

International Urban
Development Association

Association Internationale
du Développement Urbain

INTA

Les zones arrière portuaires de la ville du Port

Rapport du Panel international INTA
au
Territoire de la Côte Ouest, TCO
et à
la municipalité du Port

La Réunion, France

9-16 avril 2011

Table des Matières

L'INTA.....	3
Un Panel de l'INTA.....	3
Prologue.....	4
Un contexte, une histoire	5
Naissance d'un port, naissance d'une ville.....	5
Le déclin du port Ouest et le nouveau port Est.....	5
Ville et port : histoire d'une reconquête	5
Six axes pour redessiner la ville.....	5
Relecture du territoire	7
La vision portuaire.....	7
Images et évocations	7
Dépendance, indépendance, interdépendance.....	7
Les contraintes.....	7
La question de l'aménagement de Port Réunion.....	9
Développement historique du port.....	9
Aménagements actuels du port.....	9
Le port Est.....	10
Fonctionnement des ports	11
Augmentation de la taille des navires et conception des navires	12
La conception des terminaux à conteneurs.....	13
Augmentation des matières premières	15
Limite des développements existants.....	15
Efficacité opérationnelle afin d'améliorer le débit de conteneurs	16
Options post 2031-2038 pour le développement futur portuaire	18
Conclusion	21
Recommandations	22
Gérer la liberté nouvelle	23
Une rupture méthodologique pour une meilleure intelligence territoriale.....	23
Le port nouvel espace de vie et de travail	24
Optimisation plutôt que consommation d'espaces	24
Une « démarche renversée ».....	24
Vers une nouvelle activité portuaire	25
Quelles exportations ?	25
Le SAR et les PIR.....	26
La Stratégie Régionale d'Innovation : Domaines d'activité stratégiques.....	26
Les EGOM et la sécurité alimentaire.....	26
La logistique	27
La filière pêche réunionnaise : enjeux et défis	27
Les matériaux et déchets.....	29

Ambition, décision, réalisation.....	30
Ambition du projet et cohésion sociale.....	30
De la ZAP à un morceau de ville	30
Faire de la ZAP un véritable morceau de ville	33
Scénario 1 : aménager les dénivelés en ouvrant le port sur un parc	34
Scénario 2 : Un nouveau quartier de ville : les Terrasses du Port	35
Les autres échelles territoriales.....	36
Le cœur métropolitain – l'éco-cité	36
Les autres quadrants insulaires	37
Le grand territoire austral: La Réunion seul port de l'Europe dans l'Océan Indien	38
Gouvernance, gouverner et gérer.....	39
Faire évoluer les normes et libérer les dynamiques spatiales et économiques.....	39
Le foncier à vocation économique	39
La gouvernance portuaire : condition de l'optimisation de son fonctionnement.....	39
Gouvernance des pôles de développement régional.....	40
Le SAR et au-delà	40
Fluidité et mutabilité	41
Des moyens adaptés	41
De nouveaux outils opérationnels et financiers	42
Image et identité territoriale	42
Annexes.....	43
Les panelistes	43
Personnalités auditionnées	47
Références.....	48
Autre typologie d'aménagement par insertion dans le paysage	48
Jonathan Woodroffe.....	48
Autres ports, singularités et similarités.....	50
Tallinn, Estonie	50
Les Ports de l'Océan Indien	51

L'INTA

L'INTA est une association internationale de décideurs et de praticiens publics et privés qui partagent connaissances, expériences et savoir-faire pour un développement urbain intégré.

L'INTA rassemble plus de 4000 membres, associés et partenaires dans près de 100 pays, représentant décideurs et professionnels du champ urbain, aussi bien pouvoirs publics, collectivités territoriales, entreprises publiques et privées qu'associations professionnelles et Universités.

En France, son réseau de décideurs et de praticiens de l'urbain rassemble outre les pouvoirs publics, des collectivités locales et territoriales parmi lesquelles des villes nouvelles, des intercommunalités, mais aussi des organisations et entreprises publiques et privées et de nombreux praticiens de l'urbain. Sur le plan international, l'INTA compte des membres en Europe, et également en Afrique de l'ouest et du Nord, en Asie, en Amérique Latine et de façon plus diffuse en Amérique du Nord.

Commencé par les villes nouvelles, son domaine d'intervention s'étend maintenant à toutes les échelles territoriales et à tous les secteurs du développement urbain durable, notamment la régénération urbaine, le logement et l'habitat populaire, le transport et la mobilité, la gouvernance, les infrastructures et services innovants, le développement économique endogène, etc.

Supplantant l'approche sectorielle traditionnelle, qui ne permet pas d'assurer une véritable cohérence territoriale, plusieurs principes traversent toutes les activités de l'INTA, celui de la prise en compte globale des enjeux urbains, la vision stratégique et l'intégration des fonctions urbaines mises en œuvre par les acteurs public et privé.

L'INTA favorise l'échange international d'expériences notamment au travers de son congrès annuel, et d'un programme de formation professionnelle continue. L'INTA apporte son appui à la construction de stratégies de développement local au travers de ses missions d'aide aux élus et acteurs locaux dans la formulation de projets de développement urbain intégré. En donnant la priorité au développement urbain contrôlé et équitable, l'INTA aide les décideurs et acteurs publics et privés et les professionnels de l'urbain à atteindre un équilibre entre maîtrise économique et amélioration des conditions sociales et prise en compte des contraintes environnementales.

Ses activités sont fondées sur le volontariat de ses membres et partenaires.

Un Panel de l'INTA

L'INTA, à la demande de l'un de ses membres publics ou privés, réunit une équipe de praticiens internationaux, un Panel, appartenant à son réseau pour apporter leurs points de vue et aider à résoudre une difficulté rencontrée dans un programme ou un projet de développement urbain. Récemment, des panels INTA de ce type se sont tenus en France, au Bénin, en Colombie et en Pologne, à Taiwan, ou encore au Japon.

La ville du Port et la communauté de communes dont elle fait partie (TCO), à La Réunion, mènent une réflexion sur l'avenir d'une zone arrière portuaire de 85ha, son lien avec les grandes infrastructures de l'île et sa relation avec la ville. C'est dans ce contexte que l'INTA a été invitée à rassembler un Panel d'une dizaine de personnes expérimentées dans le développement urbain et la problématique portuaire pour répondre à une série de questions parmi lesquelles:

- Comment va évoluer la situation économique de La Réunion, territoire européen dans l'océan Indien?
- Quelle sera la valeur ajoutée du port et de sa zone arrière et quelle sera leur relation avec les autres infrastructures régionales (aéroports, route des Tamarins)?
- Quel périmètre pour la zone d'activités et logistique de l'arrière port et comment concilier les contraintes environnementales, la demande locale et les objectifs économiques régionaux?
- Quel sera l'impact d'un futur port de croisière (partie ouest du port) sur le développement local?
- Quels types d'activités économiques doivent être situés sur ce territoire?
- Quel type de gouvernance et de partenariat public-privé pour la mise en œuvre du projet?

Le document qui suit est la synthèse des réflexions du Panel et ses préconisations.

Prologue

domin i komans zordi la inta le port la debarké

L'échelle insulaire, Réunion, doit nous conduire à considérer le port de la ville du Port comme celui de toute l'île. La ville du Port doit donc se sentir investie d'obligations, celles d'une bouche qui nourrit tout un corps vivant. L'île Région doit en retour être redevable à cette bouche qui la nourrit. La ville du Port est une chance pour La Réunion.

Nous parlons d'une ville, Le Port. Nous ne sommes pas sur un territoire vierge. La situation est différente de celle de 1886, lors du creusement du premier port ; aujourd'hui ce territoire est habité, il est dense. Depuis, ce territoire s'est construit une histoire humaine, une culture, une vie sociale ; elles s'y sont enracinées, au point de forger une identité propre qui s'exprime au sein de l'identité et de la culture réunionnaise.

La ville du Port est toujours consciente de tout ce qu'elle doit à son port : emploi, ressources qui lui ont permis de répondre aux besoins sociaux et culturels de ses habitants. La ville du Port est consciente qu'un port ce sont également des contraintes, des nuisances, des risques... Jusqu'ici, les portoïis, ont su les accepter, les assumer.

Aujourd'hui, les changements dans les modes de vie, créent d'autres aspirations chez les habitants dans leur rapport avec leur environnement, et ce d'autant plus, qu'ils sont en mesure de penser que l'évolution des sciences et des techniques rend possible une vie qualitativement meilleure.

Si la ville du Port a toujours conscience de ses devoirs vis-à-vis de l'île, elle exprime légitimement des exigences de solidarité, elle exprime légitimement l'exigence de vivre sa proximité au port de façon positive où l'Océan n'est plus seulement un milieu hostile, mais un élément de valorisation.

