

GRAND PORT MARITIME DE LA REUNION

Projet d'Adaptation au Changement Climatique et d'Augmentation des Capacités de Stockage (2AC) du terminal à conteneurs : Etudes

Opération cofinancée par l'Union européenne dans le cadre du Mécanisme pour l'Interconnexion en Europe – volet Transport



Cofinancé par le mécanisme pour l'interconnexion en Europe de l'Union européenne

Objectifs du projet

Conscient du changement climatique et faisant face à un manque d'espace, le GPMDLR a démarré en 2019 le projet 2AC qui consiste en un programme d'études pour **l'Adaptation au Changement Climatique et l'Augmentation des Capacités de Stockage** du port Est, allant jusqu'à la constitution de Dossier de Consultation des Entreprises.

A son lancement, 2AC a initialement l'ambition de conjuguer :

- Adaptation de la carapace de protection du terminal à conteneurs ;
- Augmentation des surfaces disponibles afin de pouvoir disposer d'une capacité nominale de 600 000 EVP¹ à horizon 2030, contre 390 000 en 2019, via un exondement au droit du terminal à conteneurs, permettant également d'augmenter la profondeur des terre-pleins en bord à quai afin de bénéficier de meilleures conditions opérationnelles.

Mise en œuvre du projet

La mise en œuvre des études au cours du projet 2AC a amené les enseignements suivants :

- Nécessité d'un confortement de la carapace de protection du terminal à conteneurs à long terme afin de l'adapter aux conséquences du changement climatique. Les contraintes inhérentes aux travaux de cette adaptation, caractéristiques techniques des éléments de la protection (volume / poids), nécessiteront une aire de préfabrication proche de l'eau et à proximité du site. Celle-ci prendra la forme d'un exondement Est, au droit de la centrale EDF-PEI, ce qui permettra également sa protection ;

¹ Equivalent Vingt-Pieds, unité de référence pour le trafic conteneurs.

- Coût de réalisation d'un exondement Ouest extrêmement élevé et hors de portée pour le GPMDLR :
 - 190 millions d'€ pour une digue à talus permettant un gain de 2,6 hectares ;
 - 265 millions d'€ pour un exondement sous forme de digue à caissons, permettant un gain de 4 hectares ;
- Conjoint à la réorganisation de l'entrée et des terre-pleins du port Est en cours, l'aménagement de la Zone Arrière Portuaire² permettra au port Est d'atteindre une capacité de 550 000 à 600 000 EVP une fois terminé.

Aussi, le GPMDLR a proposé à l'Union européenne d'intégrer aux études du projet 2AC :

- L'optimisation de l'adaptation au changement climatique de la digue de protection du terminal à conteneurs via :
 - L'élaboration d'une stratégie de gestion de cette protection afin de :
 - Planifier les modalités, l'étendue et la fréquence des inspections
 - Définir un plan d'action portant sur la maintenance et/ou le confortement.
 - Les études techniques de niveau projet (PRO) du confortement de la protection avec la recherche :
 - D'atténuation de l'impact environnemental ;
 - D'un phasage approprié dans le temps ;
 - D'une possible sectorisation de l'adaptation, selon les contraintes subies par la carapace ;
 - D'un entretien possible avec les moyens disponibles sur l'île.
- Les études de l'Exondement Est, en se basant sur des éléments existants. Cet exondement Est permettra à terme d'accompagner la transition énergétique, en plus de l'adaptation au changement climatique de la carapace du terminal à conteneurs. Ces études consisteront en :
 - Une mise à jour du projet réalisé en 2012, principalement sur ses caractéristiques techniques ;
 - L'intégration aux études de la création d'un quai lourd nécessaire à la mise à l'eau des éléments préfabriqués constituant la carapace de protection du terminal conteneurs, et pouvant avoir d'autres usages notamment pour les EMR ou les grands chantiers ;
 - L'opportunité de reconfigurer le chenal d'entrée (tenon et jetée Est) dans l'objectif d'améliorer la capacité d'accueil du port Est (Taille des navires, sécurité des manœuvres) ;
 - La recherche d'un fonctionnement et une desserte appropriées de ce nouveau TP, en prenant en compte la réhabilitation future du pont de la Ravine à Marquet ;
 - L'analyse de la faisabilité et opportunité d'une réalisation en 2 phases, permettant d'optimiser les investissements et de les adapter à l'évolution des besoins.

L'exondement Ouest est abandonné au profit de la Zone Arrière portuaire qui constitue de fait le volet « Eviter » de la séquence « Eviter / Réduire / Compenser les impacts environnementaux du projet ». Compte tenu de l'éloignement du site des quais conteneurs, cette solution sera opérationnellement moins performante qu'un exondement Ouest, directement au droit du terminal à conteneurs. Aussi, elle constituera une solution non-optimale mais acceptable étant donné ses moindres impacts environnementaux et financiers.

² Etudes ZAP intégrées au projet 2AC par avenant n°1 le 12 mai 2023



Aspects financiers

Source de financement	Montant total € HT	Pourcentage
Union européenne MIE-T	2 175 000,00	50%
Maitre d'ouvrage (GPMDLR)	2 175 000,00	50%
TOTAL	4 350 000,00	100%