

à Port Réunion

ESCALE



Grand Port Maritime : un Projet Stratégique

Pages 10 à 15

Une capitainerie annexe
au Port Ouest
Page 5

Saison croisière 2024-2025
Reprise confirmée
Pages 20-21

Métier :
Maxime Lucas, pilote maritime
Page 22

Sommaire

Éditorial

3

Actualités

4

- Le Cluster maritime présente son projet associatif
- Le personnel du Grand Port Maritime en assemblée générale
- Une capitainerie annexe au port Ouest
- Un port à sec pour pêcheurs et plaisanciers
- Voile : des lycéens à la manœuvre
- Le passage portuaire à la loupe dans les Nouveaux Défis
- Pollution marine : une formation régionale
- L’Institut Bleu déploie ses actions
- Une ministre sur les quais
- Une habilitation préfectorale pour la délivrance des badges
- Informatique portuaire : Simar, version 3
- Le patrouilleur Auguste Techer à bon port
- Le secrétaire général de la Mer à Port Réunion

Dossier

10

Projet Stratégique 2024-2028
Les ambitions de Port Réunion

Bienvenue à...

16

- Pierrick Juban, Directeur de l’agence Réunion, MSC
- Carole Ménager, Directrice de l’organisation et des ressources humaines, Grand Port Maritime

Transitions

17

- Navires décarbonés à l’étude
- Le pilotage a déjà adopté le biocarburant HVO
- Centrale EDF-PEI du port Est : une transition réussie
- L’usine Teralta passe au ciment bas carbone
- Plastic Odyssey : une tournée remarquée dans l’océan Indien
- Pollution plastique : des scolaires sensibilisés

Croisières

20

Bilan de la saison 2024-2025

Métier

22

Maxime Lucas, pilote maritime

Indicateurs

23

- Le trafic de marchandises au 1^{er} semestre 2025
- Baromètre de l’économie bleue

Le port en images

24

Forte affluence à la Journée de la Mer 2025

Escale à Port Réunion est une publication du Grand Port Maritime de La Réunion
Directeur de publication : Julien Dujardin
Coordinatrice : Géraldine Palama
Rédacteur : Bernard Grollier
Photos : Eric D’Zoao
Mise en page : La rue Michel

Éditorial

Un magazine pour la communauté portuaire

Julien Dujardin,

**Directeur Général,
Président du Directoire du Grand Port
Maritime de La Réunion**

Vous tenez entre les mains, ou lisez sur un écran, le premier numéro d'Escale à Port Réunion. Si ce magazine est édité par le Grand Port Maritime de La Réunion, il se veut la vitrine de l'ensemble de la communauté portuaire. Tous les trois mois, vous y trouverez des informations sur l'actualité maritime, mais aussi, plus largement, sur les activités liées à la présence du port et sur toutes les composantes de l'économie bleue.

Une étude de l'Insee, qui méritera bientôt d'être actualisée, a estimé à 5 700 le nombre d'emplois et à 571 millions d'euros la valeur ajoutée du complexe industrielo-portuaire, qui a généré 3% du PIB de l'île en 2019. Derrière les chiffres, se trouvent des entreprises, des compétences et des technologies qu'il nous appartient de faire mieux connaître. Nos activités ne sont pas toujours très visibles, pas toujours bien comprises.

Port Réunion a tout intérêt à s'ouvrir à son territoire. L'écosystème maritime et portuaire est au service du développement de La Réunion. Ce sont les investissements du Grand Port Maritime, mais aussi ceux des compagnies, des manutentionnaires, des transitaires... qui ont permis de maîtriser le coût du passage portuaire et de faire baisser celui de l'acheminement des conteneurs par rapport à la décennie précédente. Peu de territoires de 900 000 habitants sont desservis par les trois majors du transport maritime mondial. Pour conserver cet avantage et rester dans la course à la compétitivité, nous avons une obligation d'excellence opérationnelle, sous peine de voir se renchérir les coûts du fret et de pénaliser l'économie réunionnaise tout entière.

Escale à Port Réunion a pour vocation de mieux faire circuler l'information au sein de la communauté portuaire mais également de rendre cette dernière plus visible et plus lisible. Je remercie par avance tous ses membres d'apporter une contribution active à la réalisation de ce magazine, et à sa réussite.



Actualités

Le Cluster maritime présente son projet associatif

A l'occasion de son assemblée générale annuelle, qui s'est tenue le 27 mai dernier à bord du Marion-Dufresne, le Cluster maritime de La Réunion a présenté son projet associatif. Cet exercice obligé, pour une association, commence par une réflexion collective sur l'état de la structure, ses objectifs et ses actions. Il débouche sur l'élaboration d'un document stratégique qui définit la vision, les missions et les valeurs de l'association, et lui sert ensuite de feuille de route.

Le Cluster maritime a bénéficié d'une aide du Dispositif local d'accompagnement (DLA), qui a pu recourir au cabinet AcCoBI pour guider la démarche. « *Ce travail collaboratif a permis de croiser les grandes lignes politiques des économies bleues avec les besoins identifiés du territoire et de définir, ensemble, un plan stratégique cohérent, en lien avec nos valeurs et nos missions associatives, pour les cinq prochaines années* », explique Frédéric Royer, Président du Cluster depuis 2024.

Trois valeurs principales ont été affirmées : solidarité et coopération, transmission et « intergénérationnalité », expertise et excellence. Deux grandes missions visent à la croissance économique du secteur et à la valorisation de l'écosystème maritime. Objectifs : fédérer et développer le réseau, représenter les adhérents, apporter une expertise. Pour valoriser l'écosystème maritime : promouvoir les métiers et les formations, faire rayonner le secteur et construire un avenir maritime durable dans l'océan Indien.

2025 est une année charnière pour le Cluster, qui reçoit des financements uniquement de ses adhérents et pour les actions qu'il mène. Ses principaux projets (réalisation d'un baromètre de l'économie bleue, voir page 23, étude d'opportunité sur des modèles de navires décarbonés, voir page 17) étant finalisés, il lui faut en lancer de nouveaux et attirer des adhérents supplémentaires.



Visite du Marion-Dufresne par le Cluster maritime. ©DR

Le personnel du Grand Port Maritime en assemblée générale

Les collaborateurs du Grand Port Maritime ont été conviés à une assemblée générale, le 6 juin dernier au multiplexe de Cambaie (Saint-Paul). Les résultats de l'établissement pour 2024 leur ont été présentés, ainsi que les projets en cours. Les présentations ont notamment porté sur la nouvelle politique des ressources humaines, portée par Carole Ménager, Directrice de l'Organisation et des Ressources Humaines depuis le début de l'année (voir page 16). Les trois grands axes de cette action ont été rappelés : sécuriser, anticiper et communiquer. La réalisation d'un audit social et sécurité complet, l'élaboration de fiches métiers et de référentiels de compétences, la réécriture des procédures ou modes opératoires des services sont notamment au programme du premier axe. L'anticipation passera par la mise en place d'indicateurs de performance en matière de ressources humaines et de santé-sécurité au travail, et par la gestion prévisionnelle des emplois et des parcours professionnels. L'élaboration d'un calendrier social, d'un baromètre social et de divers outils internes contribueront à une meilleure communication.



Les assemblées générales du personnel sont appelées à être organisées deux fois par an à partir de 2026.

Une capitainerie annexe au port Ouest

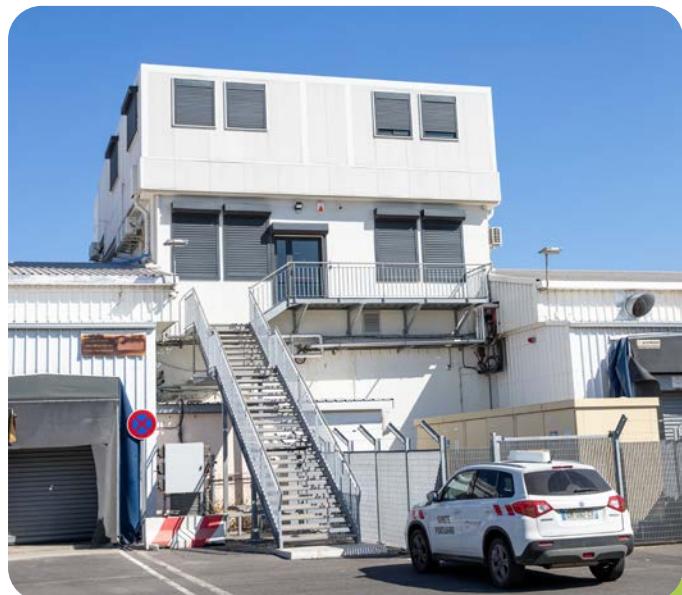
Depuis le mois de juin, une capitainerie annexe est en service au port Ouest. « Nous avons estimé utile d'être présents sur le port Ouest, afin de renforcer les échanges avec les différents acteurs, explique Fabrice Brunetti, commandant de Port Réunion. Le port accueille des navires de plus en plus gros, la base navale va être dotée de nouvelles unités, certaines règles d'accès et d'attribution de quai sont appelées à être révisées ».

Les locaux ont été aménagés en hauteur, au-dessus d'un magasin situé devant le quai Guézé. Ils offrent un large champ de vision sur le chenal d'entrée et les darses. Les officiers de port de la capitainerie coordonnent et dirigent tous les mouvements des navires : les cimentiers et gaziers qui opèrent au poste H, les bâtiments de la Marine nationale, les navires de pêche industrielle, les vraquiers pour le transport du sucre, le Marion Dufresne...

Deux lieutenants de port y assurent une présence permanente de 7h00 à 15h30. En dehors de cette plage horaire, les mouvements de navires sont gérés par la capitainerie du port Est. Les entrées au port Ouest sont majoritairement matinales, cette organisation permet donc une couverture optimale.

