

<p>Chapitre 4</p> <p>ACTIVITES MARITIMES ET LITTORALES</p>	<p>Fiche n° 4-7</p>	<p>Animateur(s) groupe : M. Cyrille CARMEGOM</p>
	<p>Transports et services maritimes</p> <p>REUNION-TAAF</p>	<p>Référent(s) fiche : Mme Emmanuelle HOARAU M. Henri DUPUIS</p>

Lien avec d'autres fiches/chapitres :

- 4-8 Ports de commerce
- 4-11 Construction et réparation navale

1. Introduction

1.1. Le transport maritime occupe une place de premier plan à La Réunion du fait de son insularité et concerne principalement les marchandises, le trafic passagers étant peu important. A cela s'ajoutent les rotations du Marion Dufresne pour le ravitaillement des TAAF et les navires militaires.

En préambule il est nécessaire d'introduire la notion de « connectivité maritime » d'un port ou d'un bassin à savoir l'aptitude de ce port ou de son bassin à être relié en direct à un nombre important de destinations. Les vecteurs de cette connectivité sont les lignes maritimes régulières, escalant à Port Réunion, qui sont déployées par les compagnies maritimes en Océan Indien.

La montée en puissance de la zone Océan Indien dans le transport maritime a conduit les compagnies maritimes à créer à la Réunion et dans la zone des « hubs » de transbordement, ce qui s'est traduit par un renforcement significatif de la connectivité maritime de Port Réunion.

1.2. Les services maritimes concernent les activités liées aux navires en escales ainsi qu'aux marchandises et personnes qu'ils transportent. Leur qualité est essentielle pour le dynamisme et l'économie du port. La classification INSEE distingue la manutention portuaire et les services auxiliaires des transports par eau mais on peut les classer en 3 grands groupes : services rendus aux navires, services rendus à la marchandise et prestations diverses

Chiffres clés

Connectivité de Port Réunion (transport maritime conteneurisé) :

- 10 lignes maritimes régulières conteneurisées escalant à Port Réunion
- 57 ports connectés directement à Port Réunion
- Capacité annuelle déployée par les compagnies escalant à Port Réunion : 1,442 millions d'EVP¹

Statistiques 2017 de Port Réunion (évolution par rapport à 2016 entre parenthèses) :

- Total trafic commercial : 5 586 221 tonnes **(+6,75 %)** y compris matériaux Nouvelle route du littoral (NRL)
- Conteneurs : 332 754 EVP¹ **(+3 %)**
- Nombre d'escales navires de commerce : 644 **(-5%)**
- Passagers (entrées et sorties) : 73 309 **(-2%)** dont 209 inter-îles, pour 35 navires

2. Etat des lieux

2.1. Connectivité maritime

Avant 2016, Port Réunion était principalement desservi par les trois premiers armateurs mondiaux (MAERSK, MSC et CMA CGM) au travers de services « feeder » ou régionaux en prolongations des lignes maritimes principales desservant l'axe Extrême-Orient/Europe. Seule la compagnie MSC desservait la Réunion à partir de l'Europe sur la base d'une ligne directe. Ainsi, 75 % du trafic conteneurisé de Port Réunion, était issu d'un transbordement maritime opéré à partir des grands ports de transbordement du Moyen-Orient (Dubai aux Emirats Arabes Unis et Salalah au Sultanat d'Oman) ou à partir de Singapour ou des ports de Malaisie (Tanjung Pelepas et Port Kelang).

La montée en puissance des flux Asie/Afrique, avec la massification du transport maritime sur cet axe, a poussé les compagnies maritimes à repenser leur stratégie de transbordement dans la zone Océan Indien. Pour optimiser leurs lignes, l'idée d'un croisement des flux entre les lignes en provenance d'Europe et celles venant d'Asie a émergé, conduisant à la mise en place du hub de la compagnie

¹ EVP : équivalent 20 pieds

maritime CMA CGM. Grâce à la mise en place de cette stratégie, la connectivité maritime de Port Réunion s'en est trouvée renforcée et repose sur les lignes régulières suivantes (cartes 1 à 4 en annexe) :

Lignes reliant l'Europe et l'Océan Indien :

- **NEMO/EAX** (Europe Océanie) opérées en VSA² par les compagnies CMA CGM et Hapag Lloyd (en direct)
- **Indian Ocean Express** (Europe – Afrique de l'Est) opérée par MSC. (en direct)
- **OI-S** de la compagnie MAERSK (Moyen-Orient, Mascareignes) (avec transbordement à Salalah)

Lignes reliant l'Asie du Sud et l'Afrique :

- **MIDAS 2 /PROTEA** opérée en VSA par CMA-CGM et MAERSK (Asie du Sud-Afrique du Sud),

Lignes reliant l'Extrême Orient à l'Afrique

- **ASAF/ FEW6** opérées en VSA par CMA CGM et MAERSK (Chine, Afrique de l'Ouest).
- **MZS** de la compagnie PIL (Asie du SE, Mozambique),
- **MOZEX / M EXPRESS** opérées en VSA par CMA CGM et MAERSK (Asie du SE, Mozambique).

