

à Port Réunion

# ESCALE



**Le dock Titan  
en phase de test**  
*Page 5*

---

**Une aile de kite surf à l'essai  
sur le Cap Kersaint**  
*Page 20*

---

**Métier :**  
**Karl Georget, agent maritime**  
*Page 22*

**L'économie bleue  
à La Réunion :  
état des lieux**

*Pages 12 à 17*

# Sommaire

## Éditorial

3

## Actualités

4

- La Réunion aux assises de l'économie de la mer
- La Ryel des Docks : un beau moment de solidarité
- Première mise à sec sur le dock Titan
- Navettes supplémentaires pour les marins
- Convention avec le Territoire de l'Ouest
- Bernard Salva, nouveau vice-président de la Fédération du mérite maritime
- La déconstruction des bateaux sri-lankais peut commencer
- Coopération avec le Mozambique
- Lutte contre le narcotrafic : un scanner au port Est
- Deux barges de Mayotte en réparation
- Un nouveau remorqueur pour Boluda
- La capitainerie s'est dotée d'un radar
- Zone arrière portuaire : 17 premiers hectares à aménager
- Ils ont visité Port Réunion

## Dossier

12

Économie bleue à La Réunion : état des lieux

## Bienvenue à...

18

- Thierry Verneuil, commandant adjoint, capitainerie de Port Réunion
- Christophe Carré, directeur général, agence CMA CGM Réunion

## Pêche

19

- Un nouveau plan de gestion de la légine
- Renouvellement de la flotte artisanale : retour espéré des aides

## Transitions

20

- Cap Bourbon teste une aile de kite surf
- Décarbonation des navires : l'étude se poursuit

## Croisières

21

Bilan de la saison 2025-2026

## Métier

22

Karl Georget, agent maritime

## Indicateurs

23

- Trafic de marchandises record en 2025
- Port Réunion : 36,5 millions d'euros d'investissements et d'achats en 2025

## Le port en images

24

Globe 40 : de l'ambiance sur les quais !

**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, sauf mention contraire  
**Mise en page** : La rue Michel

## Éditorial

# Un port en mouvement

**Shenaz Bagot,**

Présidente du conseil de surveillance  
du Grand Port Maritime de La Réunion

Le Grand Port Maritime de La Réunion a connu au cours de ces dix dernières années un développement qui doit autant à la croissance économique du territoire qu'à son affirmation comme hub du trafic régional. Si la première mission de Port Réunion est de répondre aux besoins de l'économie locale, le transbordement de conteneurs est également devenu une composante essentielle de son activité, en lui apportant des ressources supplémentaires tout en contribuant à maîtriser le coût du passage portuaire.

D'importants investissements seront nécessaires dans les années à venir pour accueillir les bateaux de plus grandes dimensions qui entrent progressivement dans les flottes des compagnies, dont celles des trois majors mondiales, qui touchent Port Réunion.

Le port doit donc encore grandir et élever sa qualité de service pour conserver son attractivité. Le Grand Port Maritime ne peut, seul, porter cet effort. Ce projet doit être soutenu par l'ensemble des acteurs publics et économiques de l'île. Nous nous félicitons de leur participation active à notre conseil de surveillance : celle du préfet et de la présidente du Conseil régional, mais aussi les représentants du Département, du Territoire de l'Ouest, de la commune du Port, de la CCI. Tous ont le même intérêt à voir le port de La Réunion rester dans la catégorie de ceux qui comptent dans cette partie du monde.

L'attractivité de Port Réunion se renforcera dans les prochaines années grâce à l'essor de la réparation navale, permis par l'acquisition d'un dock flottant en cours de mise en service. De même, nous attendons de l'aménagement de la zone industrialo-portuaire le lancement d'une nouvelle dynamique industrielle et logistique, à proximité immédiate du port Est. Le Grand Port Maritime est en mouvement, son avenir est l'affaire de tous les acteurs de la communauté portuaire.



## La Réunion aux assises de l'économie de la mer

Pour la première fois, La Réunion disposait d'un stand aux Assises de l'économie de la mer, manifestation organisée par Le Marin et Ouest France, en partenariat avec le Cluster maritime français et dont la 20<sup>e</sup> édition s'est tenue les 4 et 5 novembre dernier.

La Réunion était représentée par son Cluster maritime, l'Institut Bleu, le Grand Port Maritime et La Réunion Développement. Un échange a notamment pu avoir lieu avec Catherine Chabaud, ministre de la Mer, pour évoquer les enjeux maritimes spécifiques à notre île et aux autres territoires ultramarins. Le président de la République Emmanuel Macron, présent aux Assises le 4 novembre, a évoqué plusieurs fois l'Outre-mer dans son discours, aux sujets notamment de la pêche et de la défense.

« Nous ne sommes pas seulement venus pour observer, mais pour nous exprimer, insiste Maya Césari, conseillère régionale et présidente de l'Institut Bleu. Les routes maritimes du Sud se développent, portées par les pays émergents. Dans cette compétition, La Réunion a de solides atouts. Le recteur Rostane Mehdi a notamment répondu à notre invitation pour

venir présenter le projet de campus des métiers de la mer. Et dans le domaine de la pêche, nous attendons avec impatience la possibilité d'aider au renouvellement des flottes côtières ».

Dans cette dynamique, le conseil régional et la préfecture, via le Fonds vert, soutiennent l'organisation des 2<sup>es</sup> rencontres de l'économie maritime indopacifique, prévues en novembre 2026 à La Réunion à l'initiative du Cluster maritime.



La ministre Catherine Chabaud sur le stand de La Réunion. © DR

## La Ryel des Docks : un beau moment de solidarité

Une nouvelle édition de la course « La Ryel des Docks » s'est déroulée le 6 décembre dernier autour du port Ouest, organisée par le Grand Port Maritime, sous l'impulsion de Sylvio Lérivain. Environ 200 participants, salariés de la communauté portuaire pour certains venus en famille, ont pris le départ. Ils revêtaient un tee-shirt aux couleurs du Téléthon : l'Association Française pour la Myopathie était en effet partenaire de l'événement, qui a permis de

collecter 9 500 euros de dons. « La Ryel des Docks n'est pas une compétition, souligne Sylvio Lérivain. On peut marcher ou courir, sur le parcours de près de 8 kilomètres qui invite aussi à redécouvrir l'histoire du port, qu'il ne faut pas oublier ! ».

Plusieurs entreprises de la place portuaire ont accompagné le Grand Port Maritime dans ce moment de solidarité : la SAMR, la Somacom, la Scop La Cor, Altrad Endel Réunion et la station de pilotage maritime de La Réunion. Après la course et la remise de médailles, un riz chauffé très convivial a récompensé coureurs et marcheurs.



Les participants à l'édition 2025 du Ryel des Docks.

## Première mise à sec sur le dock Titan

Le palangrier Albius de l'armement Sapmer a été le premier navire sorti de l'eau par le dock Titan, mi-février. Cette manœuvre-test était surtout destinée à la prise en main de l'outillage par les équipes du Grand Port Maritime qui seront chargées de l'exploitation de l'équipement. « L'entreprise Piriou devait effectuer une inspection visuelle de la coque du bateau pour le compte de Sapmer, nous en avons profité pour organiser ce premier essai de mise à sec, qui s'est parfaitement déroulé », commente Arnaud Prunier, adjoint responsable du service Littoral et Maritime.

Le Grand Port Maritime a formé trois collaborateurs durant une année, notamment sur les docks flottants de Rouen et de Nantes Saint-Nazaire pour devenir « dock masters ». Avec l'appui d'un dockmaster expérimenté, ils ont dirigé la manœuvre de la mise à sec de l'Albius, en commençant par la préparation de l'attinage, l'ensemble de cales sur lequel est ensuite posé le bateau, sur le fond du dock, avant que celui-ci ne s'élève au-dessus de l'eau. Chaque bateau a un plan d'attinage spécifique, avec les renforts de coque correspondants.

La première opération commerciale de sortie de l'eau est programmée pour la mi-avril. Elle concernera le Champlain, bâtiment de soutien et d'assistance de la Marine nationale qui doit effectuer un arrêt technique de six semaines pour lequel Piriou a remporté le marché de réparation. Une première qui devrait être suivie de beaucoup d'autres : « Une fois La Réunion marquée sur la carte de la réparation navale dans l'océan Indien, le dock flottant attirera aussi des navires qui utilisent la route maritime au large de La Réunion, estime Christophe Lagathu, directeur général du pôle Réparation et Services de Piriou. Les infrastructures de mise à sec et les chantiers de réparation navale aux standards de qualité européens manquent partout dans le monde, dans l'océan Indien spécifiquement ».