Les deux officiers de port disposent aujourd'hui d'une radio VHF portable pour communiquer avec les navires. Une VHF fixe, de plus longue portée, sera prochainement installée. Ce nouveau matériel leur permettra d'établir un contact préalable avec tous les navires en approche du port de la pointe des Galets. Les entrées et sorties des navires sont effectués conformément à la signalisation maritime réglementaire, notamment grâce aux feux du mât de signaux, situé sur l'une des jetées qui protègent l'accès aux darses.

Comme leurs collègues du port Est, les officiers de port basés à l'Ouest effectuent également des rondes de surveillance dans la partie du domaine portuaire qui les concerne.

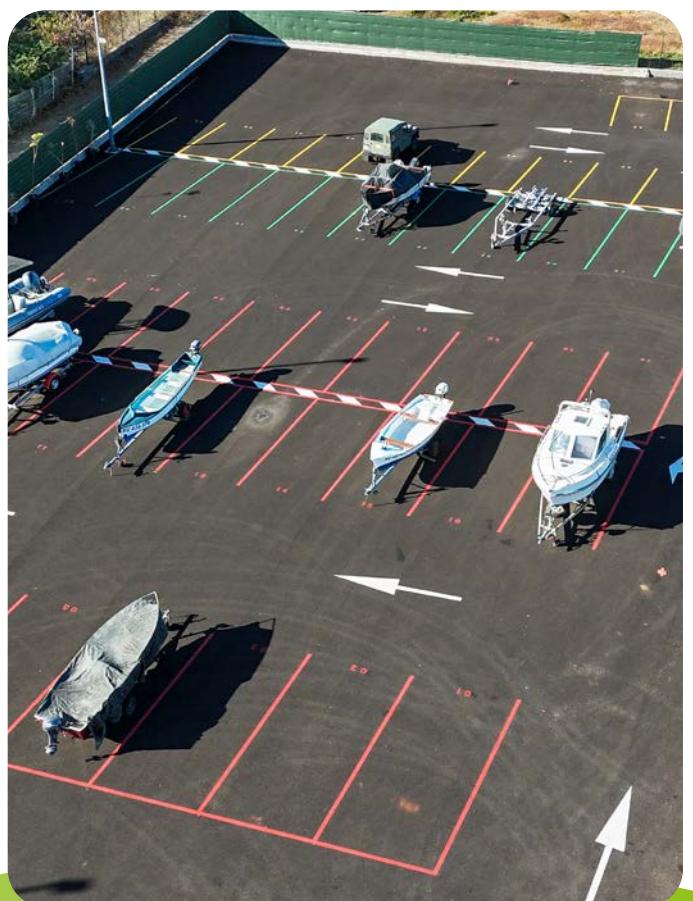


La capitainerie annexe domine le quai Guézé.

Un port à sec pour pêcheurs et plaisanciers

Depuis le 1^{er} mai 2025, les pêcheurs et les plaisanciers propriétaires d'un bateau d'une longueur maximale de 9 m (sur remorque, du timon à l'hélice) peuvent le stationner sur un port à sec, à proximité du port Ouest. Deux frères, Benjamin et Matis Mouniata, ont pris l'initiative de proposer cette prestation, nouvelle à La Réunion, en constatant la pénurie de places dans les ports de l'île. « Il faut patienter pendant des années sur les listes d'attente avant d'obtenir un anneau, disent-ils, ou bien payer le prix fort, à la journée, pour occuper des places de visiteurs. Aucune offre de port à sec n'existe à La Réunion, nous l'avons créée ». De l'idée à l'ouverture effective de la structure, entre le port Ouest et l'embouchure de la rivière des Galets, quatre années se sont tout de même écoulées : le temps de dépolluer et de terrasser le terrain, de le clôturer, de créer la plateforme et de dresser les mâts pour l'éclairage et la télésurveillance par caméras à infrarouge...

Le port à sec offre 49 places, dont une vingtaine était déjà occupée fin septembre. « Notre ambition est de créer un village, pas seulement un parking à bateau, insiste Benjamin Mouniata. Ici, les propriétaires de bateau se parlent, échangent leurs expériences. Nous avons organisé un concert au mois d'août, nous avons des projets d'ouverture d'un magasin d'appoint pour les appâts et l'accastillage, de salons professionnels ; et en 2026 nous allons créer des locaux qui seront loués à un restaurateur ».



Le port à sec accueille des bateaux de 9 m maximum.

Voile : des lycéens à la manœuvre

Le 10 juin dernier, un groupe d'élèves du Bac Pro « maintenance nautique » du lycée Léon-de-Lépervanche du Port a été convié à une sortie en mer par le Club Nautique Portois. Ils ont embarqué sur les bateaux du club, le Sailfish et le Col'Vento, dans le cadre du partenariat qui lie le club et le lycée portois. Régulièrement, les élèves du Bac Pro, qui porte aussi bien sur la maintenance des bateaux à moteur qu'à voiles, viennent effectuer des travaux pratiques sur les deux voiliers du CNP.

Le Club Nautique Portois, qui invite régulièrement des non-pratiquants à découvrir la navigation à bord d'un voilier habitable, accueille également à son bord des jeunes patients de la clinique des Flamboyants. Dans le cadre d'un partenariat avec l'établissement de santé mentale, un équipage de patients et de soignants est constitué pour préparer un tour de l'île à la voile, avec une nuit à bord. Le projet, qui permet de combiner plusieurs activités à terre et à bord, est reconduit chaque année depuis trois ans.



Sur les bateaux du Club Nautique Portois. © CNP

Pollution marine : une formation régionale

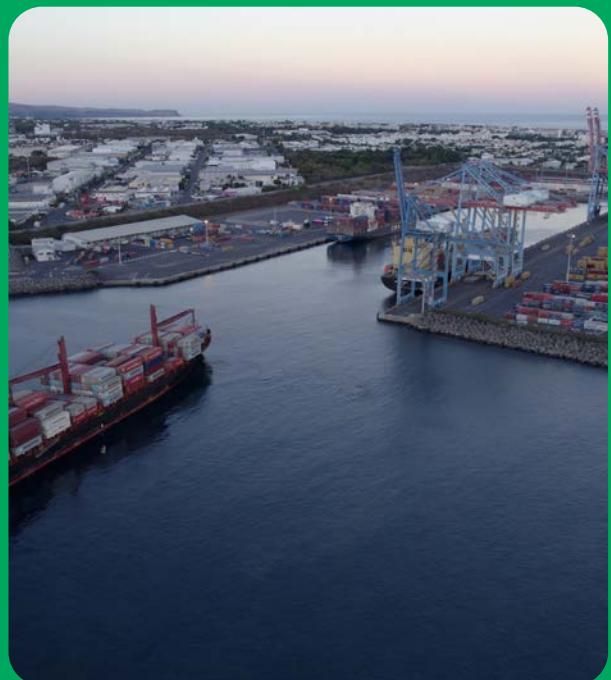
Comment se préparer collectivement à gérer la crise en cas de pollution maritime de grande ampleur dans l'océan Indien ? L'Ecole d'apprentissage maritime a accueilli du 22 au 26 avril dernier une formation organisée par la Commission de l'Océan Indien, dans le cadre du projet Safe Seas Africa, soutenu par l'Union européenne. Elle a réuni des responsables de la sécurité civile ou des services de l'environnement et de garde-côte venus des Comores, de Djibouti, Madagascar, Maurice, Tanzanie et des Seychelles. Ils ont partagé leur expérience avec des équipes de la base navale, du Grand Port Maritime, de la Douane, du SDIS et des Taaf. La formation a été délivrée par le Centre de documentation, de recherche et d'expérimentations sur les pollutions accidentielles des eaux, basé à Brest.

Le passage portuaire à la loupe dans les Nouveaux Défis

Une marchandise importée à La Réunion passe entre de nombreuses mains, de son arrivée sur un bateau à sa distribution dans un point de vente. Chacune de ces étapes contribue à la formation de son prix, répond à un besoin technique ou réglementaire et mobilise des compétences très variées. « Nous avons souhaité communiquer pour montrer la chaîne des prestations sur le parcours d'une marchandise à l'arrivée qui, additionnées, constituent le coût du passage portuaire », explique Philippe Leleu, Président de l'Union maritime interprofessionnelle de La Réunion. L'Association pour le développement industriel de La Réunion, qui produit l'émission économique mensuelle Les Nouveaux Défis sur Réunion La 1ère, a répondu à l'attente de l'Umir en consacrant la quasi-totalité de l'émission du 4 septembre dernier au domaine portuaire.

Cinq reportages se sont succédé, consacrés respectivement au pilotage et au remorquage, au déchargement des conteneurs, au contrôle phytosanitaire, au dédouanement et à la préparation des commandes dans l'entrepôt d'un transitaire. Les caméras ont ainsi suivi de bout en bout une cargaison de mandarines sud-africaines transportée dans un conteneur frigorifique par le cargo Kailas de CMA-CGM.

Les reportages de cette émission peuvent être visionnés en libre accès sur la chaîne YouTube des Nouveaux Défis.



© Les Nouveaux Défis

L’Institut Bleu déploie ses actions

Créé en 2021 par le Conseil régional sous forme associative, l’Institut Bleu a pour vocation de fédérer l’ensemble des acteurs de l’économie bleue à La Réunion. Présidé par Maya Césari, conseillère régionale, il est composé d’adhérents institutionnels et de deux collèges, représentant respectivement les professionnels et le monde de la recherche.