Les lignes feeder régionales :

- **MASCAREIGNES** de CMA-CGM (liaison entre Port Réunion, Port Louis et Tamatave),
- **IOFEED et IOFEED 2** opérées CMA CGM (liaisons Port Réunion-Mayotte et ports secondaires Malgaches)
- **IOI** de la compagnie MSC (liaison entre Port Réunion, Port Louis et Tamatave),

Connectivité de Port Réunion (carte 5 en annexe) : Port Réunion est devenu un port stratégique où se croisent les lignes en provenance d'Europe, d'Afrique et d'Asie et offrant des temps de transit maritimes de moins de 16 jours avec ces zones.

Capacité annuelle déployée par les compagnies maritimes :

l'addition des capacités de transport des navires des lignes régulières, escalant à Port Réunion, nous permet d'estimer la « capacité déployée » par les compagnies maritimes pour desservir les voies commerciales transitant par Port Réunion. Cette capacité déployée, est révélatrice du dynamisme du transport maritime sur zone et d'une pluralité de l'offre de transport.

Voies commerciales	Nb lignes	Nb navires déployés	Capacité annuelle déployée (EVP)
Asie (Extrême Orient)- Afrique	2	17	214 000
Europe – Océanie	3	3	139 000
Feeders	2	9	276 000
Subcontinent Indien – Afrique	2	21	501 000
Total	9	50	1 130 000

Situation juin 2018 : Capacité déployée par « trade » (source GPMDLR³)

2.2. Types de transport de marchandises et statistiques (source GPMDLR)

L'année 2017 montre une croissance globale des tonnages, les meilleures performances étant enregistrées par le transbordement de conteneurs (+25 %) et les matériaux pour la NRL (+288%).

Type de marchandises	Unité	Total	Evolution/2016	Commentaires
Conteneurs	EVP*	332 754	+3 %	répartis entre import-export 244 459 EVP et transbordement 88 295 EVP
Conteneurs	tonnes	3 158 701	+9 %	
Export vrac solide	tonnes	106 773	-17 %	sucre uniquement, une partie de la production, le reste part en conteneurs
Import vrac solide	tonnes	1 103 379	-2 %	dont 52 % charbon, 21 % céréales et 20 % clinker (produit base ciment)
Export vrac liquide	tonnes	20 000	-26 %	mélasse
Import vrac liquide	tonnes	869 525	0 %	dont 99,4 % de carburant
Marchandises diverses	tonnes	47 396	-5 %	
Rouliers ou RO-RO	tonnes	58 091	0 %	transport de véhicules
Nbre de véhicules	unités	35 216	+2 %	dont import 99,7 %
SOUS-TOTAL	tonnes	5 363 865	+4 %	hors matériaux NRL (nouvelle route du littoral)
Matériaux NRL	tonnes	222 356	+288 %	77 258 en 2016 et 562 781 en 2015
TOTAL TRAFIC	tonnes	5 586 221	+6,75 %	

Trafic de marchandises de Port Réunion 2017 (source GPMDLR)

² VSA : Vessel Sharing Agreement ou « accord de partage de navires ». Il s'agit d'un accord entre plusieurs compagnies afin d'augmenter la fréquence des dessertes ou le nombre de destinations.

³ GPMDLR : Grand port maritime de La Réunion

2.3. Transport de passagers

En 2016 et 2017 on constate une tendance à la hausse de l'accueil de croisiéristes avec 60 jours d'occupation des quais pour un total de 35 escales. Compte tenu du potentiel de croissance des croisiéristes, Port Réunion étudie les possibilités de promotion de la destination Réunion en lien avec les ports des autres îles de l'océan Indien.

