

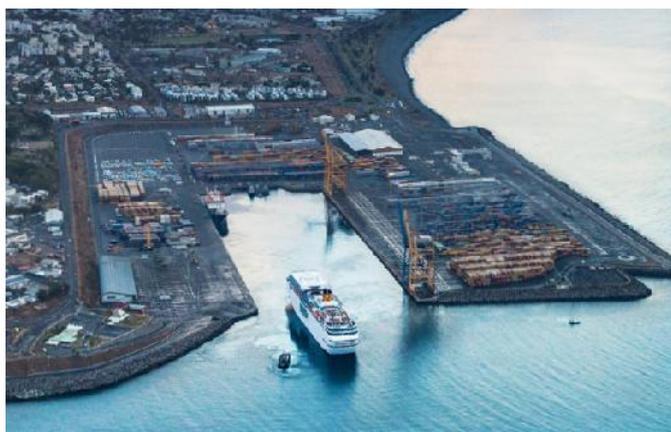
Grand Port Maritime de La Réunion -GPMDLR

Compenser les surcoûts liés à l'ultra-périphérie

En tant que territoire ultrapériphérique, La Réunion connaît des freins importants aux déplacements sur le plan externe comme sur le plan intérieur.

La situation géographique de Port Réunion sur le territoire de la ville du Port, confère à celle-ci le rôle de poumon économique de La Réunion. De nombreuses activités notamment industrielles sont venues s'y implanter, bénéficiant d'une proximité directe avec Port Réunion. Son accès facilité au réseau routier par la RN1 vers les autres régions de l'île (à 20mn du chef lieu, Saint-Denis et à 40mn du Sud, St Pierre) favorise des solutions de transport terrestre optimales..

La diversification des activités et l'amélioration de la compétitivité vis-à-vis des autres Ports de l'Océan Indien est donc indispensable. Soutenu par le Feder, l'outil portuaire est au coeur de la chaîne logistique d'approvisionnement de l'île. 99% des marchandises entrantes à La Réunion passent par Port Réunion.



Source photo : GPMDLR

L'extension phase 1 (2007-2009) concernait la création des quais 20 et 21 et l'approfondissement et l'élargissement du cercle d'évitage, ces travaux avaient pour objectif d'accroître la capacité de Port Réunion pour les trafics de vrac (céréales, charbon, clinker, hydrocarbures...). L'objectif principal de l'extension phase 2 est double : le premier est de rester compétitif et d'éviter la

saturation du terminal à conteneurs.

Le deuxième est d'éviter la feederisation (c'est à dire l'arrêt de la desserte directe).

Travaux d'extension du Port Est - phase 2 :

- Travaux d'infrastructures d'allongement des quais 10 et 11 de 160m : au total 660 m de linéaire et un approfondissement minimum de la darse à 15,50m de profondeur
- Acquisition de 3 nouveaux portiques à conteneurs super over panamax (capacité à décharger des navires jusqu'à au moins 20 rangées de conteneurs contre 15 à 16 actuellement).

Les ambitions de Port Réunion sont :

- de se positionner comme un hub de transbordement régional
- de venir une référence portuaire de la zone porte d'entrée de l'Europe dans l'Océan Indien
- de soutenir les filières et valoriser une nouvelle dynamique de territoire

Dans ce contexte, il est nécessaire d'avoir la capacité de recevoir les navires porte-conteneurs (jusqu'à 8 000 EVP) qui desservent déjà certains ports de la région et devraient se généraliser dans un proche avenir)

Quelques indicateurs :

- Plus de 4 millions de tonnes de marchandises traitées en 2015
- 2^{ème} port des régions ultrapériphériques de l'Europe
- 4^{ème} Grand Port Maritime français pour le trafic conteneurisé

Coût des opérations et financement :

Extension du Port Est (phase 2) : 80 600 00 €
UE FEDER : 38 244 700 €
Etat : 10 720 00 €
GPDLMR : 31 635 300 €

Ce projet est cofinancé par
l'Union Européenne