## Trois mois de préparatifs

La mise en service du dock flottant a été précédée de trois mois de travaux au poste 9 du port Ouest, quai d'attache définitif de l'équipement. Pendant la saison cyclonique, le dock Titan, amarré provisoirement au poste 8 avait été partiellement immergé pour réduire sa prise au vent.

Deux ensembles de cinq pieux ont été mis en place, côté nord et côté sud du quai 9. Long de 27 mètres et d'un diamètre de 1 420 mm, ils ont été enfoncés d'environ 13 mètres de profondeur dans la darse. Ces travaux ont été réalisés en décembre, par vibrofonçage sur les premiers mètres constitués de sédiments, puis à l'aide d'un outillage spécifique pour battre les pieux jusqu'à leurs niveaux définitifs. L'intérieur de chaque pieu a ensuite été ferrillé et rempli de béton. Un chevêtre de béton a ensuite été coulé sur les deux ensembles de cinq pieux, qui ont été dotés d'anodes pour les protéger de la corrosion. Le transfert du dock Titan au poste 9 est prévu fin-mars, début avril, en vue de sa mise en service opérationnelle.



Battage des pieux d'amarrage du dock, en décembre 2025. © BG



Mise à sec de l'Albius : un premier test concluant.

## Navettes supplémentaires pour les marins

Le Grand Port Maritime a lancé l'instruction d'une augmentation des droits de port navire, d'un montant global annuel de 60 000 euros, pour financer la sécurisation des marins en escale lorsqu'ils descendent sur les quais du port Est. Ils avaient en effet tendance, à emprunter des raccourcis hors des cheminements piétons prévus. Pour éviter les risques d'accident, la solution retenue a été d'augmenter la fréquence des navettes quotidiennes effectuées par Les Amis des Marins avec leurs deux minibus de 9 places. Les marins se voient ainsi proposer un moment de répit au foyer de l'association, au port Ouest, en ville ou dans un centre commercial pour y effectuer des achats.

Depuis le début de l'année, le nombre de navettes quotidiennes est passé de 2 à 6 et un programme à horaires fixes a été institué, de 10h00 à 21h00 ou 22h00. « Le Grand Port Maritime nous a fait une avance pour que l'on mette ce système en place dès le début de l'année, précise le pasteur Alain Djeutang,

aumônier des gens de mer à La Réunion. Les pilotes et les agents maritimes relaient nos informations et nous visitons les bateaux à leur arrivée pour les informer de notre présence et de notre accompagnement ».



Six navettes quotidiennes sont proposées aux marins en escale.

## Convention avec le Territoire de l'Ouest

Emmanuel Séraphin, président du Territoire de l'Ouest, et Julien Dujardin, président du directoire du Grand Port Maritime de La Réunion, ont signé le 12 janvier une convention cadre visant à coordonner leurs actions pour les trois prochaines années (2025-2028). La coopération entre l'intercommunalité et le GPMDLR se structure autour d'un objectif partagé : favoriser un développement économique durable tout en préservant l'environnement et le cadre de vie. Le Territoire de l'Ouest

et le Grand Port Maritime s'appuient sur un plan d'action commun, en cinq volets : le développement d'un modèle d'économie durable, la connaissance et la protection du cadre de vie et du patrimoine naturel, l'aménagement du front de mer au niveau du port Ouest, l'aménagement de la zone industrialo-portuaire et une démarche inclusive territoire-port.

Un comité de pilotage composé de représentants des deux structures se réunira tous les ans pour suivre la mise en œuvre de cette stratégie et l'actualiser si besoin.



La convention lie les deux signataires pour trois ans.

## Bernard Salva nouveau vice-président de la Fédération du Mérite Maritime

En charge de la communication au sein de la section océan Indien de la Fédération nationale du mérite maritime et de la médaille des marins, Bernard Salva en est également devenu le vice-président le 5 mars dernier. La section, qui a signé une convention avec le Grand Port Maritime en juillet 2025, œuvre notamment à sensibiliser les jeunes Réunionnais aux métiers du maritime. Composée d'une soixantaine de membres, elle est présidée par Dominique Lozac'h. Yannis Gavaudan est également vice-président aux côtés de Bernard Salva.

Son engagement se traduit notamment par l'organisation du Prix d'excellence du mérite maritime, qui distingue chaque année des élèves du lycée Léon-de-Lépervanche et de l'École d'Apprentissage Maritime.

## La déconstruction des bateaux sri-lankais peut commencer

Une nouvelle activité s'apprête à faire son apparition au sein du domaine portuaire : la déconstruction de navires. Elle permettra dans un premier temps de résoudre les problèmes d'encombrement posés par les dix bateaux venus illégalement du Sri-Lanka entre 2018 et 2023 avec des migrants à leur bord. « Nous avons fait des recherches par la voie diplomatique pour tenter d'identifier leurs propriétaires, en vain, explique Nicolas Le Bianic, directeur de la Mer-Sud Océan Indien. Une déchéance de propriété a donc été prononcée, ces bateaux se trouvent entre les mains de l'Etat et le Grand Port Maritime a accepté d'en assurer la garde le temps de trouver une solution. Les dix navires sont actuellement stockés sur une zone délaissée, à l'extrémité du port Ouest. La déconstruction s'est avérée le seul moyen de s'en débarrasser, en l'absence d'informations sur les matériaux qui la composent, ce qui interdit les projets d'immersion, et en raison de leur long séjour au sec qui a altéré leur capacité à naviguer de nouveau.

Un levier de financement de leur démantèlement a été trouvé dans le Fonds vert, cette enveloppe du ministère de la Transition écologique mise à disposition des préfets et qui comporte un volet maritime, notamment pour la gestion des épaves. Le 4 novembre 2025, une convention a été signée entre l'Etat, et le Grand Port Maritime, maître d'ouvrage de la mise en place de la plate-forme de déconstruction, qui devra répondre aux exigences d'une Installation Classée Pour l'Environnement.

Le Fonds vert apporte 1 million d'euros, le GPMDLR 150 000 euros en autofinancement. Le projet doit arriver à son terme en deux ans. Il englobe les opérations de dépollution, de curage et de démontage, de cisailage et d'évacuation des déchets. Autant de savoir-faire qui pourraient ensuite donner lieu à une activité pérenne, pour répondre aux besoins de déconstruction des flottes de pêche et de plaisance, qui grandissent à Pointe-des-Galets mais aussi dans les autres ports de l'île.



Les bateaux sont actuellement stockés près du port Ouest.

## Coopération avec le Mozambique

Dans le cadre du programme de coopération régionale Interreg VI océan Indien, 13 cadres portuaires mozambicains ont effectué une semaine d'immersion professionnelle au sein de plusieurs entités de la communauté portuaire de La Réunion, en décembre dernier. Issus de structures publiques (Portos e Caminhos de Ferro de Moçambique, CFM, et CFM Logistics) et de groupes privés, ils ont partagé leur expérience avec leurs homologues locaux. « J'ai pour ma part été accueilli par Infoport, où j'ai appris comment le système d'information portuaire a été implanté, relate par exemple Helder Ernesto Massingue, directeur des opérations portuaires à Matola (sud du Mozambique) pour CFM. Au Mozambique, nous avons plusieurs systèmes d'information qui ne communiquent pas ensemble, nous cherchons à les intégrer pour aller vers des échanges dématérialisés ».

Le programme de coopération régionale entre ports du sud-ouest de l'océan Indien, d'Afrique de l'Est et australe est cofinancé par l'Europe et la Région. Il comprend trois volets : l'organisation de semaines maritimes, des échanges de bonnes pratiques et des actions de développement des compétences.



Le groupe des professionnels portuaires mozambicains.

## Lutte contre le narcotrafic : un scanner au port Est

La direction régionale des douanes de La Réunion dispose depuis le mois de janvier d'un matériel de pointe pour combattre le narcotrafic : un camion-scanner, capable de détecter la présence de produits illicites cachés dans un conteneur ou un véhicule. L'équipement, d'un coût d'un million d'euros, permet d'augmenter considérablement le nombre de contrôles, dans un contexte de croissance sans précédent de saisies de stupéfiants à leur entrée sur l'île. Les infractions à la législation sur les stupéfiants ont plus que doublé entre 2019 et 2025, leur nombre a progressé de 72% au cours de l'année écoulée. Cette forte croissance témoigne à la fois de l'intensification de la lutte contre le narcotrafic mais aussi, sans doute, de la consommation de drogues venues de l'extérieur.