Basé au Port Ouest, où il compte deux salariés dont Yuna Puech, chargée d’une mission d’animation depuis juin dernier, l’Institut Bleu a déjà lancé plusieurs actions dont l’opération Pap’mer (Parcours d’adaptabilité préalable à la mer). « L’Ecole d’apprentissage maritime a constaté que certains de ses élèves n’avaient pas le pied marin, faute d’avoir été mis en situation de pratique suffisamment tôt, explique Marie-Noëlle Sinama-Valliamée, Vice-présidente de l’Institut Bleu et membre du collège des professionnels. Pap’mer propose donc à des jeunes intéressés par le secteur maritime d’effectuer une marée de découverte d’une demi-journée, sur le bateau d’un pêcheur professionnel, puis de participer à un atelier de matelotage à l’EAM pour se faire une idée de ce qu’ils apprendront dans une formation maritime ». Le Comité Régional des Pêches Maritimes et des Elevages Marins (CRPMEM) est partenaire de l’opération, tout comme France Travail. La deuxième session du projet s’est terminée en août, une troisième a été immédiatement lancée. Chacune d’elle peut accueillir jusqu’à 15 participants, âgés de 18 à 40 ans. Ce projet a reçu le soutien financier du CNPMEM et de la Région Réunion.

En parallèle, l’Institut Bleu, dont l’action recherche la complémentarité avec celle du Cluster maritime, a ouvert

Marie-Noëlle Sinama-Valliamée, vice-présidente de l’Institut Bleu.



sur son site internet une plateforme sous forme d’annuaire sur lequel les acteurs de l’économie bleue, tous secteurs confondus, sont invités à s’inscrire (annuaire.institutbleu.re). Ce projet a reçu le soutien financier du FIM et de la Région Réunion.

D’autre part, le Conseil Régional a décidé de rattacher à l’Institut Bleu le Citeb (Centre technique de recherche et de valorisation des milieux aquatiques), dans le cadre de la restructuration de l’écosystème de l’économie bleue souhaitée par la collectivité. Le Citeb mène différentes recherches visant à accompagner le développement de la pêche et de l’aquaculture, à valoriser les microalgues et à surveiller les évolutions de l’environnement marin.



Agnès Pannier-Runacher au port Ouest.

Une ministre sur les quais

Agnès Pannier-Runacher, ministre de la Transition écologique, de la Biodiversité, de la Forêt, de la Mer et de la Pêche, a consacré une séquence de son déplacement sur l’île à la lutte contre les pêches illégales dans la zone sud de l’océan Indien, le 14 avril dernier. Elle s’est notamment rendue sur le quai 8 du port Ouest, devant l’Osiris 2, pour évoquer les moyens de lutte contre les bateaux qui pêchent en toute illégalité dans les eaux de la région. Elle était notamment accompagnée de Costas Kadis, commissaire européen chargé de la pêche et des océans. L’Osiris 2, géré par Cap Bourbon pour le compte du GIE Protection Légine et Ressources Halieutiques, joue un rôle important, aux côtés de la Marine nationale, dans la surveillance de l’espace maritime français.

La ministre de la Transition écologique a également participé à une réunion de travail consacrée au renouvellement de la flotte de pêche hauturière, aux côtés du Comité régional des pêches maritimes et des élevages marins.

Une habilitation préfectorale pour la délivrance des badges

Les badges d'accès aux terminaux de Port Réunion doivent être renouvelés dans leur totalité en 2025, avec de nouvelles modalités pour les titulaires d'un badge permanent. Il a été acté que ces derniers devaient faire l'objet d'une enquête administrative, dans le cadre du renforcement des mesures de sûreté portuaire. « Le processus a été lancé le 11 juillet dernier, détaille Margot Moueza, agent de sûreté portuaire au Grand Port Maritime. Les premiers dossiers des personnes demandant un accès permanent aux terminaux, dont le terminal à conteneurs surveillé de toujours plus près en raison de la pression grandissante des narcotrafics, ont été transmis au bureau sûreté-défense de la préfecture. Les formulaires remplis par les demandeurs sont ensuite transférés au service national des enquêtes administratives, qui interroge plusieurs bases de données ».

Les condamnations passées, en particulier celles inscrites au bulletin n°2 du casier judiciaire, sont notamment recherchées. Le service renvoie ensuite un avis favorable ou défavorable, la préfecture a le dernier mot pour délivrer ou non l'habilitation à disposer d'un badge. A fin septembre, 200 dossiers de demande avaient déjà été envoyés à la préfecture. Le service sûreté portuaire du Grand Port Maritime, qui délivre les badges, était dans l'attente des premières décisions préfectorales. « Il s'agit d'une nouvelle procédure, les délais de traitement des dossiers ne sont pas connus précisément, souligne Margot Moueza. En attendant les habilitations, nous avons la possibilité de délivrer des badges temporaires ».



Les nouvelles procédures ont été lancées en juillet.

Informatique portuaire communautaire : Simar, version 3

La version 3 du système informatique portuaire est entrée en service à Port Réunion. Les opérations de déchargement du 21 septembre 2025 ont été les premières traitées avec Simar 360°, développé en interne par Infoport. La société qui regroupe tous les opérateurs de la communauté portuaire échangeant des informations commerciales avait décidé il y a deux ans de reconstruire un logiciel mettant en œuvre des technologies plus modernes, capable d'évoluer rapidement.

Simar (Système informatique maritime et aérien de La Réunion) était entré en service en 2015 au port et avait été installé à l'aérogare fret de l'aéroport Roland-Garros en 2019. A ce jour, toutes les catégories de trafic, y compris le fret conventionnel et les véhicules, sont intégrés dans Simar.

« Notre premier système d'échange d'informations dématérialisées, opérationnel à partir de 2009, était une adaptation du logiciel du port de Dunkerque, rappelle Emmanuelle Henry, Directrice d'Infoport. Nous nous sommes ensuite adressés à 4SH, l'entreprise de développement de logiciels sur mesure qui avait développé le cargo community system de Roissy, pour nous accompagner dans la création de Simar, dont les sources nous appartiennent. Depuis 2015, il a connu diverses évolutions. La version 2 a surtout permis une rénovation visuelle tandis que la version 3 est une refonte complète ».

Comme son nom l'indique, Simar 360° permet une approche globale de l'échange de données, des modules complémentaires pouvant être greffés au noyau central. Certaines fonctionnalités ont évolué selon les exigences réglementaires, de nouvelles ont été livrées et les évolutions technologiques ont également permis de remplacer les volumineuses baies informatiques du système par du matériel beaucoup plus compact et performant.



L'équipe d'Infoport.

Le patrouilleur Auguste Techer à bon port

Le patrouilleur Auguste Techer a fait son entrée à Port Réunion le 25 août 2025, intégrant la base navale et renforçant les capacités maritimes des Forces armées de la zone sud de l'océan Indien (Fazsoi). Il s'agit du troisième patrouilleur outre-mer livré depuis 2023, après le Pom Auguste Bénébig à Nouméa et le Terrieroor à Papeete. La Marine nationale a apporté une attention particulière à la conception de ces navires, qui doivent être robustes et endurants pour effectuer des missions longues et éloignées dans les zones économiques exclusives.

Le patrouilleur Auguste Techer a pour missions principales la surveillance des espaces maritimes français, la lutte contre les trafics illicites, la protection de la pêche, ainsi que l'appui aux opérations de secours en mer et aux interventions humanitaires. Avec son autonomie et ses capacités accrues par rapport aux patrouilleurs P400 qu'il remplace, il représente une avancée majeure pour la flotte déployée dans la zone.

Le bâtiment, long de 80 m et large de 12 m, a une autonomie de 30 jours et un rayon d'action de 5 500 milles nautiques. Il est servi par 30 hommes d'équipage, qui ont finalisé sa prise en main lors de sa première longue navigation entre

Boulogne-sur-Mer, où il a été armé, et son port d'attache réunionnais. Son passage par le cap de Bonne-Espérance a notamment permis d'éprouver sa tenue à la mer dans des conditions météorologiques rudes.

Il porte le nom d'un enfant du pays, né à Saint-Louis et Compagnon de la Libération. Auguste Techer, rallié aux Forces Françaises Libres dès juillet 1940, a ensuite participé aux batailles de Bir Hakeim et d'El Alamein, à la campagne d'Italie et au débarquement en Provence en août 1944. Il a terminé sa carrière militaire en Extrême-Orient en 1955.



Arrivée du patrouilleur, le 25 août.



Gilles Ham-Chou-Chong et Xavier Ducept.

Le secrétaire général de la Mer à Port Réunion

Xavier Ducept, secrétaire général de la Mer, a été reçu par le Grand Port Maritime le 15 septembre dernier, à l'occasion de sa venue à La Réunion. Rattaché au Premier ministre, le secrétaire général de la Mer coordonne l'action de l'État en mer et veille notamment à la lutte contre les trafics illicites et à la protection des espaces maritimes. La rencontre a débuté par une présentation animée par Gilles Ham-Chou-Chong, Directeur Général Adjoint de Port Réunion. Au programme : les grands projets du port, ses ambitions de développement en tant que hub stratégique dans l'océan Indien, et les enjeux liés à la sûreté portuaire. La visite s'est poursuivie sur le terrain, avec une rencontre des équipes de la Direction des Douanes basées au port Est, en charge du contrôle des marchandises et de la détection de produits illicites. Xavier Ducept a également visité le site du port Ouest qui accueillera bientôt le dock flottant dédié à la réparation navale.

Cette séquence s'inscrivait dans un ensemble de rencontres entre le secrétaire général de la Mer avec les acteurs clés du territoire, autour des enjeux maritimes, de la sécurité en mer et du développement de l'économie bleue. En poste depuis avril 2025, Xavier Ducept, par ailleurs général d'armée, connaît bien La Réunion pour y avoir commandé la gendarmerie nationale d'août 2017 à décembre 2019.

Dossier

Projet Stratégique 2024-2028



Les ambitions de Port Réunion

Validé par le Conseil de Surveillance du 14 novembre 2024, le Projet Stratégique 2024-2028 définit les grandes orientations du Grand Port Maritime de La Réunion : l'amélioration continue de sa performance opérationnelle pour demeurer un port rayonnant dans l'océan Indien, la responsabilité sociétale et environnementale et le soutien au développement du territoire.

