

OUTRE-MER grandeur Nature

FOCUS
RÉUNIONRENCONTRE AVEC LE PRÉSIDENT DU DIRECTOIRE
DU GRAND PORT MARITIME DE LA RÉUNION

ALORS QUE SUR L'ÎLE, 99 % DE L'IMPORT ET L'EXPORT DE MARCHANDISES TRANSITENT PAR SES QUAIS, COMME TOUT ACTEUR ÉCONOMIQUE, PORT RÉUNION DOIT RÉDUIRE SES ÉMISSIONS DE GAZ À EFFET DE SERRE ET RÉPONDRE AUX OBJECTIFS DE DÉCARBONATION.



INTERVIEW

**JULIEN DUJARDIN, PRÉSIDENT
DU DIRECTOIRE DU GRAND PORT
MARITIME DE LA RÉUNION (GPMDLR)**

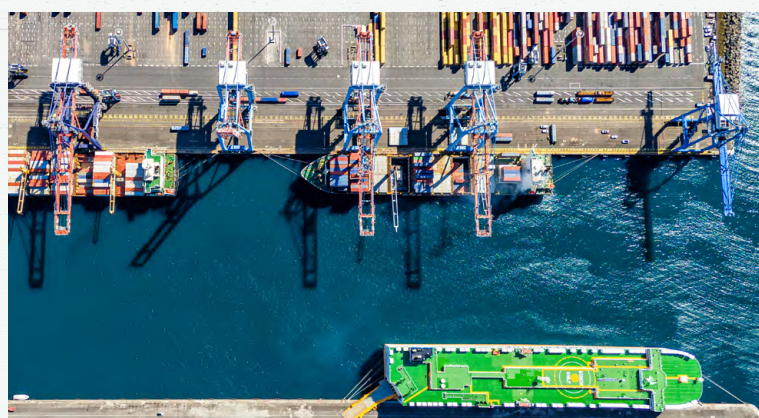
- **Un peu plus d'un an après votre prise de fonction à la tête de Port Réunion, quel bilan faites-vous ?**

- Le principe d'un grand port maritime, c'est d'être un outil au service de son territoire. Port Réunion est un maillon logistique qui fait le lien entre la terre et la mer, mais aussi une plateforme industrielle, en tant que seul port de commerce de l'île. Avec un trafic d'environ six millions de tonnes par an, l'enjeu phare reste de sécuriser l'approvisionnement des Réunionnais. Au-delà de cette excellence opérationnelle, je suis très satisfait du fait que Port Réunion s'affirme aujourd'hui comme un hub de transbordement au sein de l'océan Indien. Ce hub a permis aux trois plus

grandes compagnies maritimes mondiales de faire escale au port et a apporté de nombreux avantages socioéconomiques. Notre offre est compétitive, ce qui n'est pas forcément le cas dans tous les territoires. De plus, prochainement, nous mettrons en place un dock flottant de 120 mètres de long et 32 mètres de large, doté des technologies les plus avancées. Nous allons ainsi structurer une filière de maintenance et de réparation navale créatrice d'emplois sur l'île et indispensable aux ambitions du Grand Port Maritime.

- **Quelle est la place accordée à la préservation des écosystèmes marins du domaine portuaire ?**

- Selon le ministère de la Transition écologique, le transport maritime représente environ 3% des émissions mondiales de gaz à effet de serre, et elles pourraient atteindre 130% de leur niveau de 2008 en 2050. Il est donc essentiel d'aller vers la durabilité. C'est pourquoi nous nous sommes dotés d'un Schéma Directeur du Patrimoine Naturel (SDPN) qui nous permet de mieux connaître nos écosystèmes, d'anticiper les impacts de nos activités sur les milieux terrestres et marins.



Le Port Est regroupe pour l'essentiel des activités commerciales.