	2013	2014	2015	2016	2017
Nombre de passagers (en transit, embarquement et débarquement)	16 326	17 611	32 933	74 980	73 309
Nombre d'escales	11	13	22	32	35

Trafic passagers 2013 à 2017 (source GPMDLR)

2.4. Services maritimes

Les services proposés au niveau de Port Réunion sont les suivants, dans l'ordre chronologique à partir de l'arrivée du navire :

- **pilotage maritime** : le pilote maritime opère les manœuvres pour amener à quai les navires dépassant 50 mètres et/ou transportant des marchandises dangereuses. Il est le premier à monter à bord du navire à son arrivée et opère 24h/24 et 7j/7.
 - > 1 syndicat professionnel comprenant 12 employés dont 5 pilotes
- **remorquage** : aide aux navires dans les manœuvres d'entrée dans le port et d'accostage et **lamanage** : opération d'amarrage des navires.
 - > 1 société, BOLUDA La Réunion, filiale de BOLUDA France, comprenant 4 remorqueurs et 2 vedettes de lamanage
- **consignataire maritime (ou agent maritime)** : représente l'armateur du navire en escale au travers d'un contrat. Il est chargé de préparer l'escale en amont puis de prendre en charge le navire ainsi que l'équipage et les passagers à son arrivée au port, pendant le séjour et au départ. Il avance les divers frais pour le compte de l'armateur.
 - > 11 consignataires maritimes à La Réunion dont ceux des 3 grandes compagnies (cf 2.1.)
- **acconage ou manutention** : concerne uniquement la manutention de la marchandise qui est déléguée au manutentionnaire au moyen d'un contrat signé avec l'armateur. La société de manutention, qui emploie des dockers, est chargée du chargement/déchargement à l'aide des équipements loués au GPMDLR (portique, grues) ou lui appartenant (cavaliers, chariots élévateurs, etc.) ainsi que du stockage et de la livraison des conteneurs imports et de la gestion des conteneurs vides et export.
 - > 5 sociétés d'acconage à La Réunion dont l'une est une filiale de l'une des compagnies maritimes.
- **transitaires/transporteurs** : mandatés par l'importateur principalement pour les opérations de dédouanement et livraison au destinataire final (importation) ainsi que pour la préparation et l'organisation des opérations d'exportation.
- **sociétés spécialisées** : interviennent notamment pour l'entretien des conteneurs et du matériel portuaire (portiques, cavaliers, chariots élévateurs...)
- **services ou établissements publics de l'État** : GPMDLR, douanes, services vétérinaires...

3. Enjeux

3.1. Pérenniser la connectivité portuaire de Port Réunion en utilisant celle-ci comme outil au service de l'exportation et de porte d'entrée de l'Europe en Océan Indien (carte 6 en annexe)

Port Réunion, territoire européen aux portes de l'Afrique, peut jouer un rôle dans la sécurisation des flux logistiques entre l'Asie et l'Afrique en mettant en valeur deux facteurs :

- la qualité de sa connectivité portuaire avec ces deux continents.

- la sécurité logistique, juridique et financière qu'offre son statut de région ultrapériphérique d'Europe à des opérateurs désireux d'offrir des services logistiques à destination des économies africaines

3.2. Emergence d'un « range » des ports des îles de l'océan Indien et de l'Afrique de l'Est au service du développement des économies régionales (carte 7 en annexe)

L'ensemble des ports assurant la connectivité maritime entre le bassin maritime du Sud-Ouest de l'Océan Indien et « l'arrière-pays terrestre » composé des îles, les pays côtiers et enclavés qui bordent ce bassin constitue un système économique qui peut s'apparenter à un « range » ou « rangée » portuaire.