L'élaboration du Projet Stratégique 2024-2028 du Grand Port Maritime a commencé par constater l'existant. Depuis 2015, Port Réunion s'est affirmé comme un hub de transbordement dans l'océan Indien, principalement pour la compagnie CMA-CGM. Cette activité génère de l'activité et des revenus supplémentaires, tout en connaissant des fluctuations liées aux aléas du commerce international. La vigilance s'impose donc au Grand Port Maritime qui doit maintenir ses équilibres financiers, alors qu'une partie de son activité est volatile et que ses frais fixes sont importants.

Il doit également veiller aux évolutions du transport maritime mondial, marqué par la massification continue des navires, qui conduit à envisager un nouveau standard

pour les porte-conteneurs des lignes principales : le type Neo Panamax, long de 366 m, large de 49 m et de 15,20 m de tirant d'eau. « Pour continuer à proposer des coûts de passage portuaire attractifs, il nous faut rester sur la carte des grandes lignes maritimes, donc investir dans les infrastructures pour accueillir les bateaux de demain », résume Julien Dujardin, Directeur Général.

Au cours des dernières années, Port Réunion a d'autre part intégré dans ses projets la prise en compte des conséquences futures du changement climatique et l'indispensable transition énergétique : deux caps qui devront toujours mieux être tenus à l'avenir, notamment pour protéger les infrastructures de la montée du niveau de l'océan et de cyclones plus violents.

Au centre d'un complexe industrielo-portuaire qui génère à lui seul 3% du PIB de l'île, le Grand Port Maritime est aussi un maillon de la chaîne logistique réunionnaise. L'amélioration de sa performance est un enjeu important pour le tissu économique, les entreprises locales devant supporter des coûts importants de gestion et de stockage des marchandises. Son Projet Stratégique affirme sa vocation d'infrastructure au service du territoire.

L'atteinte des objectifs fixés nécessite un plan d'investissement ambitieux, d'un montant global estimé à 115 millions d'euros jusqu'en 2028, comprenant 42 millions d'euros de subventions. Un montant équivalent avait été investi entre 2019 et 2023. Les postes les plus importants seront l'aménagement de la zone industrieloportuaire à l'arrière du port Est, le développement des infrastructures et des superstructures, le déploiement du Schéma Directeur de l'Energie et l'Adaptation au Changement Climatique. Le Grand Port Maritime base ses prévisions sur une hypothèse de trafic de marchandises stable, atteignant 5,9 millions de tonnes en 2028.

Port Réunion, port responsable

La prise en compte des enjeux sociaux et environnementaux dans les choix stratégiques du Grand Port Maritime sera maintenue et renforcée, dans le cadre d'une stratégie de responsabilité sociétale globale concernant l'ensemble de ses salariés et de ses partenaires.

Qualité de vie, santé et sécurité au travail

Le Grand Port Maritime a réinstallé début 2025 une Direction de l'Organisation et des Ressources Humaines à laquelle a été rattaché le service en charge de la Santé et de la Sécurité au Travail. La réduction des risques professionnels liés à ses activités reste une priorité absolue pour Port Réunion. L'amélioration continue de la démarche de gestion des emplois, des parcours professionnels et de la mixité des métiers doit permettre aux agents de progresser sur des parcours valorisants. Le dialogue social, la promotion de l'équilibre entre vie privée et vie professionnelle et la prise en compte des risques psycho-sociaux sont autant d'outils qui s'inscrivent dans cette démarche.

La poursuite de la mise en œuvre du plan de mobilité, initié ces dernières années, est également prévue, tout comme la réhabilitation d'espaces de travail et de vestiaires.

Réduire les nuisances, aménager le cadre de vie

Les activités portuaires, logistiques et industrielles présentent un risque de dégradation du cadre de vie des habitants des communes voisines. Le Grand Port Maritime souhaite minimiser autant que possible les nuisances, effectives ou potentielles, liée à l'exploitation de ses installations (bruit, rejets, émissions dans l'atmosphère). Plusieurs démarches, déjà initiées, se poursuivront : le suivi de la qualité de l'air aux abords des sites portuaires, le suivi de l'Environmental Ship Index, visant à favoriser l'accueil de navires environnementalement plus vertueux, le suivi de l'impact sonore des activités portuaires et la recherche de mesures d'atténuation.

Préserver l'environnement

La création, dès 2016, d'une Direction de l'Aménagement et du Développement Durable, ainsi que l'élaboration d'un Plan d'Aménagement et de Développement Durable et d'un Schéma Directeur du Patrimoine Naturel, témoignent de l'engagement du Grand Port Maritime. Il est appelé à se renforcer avec l'actualisation de ces documents et la poursuite de diverses actions. Le port étant une des portes d'entrée du territoire, les actions de prévention contre l'introduction d'espèces exotiques envahissantes restent une priorité majeure. La préservation de la biodiversité, des habitats et des espèces identifiés lors des inventaires précédents passe également par la gestion des eaux de ballasts, la plantation d'arbres, le maintien de la continuité de corridors écologiques...

Economie circulaire

Le Grand Port Maritime a pour mission de collecter et gérer les déchets de ses usagers et des navires de passage. Afin de contribuer à la réduction des volumes destinés à l'enfouissement, Port Réunion souhaite appliquer les principes de l'économie circulaire et de l'écologie industrielle. L'actualisation du plan de gestion des déchets des navires et la création d'un plan de gestion des déchets hors navires intégreront le sujet du tri à la source, afin de valoriser les matières premières secondaires.

Une même logique d'économie circulaire pourra s'appliquer à la valorisation des sédiments de dragage, notamment sous la forme de remblais pour le futur exondement Est. Les matériaux issus de la future déconstruction de la route du littoral ou d'autres ouvrages pourraient également être mis en œuvre dans cet exondement.



Promotion des mobilités douces à Port Réunion.

Rayonner par la performance

L’élévation continue de son niveau de performance opérationnelle, le développement de ses infrastructures et de ses outils permettront à Port Réunion de maintenir sa vocation de hub régional et de rester sur la carte des routes maritimes principales.

Développer infrastructures et superstructures

Le maintien de la connectivité de Port Réunion (voir ci-contre) dépendra de sa capacité à traiter les navires de lignes maritimes principales. Au cours des dernières années, le Grand Port Maritime a investi pour garantir son efficacité opérationnelle : acquisition de deux nouveaux portiques Over-Panamax, révision du portique Panamax. L’extension récente à 500 prises du terre-plein dédié aux conteneurs frigorifiques doit également contribuer à attirer de nouveaux flux de transbordement.

La poursuite de ces investissements afin de gagner en productivité dans le traitement des bateaux et d’aménager de nouvelles surfaces de terre-pleins est une priorité, tout comme la fluidification des entrées et sorties du terminal à conteneurs et l’optimisation de l’exploitation des surfaces bord à quai.

Un élargissement de l’entrée du port Est et une reconfiguration du chenal d’entrée seront notamment mis à l’étude, afin d’accueillir des navires toujours plus grands. Les accès et tirant d’eau du port Ouest seront optimisés, pour une meilleure polyvalence des quais et l’accueil d’un plus grand nombre de navires.

Rayonner dans l’océan Indien

La démarche de coopération régionale initiée au cours des années précédentes doit être renforcée, notamment dans les domaines de la formation et des échanges de bonnes pratiques environnementales. Les actions engagées avec les ports du Mozambique et des Seychelles doivent être élargies. Le renforcement des liens entre Port Réunion et les ports des pays voisins, dans un esprit de coopération, leur permettra de se développer de manière inclusive dans l’océan Indien et en Afrique australe et de l’Est, via l’Association des Ports des îles de l’Océan Indien (APIOI) et la Port Management Association of Eastern and Southern Africa (PMAESA). Un programme financé par l’Union européenne dans le cadre d’Interreg VI vise notamment à partager les bonnes pratiques en matière de smart port et de green port et à élaborer un programme de développement des compétences pour les ports partenaires.

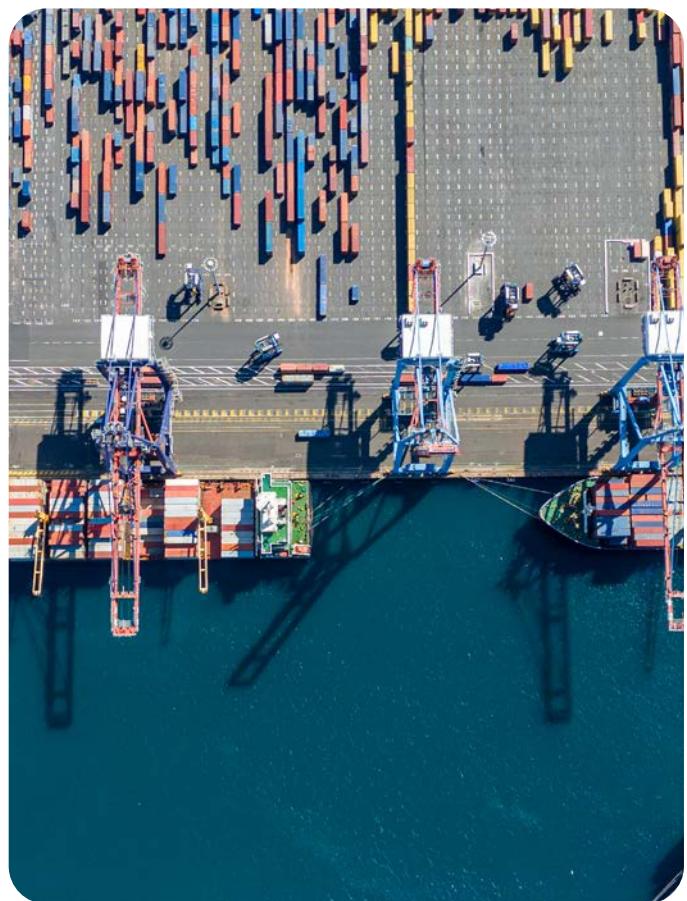
Poursuivre la transition numérique

La fluidification des échanges de données et des procédures est un facteur de compétitivité de l’escale et de la chaîne logistique dans son ensemble. Elle permet également de suivre l’activité de manière plus détaillée, et de produire des indicateurs.