« Nous pouvons désormais effectuer entre 8 et 16 contrôles par jour, annonce Joséphine Lefoulon Maynard, cheffe divisionnaire des douanes du port, environ 1600 conteneurs pourront être radiographiés sur une année. Nous avons pour cela formé six de nos douaniers de la brigade du Port à la conduite de poids-lourd et à la manipulation du scanner.

L'examen radiographique vise à détecter la présence de marchandises illicites au milieu de chargement licite. Les conteneurs et les véhicules sont choisis sur cas de suspicion, mais aussi de façon aléatoire, pour lutter contre la pratique du « rip off » : il s'agit de la dissimulation de produits dans un conteneur après qu'il ait été dédouané au départ et dans le but de récupérer les stupéfiants avant les contrôles à l'arrivée, grâce à des complicités le long de la chaîne logistique.

Après interprétation en direct des images du scanner, les conteneurs ou véhicules sont restitués au manutentionnaire, ou retenus pour un examen approfondi. Les contrôles sont effectués sur une aire mise à disposition par le Grand Port Maritime à proximité du poste 14.

Les douanes ont également communiqué en direction des manutentionnaires pour les rassurer sur les doses de radiations auxquelles ils pourraient craindre d'être exposés. Pendant un contrôle, deux douaniers sont préposés à la surveillance des abords, afin d'empêcher toute présence humaine dans le champ de tir du rayon X. Et si, malgré toutes ces précautions une personne parvenait à s'introduire dans la zone de scan, le faisceau serait immédiatement interrompu.

La dose radioactive émise est dix fois inférieure à celle d'une radiographie des poumons, par exemple.



Le scanner mobile vient se positionner près du conteneur ou du véhicule à sonder.



L'image est analysée en direct par les douaniers.



Image du scanner : colis de cocaïne dans les portières d'une voiture.

## Deux barges de Mayotte en réparation

Piriou Réunion a obtenu le marché de la réparation de deux bacs amphidromes du Service du Transport de Mayotte, qui font la navette entre Grande Terre et Petite Terre. La barge Imane est arrivée à La Réunion en septembre, tractée par un remorqueur de Boluda. Les travaux de remplacement de 120 m<sup>2</sup> de tôles de bordée, endommagées lors du passage du cyclone Chido, se sont terminés en décembre. Sur le deuxième bac amphidrome mahorais, le Georges-Nahouda, Piriou a été chargé de la remotorisation.

Les deux navires ont été sortis de l'eau au moyen du slipway du Grand Port Maritime.



Arrivée de la barge Georges-Nahouda, départ de la barge Imane. © Piriou

## Un nouveau remorqueur pour Boluda

La flotte de Boluda La Réunion s'est enrichie fin 2025 d'un nouveau « navire amiral » : le VB Brandy, un remorqueur neuf, d'une capacité de traction de 82 tonnes. « En octobre et novembre dernier, Boluda Towage a positionné au Mozambique deux bateaux en activité depuis 2009 à La Réunion, explique Christophe Picard, directeur de l'agence océan Indien du groupe espagnol, qui assure également le remorquage et le lamanage au port de Longoni (Mayotte). Le VB Bougainville et le VB Cartier sont désormais en opérations sur le site du futur terminal gazier de Total, dans la province de Cabo Delgado. Pour les remplacer, nous nous dotons de deux nouveaux remorqueurs ».

Le VB Brandy – tous les navires du groupe ont pour préfixe VB, les initiales de Vicente Boluda, qui a lancé ses activités en 1920 à Valence – a été construit au Vietnam. Remorqueur de dernière génération, il est équipé de deux moteurs développant 6 772 chevaux cumulés, de deux lignes d'arbre et de deux propulseurs orientables à 360. Les capteurs de tension de son treuil avant permettent de contrôler à la tonne près la puissance de traction exercée.

Il est également équipé d'un treuil arrière, dit « treuil de mer », pour remorquer si besoin des bateaux, en dehors du port. « Nous pouvons être sollicités par l'Action de l'Etat en mer pour des interventions de sauvetage de navires ayant besoin d'assistance ou en détresse », rappelle Christophe Picard.



Le VB Brandy est le nouveau 'navire amiral' de Boluda La Réunion.

Pour remplacer le deuxième bâtiment repositionné au Mozambique, un remorqueur du groupe a été affrété provisoirement. Un deuxième remorqueur neuf est attendu dans les prochaines semaines. Tout aussi moderne que le VB Brandy mais un peu plus léger (60 tonnes de puissance de traction), il sera particulièrement adapté aux manœuvres des navires qui fréquentent le port Ouest. Boluda La Réunion opère six bateaux de tailles différentes. Le groupe est titulaire d'un agrément de remorquage pour sept ans, renouvelables.

Il doit être en mesure de mobiliser en permanence au moins deux remorqueurs développant une puissance de traction cumulée de 120 tonnes.

## La capitainerie s'est dotée d'un radar

Depuis décembre 2025, les officiers de port peuvent s'appuyer sur un outil supplémentaire pour l'exercice de leurs missions de sécurité portuaire: un radar. Cet équipement, en complément de l'AIS (Automatic Identification System) permet d'améliorer la surveillance du trafic maritime aux abords du port et renforce la sécurité des manœuvres d'entrée et de sortie des navires.

L'antenne radar, positionnée au sommet du terminal cimentier du port Ouest, transmet ses données en direct sur les écrans de la capitainerie. Grâce à cette technologie, les officiers de port peuvent suivre les mouvements des navires avec une plus grande précision. Le radar peut détecter les navires dans sa zone de couverture, même éloignés de la côte ou par mauvais temps.

Pour l'heure, le trafic maritime au-delà des limites administratives portuaires est du ressort du CROSS. Le radar sera également très utile si l'Etat confie à la capitainerie la régulation du trafic au sein d'une Zone Maritime et Fluviale de Régulation (ZMFR) qui pourrait être créée afin de renforcer la sécurité des approches de Port Réunion.



L'antenne du radar au sommet du terminal cimentier.

## Zone arrière portuaire : 17 premiers hectares à aménager

À l'intérieur de la future zone industrialo-portuaire, sur les terrains du Conseil départemental qui couvrent environ 80 hectares à l'arrière du port Est, le terme « zone arrière portuaire » a été conservé pour désigner une zone d'une vingtaine d'hectares, se trouvant au plus près des quais et des terre-pleins. Le Grand Port Maritime de La Réunion est propriétaire d'une parcelle de 3 hectares, qu'il aménagera en terre-plein pour répondre à ses propres besoins de stockage de marchandises. À proximité immédiate, trois autres parcelles, d'une surface totale de 7,5 hectares, ont été délimitées et font l'objet d'un bail emphytéotique administratif entre le Département et le GPMDLR. Depuis plusieurs semaines, elles sont mises en publicité par le Grand Port Maritime dans le cadre d'un appel à manifestation d'intérêt. L'annonce a été publiée dans la presse économique locale, mais aussi dans des revues nationales et internationales spécialisées. Les candidats sont invités à retirer le dossier de la procédure auprès de Priscille Labarrère, cheffe de projet. « L'espace utile, sur les 17,5 hectares de cette zone, sera de 11 hectares, précise-t-elle. Les candidats peuvent se déclarer seuls, pour une petite surface ou la totalité de la zone, ou en groupement. Une présélection sera effectuée avant les attributions finales ».

« L'objectif est d'attirer des opérateurs d'activités logistiques et industrielles, créatrices de valeur et d'emploi et générant du flux à l'import comme à l'export », rappelle Julien Dujardin, président du directoire du Grand Port Maritime.



Les activités d'extraction se termineront bientôt à l'arrière du port Est.

## Ils ont visité Port Réunion

Le général de division Jean de Monicault, commandant supérieur des Forces armées de la zone sud océan Indien (Fazsoi), a été accueilli le 5 février dernier par Julien Dujardin, président du directoire du Grand Port Maritime de La Réunion, pour une visite officielle du port.

La rencontre s'inscrivait dans la continuité de la coopération entre le Grand Port Maritime et la base navale. Les infrastructures portuaires et les projets de développement ont été présentés au commandant supérieur. Le renforcement de la flotte militaire basée à La Réunion, illustré par l'arrivée du Patrouilleur Outre-Mer Auguste Techer en 2025, a également fait partie des sujets abordés.



Le 19 février, c'est Anne-Gaëlle Baudouin, directrice générale des Outre-mer, qui a été accueillie au Grand Port Maritime par Shenaz Bagot, présidente du conseil de surveillance. Accompagnée du préfet Patrice Latron, elle s'est d'abord rendue au port Ouest pour découvrir le dock Titan, qui entrera bientôt en service. En salle du Conseil, les échanges ont permis d'aborder les enjeux portuaires actuels ainsi que les perspectives de développement. Ils ont confirmé la volonté partagée de l'État et le Grand Port Maritime : renforcer l'attractivité et la compétitivité du port, au service du territoire réunionnais.