Pour être attractif et « polariser » les flux, c'est-à-dire inciter les navires à faire escale à La Réunion, le GPMDLR mise sur l'installation de bornes d'alimentation électrique à quai. Cela permet aux navires de couper leurs moteurs auxiliaires lors des escales, supprimant ainsi l'émission de polluants atmosphériques et les nuisances telles que le bruit ou les vibrations. © Éric D'Zoao

• Quelles sont les actions mises en place en faveur de la préservation des ressources ?

- Le Grand Port Maritime agit de manière globale, à la fois sur ses moyens de production, de déplacement et de consommation. Le but est de mettre en œuvre des plans d'adaptation pour émettre le moins possible de gaz à effet de serre.

Un important volet de nos actions concerne le transport et la logistique, domaines dans lesquels nous encourageons nos partenaires, transporteurs routiers et maritimes, à limiter leur empreinte carbone. Concrètement, nous accompagnons les grandes industries émettrices de CO₂ dans leur transformation, qui est évidemment progressive, en ayant un rôle de gestionnaire ou d'animateur d'une zone industrialo-portuaire, pour tenter d'éviter ces émissions. Il est à noter que La Réunion se différencie des grands ports industriels métropolitains, par exemple, où l'on peut retrouver de la sidérurgie, du raffinage et de la pétrochimie, qui émettent des millions de tonnes de CO₂.

Par ailleurs, à travers les services que nous proposons au Grand Port Maritime, nous faisons en sorte de favoriser les décarbonations, et cela passe par les nouveaux carburants, ceux de demain. Nous avons ainsi engagé un travail avec les compagnies maritimes et les transporteurs pour savoir quels types d'installations, d'équipements et d'outillages il fallait envisager afin de rendre l'escale à Port Réunion la plus vertueuse possible. Le secteur de la croisière par exemple est concerné, parce qu'il faudra pouvoir brancher les navires sur les réseaux électriques, et c'est la même chose pour les porte-conteneurs.

Enfin, nous nous attelons à renforcer la capacité à traiter les déchets d'exploitation des navires.

• La décarbonation des activités maritimes dépend massivement des échanges internationaux. Quels sont les principaux défis ?

- Les grands navires porte-conteneurs qui transitent par La Réunion fonctionnent principalement au fioul ou au gaz naturel liquéfié, qui est moins carboné. La question est de savoir comment les ports peuvent encourager des alternatives écologiques pour ces flottes. Il s'agit d'opérer la transition vers les nouvelles motorisations, les biocarburants... Nous n'avitonnons pas les navires à Port Réunion. Il est difficile de les attirer en leur proposant le plein ou l'appoint. En revanche, dans les années à venir, nous agirons sur l'escale par le raccordement à quai.

La décarbonation des navires est un sujet de négociation mondial discuté au sein de l'Organisation maritime internationale, des compagnies maritimes et des États. Le cadre réglementaire diffère selon les zones et les pays. Ce contexte actuel pousse à une amélioration continue des navires, notamment au niveau européen pour avoir un impact sur les ports, car nous sommes aussi des acteurs clés de cette décarbonation.



Installation de panneaux photovoltaïque en toiture au Port Ouest.

LUTTER CONTRE L'IMPORTATION D'ESPÈCES EXOTIQUES ENVAHISSANTES (EEE)

LE 16 SEPTEMBRE, UNE COMMISSION DE DÉVELOPPEMENT DURABLE A EU LIEU AU GRAND PORT MARITIME DE LA RÉUNION SUR LA THÉMATIQUE DES EEE. L'OCCASION D'ÉCHANGER ENTRE ACTEURS DE L'ÎLE SUR CE SUJET SENSIBLE, POUR LEQUEL IL APPARAÎT NÉCESSAIRE DE TROUVER DES SOLUTIONS.

Une vingtaine d'organismes publics, privés et associatifs étaient représentés à la Commission de Développement Durable du Grand Port Maritime.