La transition numérique doit se poursuivre à Port Réunion, tout en renforçant la cybersécurité face à des risques croissants. Divers projets ont été identifiés et sont ou seront mis en oeuvre, via le développement de solutions innovantes et en s’appuyant sur le Cargo Community System SIMAR de la SAS Infoport.

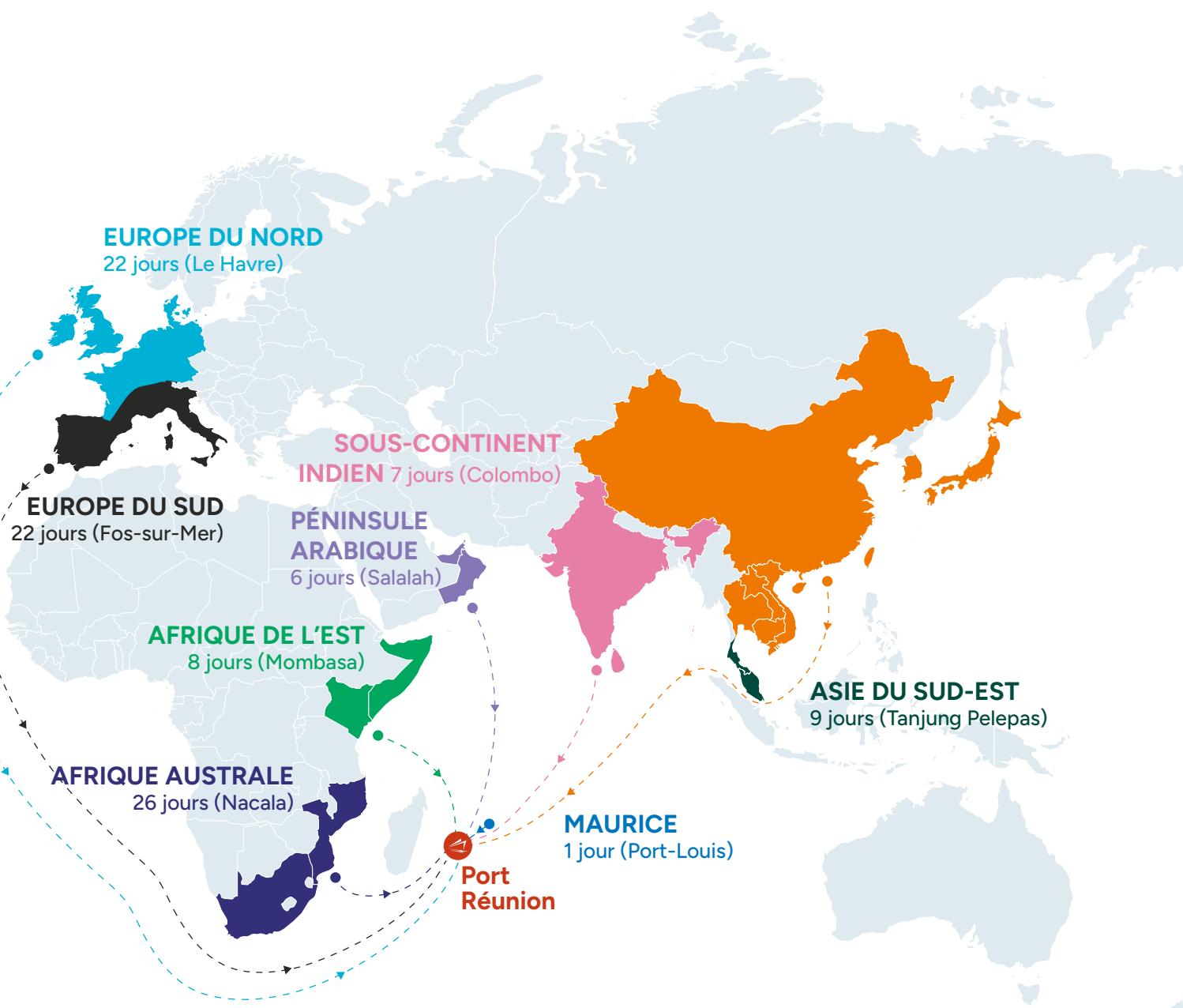
Accompagner le développement de la croisière

De nouveau en croissance après le coup d’arrêt de la crise sanitaire de 2020, l’activité d’accueil de croisiéristes est génératrice de retombées économiques. Le Grand Port Maritime s’emploie à améliorer les conditions d’accueil des paquebots et de leurs passagers. En collaboration avec les autres ports de la zone (via l’APIOI), il poursuivra ses actions de soutien à une croisière durable basée dans l’océan Indien, centrée sur les segments de croisière de luxe et d’exploration. Un accueil des paquebots et la création d’une gare maritime au port Ouest, à proximité immédiate de la ville de Le Port, sera également mis à l’étude.



Île de La Réunion

Connectivité maritime à l'import



Les durées de transport de marchandises conteneurisées mentionnées ci-dessus, issues d'une compilation de données des lignes maritimes, correspondent à des trajets directs de port à port, sans transbordement.

Port Réunion, acteur du territoire

Le Grand Port Maritime ne génère pas seulement des activités économiques au sein de son complexe. Il est également un acteur incontournable de la vie économique de La Réunion, contribue à sa souveraineté et entend renforcer ce rôle.



Une zone industrielo-portuaire à construire

Les prochaines années seront marquées par le début de l'aménagement d'une zone stratégiquement placée à l'arrière du port Est. Cette zone de plus de 80 hectares, propriété du Département, fait l'objet d'un Projet d'Intérêt Général qui lui donne une vocation industrielo-portuaire. Elle répondra à deux grands objectifs : l'extension des zones de terre-pleins de stockage de Port Réunion et l'amélioration de la chaîne logistique réunionnaise par l'aménagement de plateformes logistiques et industrielo-portuaires, pouvant accueillir des activités de transformation. Une première phase d'aménagement de terre-pleins sur 6 hectares est déjà lancée par le Grand Port Maritime et le dévoiement de la rue Jesse-Owens a été validé, de manière à ouvrir la zone sur le bord à quai.



Soutien à l'économie bleue

Port Réunion n'est pas seulement un port de commerce. Il accueille des activités de pêche, artisanale et industrielle, et de réparation navale. Il est de sa responsabilité de créer des conditions favorables au développement de ces activités et à la création de nouveaux services aux navires, notamment grâce à des outillages et des équipements adaptés. L'activité de réparation navale est appelée à connaître des évolutions importantes, en lien avec un investissement majeur consenti par le Grand Port Maritime, avec le soutien de l'Union européenne : l'acquisition d'un dock flottant, opérationnel à partir de 2026.

Interfaces avec la ville, synergies territoriales

Port Réunion coordonne de longue date ses actions avec les projets d'aménagement de la ville du Port sur sa façade au contact du port Ouest. Cette coordination sera poursuivie, notamment dans le cadre de la réhabilitation du site des « Grandes Maisons », qui hébergera le futur port center de La Réunion.

D'autres démarches volontaristes du Grand Port Maritime, en lien par exemple avec l'éclairage, la qualité de l'air ou les nuisances sonores, devront être davantage partagées avec les acteurs locaux.

Le Grand Port Maritime souhaite, plus globalement, développer la coopération avec les collectivités territoriales (Région, Département, Territoire de l'Ouest, communes du Port et de La Possession) et faciliter leurs projets. De nombreux projets, à différents stades de concrétisation, nécessitent de renforcer la coordination entre Port Réunion et le territoire, à commencer par l'achèvement de la Nouvelle Route du Littoral et l'aménagement de la zone industrielo-portuaire.

Souveraineté maritime

La base navale de la Pointe-des-Galets accueillera entre 2025 et 2032 de nouveaux bâtiments de la Marine nationale, de plus gros tonnages que ceux actuellement basés. Cette évolution s'inscrit dans le cadre de la stratégie indopacifique de la France, qui nécessite de renforcer la capacité de projection des forces armées dans cette partie du monde.

Le Grand Port Maritime devra répondre aux besoins militaires accrus en linéaire de quais. De plus, des surfaces devront être libérées, notamment autour de la darse Foucque, afin de permettre davantage de stockage et d'interventions sur les navires à flot.

En parallèle, le Grand Port Maritime devra s'adapter à l'évolution des moyens servant à l'action de l'Etat en mer (sûreté et sécurité maritime, lutte contre les trafics, sauvegarde des personnes et des biens, lutte contre les pollutions...).

Anticiper les conséquences du changement climatique

L'adaptation au changement climatique est un axe transversal du Projet Stratégique 2024-2028. Une Stratégie d'Adaptation au Changement Climatique avait été réalisée par le Grand Port Maritime en 2022 pour servir de scénario de référence. Elle sera prochainement actualisée quand la Trajectoire de Réchauffement de Référence pour l'Adaptation au Changement Climatique, visant à préparer la France aux conséquences d'un réchauffement mondial de 3°C d'ici la fin du siècle, aura été territorialisée pour La Réunion.

Concrètement, l'adaptation aux conséquences annoncées du réchauffement de l'atmosphère, notamment l'élévation du niveau des océans et l'augmentation de l'intensité des cyclones, imposera le renforcement et le rehaussement de la carapace du terminal à conteneurs.