## Au cœur de l'océan Indien, saisissez l'opportunité stratégique de développer votre hub industriel et logistique portuaire.



Le Grand Port Maritime de La Réunion lance un appel à projets pour la mise à disposition d'un foncier dédié à l'implantation et à l'exploitation d'une base industrielle et logistique, conçue pour répondre aux besoins du territoire, favoriser la compétitivité régionale et accueillir des opérateurs multi-utilisateurs dans un environnement sécurisé et dynamique.



Contact : Priscille Labarrère, cheffe de projet - [priscille.labarrere@reunion.port.fr](mailto:priscille.labarrere@reunion.port.fr)  
Grand Port Maritime De La Réunion

# Dossier

## ÉCONOMIE BLEUE



### L'économie bleue à La Réunion : état des lieux

**Le développement de l'économie bleue devient une priorité, tant nationale que régionale. Mais quelle est sa définition, quel est son périmètre, quelles évolutions connaissent les secteurs qui la composent ?**

En définissant sa stratégie économique pour les prochaines années, en 2022, le Conseil régional de La Réunion a fait de l'économie bleue un secteur prioritaire. En septembre 2024, la collectivité s'engageait dans un contrat de filière « économie bleue », misant notamment sur la formation professionnelle pour répondre aux besoins de compétences et anticiper l'apparition de nouveaux métiers dans les secteurs concernés. A la rentrée 2027, le lycée des métiers de la mer ouvrira ses portes au Port. L'investissement de 84 millions d'euros, financé par l'Union européenne, la Région et l'Etat, accompagné par les ministères de la Mer et de l'Education nationale et les partenaires locaux pour la partie pédagogique, témoigne d'un engagement réel.

Deux associations contribuent depuis plusieurs années à donner du corps au concept d'économie bleue. Le Cluster Maritime de La Réunion s'est donné pour mission « de rassembler tous les acteurs de l'écosystème maritime, de l'industrie aux services et activités maritimes de toute nature afin de faire porter leur voix auprès des partenaires institutionnels et de développer le secteur de l'économie bleue sur notre territoire ». L'Institut Bleu, porté par la Région, a pour sa part vocation à « soutenir, coordonner et fédérer les acteurs socio-professionnels, institutionnels et scientifiques de l'économie bleue durable sur le territoire de La Réunion ».

Au niveau national, une « feuille de route pour l'économie bleue ultramarine à l'horizon 2030 », élaborée sous l'égide du gouvernement, a été publiée en 2025. Le document dresse une liste de priorités communes à l'ensemble des Outre-mer et propose des mesures opérationnelles par territoire. Pour La Réunion, figurent notamment le renouvellement des flottes de pêche, le développement de la formation et de la sensibilisation au milieu marin, l'amélioration de la connectivité régionale du transport maritime... En 2025, « l'année de la mer » a contribué à mettre en lumière divers projets.

### Définition(s)

Des crédits nationaux (France 2030, Fonds vert) et européens sont mobilisables pour accompagner ces développements. La notion d'économie bleue souffre néanmoins d'un déficit de visibilité. Elle ne se limite pas aux activités maritimes et industrialo-portuaires ; de nombreux secteurs peuvent être intégrés dans son périmètre, dont les contours sont parfois un peu flous (voir page 14). Il est vrai que la multiplicité des définitions ne facilite pas la réalisation d'un état des lieux.

La Commission européenne décrit ainsi l'économie bleue comme « tous les secteurs et toutes les industries liés aux océans, aux mers et aux côtes, qu'ils relèvent du milieu marin (transport maritime, pêche, production d'énergie) ou du milieu terrestre (ports, chantiers navals, aquaculture terrestre et production d'algues, tourisme littoral) ».

Selon la Banque mondiale, l'économie bleue est « l'utilisation durable des ressources océaniques pour la croissance économique, l'amélioration des conditions de vie et la création d'emplois, tout en préservant la santé de l'écosystème océanique ». La notion de durabilité est également présente dans d'autres définitions, notamment celle du Commonwealth (« un concept émergent qui encourage une meilleure gestion de nos océans ou de nos ressources bleues »).

## D'abord, le port

Les départements d'Outre-mer ont pour caractéristique commune de voir l'essentiel des flux de marchandises entrer et sortir par un seul point : leur port de commerce. Philippe Leleu, président de l'Union maritime interprofessionnelle de La Réunion, l'a rappelé le 19 février dernier lors d'une table ronde consacrée à l'économie bleue par la délégation sénatoriale aux Outre-mer : « Pour que la logistique maritime soit performante, il nous faut des entités portuaires performantes. La Réunion a la chance d'être desservie par les trois premières compagnies mondiales. D'importants investissements portuaires sont nécessaires pour accueillir les futurs bateaux de ces compagnies, dont la taille grandit, pour éviter qu'elles se délocalisent. Le territoire doit agir maintenant ». « Les projets d'investissements doivent porter sur les deux ports, complète Philippe Leleu : le port Est mais aussi le port Ouest qui doit être en mesure d'accueillir les activités existantes mais aussi celles à venir, par exemple le navire de maintenance des câbles de télécommunications sous-marins d'Alcatel Submarine Networks ».

Xavier Ducept, secrétaire général de la mer, a tenu des propos similaires lors des journées d'études indopacifiques, le 25 février à l'université de La Réunion : « Le développement durable de l'économie bleue dépendra aussi des investissements qui seront réalisés pour que Port Réunion reste un port pivot dans la région ».

## Secteurs émergents

Au-delà de la réparation navale, appelée à connaître un essor important grâce au dock flottant, de nouveaux secteurs de l'économie bleue pourraient émerger ces prochaines années à La Réunion : les énergies marines renouvelables, avec la mise à l'étude du potentiel de production d'électricité éolienne offshore, l'aboutissement de projets de climatisation à l'eau de

mer profonde ou de stations de transfert d'énergie par pompage d'eau de mer. S'y ajoutent l'aquaculture et l'algoculture, riches de potentialités pour le secteur médical et le cosmétique, les biotechnologies...

## La Réunion hub de la formation ?

Dans les territoires d'Outre-mer, le marché des formations maritimes ne demande pas des effectifs importants. Dès lors, il est peu rentable de mobiliser un formateur spécialisé pour trois ou quatre personnes et, bien souvent, ces dernières doivent partir se former dans l'Hexagone. « Invertissons notre regard, propose Philippe Leleu, président de l'Umir. Plutôt que de financer des voyages et des hébergements à des Réunionnais pour qu'ils se forment en métropole – et parfois ils n'en reviennent pas – pourquoi ne pas créer à La Réunion un pôle de formation d'excellence ? Les effectifs pourraient être renforcés par des Mahorais, Mauriciens et Malgaches, voire des métropolitains qui trouveraient ici un environnement formateur ».

## Innovation et réglementation

Dans l'économie bleue comme dans tous les autres domaines d'activité, l'innovation se heurte souvent à des obstacles réglementaires. Un exemple parlant a été évoqué lors du séminaire sur l'économie bleue organisé en novembre par le Cluster maritime : un projet réunionnais de production de fertilisants naturels à base de déchets de poisson a échoué, les produits ne rentrant pas dans les cases de la réglementation existante. De même, la décarbonation des motorisations par le recours à l'électricité pourrait être freinée par la difficulté d'évacuer les batteries au lithium hors d'usage, en raison des contraintes de la convention de Bâle qui s'applique sur l'exportation de déchets dangereux au départ de La Réunion.



## L'économie bleue : des périmètres variables

D'une étude à l'autre, le périmètre considéré comme celui de l'économie bleue varie. Dès lors, les évolutions du secteur sont difficiles à quantifier.

Un boulanger qui réalise une partie de son chiffre d'affaires dans une station balnéaire, auprès de la clientèle touristique, doit-il être inscrit dans le périmètre de l'économie bleue ? C'est l'avis de l'Insee, qui a procédé il y a quelques années à une première étude visant à évaluer le poids de cette partie de l'activité économique à La Réunion, sur la base des données de 2018. Selon cette approche, le tourisme concentrait 70% des emplois de l'économie bleue, estimés au total à 10 000. Les autres principaux secteurs employeurs étaient le transport maritime (12% du total), les produits de la mer (8%) et l'intervention publique (7%). L'économie bleue représentait 3,4% de l'emploi total à La Réunion – un chiffre légèrement supérieur à celui des régions littorales de métropole – ainsi que 2,6% du PIB de l'île. La valeur ajoutée dégagée par ses différents secteurs s'élevait à 485 millions d'euros et avait augmenté de 4,3% par an au cours des quatre années précédentes, deux fois plus vite que l'ensemble de l'économie locale.