Une solidarité réciproque doit pouvoir s'exprimer entre la ville du Port et l'île de La Réunion en interpellant tous les centres stratégiques de développement économique et logistique de La Réunion et du TCO en faveur d'un développement territorial équilibré en termes de gestion des flux et des transports. Cette solidarité doit pouvoir également s'exprimer par une mobilisation de tous les acteurs publics et privés pour une production urbaine ambitieuse et de qualité de la ville.

La ville du Port s'ouvre aujourd'hui sur son « vieux port ». Peut-on lui faire revivre les erreurs du passé avec son « nouveau port » ? Si nous répondons par la négative à cette question, nous devons placer le développement portuaire dans le cadre d'un projet urbain global. C'est la raison pour laquelle nous refusons l'appellation Zone Arrière Portuaire pour préférer celle de « morceau de ville ».

Un port, ce n'est pas un lieu condamné aux nuisances, aux risques... Nous sommes convaincus des contraintes, mais un port c'est aussi une vie sociale, une animation. Un bâtiment industriel peut être d'une belle facture architecturale ; l'arrivée d'un navire peut être un spectacle, son départ un rêve. Après tout, un port peut être beau.

Celui de Port Réunion peut l'être dans un environnement exceptionnel avec en arrière plan, au-delà de la rivière des Galets, les pentes du cirque de Mafate, dans un environnement balnéaire de qualité porté par la côte Ouest de l'île.

La ville du Port, le TCO, la Région doivent partager cette ambition de qualité. Ambition de qualité à partir d'une planification fondée sur des valeurs humaines et environnementales. En 1971, en définissant son projet stratégique de développement urbain et humain, la ville du Port a fait ce parti pris. Nous mesurons les avancées. Il nous faut non seulement le respecter, mais l'enrichir.

Un contexte, une histoire ¹

Naissance d'un port, naissance d'une ville

En 1879, la construction, à la Pointe des Galets, du seul port de commerce de l'île attire de nombreux ouvriers qui s'installent sur place. En 1886, le port est en exploitation et emploie une main d'œuvre abondante. Les conditions sont alors réunies pour que naisse une ville : le 22 avril 1895, la Pointe des Galets devient commune et s'appelle : « Le Port ». Ce nom indique bien à quel point cette agglomération (à peine 2000 âmes) est intimement liée au fonctionnement d'un site économique. La vie s'organise autour des docks, des bateaux, du chemin de fer qui relie la ville aux bassins du port et au reste de l'île... Les activités portuaires rythment le développement de la ville et de son port – du port et de sa ville – dans une parfaite interdépendance.

Le déclin du port Ouest et le nouveau port Est

Au début des années 60, l'avion supprime le transport maritime des passagers et l'option du « tout automobile » entraîne la fermeture du chemin de fer. Un nouveau port est construit à l'Est de la ville en 1986. Le port de la Pointe des Galets entame alors un lent déclin tandis que la ville se développe indépendamment vers l'intérieur des terres. Le vieux quartier perd peu à peu de sa vitalité, de son animation et même de sa population. La rupture entre la ville et son port « géniteur » est consommée. En 1971, l'équipe municipale de Paul Vergès définit et adopte un plan d'urbanisme directeur qui préconise notamment l'ouverture de la ville sur la mer par la reconquête de la façade maritime.

Ville et port : histoire d'une reconquête

Ouvrir la ville sur la mer ne consiste pas à étouffer l'histoire sous une urbanisation amnésique mais au contraire à faire repartir le cœur de ville ancien – qui concentre 65% des services marchands – en réhabilitant sa logique de fonctionnement. L'extension de la ville s'est traduite par un déplacement des populations vers la périphérie, dessinant peu à peu un « deuxième centre » matérialisé par des équipements importants : médiathèque, école supérieure des Beaux Arts et école d'architecture, gare routière... il s'agit de relier ces deux pôles, le nouveau et l'ancien, par une voie urbaine – mail de l'Océan – qui prolonge l'avenue Raymond Vergès, rejoint la rue François de Mahy et entre dans l'ancien port. L'aménagement de l'ancien port redynamise la vieille ville, autorise la reconquête des espaces portuaires peu ou prou délaissés, permet de développer des activités qui renforcent la vocation maritime de la cité (plaisance, nautisme, pêche, hôtellerie, etc.).

Six axes pour redessiner la ville

Les grandes orientations de la ville du Port définies en 1971 continuent de guider l'action de la commune :

- Aménagement et restructuration des espaces centraux par la création d'une voie urbaine, ponctuée d'équipements et de services publics, reliant l'entrée de ville à la mer, dans le cadre d'une réflexion globale sur la façade portuaire.
- Reconquête des espaces portuaires par l'ouverture de la ville sur le port, la création d'un front de mer permettant le développement de nouvelles activités portuaires, la mise en valeur paysagère des espaces littoraux (du littoral Nord au littoral Ouest).

¹ Le Port: toute la ville descend vers la mer. Avril 2009

- Valorisation et renforcement de l'attractivité commerciale du centre-ville dans le cadre d'un partenariat actif avec les commerçants et l'appui des dispositifs tels que le FISAC (Fonds d'Intervention pour les Services, l'Artisanat et le Commerce).
- Amélioration des déplacements dans la ville en s'appuyant sur un réseau multimodal en lien avec les réflexions menées au niveau communal, intercommunal et régional : Transport en Commun en Site Propre, ...
- Intégration et valorisation des espaces vacants ou peu denses du centre ville, publics ou privés, par des actions spécifiques : Opération Programmée de l'Amélioration de l'Habitat (OPAH), Résorption de l'Habitat Insalubre (RHI), embellissement des façades et des espaces publics.
- Densification mesurée de l'habitat pour répondre à des besoins en logements diversifiés, dans un souci de mixité sociale.

Aujourd'hui ce programme est en grande partie réalisé :

- L'adduction en eau potable et la collecte des eaux usées couvrent la quasi totalité de la commune,
- Des espaces verts publics ont été aménagés ; ils représentent aujourd'hui 35 m² par habitant,
- Les rues commerçantes du centre-ville ont été réhabilitées,
- L'insalubrité est en grande partie résorbée,
- De nouvelles opérations de logement publiques et privées ont vu le jour en densification ou en renouvellement,
- L'axe d'ouverture de la ville sur la mer est en grande partie concrétisé, à travers notamment l'opération « Mail de l'Océan »,

Le projet de reconquête de la façade portuaire, appelé « La Ville est port », entrera en phase opérationnelle en 2012 avec le creusement d'une darse de grande plaisance et la cession de charge foncière pour produire logements et équipements.

Dans le cadre du projet de réouverture de la ville sur la mer, une délocalisation des entreprises du littoral nord est envisagée sur la zone arrière portuaire.

Relecture du territoire

La vision portuaire

Images et évocations

- « Le port est un port est un port »
- « Après tout, un port, ça peut être beau »
- « Il n'y a pas de vent favorable quand le marin ne sait pas où il va »
- « Quand un volcan se regarde le nombril il n'y voit que du feu »
- « Une île c'est d'abord un port »
- « La Réunion toute entière est l'arrière port du port »
- « L'espace portuaire n'est pas un espace banal, c'est l'espace stratégique régional »
- « On peut réveiller une île qui s'endort en la remorquant ailleurs »

Dépendance, indépendance, interdépendance

Deux tendances sont à l'œuvre : d'une part le renforcement de la décentralisation, et d'autre part les effets du traité de Maastricht qui prescrit aux régions ultra-périphériques (RUP) de conduire leur développement avec et dans le contexte de leur environnement géographique. Cela conduit à une rupture de la méthode de réflexion et d'action, de la gouvernance des projets.

La relation avec la France continentale et avec l'Europe est donc à repenser. Les ressources humaines, économiques et politiques réunionnaises sont appelées à se mobiliser plus fortement mais doivent également se concevoir d'autres formes de coopération au niveau de l'île de La Réunion comme à l'échelle du bassin de l'Océan Indien.

L'émergence des projets de développement, et leur gouvernance, doivent s'imprégner de cette nouvelle donne. Le projet de développement portuaire, sa gestion, ne peuvent s'en exonérer. L'évolution prochaine du mode de gouvernance des ports s'inscrit dans cette évolution.

Dans la phase de gestation et d'élaboration des projets, la logique économique apparaît toujours en premier lieu. Rien d'étonnant compte tenu de sa prégnance. Mais n'a-t-on pas une vue étriquée de la logique économique ? Pour le moins, tout en reconnaissant sa pertinence forte, convient-il de l'intégrer dans un projet de développement territorial global aux dimensions urbaine et humaine ? Un projet qui s'exprime ici à deux échelles, celle du territoire insulaire et celle du territoire communal ou intercommunal.