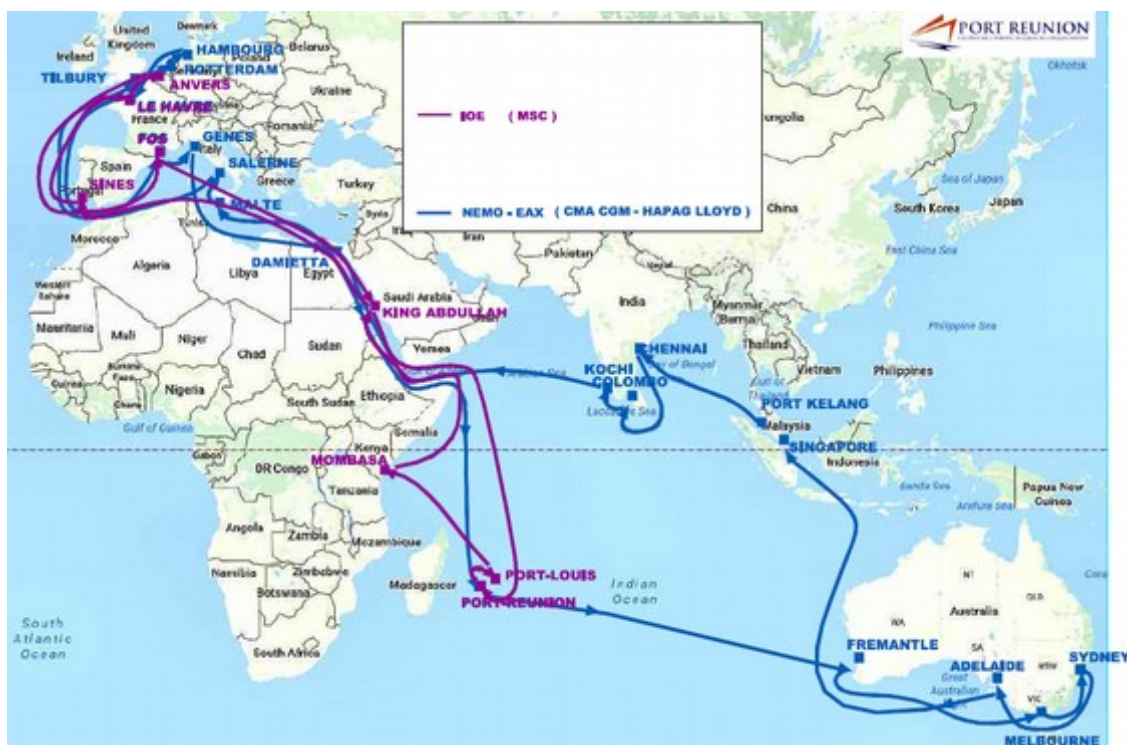
L'enjeu du développement de ce « range » reposera sur l'aptitude des ports qui le composent à instaurer un mode de coopération visant à attirer collectivement les flux logistiques à destination de l'Afrique et des îles de l'océan Indien tout en maintenant une forme de compétition entre eux.

Un premier signe d'existence de ce « range » est l'Association des Ports des îles de l'Océan Indien (APIOI) qui s'est fixé trois premiers axes de développement :

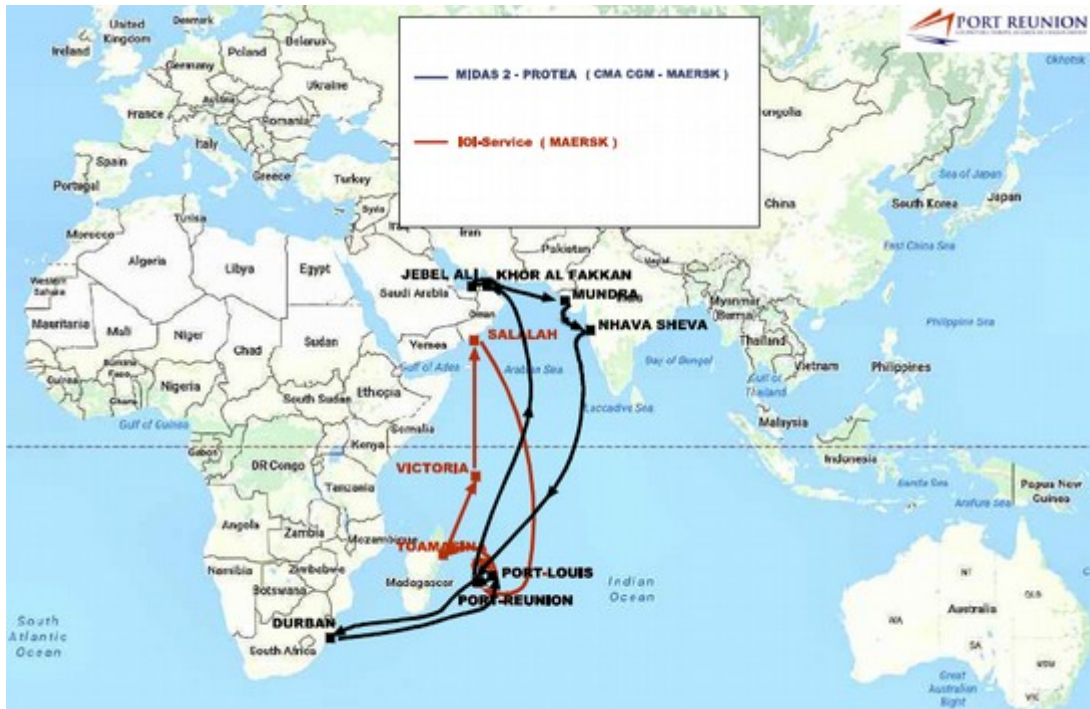
- Assister la Commission de l'Océan Indien dans le développement de l'économie bleue,
- L'échange des bonnes pratiques et la mise en place de plans de formation communs
- Le développement de la croisière en Océan Indien et les flux logistiques qu'il induira.