Logiquement, Saint-Paul, Saint-Pierre et Le Port accueillaient 86 % des emplois de l'économie bleue, 90% des emplois du tourisme littoral se trouvant à Saint-Paul et Saint-Pierre alors que 7 emplois maritimes non touristiques sur 10 étaient au Port.



## Harmonisation souhaitable des points de vue

L'agence portoise de France Travail s'est pour sa part attachée à quantifier l'emploi maritime à La Réunion, sur la base des données de 2022. L'étude a délimité deux grands groupes de métier et s'est concentrée sur le premier, qui rassemble les activités maritimes en mer (travaux en mer, pêches et cultures marines et le personnel embarqué) et sur terre (services portuaires et nautiques, transformation des produits de la mer, R&D ingénierie maritime, construction et maintenance navale, défense et administrations maritimes). France Travail y a recensé 480 établissements employant au moins un salarié, pour un total de 4 500 salariés. En 2022, France Travail avait collecté 650 offres d'emploi dans ces secteurs et comptabilisé 3 200 embauches, dont une sur cinq en CDI. 2 100 demandeurs d'emploi ciblaient ces métiers : des hommes à 90%, un peu plus d'un sur deux ayant suivi une formation dans le domaine des activités maritimes.

Le second groupe de métiers alimentant l'emploi maritime, selon France Travail, est celui des services liés à la mer : hôtellerie-restauration et activités et loisirs littoraux.

Pour rappel, le Cluster maritime de La Réunion a mis en place un baromètre de l'économie bleue, recensant 674 établissements pour 4 101 emplois identifiés, dans huit domaines : transport maritime et infrastructure portuaire, action de l'Etat en mer, pêche et produits de la mer, industrie et maintenance navale, environnement, recherche et innovation, tourisme bleu et activités nautiques, autres services maritimes et énergies renouvelables, par ordre d'importance en termes d'emplois. Le Cluster a fait le choix de ne pas inclure dans le périmètre de son étude le tourisme littoral (hôtellerie, restauration...) du fait de son poids en terme d'emploi (cf. l'étude de l'Insee) qui masque les autres domaines.

Alors que l'Insee s'apprête à rééditer son étude de l'économie bleue réunionnaise, qui permettra pour la première fois de mesurer des évolutions par rapport aux chiffres de 2018, l'ensemble des acteurs s'accordent à dire qu'une harmonisation des points de vue devient indispensable.

## Le complexe industrialo-portuaire : près de 6 000 emplois

**Le complexe industrialo-portuaire qui s'est développé autour des darses de Port Réunion est la principale composante de l'économie bleue insulaire.**

L'Insee a publié en 2023 une étude, basée sur les données de 2019, estimant à 5 670 le nombre de salariés employés par les 355 entreprises du complexe industrialo-portuaire de La Réunion. Ces 355 entreprises généraient en 2019 une valeur ajoutée totale de 571,3 millions d'euros, soit 3 % du produit intérieur brut de La Réunion.

La moitié relève principalement d'activités dites « maritimes et portuaires », réparties en cinq grands secteurs : les services à la marchandise (débarquement et transbordement, organisation des transports, inspections et analyses), le secteur public qui encadre les activités de transport dans la zone de l'Océan Indien (militaires, douaniers, le siège des Terres australes et antarctiques françaises à Saint-Pierre), la pêche et la transformation des produits de la mer, la construction et la maintenance maritime et le transport par voie d'eau (remorquage, autorité portuaire et affrètement).

L'autre moitié couvre les activités « non maritimes » mais dépendantes du port : transport terrestre des marchandises arrivées par conteneurs, commerce de gros, stockage, conditionnement, gestion des déchets et autres services aux entreprises, activités industrielles (production d'électricité, fabrication de sucre, d'aliments pour animaux d'élevage ou de ciment).

Plus de la moitié des salariés du complexe industrialo-portuaire (3 100 emplois) travaillent dans des activités maritimes et portuaires, cœur de métier d'un port. Les secteurs les plus importants sont « l'organisation des transports, les inspections et les analyses » (720 salariés) et le secteur public (690 salariés).

Les activités non maritimes emploient moins de salariés (2 570 personnes). En revanche, elles génèrent une valeur ajoutée plus forte : 341,3 millions d'euros contre 230,1 millions pour les entreprises des activités maritimes et portuaires. Le commerce (134 millions d'euros) et l'industrie (122,9 millions d'euros) sont les secteurs non maritimes les plus créateurs de richesse.



## Nouvelle donne pour la réparation navale

L'acquisition d'un dock flottant par le Grand Port Maritime de La Réunion ouvre de nouvelles perspectives au secteur de la réparation navale locale, désormais en mesure d'intervenir sur quasiment tous les types de navires basés. « La possibilité de mettre à sec des navires de 4 600 tonnes jusqu'à 110 m de long et 22 m de large élargit considérablement le marché, précise Christophe Lagathu, directeur général du pôle Réparation et Services du groupe Piriou. Outil complémentaire du slipway du Grand Port Maritime, le dock Titan va permettre d'accueillir des navires civils et militaires pour leurs arrêts techniques planifiés ou sur avarie ».

La filiale du groupe Piriou est implantée au Port Ouest depuis janvier 2018. Le chantier et ses partenaires réunionnais y ont développé l'activité de réparation navale et ont également construit trois navires de moins de 12 m en aluminium. Piriou Réunion est l'un des opérateurs en mesure d'assurer aux armateurs civils et militaires la coordination d'un arrêt technique ou d'une refonte. Il salarié directement une cinquantaine de collaborateurs, emploie des co-traitants et complète par des salariés intérimaires. Sa stratégie est de former les salariés réunionnais par des collaborateurs expérimentés. Son plan d'investissements et de recrutements prévoit d'accompagner la montée en puissance du dock Titan pour atteindre à terme 80 salariés directs. »



## Une base navale appelée à grandir

6 bâtiments, 500 militaires et civils et une montée en puissance annoncée : Port Réunion est aussi le 3<sup>e</sup> port militaire français.

Si Toulon et Brest abritent les deux principaux ports militaires français, le troisième est celui de La Réunion. La base navale, placée sous le commandement supérieur des Forces armées de la zone sud océan Indien, compte six bâtiments, dont le patrouilleur Auguste-Techer, entré dans la flotte en 2025. Un deuxième patrouilleur de la même classe est attendu en 2027, en remplacement du Malin. La base navale, qui compte également dans sa flotte le patrouilleur polaire L'Astrolabe, effectuant essentiellement des missions scientifiques dans les eaux des Terres australes et antarctiques françaises, est appelée à grandir. Les quais de la zone militaire du port Ouest accueillent également les navires français et étrangers en escale à La Réunion.

Depuis 1980, l'unité Marine est implantée en ville du Port, non loin des quais, sur le rond-point de la Glacière. 500 civils et militaires de toutes les armées, directions et services y circulent et y travaillent, sur une emprise de 3,2 hectares : personnels du centre régional opérationnel de surveillance et de sauvetage, des antennes du service de soutien de la flotte, de la direction d'appui au numérique zonale, de la gendarmerie maritime, du service de santé des armées, du groupe de soutien de la base de défense ou du service des infrastructures.

Riche de plus de 100 marins, l'unité opérationnelle assure 180 mouvements portuaires et produit 40 800 heures d'atelier par an.

La base navale du Port est également le troisième site national de recrutement de la Marine nationale. Chaque année, une centaine de jeunes Réunionnais y signent un contrat d'engagement.



## La pêche côtière en quête de soutien pour son développement

Plusieurs segments de la pêche se sont structurés au cours des décennies précédentes mais la pêche artisanale côtière est à la peine, en raison d'obstacles réglementaires.



Le secteur réunionnais de la pêche pourrait être plus développé qu'il ne l'est, par rapport aux ressources halieutiques présentes dans le sud-ouest de l'océan Indien. Le segment le plus profitable est celui des pêcheries les plus lointaines : langouste aux îles Saint-Paul et Amsterdam, légine autour des Crozet et des Kerguelen (voir page 19). La pêche thonière à la senne tournante, qui se pratique plutôt dans la partie nord de l'océan Indien, compte un seul bateau immatriculé à La Réunion, le Dolomieu (Sapmer).

Le segment de la pêche palangrière tropicale est, avec celui de la pêche australe, celui qui contribue le plus aux exportations réunionnaises de produits de la mer. Il occupe une vingtaine de palangriers de 13 à 24 m, ciblant prioritairement l'espadaon. Les prises sont débarquées fraîches, conservées dans la glace, ou congelées : quatre navires disposent d'équipements de congélation et opèrent jusque dans le canal du Mozambique.