Un exondement à l'Est

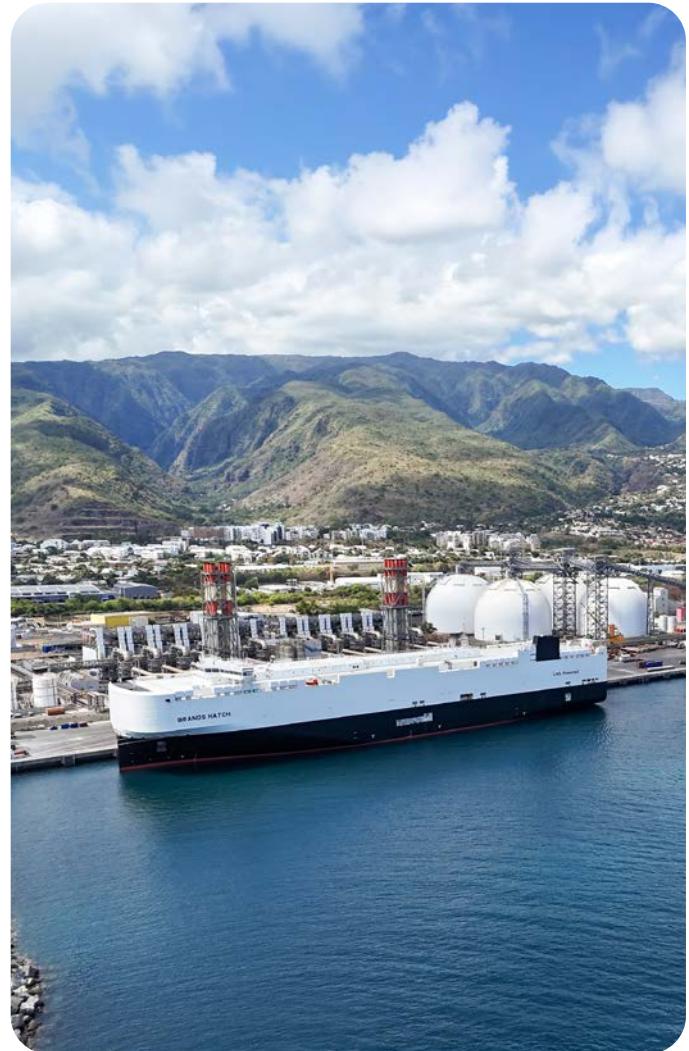
La préfabrication, en amont du chantier de pose, des éléments de carapace nécessitera un exondement et la création d'un quai de chargement au droit de la centrale EDF-PEI. Leur poids (estimé à 50 tonnes, ou plus selon la solution technique retenue) mobilisera en effet des moyens nautiques coûteux dont l'utilisation devra être optimisée. Cet exondement améliorera en parallèle la protection de la centrale électrique et pourra servir aux grands chantiers réunionnais à venir (achèvement de la Nouvelle Route du Littoral, parc éolien en mer...). Sa protection pourra faire appel à des solutions éco-conçues, favorables à la colonisation par des organismes marins.

Le contexte de changement climatique pourrait d'autre part engendrer une augmentation significative des volumes de dragage. Port Réunion doit s'y préparer en renouvelant son outillage (grue mobile et ponton).

La transition énergétique en actions

Le Grand Port Maritime s'est doté d'un Schéma Directeur de l'Energie, intégré au Projet Stratégique 2024-2028, en prenant en considération des perspectives beaucoup plus longues. L'objectif de Port Réunion est de contribuer à la décarbonation du mix énergétique de l'île tout en optimisant ses propres consommations. Sur le long terme, il entend favoriser le développement des énergies renouvelables, notamment marines, en prévoyant les surfaces nécessaires à leur déploiement, et en anticipant le développement des énergies futures pour faciliter leur accueil.

Ces dernières années, il a participé à la décarbonation du mix électrique de l'île en adaptant son outillage pour l'importation de nouveaux combustibles (pellets de bois et biodiesel), dans le cadre de la conversion à la biomasse des deux centrales au charbon d'Albioma et celle d'EDF-PEI, située au port Est et alimentée à l'origine par du fioul lourd.



L'évolution du mix énergétique a généré de nouveaux trafics maritimes.

Photovoltaïque et efficacité énergétique

La consommation électrique du GPMDLR provient du réseau EDF. Port Réunion étudiera la production d'électricité photovoltaïque en autoconsommation et l'optimisation des consommations électriques de ses portiques à conteneurs. Leur rendement énergétique pourrait en effet être amélioré grâce à des équipements de récupération d'énergie et d'assistance à la conduite. Les autres outillages de manutention bord à quai (grues mobiles, etc.) pourraient d'autre part évoluer vers des systèmes hybrides et connectés, à conduite « intelligente ». Des mesures écoénergétiques ont déjà été prises dans la zone de pêche (quais et entrepôts frigorifiques) et dans les bâtiments tertiaires.

Le port utilise également des hydrocarbures (fioul, essence et gazole) pour le fonctionnement du terminal bitumier, du stockage froid (groupes électrogènes en cas de coupure électrique), des engins et des véhicules. Différentes solutions d'électrification ou d'incorporation de biocarburant sont ou seront mises à l'étude. Un remplacement de la chaudière au fioul du terminal bitumier par une chaudière à la biomasse est également à l'étude.

Bienvenue à...



Pierrick Juban

Directeur de l'agence Réunion Mediterranean Shipping Company

L'agence réunionnaise de MSC France a un nouveau Directeur depuis le début de l'année 2025. Pierrick Juban, qui dirigeait depuis huit ans GMC Shipping, l'agence maritime du groupe La Perrière, a succédé à Nicolas Musso, nommé au sein de la direction de MSC France au Havre. C'est également au Havre que Pierrick Juban avait débuté sa carrière, à l'âge de 20 ans. Il y avait notamment dirigé une agence maritime qui intervenait de Dunkerque à Saint-Malo.

L'agence réunionnaise de MSC France, basée sur la Zac 2000 du Port, emploie 17 collaborateurs. Les pôles dédiés aux flux import et export veillent au suivi des marchandises, le service logistique suit le flux des conteneurs vides et la redistribution vers les ports en demande, le service commercial œuvre à remplir les bateaux, notamment sur la nouvelle route vers l'Inde et le Pakistan, qui offre de nouvelles possibilités d'exportation vers l'Europe en transbordement. Au cœur de l'activité, le service opérations, assisté par le service comptabilité, est en charge des escales de navires.

Pour MSC comme pour les autres compagnies, la conjoncture est dominée par les incertitudes géopolitiques et l'insécurité en Mer Rouge, qui oblige actuellement les armateurs à contourner l'Afrique entre l'Europe et l'océan Indien.

« Notre hub de transbordement régional est à Port-Louis mais nous avons la volonté de développer cette activité à Port Réunion, souligne Pierrick Juban. Cela a été le cas en 2024 et nous avons l'espoir de faire aussi bien en 2025 ». Le représentant de MSC préside également depuis 2023 l'Association des armateurs, agents et consignataires de navires de La Réunion. « L'association a pour vocation de porter la parole de nos métiers et de parler d'une même voix avec les autorités portuaires, la préfecture ou les collectivités, précise-t-il. Elle participe également aux négociations sur les droits de pilotage et de remorquage, mais sa vocation première est celle d'une force de proposition ».



Carole Ménager

Direction de l'organisation et des ressources humaines Grand Port Maritime De La Réunion

Le 31 janvier dernier, Carole Ménager s'est vu confier la Direction de l'organisation et des ressources humaines du Grand Port Maritime. Spécialiste des RH depuis le début de sa carrière, elle a d'abord travaillé dans le monde aéroportuaire, à Roissy et Orly, pour des filiales de Suez puis de Vinci. De 2003 à 2007, elle a vécu une première expérience réunionnaise au sein de Star OI, filiale de Suez dans le domaine de l'environnement et des déchets. De retour à Paris, elle a pris la direction des ressources humaines du groupe Atalian puis de Docaposte DPS (groupe La Poste) avant de retrouver La Réunion en 2012, recrutée par l'aéroport Roland-Garros. Après un passage dans les rangs du groupe Excellence (Leclerc) en 2017, elle a intégré Lafarge-Holcim l'année suivante. Elle a piloté jusqu'au début de cette années les ressources humaines du fabricant de ciment, devenu Cementis IO en 2021, pour toutes ses filiales de l'océan Indien.

« Depuis plusieurs années, la gestion des Ressources Humaines du Grand Port Maritime relevait directement de la présidence du directoire. J'ai souhaité redonner toute sa portée stratégique à cette fonction en élaborant un projet porteur de sens », explique Carole Ménager, également en charge de la Prévention santé et sécurité au travail, un domaine qu'elle considère comme fondamental. « Le Grand Port Maritime est avant tout un outil industriel, avec les risques que cela implique pour les collaborateurs. La santé et la sécurité au travail doivent devenir une responsabilité partagée par tous », affirme-t-elle avec conviction.

Animée par une volonté de transformation durable, Carole Ménager pilote actuellement la définition d'une stratégie RH et sécurité, tout en menant un projet de réorganisation de l'établissement et renforçant le dialogue social. *« L'organisation doit évoluer, pour répondre aux enjeux actuels, résume-t-elle, comme en témoignent les recommandations du récent rapport de la Cour des Comptes. Je propose donc de déployer dans les 18 mois qui viennent une stratégie en trois axes, consistant à fiabiliser l'existant pour asseoir les bases de la transformation, à anticiper les besoins futurs par la mise en place d'une gestion prévisionnelle des emplois et des parcours professionnels, et à renforcer la communication interne pour fédérer autour d'une vision partagée ».*

Navires décarbonés à l'étude

Quels types de navires côtiers décarbonés seraient les plus adaptés à La Réunion ? Tel était l'objet d'une étude animée par le Cluster maritime pendant deux ans. Le projet a démarré par un état des lieux technologique de la décarbonation nationale. Une mission d'assistance à maîtrise d'ouvrage a ensuite été confiée à un architecte naval, pour définir des scénarios adaptés au cas réunionnais. L'étude a fait l'objet d'une présentation en avril dernier.

Quatre types de navires de moins de 25 mètres ont été ciblés : un navire de transport à passagers, une pilotine, un bateau de pêche artisanale et un palangrier. Pour chacun d'eux, un navire de référence a été choisi, parmi la flotte présente à La Réunion et des indicateurs de performance ont été définis : les émissions de CO₂ par opération de pilotage, par passager pour le navire à passagers et par kilo de prise pour les deux navires de pêche. Diverses options de design, de mode de construction et de motorisation ont ensuite été imaginées.