Les contraintes

« Il n'y a pas de vent favorable pour le marin qui ne sait pas où il va, ou plutôt à qui on n'a pas indiqué de port d'arrivée »

Tout au long des auditions, le Panel a eu à mesurer toutes les contradictions dans lesquelles La Réunion élabore ses projets bien que les acteurs politiques et économiques expriment beaucoup d'ambitions pour son avenir.

Ambition pour le développement économique à la fois pour répondre aux besoins consécutifs au développement démographique, pour l'emploi, pour la recherche de points de croissance et de valeur ajoutée. Mais comment atteindre ces objectifs quand l'environnement est contraint : marché insulaire et de zone restreint, inertie des coups partis (centrale EDF), débouchés internationaux peu solvables, concurrence sur les coûts de production,...

Comment satisfaire aux prescriptions européennes pour les Régions Ultra-Périphériques (RUP), quand s'appliquent des directives qui ne tiennent pas compte du contexte économique et concurrentiel (cas exemplaire de la pêche)

Comment se fixer un cap quand les politiques publiques ne s'inscrivent pas dans la durée – (cas regrettable de l'abandon du photovoltaïque); et quand la situation insulaire rend dépendant des politiques et des logiques des grandes compagnies maritimes qui jouent le jeu tant que cela reste rentable et dont les stratégies peuvent évoluer très rapidement.

Comment définir, au-delà des mots, le « bassin ouvert de l'Océan Indien » et au développement multipolaire cohérent sans volonté partagée entre les composantes de la zone pour fixer les axes d'une politique commune?

Sur ce constat, le panel a voulu une rupture méthodologique; optimisation plutôt que consommation d'espaces ; et intégration des facteurs spatiaux et sociaux plutôt que politiques sectorielles.

Le Panel a opéré un renversement de la démarche, en partant du port lui-même qui ouvre une réflexion stratégique qui s'étend sur l'ensemble du territoire.

La question de l'aménagement de Port Réunion

Développement historique du port

Comme il a déjà été évoqué, la Réunion dispose de deux ports, le vieux port de la Pointe des Galets (Port-Ouest), construit en 1886 et le nouveau port (Port-Est), construit en 1986 en baie de la Possession, sur le territoire de la commune du Port à 4 kms de l'ancien port. Ces deux ports constituent l'ensemble Port Réunion. Au cours des années qui ont suivi la construction du port Est, les terrains entourant le port ont été aménagés et il ne reste plus que deux parcelles stratégiquement situées juste à côté du port. Ces deux parcelles, la zone Arrière Portuaire (ZAP) et la ZA1 sont *détenues* par le Conseil Général. Le site présente principalement une activité d'extraction de matériaux, via l'exploitation de quatre carrières pour l'extraction de sable, graviers et pierres pour les besoins de la construction (quatre exploitants distincts). D'autres activités sont en place sur ZA 1 et font l'objet de baux.



Plan de situation des ZAP

Aménagements actuels du port

Depuis quelques années, Port Réunion tend vers une spécialisation de ses sites par activité, Port Est accueillant une part toujours plus importante du trafic de commerce, Port Ouest accueillant les autres activités. L'aménagement du port Ouest est représenté sur la figure 1. Ce site accueille la Marine nationale, les activités de pêche et de plaisance et reste, pour partie, port de commerce en ce qui concerne le trafic vrac.



Figure 1. Le port Ouest

Plusieurs projets économiques sont inscrits dans le cadre du Programme de Renouvellement Urbain:

- Le Marché Couvert: lieu historique, le marché sera réhabilité et transformé en galerie commerciale créant un pôle d'animation le long de la principale artère commerçante du centre-ville.
- Le TechnoPort : située également au Parc de l'Oasis, à proximité de la plate-forme de services, TechnoPort accueillera des sociétés de pointe dans les secteurs de l'image, du son et des télécommunications.
- Le Mail de l'Océan : l'axe urbain qui reliera l'entrée de la Ville au vieux port, constitue un élément majeur du projet d'ouverture de la cité sur la mer. La création de ce mail stratégique long de 350 mètres entre la rue de Cherbourg et la rue François de Mahy participera à améliorer l'accessibilité au cœur de la ville. Il sera ponctué d'équipements importants en logements neufs et en surfaces commerciales (7000 m²).
- La plate-forme d'innovation de l'Océan Indien : située au bord des quais du Port Ouest, cette plate-forme sera vouée au développement d'activités économiques et à la recherche dans les domaines de la mer et des métiers artistiques et accueillera de nombreuses entreprises sur une surface de 10 000 m².
- Le centre économique maritime : basé au nord du site portuaire ouest, un parc d'activités maritimes rassemblera les métiers de la mer, la construction navale légère, la maintenance et la transformation du poisson, etc.



Le port Est

Un nouveau quai de vrac a été construit pour améliorer et accroître l'importation de céréales, du charbon et de produits pétrochimiques. En outre, un nouveau silo à grains a été achevé.

Les autres quais comprennent un terminal à conteneurs (quais 11 et 12) avec une longueur de quai de 520m et une largeur de quai de 300 m pour la zone de stockage et un terminal polyvalent (quais 15 et 16) avec une longueur de quai de 520m et une largeur de 140m de zone de stockage. Sur ce quai sont traités passagers, voitures et cargos mixtes. L'aménagement actuel du port Est représenté sur la figure 2.



Figure 2: situation actuelle du port Est

En 2013, le port étendra son terminal à conteneurs et le quai polyvalent avec la création de deux nouveaux postes à quai (13 (conteneurs) et 14 (polyvalent)) en réponse à l'augmentation de la congestion du terminal à conteneurs. Avec l'extension de ces quais le terminal à conteneurs et le terminal polyvalent disposeront d'un quai de 900m.

Fonctionnement des ports

Les deux ports sont idéalement placés pour jouer un rôle complémentaire permettant au port Ouest de continuer de contribuer et de gérer des activités qui autrement restreindraient la maximisation des gains d'efficacité du port Est.

Activités dans le port Ouest	Activités dans le port Est
Pêche	Conteneurs
Navigation de plaisance - yachting	Transport en vrac (cargo, céréales, grains)
Front de mer – espaces publics	Vrac liquide
Réparation navale	Véhicules
	Paquebots – croisières (passagers)

Table 1: Les activités actuelles dans les deux ports (2011)

La division actuelle entre les activités pourrait être optimisée comme suit:

Activités dans le port Ouest	Activités dans le port Est
Pêche	Conteneurs
Navigation de plaisance - yachting	Transport en vrac (cargo, céréales, grains)
Front de mer – espaces publics	Vrac liquide (option d'utiliser une seule bouée d'amarrage (Single Buoy Mooring - SBM) dans le futur)
Réparation navale	Véhicules
Paquebots – croisières (avec une solution adaptée pour le transfert des passagers au rivage)	
Appui au terminal énergétique offshore (nouvelle activité)	

Table 2: Proposition d'activités futures dans les deux ports (après 2013)

Augmentation de la taille des navires et conception des navires

Depuis le début de la conteneurisation dans le milieu des années 1950, les porte-conteneurs ont entrepris six vagues de changements, chacune représentant une génération de porte-conteneurs.

La première génération de porte-conteneurs était composée de navires de vrac ou de pétroliers modifiés qui pouvaient transporter jusqu'à 1.000 EVP. Le premier porte-conteneurs, "l'ideal-X", était à l'origine un pétrolier T2 de la Seconde Guerre mondiale. Le conteneur était au début des années 1960, une technologie non éprouvée de transport et de reconversion des navires existants qui s'avérait être la solution la moins coûteuse et risquée. Ces navires portaient des grues à bord puisque la plupart des terminaux portuaires n'étaient pas équipés pour la manutention des conteneurs et étaient relativement lents, avec des vitesses de l'ordre de 18 à 20 nœuds.

Une fois que le conteneur fut adopté massivement au début des années 1970, la construction du premier porte-conteneurs cellulaire (seconde génération) entièrement dédié à la manutention des conteneurs a commencé. Tous les porte-conteneurs sont alors composés de cellules logeant des conteneurs en piles de hauteurs différentes en fonction de la capacité du navire. Les grues ont été retirées des navires afin que davantage de conteneurs puissent être chargés. La capacité des ports à conteneurs cessa d'être une préoccupation majeure avec la création à travers le monde, de terminaux à conteneurs spécialisés. Ces navires sont également beaucoup plus rapides avec une vitesse de 20-24 nœuds qui devient la vitesse de référence dans le transport maritime conteneurisé.