La pêche palangrière côtière est le segment qui a connu le développement le plus marqué. Il compte aujourd'hui 25 bateaux pratiquant une pêche sélective à la palangre horizontale de surface et ciblant les grands pélagiques, dont l'espadaon, pour alimenter le marché local en ultra-frais.

La flotte de pêche la plus nombreuse à La Réunion (125 bateaux, 75% des navires professionnels de l'île) est celle de la pêche artisanale côtière. Ce segment souffre de l'inadaptation grandissante des outils de production aux conditions de mer, mais aussi la concurrence de la pêche maritime de loisirs, dont les captures des mêmes espèces saturent le marché local. Des contraintes réglementaires européennes empêchent également l'accès à des aides régionales et nationales qui permettraient le renouvellement d'une flottille vieillissante. Un assouplissement des règles est toutefois possible à partir de cette année (voir page 19).

## Formation : une école historique, un lycée en 2027

L'offre de l'École d'Apprentissage Maritime, créée il y a près de soixante ans, sera complétée par celles du lycée des métiers de la mer à la rentrée 2027.

Créée en 1967 sous forme associative, l'École d'Apprentissage Maritime répond à la fois aux besoins de formation initiale et continue de La Réunion. Son Bac pro polyvalent Pont Machine accueille 24 jeunes par promotion, qui bénéficient à la fois d'un enseignement général et professionnel sur tous les métiers à la navigation. En parallèle, de nombreux marins suivent chaque année des sessions de formation continue pour décrocher des brevets ou revalider des certificats conformes à la norme internationale STCW. « Nous répondons aux besoins des armements de la place, commente Sami Ouadrani, directeur de l'établissement, mais également aux demandes de France Travail pour former des salariés en reconversion. Nous venons également d'ouvrir une formation de poissonnier, un métier en tension sur l'île ». L'EAM emploie 20 salariés en équivalent temps plein et de nombreux formateurs indépendants.

Le lycée portois Léon de Lépervanche a pour sa part ouvert au cours des dernières années deux filières de formation complémentaires à celles de l'EAM : le CAP Maritime et un Bac pro Maintenance nautique. Elles préfigurent l'offre du futur lycée des métiers de la mer, dont la construction a débuté à proximité et qui doit ouvrir ses portes à la rentrée 2027 (photo dessous : pose de la première pierre, le 12 novembre 2025). Il accueillera plus de 700 élèves et étudiants, dans une voie générale et technologique tournée vers les sciences, la technologie et la géopolitique, une voie professionnelle orientée vers la pêche, la maintenance nautique et la valorisation des produits marins ainsi qu'un enseignement supérieur court, proposant trois BTS dédiés à la pêche, la logistique et aux systèmes embarqués.



## Nautisme : un secteur à développer

Les activités de tourisme, de loisirs et d'apprentissage de la mer constituent un pan de l'économie bleue qui a encore un important potentiel de croissance à La Réunion.

Selon le baromètre de l'économie bleue élaboré par le Cluster maritime, le secteur du tourisme bleu et des activités nautiques regroupait (en 2022) 43 entrepreneurs individuels et 163 établissements, générant un chiffre d'affaires de plus de 15 millions d'euros. Si les excursions en mer et l'observation des cétacés sont les activités qui génèrent le plus de chiffre d'affaires, celle des clubs de sports est fortement représentée. Les clubs nautiques de l'île donnent souvent l'occasion aux enfants réunionnais d'un premier contact avec l'univers de la navigation, encouragé notamment par la municipalité du Port : des centaines d'élèves ont participé récemment à un programme d'apprentissage du kayak et de la voile.

Le développement du nautisme est desservi par la géographie de La Réunion, qui offre peu d'abris côtiers naturels et de destinations proches ; néanmoins, les bateaux de pêche et de plaisance remplissent tous les ports de l'île, qui peinent à répondre à la demande d'anneaux.

Fin 2025, l'étape réunionnaise de la course autour du monde Globe 40, à laquelle participe le bateau réunionnais Free Dom, a mis en lumière l'importance de l'activité générée par une course au large, dans les ports où elle s'arrête. « 26 000 personnes sont passées au village du Globe 40 pendant les trois semaines de l'événement en novembre et de nombreux professionnels locaux ont été sollicités pour l'entretien ou la réparation des bateaux », souligne Thibaut Lefèvre, fondateur de la team HUA qui skippe de brillante manière le bateau Freedom. « La Globe 40 pourrait devenir aussi connue que la Route du rhum, qui attire 2,5 millions de visiteurs pendant deux semaines, tous les quatre ans au départ, poursuit-il. La Réunion a intérêt à s'accrocher pour rester une étape... et pourquoi pas un jour organiser sa propre course au large ? ».



# Bienvenue à...



## Thierry Verneuil

### Commandant adjoint Capitainerie de Port Réunion

Thierry Verneuil a pris les fonctions de commandant adjoint à la capitainerie de Port Réunion le 1<sup>er</sup> septembre 2025, succédant à Pascal Lehuédé, nommé à Brest. Il commandait depuis trois ans le port de Mayotte où il avait précédemment officié entre 2013 et 2018, avant d'être affecté au port du Havre. « Chaque port a ses spécificités, souligne-t-il. Au Havre, j'occupais un poste en vigie, en charge de réguler le trafic et de coordonner l'action des différents services au navire, dans un port qui traite 30 mouvements par jours. A Mayotte, le trafic est beaucoup plus réduit mais le commandant doit faire face à de nombreuses problématiques. Le port est éclaté sur plusieurs sites, avec peu de personnel, la complexité du territoire demande une constante adaptation ».

Âgé de 58 ans, Thierry Verneuil est un ancien de la Marine Nationale. Engagé à l'âge de 17 ans, il a commencé à naviguer tôt et a sillonné les mers pendant dix-huit ans. Il a occupé différentes fonctions sur tous types de bâtiments militaires, du remorqueur au pétrolier ravitailleur, avec des affectations à Tahiti, Mururoa, Djibouti... « J'ai passé le concours d'officier de port en 2002 pour rester au plus près du milieu maritime et au contact des navires », relate cet originaire de Granville, en Normandie.

À la capitainerie de Port Réunion, qui compte 13 officiers de port, tous fonctionnaires d'État détachés auprès du Grand Port Maritime, il seconde le commandant Fabrice Brunetti et assure son intérim en son absence. « La capitainerie doit être opérationnelle sans interruption, rappelle-t-il, avec une présence permanente sur site, qui exige la mobilisation de 7 officiers de port en travail posté. La création récente d'une capitainerie annexe au port Ouest a nécessité une réorganisation, chacun s'occupe de son domaine, les services s'articulent bien. »



## Christophe Carré

### Directeur général Agence CMA CGM Réunion

En septembre dernier, Christophe Carré a succédé à Emmanuelle Hoareau à la direction générale de CMA CGM Réunion. Originaire de l'île Maurice, titulaire d'un Executive MBA obtenu à l'université de Leeds, il a commencé sa carrière dans la chimie avant d'intégrer CMA CGM en 2016. D'abord directeur commercial à Maurice, puis à Nairobi pour l'Afrique de l'Est, il a ensuite été nommé directeur du développement pour les pays de l'océan Indien avant de retrouver l'Afrique continentale en 2021. Il a dirigé l'agence de la compagnie en Sierra Leone pendant trois ans, puis celle du Congo.

À La Réunion, Christophe Carré est à la tête d'une équipe de 28 collaborateurs, répartis entre le département Clients, le département commercial, ceux dédiés aux opérations de navire, aux finances, aux RH et à la logistique de transbordement. « Notre activité de transbordement vers Madagascar, Maurice et Mayotte s'est beaucoup développée depuis son lancement en 2016, souligne Christophe Carré. L'abandon du passage par la Mer Rouge nous a amené à revoir notre desserte de Mayotte, que nous desservons désormais une fois par semaine à partir de La Réunion ».

Christophe Carré est également attentif à relayer les actions de la fondation CMA CGM, engagée en priorité dans les domaines de l'éducation et de l'aide humanitaire. À La Réunion, la fondation a notamment noué un partenariat avec la Banque Alimentaire des Mascareignes, pour laquelle elle transporte gracieusement chaque année de l'aide alimentaire. CMA-CGM accompagne également l'association Cop1, qui distribue des repas aux étudiants en situation de précarité, et a soutenu la rénovation de la Plateforme d'intervention régionale océan Indien de la Croix-Rouge. Cette dernière est mobilisée lors des crises dans la région, ce fut notamment le cas après le cyclone Chido sur Mayotte, fin 2024. « Nous sommes également partenaire de la fondation du Service Militaire Adapté, afin de faciliter et d'accompagner l'insertion de jeunes ultramarins dans les métiers maritimes », ajoute le directeur général de l'agence.