4. Bibliographie

Cartographie



1. Situation actuelle (2018) : lignes Europe – Océan Indien (source GPMDLR)



2. Situation actuelle (2018) : lignes Asie du Sud – Afrique (source GPMDLR)



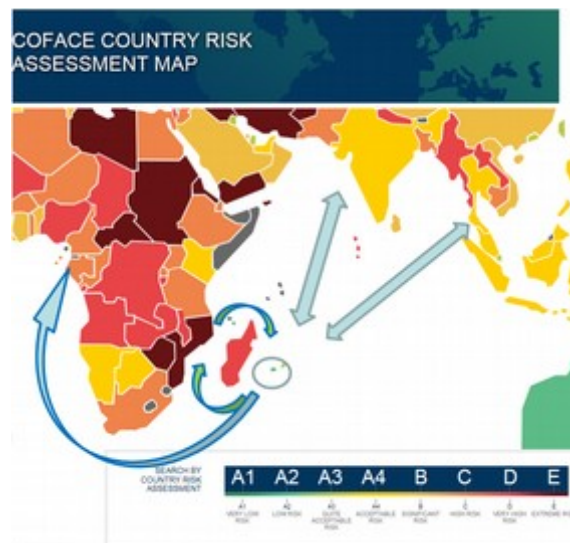
3. Situation actuelle (2018) : lignes Extrême Orient - Afrique (source GPMDLR)



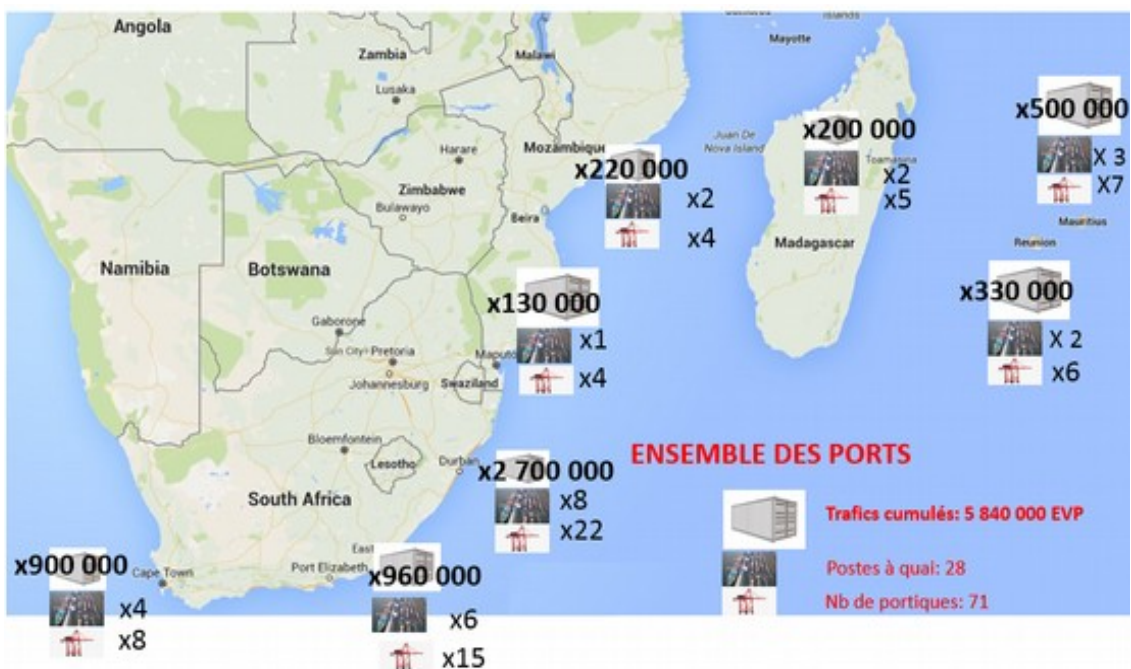
4. Situation actuelle (2018) : lignes feeder OI (source GPMDLR)



5. Situation 2018 : Zones connectées directement à Port Réunion par voie maritime (source GPMDLR)



6. Pérennisation de la connectivité de Port Réunion



7. Emergence d'un « range » des ports des îles de l'océan Indien et de l'Afrique de l'Est