Les économies d'échelle poussent rapidement à la construction de grands porte-conteneurs dans les années 1980. Plus le nombre de conteneurs transportés est élevé, plus les coûts par EVP est réduit. Le processus est devenu un cercle vertueux composé de volumes plus importants et de coûts plus faibles. La taille limitée du canal de Panama qui a instauré le standard Panamax, a été atteinte en 1985 avec une capacité d'environ 4.000 EVP (troisième génération). Une fois cette limite atteinte, il faut attendre une dizaine d'années pour voir un engagement pour une nouvelle génération de porte-conteneurs. Le porte-conteneurs APL classe C10 ont été introduits en 1988 et sont les porte-conteneurs dépassant la limite de 32,2 m de largeur du canal de Panama. En même temps, les navires panamax évoluaient de façon à profiter au maximum de la limitation des écluses.

En 1996, la production de la quatrième génération de porte-conteneurs a introduit des capacités de 6.600 EVP. Cela a représenté un risque de marché car un navire au-dessus de la taille Panamax a besoin d'une quantité importante de marchandises à utiliser, mais, à la fin des années 1990 la croissance rapide du commerce mondial permet à cette catégorie de navires de se positionner sur le marché de manière compétitive.

Une fois le seuil de Panamax dépassé, la taille du navire est rapidement passé à la cinquième génération (Post Panamax Plus) avec des capacités atteignant 8.000 EVP. Dépasser la taille Panamax a été perçu comme un risque en termes de configuration des réseaux, d'infrastructures de manutention supplémentaires nécessaires ainsi que de limitations du tirant d'eau dans les ports. Chaque nouvelle génération de porte-conteneurs est confrontée à une diminution du nombre de ports capables de les gérer. Les porte-conteneurs au-dessus de la troisième génération nécessitent des ports en eau profonde (au moins 13 mètres de tirant d'eau) et très efficaces, mais avec des infrastructures de transbordement coûteuses.

En 2006, la sixième génération de porte-conteneurs est entrée en service lorsque l'armateur Maersk a introduit une nouvelle classe d'une capacité de l'ordre de 11.000 à 14.500 EVP, l'Emma Maersk, (catégorie E). Cette génération aura deux spécifications : la première prendra la forme du «Nouveau Panamax », avec des navires conçus pour s'adapter exactement aux écluses du canal de Panama élargi qui devrait ouvrir en 2014, et qui confère une capacité jusqu'à 12.500 EVP. Le second peut être appelé «Post Nouveau Panamax », car ces navires sont plus grands que le cahier des charges du canal de Panama élargi et peuvent gérer jusqu'à environ 14.500 EVP (Rodrigue 2011).

² Cet article a été reproduit avec l'aimable autorisation du Dr Jean-Paul Rodrigue, Département d'études globales et de géographie, Université Hofstra, New York.

		Length	Draft	TEU
First (1955-1970)	 Converted Cargo Vessel	135 m	< 9 m	500
	 Converted Tanker	200 m	< 30 ft	800
Second (1970-1980)	 Cellular Containership	215 m	10 m 33 ft	1,000 – 2,500
Third (1980-1988)	 Panamax Class	250 m	11-12 m 36-40 ft	3,000
	 Panamax Class	290 m		4,000
Fourth (1988-2000)	 Post Panamax	275 – 305 m	11-13 m 36-43 ft	4,000 – 5,000
Fifth (2000-2005)	 Post Panamax Plus	335 m	13-14 m 43-46 ft	5,000 – 8,000
Sixth (2006-)	 New Panamax	397 m	15.5 m 50 ft	11,000 – 14,500

Figure 3: L'évolution des porte-conteneurs

En 2011, des commandes de navires porte-conteneurs encore plus grands (~ 18.000 EVP) ont déjà été lancées par certains armateurs. Il reste à voir quels routes et ports seront à la mesure de ces navires, mais ceux-ci seront susceptibles d'être déployés uniquement sur les itinéraires Europe / USA / Chine.

La vitesse des porte-conteneurs a atteint une moyenne de 20 à 25 nœuds et il est peu probable que la vitesse augmente plus en raison de la consommation d'énergie. Le déploiement d'une catégorie de porte-conteneurs rapides est resté sur les planches à dessin parce que les avantages de vitesse qu'ils pourraient conférer ne compenseraient pas les frais de livraison beaucoup plus élevés. Les chaînes d'approvisionnement ont tout simplement été synchronisées avec des vitesses de transport de conteneurs. Bien que les économies d'échelle soient favorables à la construction de plus grands porte-conteneurs, il ya des limites opérationnelles pour déployer des navires transportant plus que 8.000 EVP.

Les porte-conteneurs de l'ordre de 5.500 à 6.500 EVP semblent être les plus flexibles en termes d'escapes portuaires car les plus grands navires qui naviguent sur les routes commerciales nécessitent moins d'escapes mais ne répondent pas aux besoins de marchés spécifiques. Dans le cas de La Réunion, la taille la plus appropriée de navires pour les prochaines phases d'expansion du port serait probablement le Post Panamax Plus avec des dimensions de conception de 335m de longueur, 13-14m de tirant d'eau et une capacité de 5,000-8,000 EVP.

La conception des terminaux à conteneurs

Un terminal à conteneurs exige un certain nombre d'équipements génériques, non spécifiques et de paramètres d'opérations pour des terminaux conteneurs de tailles moyenne et petite. Les hypothèses définissant l'installation et la conception des opérations de ce terminal sont les suivantes:

- Le terminal à conteneurs et sa zone de stockage sont développés sur une surface plane et rectangulaire.
- Les quais sont construits le long d'une côte linéaire et à l'abri.
- Le terminal a la possibilité de recevoir des navires navigants sur des routes maritimes courtes de transbordement et des navires de ligne directe dans la gamme de 5.000 à 8.000 TEU.
- La capacité d'amarrage permet des opérations de fret simultanées sur deux grands navires.
- Une superficie adéquate est prévue sur le terminal pour:

- Opérations de manutention efficaces et productivité aux standards internationaux,
- Conteneurs et équipements de stockage,
- Entreposage pour déchargement et chargement des conteneurs,
- La maintenance des équipements et des services,
- Sécurité,
- Stationnement pour camions et échangeurs,
- Administration et bureaux commerciaux,
- Réserve foncière pour les imprévus futurs.

Un terminal à conteneurs typique se compose d'un quai côté eau pour l'accostage des navires, d'une grande zone pavée pour le stockage des conteneurs, de grues spécialisées, de chariots cavaliers et autres équipements pour le déchargement des conteneurs du navire à la zone de stockage, une guérite de contrôle informatisée pour l'entrée et la sortie des conteneurs par camions, et de divers bâtiments d'entretien et administratifs.

Dans des conditions normales, le navire est amarré à quai. Les grues déchargent alors les conteneurs du navire sur un chariot cavalier. Le chariot cavalier prend alors le conteneur pour le stockage dans le parc à conteneurs où le conteneur est déchargé et placé dans un espace de stockage attribué. Au même moment, le client est informé que son conteneur est arrivé. Au moment opportun, le camion du client entre dans le terminal à conteneurs, le chariot cavalier charge le conteneur sur le camion et le camion sort du terminal.

L'aménagement classique d'un terminal à conteneurs actuellement opérationnel est indiqué ci-dessous dans la figure 4, et illustre les principales composantes d'un terminal à conteneurs moderne (Cornell Group 2007).

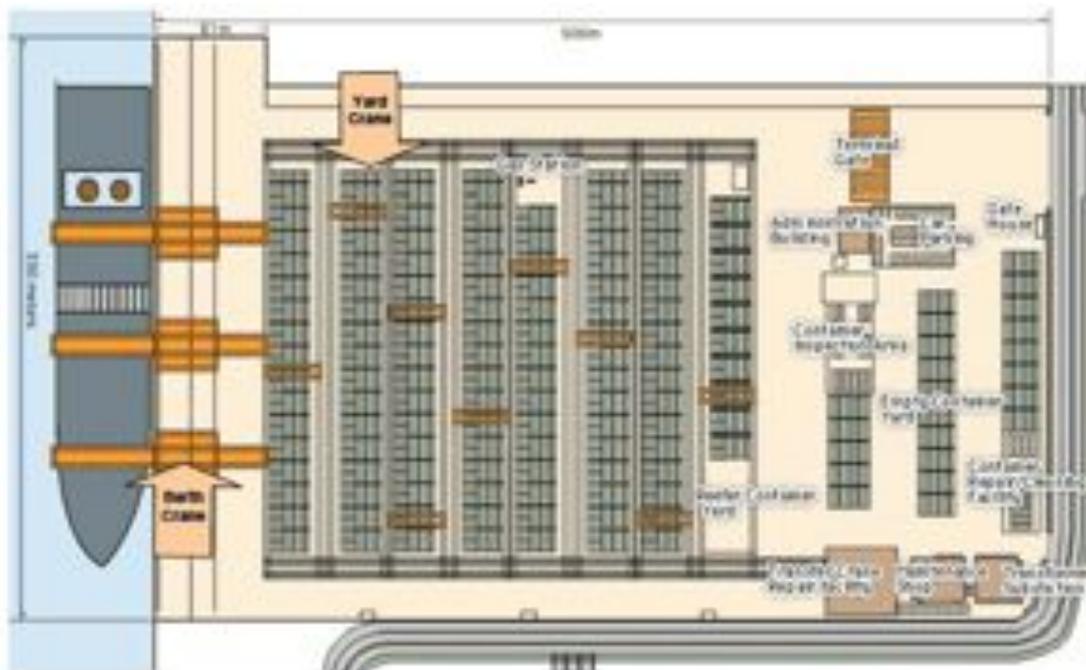


Figure 4: Aménagement et organisation d'un petit -moyen terminal conteneurs.