## Un nouveau plan de gestion de la légine

Les armements réunionnais à la légine opèrent depuis le début de la campagne 2025-2026 dans le cadre d'un nouveau plan de gestion de la ressource, qui court jusqu'en 2028. Le Total admissible de captures (TAC) pour la campagne en cours a été abaissé à 4 780 tonnes, en forte diminution par rapport à la campagne précédente (5 540 tonnes), sur la base des données scientifiques collectées ces dernières années.

« Les nouveaux critères d'attribution des quotas à chaque navire par l'administration des Taaf sont sans doute plus rationnels qu'avant, constate Tugdual Poirier, directeur général de Cap Bourbon, qui arme le Cap Kersaint. Ils favorisent les armements qui ont modernisé leurs navires, ont fait des progrès dans la gestion des déchets, dans la limitation des prises accessoires, avec des règles plus simples à gérer. La pêche à la légine restera rentable seulement si les prix se maintiennent, si l'on fait les bons choix, si l'on innove pour réduire les coûts ».

En revanche, le nombre de navires autorisés à pêcher (8) ne satisfait pas Tugdual Poirier et certains de ses homologues, qui prônaient un retour à 7 navires, sur la base d'une étude réalisée en 2025 sur les niveaux de rentabilité d'un bateau.

« La baisse du TAC relève davantage du principe de précaution que de certitudes sur l'état du stock, estime pour sa part Sébastien Camus (Réunion Pêche Australe, groupe Réunioner). Nous espérons qu'il remontera avec l'actualisation des données que permettront les campagnes Poker d'évaluation de la ressource aux Kerguelen de 2026 et 2027, après celle de 2027. Le respect du TAC et des quotas de pêche garantissent la pérennité de la ressource, mais il ne faudrait pas qu'un excès de réglementation devienne contre-productif. Quand les règles changent souvent, il devient difficile pour les armements de se projeter sur le long terme. »



## Renouvellement de la flotte artisanale : retour espéré des aides

Fin 2025, la Commission européenne a fait évoluer les lignes directrices du renouvellement des flottes de pêche dans les régions ultrapériphériques. Ces modifications, attendues depuis longtemps, permettront une meilleure évaluation de l'état des stocks et une meilleure prise en compte des spécificités ultramarines. De nouveaux segments de pêche, s'il est démontré que les ressources ciblées sont à l'équilibre, pourraient bénéficier d'aides publiques pour le renouvellement de leurs embarcations. Une décision finale est attendue fin mars.

« Dans l'absolu, une quarantaine de navires pourraient être construits, estime le Comité régional des pêches maritimes et des élevages marins de La Réunion, principalement pour les navires de moins de 12 mètres. Et des professionnels qui opèrent aujourd'hui avec des bateaux de 13 m pourraient les remplacer par des 18 m ».

D'autres exigences réglementaires et les réalités économiques pourraient néanmoins ralentir cette dynamique. « Le premier obstacle est celui du plafonnement des aides, souligne Ludovic Courtois, secrétaire général du CRPMEM. Le plafond a par exemple été fixé à 90 000 euros pour un bateau de pêche artisanale côtière. Mais les coûts de construction ont, depuis, beaucoup augmenté. De plus, les commandes de navires doivent être uniquement passées à des chantiers situés dans l'Union européenne. Nous nous fermons la porte de pays voisins où l'on peut faire construire un bateau plus vite et moins cher. De plus, les pêcheurs doivent payer l'intégralité de leur bateau avant de percevoir l'aide ». La Guyane, qui a obtenu en 2024 un régime d'aides ad hoc a pour sa part mis en place un dispositif d'avance qui réduit la contrainte financière.

La sollicitation d'un régime d'aides ad hoc pour La Réunion reste une des solutions envisagées par le CRPMEM afin de lever ces différents obstacles.

## Cap Bourbon teste une aile de kite surf

L'image est surprenante, mais pourrait bientôt devenir familière devant les côtes de La Réunion. En décembre, juste avant Noël, l'armement Cap Bourbon a testé une aile de kite surf de 100 m<sup>2</sup> sur son palangrier de pêche à la légine Cap Kersaint. Cette solution de traction vélique est actuellement développée par la société Beyond the sea, fondée à Arcachon par l'ancien skipper Yves Parlier. Beyond the sea a déjà équipé 350 bateaux, essentiellement de plaisance, avec des ailes de 10 à 80 m<sup>2</sup> et cherche maintenant à adapter des voiles à des navires de grandes dimensions. Le Cap Kersaint est le premier bateau de pêche de cette taille (59 m) à en être doté.

« Le test du mois de décembre a été concluant, commente Tugdual Poirier, directeur général de Cap Bourbon. J'estime à 15% l'économie de carburant que nous pourrions réaliser grâce à l'aile ». Beyond the sea est plus optimiste, tablant sur au moins 20%. Des techniciens de la société d'Yves Parlier ont dirigé la manœuvre du premier essai sur le Cap Kersaint. Les officiers des deux équipages sont également partis se former à Arcachon et les marins ont manifesté beaucoup d'intérêt pour cette innovation. Le palangrier devrait utiliser pour la première fois la voile en conditions réelles lors de sa prochaine marée, qui commence en avril.

« Nous cherchons à faire évoluer nos moyens de propulsion pour réduire notre empreinte carbone, mais aussi pour gagner en souplesse d'utilisation pendant une marée, grâce à des économies de carburant, générés par le déploiement de l'aile à la descente et à la remontée », précise Tugdual Poirier.



## Décarbonation des navires : l'étude se poursuit

Dans la continuité de sa première étude sur des solutions de décarbonation pour quatre types de navires côtiers, le Cluster maritime a lancé le projet Decarena. Soutenu par l'Etat dans le cadre du Fonds vert, le projet consiste à poursuivre les travaux autour de la décarbonation maritime, en s'intéressant plus particulièrement aux solutions d'approvisionnement en biocarburant et à l'installation de solutions énergétiques après évaluation du besoin des flottes à décarboner. Une enquête sera réalisée sur le sujet auprès des professionnels.

« Nous souhaitons apporter la connaissance sur tous ses sujets aux armements et aux ports, notamment de plaisance, de La Réunion », précise Loïc Le Foulgoc, secrétaire général du Cluster maritime. Une réflexion sur la décarbonation est d'autant plus opportune que la flottille professionnelle réunionnaise, composée d'environ 700 navires, est ancienne et sa propulsion liée à 99% à de la motorisation thermique. Seuls quelques acteurs de l'excursion en mer ont équipé leurs embarcations de motorisation hybride ou ajouté des moteurs auxiliaires électriques, pour favoriser les approches passives auprès des cétacés et permettre des entrées et sorties de port en 100% électrique. La moyenne d'âge des navires professionnels est de 34 ans. La plupart d'entre eux sont en sortie d'activité ou devront en sortir dans les 10 ou 20 prochaines années.

Decarena se poursuivra jusqu'en 2027. Il intègre une veille technologique qui a amené Loïc Le Foulgoc à participer au salon Euromaritime de Marseille, du 3 au 5 février dernier. La décarbonation et la transition écologique font partie des principaux sujets du moment dans le monde maritime. « Le salon nous a permis de rencontrer une trentaine d'acteurs mobilisés dans ces domaines, relate Loïc Le Foulgoc. Des industriels proposent des briques technologiques pour développer les usages, les grands ports comme Marseille installent des prises électriques à quai pour décarboner certains navires de transit, comme les ferries. Plusieurs démonstrateurs de solutions décarbonées, déjà déployés ou en cours de fabrication, pourraient intéresser La Réunion ».



## Saison des croisières : déjà 26 escales

La saison des croisières 2025-2026 s'annonce un bon cru. La guerre au Moyen-Orient pourrait toutefois impacter le programme des dernières escales.

Port Réunion a accueilli 26 escales de paquebot entre le début de la saison, le 5 octobre dernier, et le 5 mars 2026. Le nombre d'annulations a été limité à trois, grâce à une météo cyclonique clémente. Près de 31 000 passagers ont été comptabilisés en transit, dont plus de 13 600 ont effectué une excursion sur l'île.

Sur la période, 8 paquebots ont touché pour la première fois La Réunion pour une escale inaugurale : le Mein Schiff 4 (TUI Cruises), le Voyager of the seas (Royal Caribbean International), l'Azamara Pursuit (Azamara Cruises), le Luminara (The Ritz-Carlton Yacht Collection), le Sirena (Oceania Cruises), l'Azamara Journey (Celebrity Cruises), le Seven Seas Voyager (Regent Seven Seas Cruises) et l'Aida Diva (Aida Cruises).

