan Indien, la réflexion engagée sur la croisière devra se traduire par des actions opérationnelles.
- **Interface ville-port** : la coordination avec les projets d'aménagement de la ville au port Ouest doit être poursuivie et notamment dans le cadre de l'opération du site « Maisons des ingénieurs » qui hébergera le futur Port Center de la Réunion. D'autres démarches volontaristes en lien par exemple avec l'éclairage, la qualité de l'air ou les nuisances sonores devront également se poursuivre et être davantage partagées avec les acteurs locaux.
- **Protection de la biodiversité** : la démarche initiée grâce au schéma directeur du patrimoine naturel (SDPN) doit être prolongée à la fois par l'actualisation de ce document et la poursuite des actions pérennes de préservation des zones à enjeux déjà identifiées.

## 8. PERIMETRE DU PROJET STRATEGIQUE 2024-2028

Les aménagements et actions inscrits au PS2428 seront réalisés sur la circonscription portuaire du GPMDLR (illustrée ci-après). Les effets, notamment économiques et sociaux pourront concerner l'ensemble du territoire réunionnais.



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

Carte N° 15011  
Édité le 12/4/2019  
Réalisée par : Service technique  
Sources : © GPM/DR, Orthophoto ESRI  
2017