Un nouveau terminal à conteneurs construit dans la décennie à venir devra au minimum, avoir la taille et la capacité d'accostage et de tirant d'eau au moins la 5ème génération de navires, les Post Panamax.

Augmentation des matières premières

Conteneurs

La tendance mondiale a été la migration des cargaisons dans des conteneurs. Cette tendance est évidente dans cette région, bien que la croissance des produits importés ait atteint un sommet en 2008 et n'ait pas encore retrouvé ce niveau à ce jour. Il est prévu que la croissance reprenne dans les prochaines années avec la reprise de l'économie européenne. Dans le cas de La Réunion, un grand pourcentage de conteneurs vides quitte l'île, car c'est un importateur net de biens. Ces dernières années, l'exportation de sucre de la Réunion a été conteneurisée dans un effort pour réduire le nombre de conteneurs vides exportés et la division actuelle entre les exportations de sucre en vrac et conteneurs de sucre est d'environ 50:50. Cette tendance est susceptible d'évoluer vers une conteneurisation totale du sucre.

Les taux actuels de croissance démographique sont d'environ 3% et cette croissance interne fournira une demande croissante de biens. Une augmentation des exportations est actuellement le sujet de beaucoup de débats mais on ne sait pas ce que sera cette exportation si elle aura le même besoin d'être conteneurisée (par ex. TIC, compétences / savoir-faire). Les taux de croissance estimés à partir du schéma directeur du port 2015-2040 sont présentés dans la figure 5.

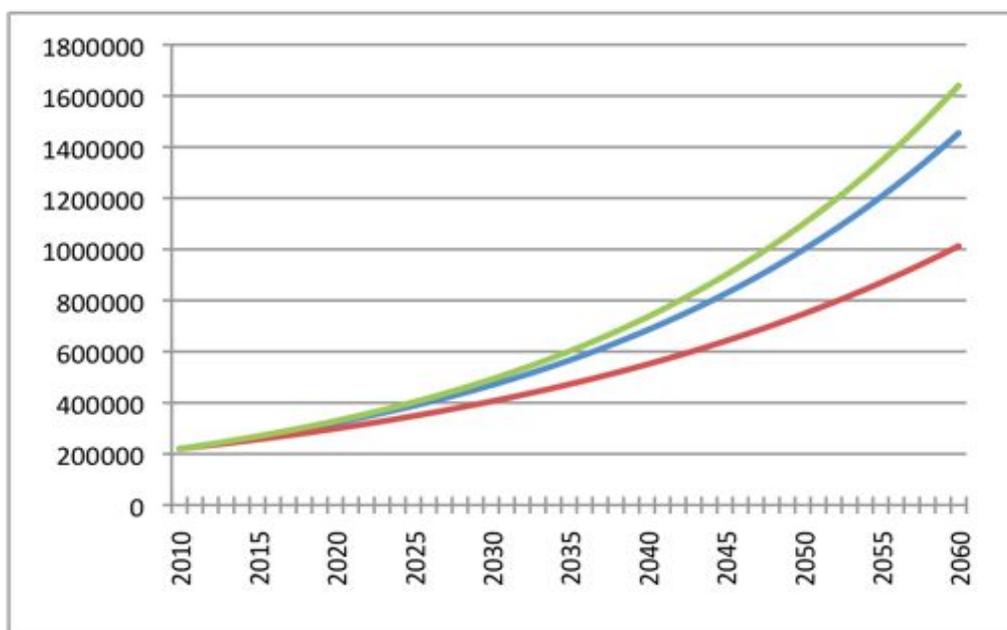


Figure 5: Estimation de la croissance du volume de conteneurs en EVP. Scénarios de croissances haute, moyenne et faible, basées sur le Schéma directeur du port 2015-2040.

Les autres produits sont :

Vrac (charbon, céréales, grains et matériaux)

Vrac liquide (pétrole)

Voitures (environ 35 000 véhicules sont importés à La Réunion par an)

Limite des développements existants

Le nouveau port a déjà des problèmes avec la manutention des conteneurs, ce qui a été particulièrement problématique lors du pic de 2008. On estime qu'avec l'agrandissement du port proposé avec un troisième quai, la capacité sera portée à 350.000 EVP, ce qui repoussera la nécessité d'une intervention pour la période 2021-2027 comme le montre la Figure 6.

Avant de mettre en œuvre une expansion portuaire, il est essentiel que le port améliore son système d'exploitation et de gestion actuel afin de maximiser les investissements existants. D'après les observations sur le site et les questions soulevées au cours des entretiens, il est recommandé qu'un certain nombre d'interventions soient étudiées comme indiqué dans la section suivante.

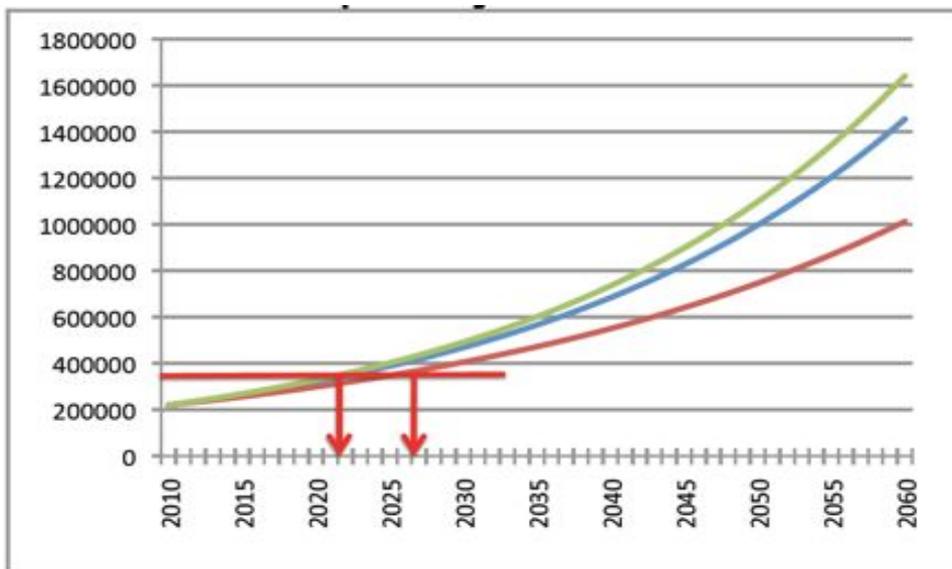


Figure 6: Capacité actuelle du terminal conteneur 2013

Efficacité opérationnelle afin d'améliorer le débit de conteneurs

Il y a un certain nombre d'interventions qui pourraient être étudiées en vue d'améliorer l'efficacité :

- Augmenter le nombre de quarts de travail
- Réorganiser l'espace pour permettre des mouvements de conteneurs plus efficaces
- Mettre en œuvre une politique portant sur les conteneurs vides
- Déplacer les activités qui ne sont pas de conteneurs et qui ont un impact négatif sur la productivité (par ex. les mouvements de passagers)
- Réduire les zones de stockage à l'intérieur de la zone portuaire de base
- Mettre le terminal en concession
- Améliorer les opérations d'entrées et sorties
- Fournir des zones de stockage hors site et / ou parcs logistiques
- Rationnaliser et simplifier les procédures douanières
- Augmenter les hauteurs d'empilage de conteneurs

La capacité et les besoins en équipements typiques sont présentés au tableau 3 ci-dessous

Annual Capacity (feu)	Quay Length (m)	Quay Cranes	Yard Area (ha)	RTGs	Empty Container Handlers	Internal Movement Vehicles (IMVs)	Trailers
250,000	250	2	3.3	4	1	7	9
500,000	375	3	6.6	8	2	14	17
750,000	500	4	9.9	13	3	22	26
1,000,000	625	5	13.2	17	5	29	34
1,250,000	750	7	16.5	21	6	36	42
1,500,000	875	8	19.8	25	7	43	51
1,750,000	1000	9	23.1	29	8	51	59
2,000,000	1125	10	26.4	33	9	58	67

Table 3: Matrice de la capacité du terminal à conteneurs et d'équipements (Drewry 2010)

En mettant en œuvre certaines de ces interventions la capacité pourrait être portée à un minimum de 500 000 EVP, repoussant ainsi la nécessité de créer de nouveaux postes à quai aux années 2031-2038.