Huit autres escales sont attendues d'ici à la fin de la saison, le 26 mai prochain, dont quatre escales inaugurales.

### Crise au Moyen Orient : un impact potentiel sur l'activité

Le déclenchement des hostilités contre l'Iran par les Etats-Unis et Israël, à partir du 28 février, puis la riposte de Téhéran ont eu des répercussions limitées sur l'activité des compagnies de croisière dans l'océan Indien, au début du conflit. Le blocage du détroit d'Ormuz a néanmoins bloqué de nombreux paquebots dans le Golfe persique, dont le Mein Schiff 4. Le navire de la compagnie TUI Cruises s'est amarré dans le port d'Abu Dhabi sans pouvoir débarquer ses passagers dont les vols retours avaient été annulés. L'escale du Mein Schiff 4 à Port Réunion, prévue le 3 avril, a été annulée. Trois semaines après le déclenchement de la guerre, les ports de l'océan Indien étaient dans l'attente des décisions des compagnies qui doivent préparer la remontée de leurs navires vers l'Europe pour la saison estivale. Si les paquebots ne peuvent plus accéder aux ports du Golfe persique, ils auraient pour alternative de déposer leurs passagers à Maurice ou à La Réunion avant de mettre le cap sur l'Europe en contournant l'Afrique.



## Karl Georget, agent maritime

Qui d'autres, pour expliquer les subtilités du métier d'agent maritime, que Karl Georget ? Le fondateur de Géotrans a plus d'un demi-siècle d'expérience professionnelle à son actif.

Il est sans doute un des professionnels les plus anciens sur le port : Karl Georget (Géotrans) est agent maritime à La Réunion depuis 1972, après avoir commencé sa carrière à Madagascar (voir encadré). Même s'il passe progressivement la main à ses enfants, il reste fidèle au poste et évoque volontiers les évolutions de son métier, ou plutôt de ses métiers, puisqu'il est à la fois agent maritime et commissionnaire de transport, intermédiaire qui prend en charge l'organisation d'un transport de marchandises pour le compte d'un expéditeur.

« Il y a deux sortes d'agent maritime, précise-t-il : l'agent maritime qui travaille au sein de compagnies ayant une agence à La Réunion et les indépendants, agents consignataires de navires pour les compagnies non représentées localement.

Nous sommes une dizaine au total à La Réunion. Les premiers sont en poste au sein du département commercial des compagnies de lignes régulières et font les démarches commerciales pour remplir leurs navires, dans un sens ou dans l'autre. Les indépendants, comme Géotrans, représentent l'armateur d'un navire ou son

affréteur, qui loue un navire pour en vendre l'espace aux chargeurs. Nous sommes responsables de tout ».

Dans ce cas, l'agent maritime prend en charge le navire dès qu'il s'annonce en approche du port. Il échange à distance avec le capitaine ou l'Armateur ou l'Affréteur, choisit le manutentionnaire si le produit transporté n'a pas son mode de manutention spécifique, comme c'est le cas pour le sucre, les pellets, les hydrocarbures, la biomasse liquide... L'agent paie toutes les prestations portuaires (pilotage, remorquage, lamanage, utilisation des quais...) puis présente la facture à l'armateur ou à l'affréteur.

« Si besoin, nous nous occupons des relèves d'équipage, poursuit Karl Georget. Nous accueillons les marins à l'aéroport et nous les amenons au navire, ou inversement. Quand les navires ont besoin de relever un équipage mais n'ont pas à entrer au port, ou sont en attente d'une place à quai, nous amenons les marins en vedette jusqu'au navire en attente et nous ramenons ceux qui débarquent. Cette activité a connu un bond spectaculaire pendant la crise Covid, Port Réunion étant le seul port de la région à continuer à accepter de recevoir des marins en provenance de l'extérieur ».

L'agent maritime peut également être amené à gérer des situations exceptionnelles, par exemple des problèmes sanitaires à bord qui nécessitent l'intervention d'un médecin, sous le contrôle de l'ARS.

Les quatre personnes qui composent l'équipe de Géotrans sont polyvalentes, en mesure d'assurer à la fois les fonctions d'agent consignataire de navire et de commissionnaire de transport. « En revanche, nous soustrayons les déclarations en douane à des commissionnaires spécialisés », termine Karl Georget.

## De Tamatave à la Pointe-des-Galets

Né au Port, fils d'un agent du CFR (Chemin de Fer de La Réunion), Karl Georget a commencé sa carrière sur le port de Tamatave en 1967. Il a à peine 20 ans et devient agent de transit et responsable logistique. Il gère notamment les déménagements des militaires français. Quand Madagascar fait sa révolution, en 1972, Karl Georget revient dans son île natale où il est recruté par la branche transit de la SAMR, sur le port de la Pointe-des-Galets. Au bout d'une vingtaine d'années, il décide de prendre son indépendance et fonde sa propre société, Géotrans, en 1994. « Je me suis positionné comme shipping agent (agent maritime) et forwarding agent (commissionnaire de transport), explique-t-il. Un transitaire fait souvent deux métiers : le transit et la déclaration en douanes. J'ai décidé de me consacrer à la partie organisation du transport et de laisser la déclaration en douanes à des professionnels, qui sont aussi des amis ».

## Trafic de marchandises record en 2025

**6,095**  
millions de tonnes **+4%**



**568** escales  
de navires commerciaux  
**+3%**



**58 205** tonnes  
de marchandises conventionnelles  
**+84%**



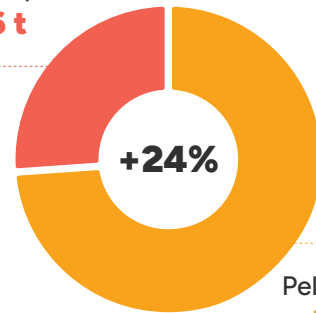
**27 561**  
véhicules et engins importés  
**-2%**



**370 433**  
conteneurs EVP dont  
108 120 en transbordement **-6%**  
**-2%**

## Vracs énergétiques 994 173 tonnes

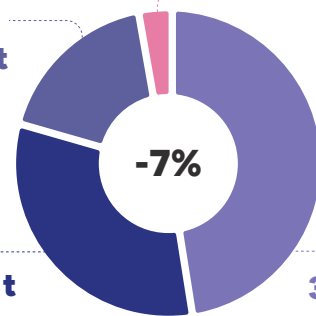
Biomasse liquide  
**259 406 t**



Pellets de bois  
**734 767 t**

## Vracs liquides 741 043 tonnes

Kérosène  
**191 198 t**



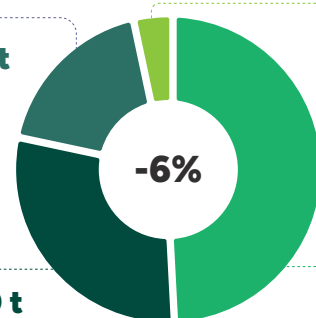
GPL  
**21 300 t**

Essence  
**146 451 t**

Gazole  
**382 094 t**

## Vracs solides 488 709 tonnes

Ciment  
**90 900 t**



Sucre  
**15 563 t**

Clinker  
**140 570 t**

Céréales  
**241 676 t**

## Port Réunion : 36,5 millions d'euros d'investissements et d'achats en 2025

	Investissements	Achats de biens et de services
Réparation navale	9,7 M€	—
Métallurgie et maintenance industrielle	0,6 M€	5,7 M€
Transport de matériaux	—	1 M€
Etudes, ingénierie	1,6 M€	0,2 M€
BTP	4,3 M€	1,1 M€

# Le port en images

## Globe 40 : de l'ambiance sur les quais !

Ce fut la grande fête de la voile et de la mer, en novembre dernier, à l'initiative du Territoire de l'Ouest et de ses partenaires, dont le Grand Port Maritime. Les premiers bateaux de la Globe 40, course autour du monde partie fin août de Lorient, ont fait leur entrée dans la darse Titan du port Ouest le 1<sup>er</sup> novembre (1). Pendant les trois semaines suivantes, le village aménagé sur les quais a accueilli une succession d'animations : concerts, conférences, expositions (2)... L'ambiance est montée d'un cran le 11 novembre, à l'arrivée du bateau réunionnais Free Dom de la Team HUA (3). L'événement fut également l'occasion pour le Cluster maritime d'organiser une journée d'échanges sur le thème de l'économie bleue (4). Le 22 novembre en baie de Saint-Paul, les huit bateaux concurrents ont pris le départ de l'étape suivante, destination Sydney (5).