Deux grandes catégories d'actions peuvent contribuer à la décarbonation d'un bateau. Elle peut d'abord être obtenue par la réduction du besoin propulsif, en améliorant l'efficacité de la carène, le rendement du moteur et de l'hélice, en réduisant les déplacements du navire. Ou en optant pour une technologie de rupture, voile ou foil.

L'autre grande action possible est le changement de carburant ou d'énergie, en optant pour la motorisation électrique, un biocarburant, un carburant de synthèse...

L'étude a toutefois fait apparaître que la propulsion électrique n'était adaptée qu'à des navires lents ou effectuant un service court permettant des temps de recharge dans la journée : elle est envisageable pour le pilotage ou le transport de passagers, pas pour les navires de pêche pris en référence.

Pour chaque typologie de bateau, un modèle théorique a été dessiné, un concept de design évalué, un cahier des charges défini. L'étude fournit de nombreuses données démontrant que les émissions de CO₂ peuvent être réduites dans des proportions significatives. Ces données sont désormais disponibles pour les professionnels désireux de s'engager dans cette voie.

Le pilotage a déjà adopté le biocarburant HVO

En juin 2024, le Syndicat professionnel des pilotes maritimes de La Réunion a annoncé le passage au carburant HVO (Hydrotreated Vegetable Oil, huile végétale hydrotraitée) de ses deux vedettes, « une avancée majeure vers la décarbonation de nos opérations ». Cette transition est le fruit d'une collaboration avec le Cluster maritime, qui conduisait alors son étude sur la décarbonation de plusieurs types de navires côtiers, et avec la Société Réunionnaise de Produits Pétroliers, fournisseur du biocarburant permettant une réduction significative des émissions de gaz à effet de serre tout en maintenant une performance équivalente aux carburants fossiles traditionnels.

« Le HVO, biocarburant dit de 2^e génération, permet une réduction de gaz à effet de serre jusqu'à 90%, précise la SRPP. Il est produit à partir de matériaux organiques non fossiles et renouvelables (par exemple des déchets de type graisses animales, huiles de cuisson, huiles résiduelles, etc.). Il présente l'avantage majeur de pouvoir être utilisé dans n'importe quel moteur diesel sans aucune adaptation, pur, en mélange ou en alternance avec du diesel classique ».

Le diagnostic de la flotte et des opérations des pilotes maritimes a permis d'identifier les besoins spécifiques et les adaptations nécessaires pour garantir une transition fluide vers le HVO. Dans un premier temps, le biocarburant a été incorporé à hauteur de 25%, puis à 50% en 2025. En 2024, des mesures de sobriété ont permis d'absorber

le surcoût du HVO, deux fois plus cher que le gazole marin classique. En 2025, l'augmentation de la part du biocarburant dans le mix a été majoritairement financé par le Syndicat des pilotes et par une faible augmentation tarifaire.

« Nous sommes fiers de prendre cette première mesure concrète vers une flotte maritime zéro émission, qui est notre objectif à l'horizon 2035, explique Maxime Lucas, Président du syndicat. Nous démontrons que des solutions innovantes et durables sont à portée de main. Ce projet représente non seulement un progrès environnemental, mais également un exemple pour d'autres acteurs de l'industrie maritime ».



Avitaillement d'une pilotine en biocarburant.

Centrale EDF-PEI du port Est : une transition réussie

Mise en service en 2013, bord à quai sur le port Est, la centrale d'EDF Production Electrique Insulaire a connu une évolution majeure en 2023, avec sa conversion du fioul lourd à la biomasse liquide.

Depuis le 4 décembre 2023, elle fonctionne uniquement grâce à un combustible d'origine végétale, fabriqué majoritairement à partir d'huile de colza.

Le premier bilan de cette première mondiale – la centrale de 212 mégawatts est la première de cette puissance entièrement décarbonée – est très positif. En 2024, première année pleine de fonctionnement à la biomasse, ses douze moteurs ont produit plus de 40% de l'électricité consommée dans l'île. Ayant été sollicitée davantage que prévue, la réduction de ses émissions de dioxyde de carbone (CO₂) a également été plus importante qu'annoncé. Le gain initialement estimé à 500 000 tonnes s'est finalement élevé à 750 000 tonnes sur l'année.

La biomasse liquide utilisée est certifiée durable, conformément aux critères de la directive européenne RED II. Elle provient majoritairement de France et d'Allemagne et est amené à La Réunion par 22 à 25 bateaux par an.

La conversion à la biomasse a permis de réduire par trois les émissions de l'unité, en terme d'analyse de cycle de vie, consistant à additionner les émissions de CO₂ d'un produit à toutes les étapes de la production à la consommation finale.

La conversion à la biomasse liquide a également amélioré la qualité de l'air à La Possession, les émissions de soufre de la centrale sont tombées à zéro et ses émissions de poussière ont été réduites de 95%.



La conversion de la centrale du port Est est effective depuis décembre 2023.



Le terminal cimentier du port Ouest est devenu une usine de formulation.

L'usine Teralta passe au ciment bas carbone

Le terminal cimentier de Teralta, une des installations les plus anciennes du port Ouest, a changé de vocation cette année. Il abrite désormais une usine qui permet de formuler des ciments à empreinte carbone réduite. Une partie du clinker, composante majoritaire du ciment, y est remplacée par des laitiers sidérurgiques et des cendres volantes issues de centrales à charbon.

La fabrication du clinker, consistant à combiner chimiquement du calcaire et de l'argile à très haute température, est particulièrement énergivore et émissive de gaz à effet de serre. Son remplacement partiel par des matériaux alternatifs permet d'obtenir un ciment qui peut être qualifié de « bas carbone », dès lors que les émissions de CO₂ liée à sa fabrication sont réduites d'au moins 30%. En mai 2025, Teralta a sorti ses premiers sacs de ciment de classe de résistance 32,5N (Terakaz), suivis en août du Terabat, un ciment 42,5N utilisé pour les travaux plus techniques par les entreprises de construction. Les deux sont certifiés NF.

« Nous avons investi près de 6 millions d'euros dans ce centre de formulation, très automatisé, explique Yannick Sinama, Directeur général délégué de Teralta Ciment Réunion, filiale du groupe Audemard. Il nécessite des compétences nouvelles, nous avons fait évoluer des collaborateurs pour le piloter. Ces nouvelles formulations témoignent de notre engagement en faveur de l'économie circulaire et de notre volonté de répondre aux exigences de la Réglementation Environnementale 2020 pour le bâtiment ». Prochaine étape, en 2026 : une nouvelle réduction de la part du clinker dans le ciment par incorporation de pouzzolane volcanique locale, de matériaux de chantiers de déconstruction recyclés, passés dans un microniseur ou de poudre de verre recyclé.



Plastic Odyssey : une tournée remarquée dans l'océan Indien

Parti de Marseille fin 2022, le navire Plastic Odyssey parcourt les océans pour promouvoir des solutions concrètes de lutte contre la pollution plastique. Il a terminé son tour du monde par un circuit dans l'océan Indien, d'avril à juillet 2025, qui a débuté à Port Réunion. Chacune de ses escales a bénéficié d'une importante couverture médiatique, à commencer par celle de La Réunion.

Née en 2017, Plastic Odyssey est une association qui s'est dotée d'un bateau en 2021 pour silloner les mers et sensibiliser le public, à chaque escale, au danger de la pollution plastique et aux solutions à mettre en œuvre pour la faire reculer. L'association a notamment mis au point différentes machines de recyclage, en low tech et pouvant être dupliquées librement dans tous les pays. Plastic Odyssey a donné naissance à une entreprise, Plastic Odyssey Factories, qui fabrique des machines et des micro-usines clé en main au Sénégal. Au terme de son

tour du monde, l'association se consacre désormais à la dépollution de sites pollués isolés.

Le public réunionnais a découvert les diverses facettes de ce challenge environnemental pendant l'escale au port Ouest, en avril dernier. Visites du navire pour les scolaires, projections de films, expositions artistiques et tables rondes se sont succédé pendant cinq jours.

Plastic Odyssey a ensuite fait route vers l'île Maurice, puis Tamatave, les Seychelles et les Comores, avant une escale finale à Mayotte. L'expédition dans la région était soutenue par la Commission de l'Océan Indien, dans le cadre d'un programme financé par l'Agence Française de Développement et le Fonds Français pour l'Environnement Mondial. L'Institut pour la Recherche et le Développement avait constitué l'équipe de 20 scientifiques embarqués sur le navire.



Pollution plastique : des scolaires sensibilisés

À l'occasion de l'escale du navire de Plastic Odyssey à La Réunion, et sur l'initiative de l'association Plastic Akoz et du Grand Port Maritime, 150 élèves de CM1 des écoles du Port ont été sensibilisés à la problématique des déchets plastiques. Plusieurs associations locales de protection de l'environnement (dont Les Petits Débrouillards, WebCup, Abyss ou encore PropreRéunion) ont été invitées à animer des stands et à encadrer un ramassage de déchets sur la jetée nord du Port.

Les enfants ont notamment appris que le plastique est présent dans 50% des tortues soignées chaque année à La Réunion. Sur l'île, le premier déchet retrouvé dans le milieu naturel est le mégot, suivi par les bouteilles en plastique. « Il existe plusieurs solutions à disposition pour lutter contre les déchets abandonnés, explique Matthias Commins, Président et fondateur de l'association PropreRéunion, qui organise régulièrement des opérations de ramassage de déchets. Par exemple, à l'échelle individuelle, si tout le monde avait sa

barquette réutilisable et sa gourde, les poubelles se videraient. Ensuite, quand on a les moyens, cela peut être aussi de privilégier les produits en vrac locaux. Et enfin, les politiques et acteurs économiques ont aussi de multiples leviers d'action ».

À l'issue de cette journée, 410 kilos de déchets ont été ramassés, dont 90 kg de plastique, 190 kg de verre et 90 kg de canettes. Les déchets plastiques ont été récupérés par l'expédition Plastic Odyssey et recyclés grâce aux machines présentes à bord.