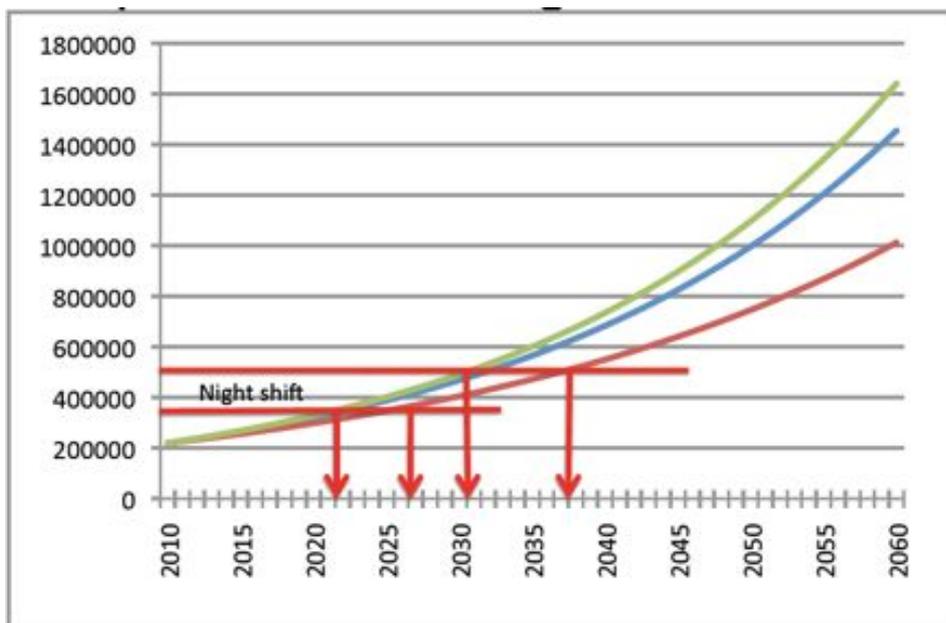


Figure 7: Améliorer l'efficacité opérationnelle (shift de nuit) fournira une capacité supplémentaire jusqu'à 2031-2038

En 2031-2038 l'expansion sera alors le seul moyen d'obtenir une capacité supplémentaire. En élargissant les quais 11,12 et 13 au large (exondement), la capacité de chaque quai pourra être portée à 250 000 EVP, ce qui donne un total de 750 000 EVP.

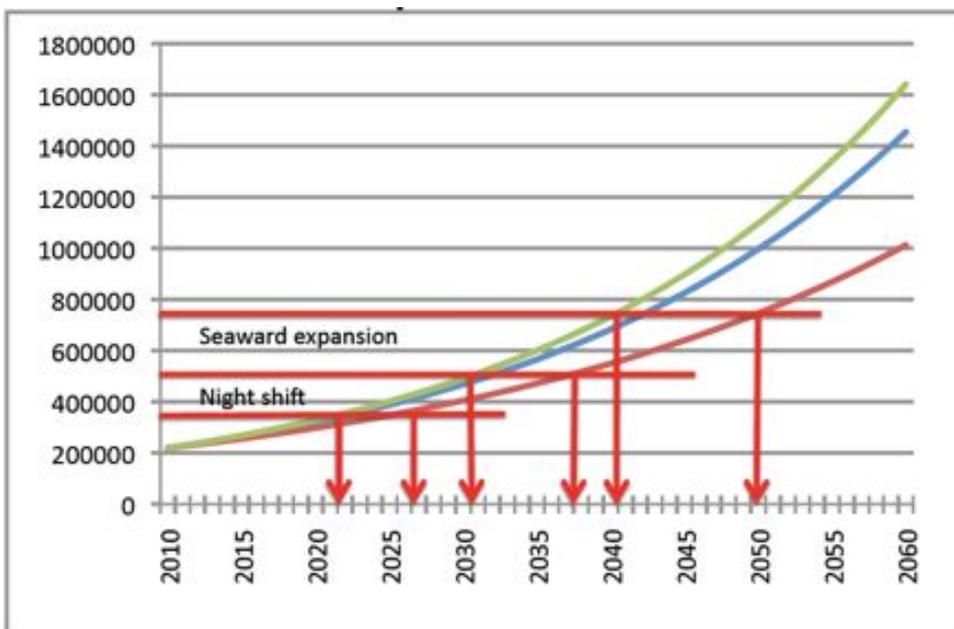


Figure 8: L'exondement offre une capacité additionnelle jusqu'à 2041-2050.

L'exondement offre donc une capacité additionnelle allant jusqu'à 1 million d'EVP. Dans le cas où l'île de La Réunion assierait son rôle stratégique de hub portuaire de l'océan Indien et de porte de l'Union Européenne, la capacité du terminal pourrait aisément augmentée jusqu'à 1.5 million d'EVP en faisant glisser le bassin vers l'ouest, pour obtenir 875 m. de longueur de quai.

Dans ce cadre, il est à noter qu'il, n'y aurait pas de pénurie foncière pour répondre à la demande de terrains nécessaire aux plateformes d'assemblage, les points noirs se trouvant aujourd'hui au niveau des douanes et de la formation de la main d'œuvre (qui pourraient être résolus en mettant en place une formation professionnelle adéquate et une zone franche pour les taxes).

Options post 2031-2038 pour le développement futur portuaire

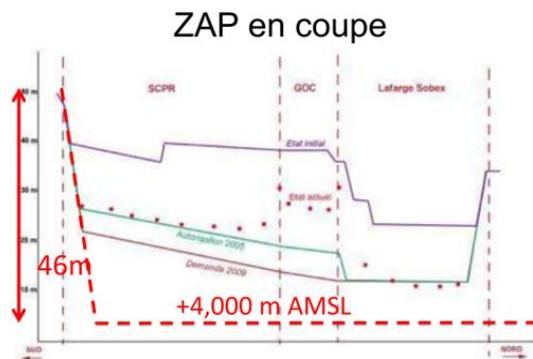
Le schéma directeur du port propose un certain nombre d'options d'extension qui sont brièvement évaluées ci-dessous.

Scénarios du schéma directeur du port	Commentaires
 <p>Map showing PORT EST SOLUTION 1.1. Key features include: a yellow expansion area (Exondement) providing 500m of quay; a yellow area for expansion on the ZAP limited to 430m width; a red area for support of excavated zones; a black area for the dry dock and a new exchange; a green area for a new polyvalent terminal; and a central 'ZONE D'EVITAGE' with a 525m diameter. Dimensions shown include 800m, 510m, 300m, 430m, 350m, and 400m.</p>	<p>Exondement (jaune) fournit les 500m de quai requis.</p> <p>Expansion sur la ZAP (jaune) limité la largeur du quai à 430m - moins des 500m nécessaires.</p> <p>Soutènement des zones excavées de la ZAP (rouge) réduit la surface disponible.</p> <p>Cale sèche exige une zone de support dédiée (rouge) qui n'a pas été prise en compte.</p> <p>Voirie (noir) et un nouvel échangeur requis pour de nouveaux espaces dans la ZAP.</p> <p>Nouveau terminal polyvalent (vert).</p>
 <p>Map showing PORT EST SOLUTION 1.2. Key features include: a yellow expansion area (Exondement) providing 500m of quay; a yellow area for expansion on the ZAP limited to 430m width; a red area for support of excavated zones; a black area for the dry dock and a new exchange; a green area for a new polyvalent terminal; and a central 'ZONE D'EVITAGE' with a 525m diameter. Dimensions shown include 800m, 510m, 300m, 900m, and 270m.</p>	<p>Exondement (jaune) fournit les 500m de quai requis.</p> <p>Expansion sur la ZAP (jaune) limité la largeur du quai à 430m - moins des 500m nécessaires.</p> <p>Soutènement des zones excavées de la ZAP (rouge) réduit la surface disponible.</p> <p>Cale sèche exige une zone de support dédiée (rouge) qui n'a pas été prise en compte.</p> <p>Voirie (noir) et un nouvel échangeur requis pour de nouveaux espaces dans la ZAP.</p> <p>Nouveau terminal polyvalent (vert).</p>
 <p>Map showing PORT EST SOLUTION 1.3. Key features include: a yellow expansion area (Exondement) providing 500m of quay; a yellow area for expansion on the ZAP limited to 430m width; a red area for support of excavated zones; a black area for the dry dock and a new exchange; a green area for a new polyvalent terminal; and a central 'ZONE D'EVITAGE' with a 525m diameter. Dimensions shown include 800m, 510m, 300m, 700m, and 220m.</p>	<p>Exondement (jaune) fournit les 500m de quai requis.</p> <p>Expansion sur la ZAP (jaune) limité la largeur du quai à 430m - moins des 500m nécessaires.</p> <p>Soutènement des zones excavées de la ZAP (rouge) réduit la surface disponible.</p> <p>Cale sèche exige une zone de support dédiée (rouge) qui n'a pas été prise en compte.</p> <p>Voirie (noir) et un nouvel échangeur requis pour de nouveaux espaces dans la ZAP.</p> <p>Nouveau terminal polyvalent (vert).</p>