Pour cette nouvelle séance, l'ordre du jour portait sur la problématique d'introduction des espèces exotiques envahissantes (EEE), première cause de perte de la biodiversité locale sur l'île de La Réunion.

Comme le mentionne le président du directoire Julien Dujardin dans l'interview précédente, il est primordial « d'anticiper les impacts de nos activités sur les milieux terrestres et marins ». En matière de lutte contre les EEE, le mot d'ordre est en effet l'anticipation, essentielle pour prévenir de nouvelles introductions. Une mission particulièrement complexe, qui suppose une vigilance de tous les instants, mais surtout l'élaboration d'une feuille de route précise coordonnée avec l'ensemble des acteurs.



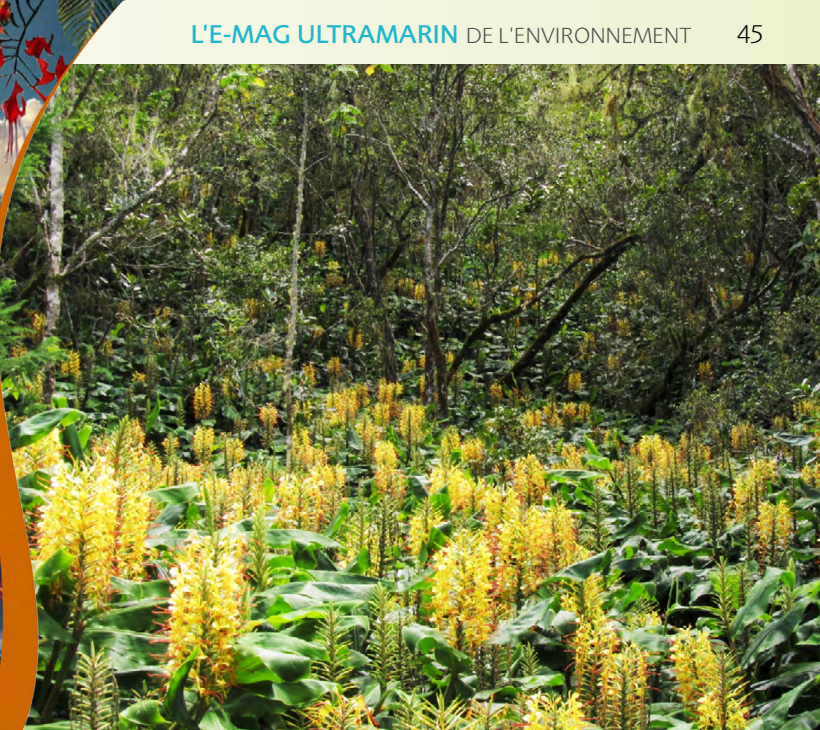
Le Plan opérationnel de lutte contre les invasives (POLI), créé en 2010, implique les principaux acteurs locaux et décline en actions la stratégie de lutte contre les EEE à La Réunion. © GEIR

LA MOBILISATION DES ACTEURS POUR ENVISAGER UN PLAN D'ACTION

« Le Grand Port Maritime se situe au cœur des voies d'entrée des espèces exotiques envahissantes », a rappelé Ève Balard, chargée de mission EEE à la DEAL de La Réunion, qui anime le Plan opérationnel de lutte contre les invasives (POLI), pilote des actions réglementaires, de communication et d'innovation sur la thématique de ces espèces susceptibles d'appauvrir la biodiversité réunionnaise. « Par exemple, le corbeau familier, passager clandestin arrivé par bateau et qui représente une menace pour les oiseaux endémiques, fait l'objet de plusieurs signalements par an. » Fin août, un individu de cette espèce d'oiseau parmi les plus envahissantes au monde a par exemple été aperçu au Port et les habitants ont été invités à en signaler toute observation auprès de l'association IRIS ou de l'OFB.