410 kilos de déchets ont été ramassés par les scolaires.



Saison des croisières 2024-2025 : reprise confirmée

Malgré six escales annulées à cause du cyclone Garance et de l'épidémie de chikungunya, le nombre de croisiéristes accueillis à Port Réunion a progressé au cours de la saison 2024-2025.

31 escales ont été dénombrés à Port Réunion lors de la dernière saison des croisières, qui a débuté avec la venue de l'Aida Stella, le 19 novembre 2024, et s'est terminée avec celle du même navire, le 23 mai 2025. Près de 43 000 passagers ont ainsi touché La Réunion, un chiffre en progression de 8% malgré le recul du nombre d'escales par rapport à la saison précédente. Six escales ont en effet dû être annulées en début d'année 2025, en raison du passage du cyclone Garance, qui a traversé La Réunion le 28 février, puis de la flambée de l'épidémie de chikungunya sur l'île, qui a inquiété les compagnies de croisière.

Dix paquebots ont effectué une escale inaugurale au cours de la saison, dont le Dumont d'Urville, navire haut de gamme de 92 cabines armé par la compagnie du Ponant. Entré au port pour la première fois le 21 décembre, il y est revenu le 29 décembre puis le 5 janvier.

Le navire le plus long accueilli en 2024-2025 fut l'Aida Prima (300 mètres), qui transporta également le plus grand nombre de passagers parmi les bateaux de la saison (2 988 croisiéristes).

	Saison 2023-2024	Saison 2024-2025	Évolution
Nombre de navires	18	19	+5%
Nombre d'escales	36	31	-14%
Nombre d'escales Inaugurales	15	10	-34%
Nombre de croisiéristes	39 586	42 736	+8%

Une nouvelle passerelle à la gare maritime

Une passerelle a été mise en service au début de la saison 2024-2025 pour faciliter le parcours piéton des croisiéristes, à l'initiative du Grand Port Maritime. La passerelle piétonne relie les quais destinés aux bus à la gare maritime. Elle sécurise ainsi les cheminements piétons, réduit le parcours et améliore le contrôle d'accès à l'intérieur de la gare maritime. Couverte, elle met également les passagers à l'abri du soleil et des intempéries. La passerelle conduit à la zone unique de prise en charge où se positionnent bus et taxis accueillant les croisiéristes qui ont réservé une prestation à bord ou directement auprès d'opérateurs touristiques locaux.



Les îles Vanille au Seatrade Europe

L'association des îles Vanille a participé du 10 au 12 septembre dernier au Seatrade Europe à Hambourg. Plus de 100 pays étaient représentés à ce grand rendez-vous annuel de l'industrie de la croisière européenne. La présence conjointe des îles de l'océan Indien (La Réunion, Maurice, Madagascar, Mayotte, Comores, Seychelles) a permis à la délégation de multiplier les rencontres d'affaires et les échanges stratégiques avec les acteurs de l'industrie (compagnies de croisière, représentants de ports d'escale, tour-opérateurs spécialisés...) afin de mettre en avant les atouts de la destination.

La tenue du salon à Hambourg était d'autant plus intéressante que l'Allemagne s'est imposée comme premier marché de croisières en Europe et second au niveau mondial après les États Unis. Ce leadership se confirme pour l'océan Indien, où le marché germanophone joue un rôle central dans le dynamisme de la région.

34 escales prévues en 2025-2026

The World, le plus grand yacht résidentiel privé au monde (les passagers sont également ses propriétaires, ou leurs invités) a inauguré la saison des croisières 2025-2026 le 5 octobre à Port Réunion. La deuxième escale de la saison était programmée le 29 octobre, avec l'accueil du Mein Schiff 4, paquebot allemand de la compagnie TUI Cruises, long de 293 mètres et pouvant accueillir 2 500 passagers. Il a fait son escale inaugurale à La Réunion à cette occasion.

Dix autres escales inaugurales sont annoncées dans les prochains mois, dont celles du Voyager of the seas (Royal Caribbean International), pouvant transporter plus de 3 100 passagers, et du MS Queen Anne (322 m) de Cunard Line. 34 escales sont prévues jusqu'à la fin mai 2026. Le Mein Schiff 6, autre navire de TUI Cruises, clôturera la saison.





Maxime Lucas, pilote

Maxime Lucas est un des quatre pilotes maritimes qui guident les manœuvres d'entrée et de sortie des bateaux de plus de 50 m à Port Réunion. La fonction exige de multiples compétences.

La pilotine approche de la masse imposante du cargo. Nous sommes au « point pilote », à deux milles nautiques de la côte, déjà au-delà de la baie de La Possession. C'est ici que doivent se présenter tous les bateaux avant d'entrer au port. L'échelle a été descendue le long de la coque. Maxime Lucas est concentré : la houle est au rendez-vous, le moment est délicat. La pilotine approche au plus près, le pilote saute et s'agrippe, pose un pied sur le premier échelon de bois. Il lui reste à monter jusqu'au pont, ou jusqu'à une coupée si le navire est trop haut : une échelle de pilote ne doit pas mesurer plus de 9 mètres, réglementairement.

Maxime Lucas grimpe jusqu'à la timonerie, où l'attend le commandant de bord. « Nous sommes son premier

conseiller, explique-t-il. Nous devons l'informer de toutes les spécificités de la place portuaire, de la bathymétrie aux aspects réglementaires ». Pendant toute la manœuvre d'entrée, le pilote distille ses conseils à l'équipage, communique avec le remorquage, le lamanage, la capitainerie... Il est également témoin des conditions de vie des marins, doit signaler toute anomalie éventuelle : appareils de sécurité inopérants, traces de pollution...

Lorsque le cargo aura terminé son escale, le pilote remontera à bord pour guider la manœuvre de sortie, suivi par la pilotine avec laquelle il rentrera au port. Le Syndicat professionnel des pilotes maritimes de La Réunion, présidé par Maxime Lucas, compte quatre titulaires, rémunérés selon un arrêté préfectoral qui encadre cette mission de service public. La doctrine internationale veut qu'ils soient non concurrents, afin d'assurer une sécurité maximale des opérations. Les pilotes sont propriétaires des deux vedettes de 12 mètres et du matériel qu'ils utilisent. Ils s'appuient sur quatre patrons mécaniciens et matelots qui assurent l'entretien des pilotines. Le Syndicat salue également une secrétaire de direction et une Directrice Administrative et Financière.

« Port Réunion, situé sur la côte sous-le-vent, est relativement protégé, poursuit Maxime Lucas. Même si les conditions météo peuvent évoluer brusquement, il est inaccessible seulement cinq à six jours par an en moyenne, à cause des houles cycloniques. Sa particularité est d'accueillir une grande diversité de trafic, au-delà des bateaux de la marine marchande : des palangriers de 55 m, les bâtiments de la Marine nationale, les navires scientifiques... ».

Passionné par la mer, Président de la base nautique de l'Ouest, Maxime Lucas se fait souvent promoteur de sa place portuaire, en s'intéressant à son économie, en intervenant dans les établissements scolaires... « Même à terre, on reste marin », dit-il.

De nombreux prérequis

Titulaire d'un bac S décroché au lycée de Plateau-Caillou, Maxime Lucas a été admis à l'Ecole nationale supérieure maritime de Marseille puis a commencé à naviguer sur des navires de services maritimes à l'offshore, dans le monde entier, à partir de 2002. Il a gravi les échelons jusqu'au grade de capitaine « illimité », qui autorise de prendre le commandement des plus grands navires. C'est ce niveau qui est requis pour être pilote à Port Réunion. Auparavant, il faut réussir un concours, organisé en fonction des places qui se libèrent, être âgé de moins de 38 ans et avoir effectué au moins 66 mois de navigation effective. Les prérequis sont exigeants, les candidats sont rares. Une fois reçu au concours, le débutant doit encore apprendre à conseiller un commandant de bord sur chaque catégorie de navire, en doublure aux côtés d'un pilote aguerri, pendant un an et demi.

Indicateurs

Trafic portuaire en hausse de 4% au 1^{er} semestre 2025

3,074 millions
de tonnes

243
escales de navires commerciaux

188 511
conteneurs EVP
Dont **56 657** en transbordement

13 715
véhicules et engins importés

22 110
de tonnes de marchandises conventionnelles

656 636
de tonnes vracs solides

495 135
de tonnes vracs liquides

L'économie bleue à La Réunion

4 101 salariés

23% de femmes

335 établissements employeurs

70% d'établissements de moins de 10 salariés

81% des emplois localisés sur le Territoire de l'Ouest

Valeur ajoutée par salarié

149 432 €
(secteur de la pêche et des produits de la mer)

115 623 €
(secteur du transport maritime et des infrastructures portuaires)

45 280 €
(secteur du tourisme et des activités nautiques)

Ces chiffres sont extraits du baromètre de l'économie bleue, élaboré par le Cluster maritime de La Réunion sur la base des données de 2022, collectées auprès de plusieurs partenaires. Ce projet a été lauréat du Fonds d'intervention Maritime 2022.

Le port en images

Photos ci-dessous : © Kaye Run

Forte affluence à la Journée de la Mer 2025

3 500 personnes ont participé à la 11ème édition de la Journée de la Mer 2025, le 7 juin dernier au port Ouest. Elles ont pu accéder à une cinquantaine de stands, visiter plusieurs navires civiles et militaires, assister à une démonstration de secours en mer, à des tables rondes...

Diverses activités nautiques leur étaient également proposées, ainsi qu'une visite guidée du port en bus, une exposition photographique, des animations musicales, des dégustations de produits de la mer.

La Journée de la Mer était organisée par le Cluster maritime de La Réunion et l'Office du Tourisme de l'Ouest, en partenariat avec le Grand Port Maritime, la Marine nationale, la Direction de la Mer. La manifestation a bénéficié du soutien financier de la Région Réunion, du Territoire de l'Ouest et de la ville du Port.