Scénarios du schéma directeur du port	Commentaires
	<p>Exondement (jaune) fournit les 500m de quai requis.</p> <p>Allonger le quai (900 m) offre 2 postes à quai supplémentaires, un pour les conteneurs et un terminal polyvalent.</p> <p>Cale sèche exige une zone de support dédiée (rouge) qui n'a pas été prise en compte.</p> <p>Nouveau terminal polyvalent (vert).</p>
	<p>Exondement Ouest (jaune) fournit les 500m de quai requis.</p> <p>Exondement Est fournit une largeur de quai de 720m – plus que les 500m nécessaires.</p> <p>Cale sèche exige une zone de support dédiée (rouge) qui n'a pas été prise en compte.</p> <p>Voirie (noir) et un nouvel échangeur requis pour l'expansion Est.</p> <p>Nouveau terminal polyvalent (vert).</p>
	<p>Exondement Ouest (jaune) fournit les 500m de quai requis.</p> <p>Exondement Est fournit une la largeur de quai entre 100 et 250m de moins que les 500m requis et la configuration de la zone rend les opérations difficiles.</p> <p>Cale sèche exige une zone de support dédiée (rouge) qui n'a pas été prise en compte.</p> <p>Voirie (noir) et un nouvel échangeur requis pour l'expansion Est.</p> <p>Nouveau terminal polyvalent (vert)</p>

Scénarios du schéma directeur du port	Commentaires
 <p>PORT EST SOLUTION 2.3</p>	<p>Exondement (jaune) fournit les 500m de quai requis.</p> <p>Cale sèche qui exige une zone de support dédiée (rouge) qui n'a pas été prise en compte.</p> <p>Nouveau terminal polyvalent (vert).</p>
 <p>PORT EST SOLUTION 3</p>	<p>Exondement (jaune) fournit les 500m de quai requis.</p> <p>Cale sèche exige une zone de support dédiée (rouge) qui n'a pas été prise en compte.</p> <p>Nouveau terminal polyvalent (vert).</p>
 <p>PORT EST SOLUTION 4</p>	<p>Exondement (jaune) fournit les 500m de quai requis.</p> <p>Cale sèche qui exige une zone de support dédiée (rouge) qui n'a pas été prise en compte.</p> <p>Nouveau terminal polyvalent (vert).</p>

Scénarios du schéma directeur du port	Commentaires
	<p>Exondement (jaune) fournit les 500m de quai requis.</p> <p>Expansion sur la ZAP (jaune) limite la largeur du quai à 470m - moins des 500m nécessaires.</p> <p>Soutènement des zones excavées de la ZAP (rouge) réduit la surface disponible.</p> <p>Cale sèche qui exige une zone de support dédiée (rouge) qui n'a pas été prise en compte.</p> <p>Voirie (noir) et un nouvel échangeur requis pour de nouveaux espaces dans la ZAP.</p> <p>Nouveau terminal polyvalent (vert).</p>



Conclusion³

En conclusion, la question de comment et où aménager les nouveaux quais révèle un manque de prévoyance dans la planification initiale du port Ouest. La réserve foncière a été insuffisamment gérée par les autorités portuaires pour l'expansion intérieure du port. Pour répondre à cette pression foncière, la solution mise en avant par les autorités portuaires est de s'approprier la zone arrière portuaire alors que le développement urbain et industriel est déjà très avancé autour du port Ouest.

La contrainte la plus sérieuse dans les projets d'extension du port sur la ZAP réside dans le fait qu'aucune des options d'extension intérieure ne trouve les 500m nécessaires à l'arrière du quai pour les opérations de déchargement (le scénario 5 se rapprochant le plus avec 470m). D'autres contraintes non résolues concernent la nappe phréatique, qui pourrait être altérée de manière permanente avec le creusement d'une nouvelle darse sur la ZAP. Il est enfin à craindre que le creusement dans la ZAP aura pour résultat que cette zone tournera le dos à la ville, renforçant l'isolement et la coupure du port avec l'urbain.

³ Références

Drewry (2010). Container Terminal capacity and performance benchmarks.
 Rodrigue (2011). Dr Jean-Paul Rodrigue, Department of Global Studies and Geography, Hofstra University, New York.
<http://people.hofstra.edu/geotrans/eng/ch3en/conc3en/containerships.html>
 The Cornell Group (2007). Container Terminal Parameters, A white paper prepared for the Maine Department of Transportation.

Le schéma directeur du port prévoit un certain nombre d'options d'extension vers la mer qui restent à examiner. L'option qui apparaît la plus pratique et qui satisfait aux critères d'un terminal à conteneurs efficace (c'est-à-dire un terminal à conteneurs d'au moins 500 m de large, plat, rectangulaire, etc.) est une combinaison des options 1.4 et 2.1. Cela nécessiterait un exondement et l'expansion vers la mer des quais 11, 12 et 13 combinés avec un exondement côté Est pour le chenal d'entrée.

Dans l'hypothèse d'une exploitation optimale des possibilités stratégiques de l'île, soit avec les Chinois ou l'Union Européenne, les propositions du Panel d'une expansion sur la mer pour le terminal à conteneurs permettent d'envisager une capacité d'1 million d'EVP, capacité suffisante pour les prévisions à long terme de trafic contenues dans le schéma directeur du port.

Si l'île devenait une plaque tournante pour le trafic de conteneurs dans l'Océan Indien, la capacité du terminal pourrait être portée à 1,5 millions d'EVP par le creusement du bassin ouest pour obtenir 875 m de longueur de quai.

Dans tous les cas de figure, la conclusion du Panel est que l'avenir de Port Réunion ne nécessite pas le creusement de la ZAP dont la vocation urbaine doit être préservée et renforcée.

Recommandations

Le débat actuel de savoir sur quel secteur devrait s'étendre le port Est semble s'être polarisé entre différents groupes d'acteurs, chacun privilégiant et prenant parti pour sa propre option. Le Panel a semblé percevoir comme des différences forte de points de vue entre la municipalité et des autorités portuaires. Dans de telles conditions, une relation de travail plus étroite doit être encouragée et il est recommandé que les collectivités territoriales, les acteurs portuaires et l'autorité portuaire établissent un groupe de travail conjoint pour mettre à plat rapidement la position et les exigences de chacun. Ce processus devrait commencer par mettre à plat toutes les questions décomposées en quelques domaines clés comme la croissance économique, les questions environnementales, la planification portuaire et l'ingénierie, le transport / logistique et l'aménagement du territoire (à l'intérieur et l'extérieur des limites du port).

Gérer la liberté nouvelle

S'affranchissant de la contrainte d'utiliser la ZAP pour y creuser une nouvelle darse, la ville, le TCO, la Région, peuvent penser le développement portuaire avec une liberté nouvelle et penser le port et l'île en termes d'optimisation plutôt que consommation d'espaces dans une démarche plus durable visant à une meilleure intelligence territoriale.

Le choix entre les options opérationnelles d'extension doit également s'effectuer en fonction de critères stratégiques liés à la volonté de positionnement de «Port Réunion» dans la logique du co-développement dans l'océan Indien. Ce positionnement induit des stratégies d'aménagement en profondeur, qui dépassent les extensions du port même:

- Reconquête de zones péri-portuaires pour y permettre l'implantation d'activités économiques ayant réellement besoins de la proximité portuaire;
- Articulation avec l'«arrière-pays» par l'intermédiaire des nouvelles infrastructures de déplacement et de plateformes d'éclatement (Ports secs).