Jérôme Dulau, directeur de la Transition écologique à la Région Réunion, a indiqué que le groupement BRL-Biotopie avait été mandaté par la Région pour réviser la Stratégie régionale de biodiversité (2026-2035). « Je vais mettre les pieds dans le plat : après quatre POLI et trois SRB, on répète de document-cadre en document-cadre qu'il faut traiter le sujet ». Après avoir salué l'initiative de cette réunion au Grand Port Maritime mettant en musique « les forces vives » investies contre les EEE, lutte nécessitant « un plan Marshall pour la biodiversité », Jérôme Dulau a suggéré l'idée de confier





Le longose à fleurs jaunes, introduit sur l'île dans les années 1980 comme plante ornementale et à parfum, grignote les milieux humides de moyenne altitude. « Des espèces issues de jardinerie se retrouvent dans la nature », déplore Nicolas Payet, ingénieur Travaux ruraux au Département de La Réunion.

à l'Agence régionale de la biodiversité de l'île de La Réunion la rédaction d'une feuille de route. En effet, pour que la prévention des EEE puisse s'opérer efficacement, il est apparu important de disposer d'un document opérationnel : équipements et mesures concrètes de biosécurité, sensibilisation de tous les acteurs des chaînes d'importation, formation des douaniers...

Aldo-Maurice Maillot, de la direction des Douanes, tout en regrettant le manque de moyens humains et techniques mobilisables contre les EEE au sein de ses équipes, a indiqué qu'un moyen scanner serait particulièrement bienvenu pour le contrôle des conteneurs. Et qu'en outre, avant tout départ de navire d'un port étranger, on pourrait renforcer et partager les documents réglementaires afin de mieux cibler les conteneurs à l'arrivée.



L'analyse de l'ADN environnemental¹, c'est-à-dire l'extrait d'échantillons moléculaires (sol, eau, air...) sans collection d'organismes, est une piste prometteuse pour révéler précocement des EEE à faible abondance avant l'observation traditionnelle, dans des habitats où l'observation est difficile. © Ifremer

UNE FEUILLE DE ROUTE QUI ACTIONNE LE NIVEAU OPÉRATIONNEL

Or, les porte-conteneurs acheminent des marchandises pouvant provenir de diverses zones géographiques. « Il faut savoir ce qu'on veut chercher. Sinon, nous allons créer une vraie tension sur la logistique des marchandises importées », a ajouté Philippe Leleu, qui préside l'Union maritime interprofessionnelle de La Réunion (UMIR), et estime qu'« un port est un lieu de fluidité, et non d'immobilisation ou de stockage. » Fabrice Brunetti, directeur de la Capitainerie, a précisé qu'à l'entrée des navires, « nos contrôles, c'est à peine 10% du trafic ». En dehors des horaires de travail habituels, « nous n'avons qu'un agent pour les Port Est et Ouest. Or, la lutte contre les EEE suppose un réseau d'astreinte en permanence. » Le commandant Brunetti a également reconnu le manque d'information de ses équipes sur ces espèces. Priscille Labarrère, responsable du service Environnement et Aménagement du GPMDLR, a alors proposé de créer un livret de sensibilisation qui pourrait être publié sur le site internet de la Capitainerie du GPMDLR.

Enfin, Gilles Ham-Chou-Chong, directeur général adjoint du GPMDLR, a conclu sur l'importance « de réagir très vite, car toute action menée aura un impact sur l'économie : retard de navire, navire dérouté, risque de contentieux avec l'importateur... Nous devons, 24 heures sur 24, nous entourer de lanceurs d'alerte. »

¹ Étude menée en partenariat avec le GPMDLR /Ifremer/CNRS/COOL



Ci-dessus : vue aérienne de Port Est à La Réunion. | Le Projet Stratégique 2024-2028 du Grand Port Maritime de La Réunion vise à le positionner comme un acteur stratégique et moteur du développement durable dans l'océan Indien.



Port Réunion définit des 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 les impératifs de préservation de la biodiversité. © Éric D'Zoao