Une rupture méthodologique pour une meilleure intelligence territoriale

Les prémisses d'un nouveau modèle économique pour La Réunion appliqué au projet d'aménagement intégré des ZAP inscrit dans le projet urbain du Port amène à rompre avec les approches classiques. Celles-ci procèdent d'une logique que l'on peut ainsi résumer :

- Adoption d'une stratégie de développement économique
- Traduction en termes de programmation et de parti d'aménagement des structures portuaires et « industrialo-portuaires »
- Inscription dans le schéma d'urbanisme.

Ce modèle est obsolète, pour plusieurs raisons :

- Si la stratégie de développement économique de la Réunion est bien conçue, elle n'est pas aboutie sur le plan opérationnel ; ni pleinement appropriée par les acteurs institutionnels, les acteurs économiques, ou plus largement la population réunionnaise ; les choix de solidarité économique, sociale et territoriale qu'elle implique restent à faire.
- La « nouvelle économie » sur laquelle La Réunion doit s'appuyer doit prendre en compte, beaucoup plus qu'autrefois des paramètres d'insularité : dans des partenariats économiques et sociaux à fonder avec le voisinage indo-océanique ; dans une intégration des nouvelles technologies et de l'immatériel dans des activités dont dépend très matériellement la subsistance de l'île. Les nouveaux « objets économiques » propres à leur réalisation et leur traduction physique et spatiale restent à définir.
- Les modes de raisonnement « programmatiques » antérieurs régissant notamment les schémas portuaires successifs, étaient de type « fordiste », et monofonctionnels. Ils privilégiaient, pour répondre aux besoins nouveaux, des solutions fondées mécaniquement sur l'investissement supplémentaire et la consommation d'espace.

L'innovation dans la démarche proposée procède de plusieurs partis pris :

- Fonder prioritairement les choix d'affectation de l'espace portuaire sur l'optimisation de la gestion, sur l'intégration des coûts d'exploitation dans la durée, et sur l'intégration des déséconomies résultant d'extensions réalisées au détriment d'autres valeurs de l'espace (économiques et environnementales) ;
- Privilégier le résultat à long terme sans céder à la pression des urgences et des opportunités, et en acceptant un certain coût du non - aménagement fait à titre conservatoire ;

- Assurer une réversibilité maximale des options d'aménagement;
- Replacer la réflexion sur le développement/aménagement portuaire dans une approche intégrée, où le territoire et les facteurs sociaux sont érigés en variables économiques à part entière.

Le port nouvel espace de vie et de travail

Optimisation plutôt que consommation d'espaces

Sans conteste, l'un des sujets des plus sensibles car lourd de conséquences, le développement de port Réunion est une nécessité pour l'île, dont l'économie est principalement faite d'import substitution et un peu d'export.

Ainsi, il faut redonner au port la plénitude de ses fonctions de transit, en réduisant autant que possible celles de stockage: la ville n'est pas l'entrepôt du port.

Enclencher une rupture technologique c'est à dire imaginer le port en 2030 pour être concurrent des ports de la zone en reconnaissant que c'est le seul port de l'Union Européenne dans la zone.

Il faut donc raisonner en termes de réserve pour ne pas hypothéquer l'avenir encore incertain (réversibilité des choix – vigilance foncière) et raccorder le potentiel de l'environnement économique en répondant aux besoins de la communauté insulaire. Les acteurs économiques doivent être mobilisés et l'innovation au cœur des processus (intégration de paramètres technologiques).

Une « démarche renversée »

La réflexion fondée sur l'optimisation de la gestion et la réduction des coûts externalisés de l'extension portuaire conduit à abandonner l'option d'une darse pénétrante, consommant à terme la quasi-totalité de l'espace des ZAP.

Ce parti pris lève l'hypothèque qui a pesé pendant vingt-cinq ans sur les réflexions prospectives concernant Port Réunion, et a paralysé toute démarche ambitieuse (stratégique, économique, et sociale) sur ces espaces.

Mais cette « libération » amène une responsabilité nouvelle pour la valorisation de ces espaces et la conduite de projet, de la part de la Ville du Port comme des partenaires publics et privés dont elle est en droit d'attendre une forte solidarité.

En effet, cet espace désormais « libre » constitue, il faut le rappeler, celui qui présente sur l'ensemble du territoire le plus haut niveau d'attractivité en termes d'espaces à vocation économique identifiés au Schéma d'Aménagement Régional (SAR). La levée de l'hypothèque de « mise en eau » désigne les ZAP à toutes les convoitises et visées d'aubaine, si l'on n'y prend pas garde. Il existe deux palliatifs à ce danger :

- D'abord, la nécessité absolue et définitive (ante et post aménagement) de maintenir ces espaces sous maîtrise publique, quelle que soit l'institution qui en aura la charge ;
- En l'absence de « maturité » de la stratégie de développement régional, c'est le projet urbain de la Ville du Port qui devient désormais le garant de l'objectif stratégique des ZAP. C'est l'inscription dans le projet de ville qui confèrera à ces espaces un cadre qualitatif les « signalant », voire les « préfigurant » comme futur « portail » de La Réunion sur le bassin de vie de l'Océan Indien. Ce « signalement », cette marque, pourront résulter à court terme de modes d'occupation non directement liés à la fonction économique, mais qui permettront d'éviter une vacance déqualifiant, pour faire place progressivement aux fonctions de la « nouvelle activité portuaire » au fur et à mesure de leur émergence.

Ainsi, le projet urbain du Port « donne du temps » au projet stratégique d'ouverture sur l'Océan Indien. La pertinence de cette option dépend de deux conditions :

- Le « temps donné » doit être un temps actif, où la démarche stratégique du « nouveau modèle réunionnais » accède à l'efficacité stratégique. De ce point de vue, les ZAP sont appelées à servir d'incubateur aux nouvelles activités tournées vers les échanges avec l'Océan Indien

- A un cadre programmatique figé doit se substituer une compétence de management stratégique apte à gérer un projet évolutif en fonction des mutations du contexte géo-économique et de l'ingénierie économique.

Cette orientation relève, sous de multiples aspects, l'exigence de gouvernance, au niveau de l'ensemble de La Réunion comme de la Ville du Port et du TCO.

Vers une nouvelle activité portuaire

La difficulté et l'intérêt simultanés de la démarche proposée par le Panel pour les ZAP proviennent de l'évolutivité de l'action sur le long terme. Il est significatif que la grande majorité des interlocuteurs rencontrés par le Panel désigne assez facilement « ce qu'ils ne veulent pas » sur les ZAP, et n'arrive pas à formuler « ce qu'ils veulent ». Il faut considérer que c'est salubre : définir trop rigide des activités à implanter procéderait d'une vision de l'activité réunionnaise et portuaire d'aujourd'hui, au détriment de celle de demain.

Cela dit, l'ambition stratégique des ZAP désigne des axes de développement privilégiés au regard de certains axes prospectifs, certains étant ciblés par les documents directeurs du développement réunionnais.

Quelles exportations ?

En première analyse, les professionnels de l'activité portuaire ciblent une priorité à donner aux activités d'exportations, prioritaires pour toute implantation en proximité maximale de la rupture de charge. Malheureusement, l'exportation *stricto sensu*, déjà peu développée à La Réunion à l'exception du sucre, voit son avenir obéré.

L'Union Européenne, qui préconise aux RUP (régions ultra périphériques) d'inscrire le développement dans leur bassin géographique naturel, a accordé aux pays de cet environnement, avec les APE (Accords de partenariat économique avec les pays ACP – Asie Caraïbes Pacifique), le droit d'établir des barrières douanières s'opposant à l'entrée des productions de la Réunion, dont l'activité industrielle se développe sur des créneaux identiques à celle des pays de son voisinage.

Ainsi, le redéploiement de l'économie réunionnaise sur son bassin naturel passe plutôt par l'exportation de matière grise ou de transfert de savoir-faire, associée à des prises de participation financière dans des sociétés des pays environnants. Cependant, l'exportation reste envisageable sur certains produits de niche à forte valeur ajoutée.

La valeur ajoutée est également la pierre d'achoppement de l'implantation d'activités de traitement des déchets ; elle suppose qu'une éventuelle implantation sur les ZAP se situe en fin de chaîne d'un système de collecte et de stockage extérieur à la ZAP.

⁴ *Echelle Supra régionale et régionale* : stratégie de développement durable: Plan Régional de Développement Durable/PR2D (Région Réunion), Schéma directeur portuaire à long terme (Etat)

Echelle régionale : approches sectorielles et aménagement global: Plans de gestion des ressources régionales; Schéma Directeur d'Aménagement et de gestion des Eaux/SDAGE (Comité de Bassin) , Schéma Départemental des Carrières (Commission départementale des Carrières); Plan Régional des Energies Renouvelables et d'Utilisation Rationnelle de l'Energie/PREURE (Région Réunion); Schéma Régional des Energies de la Mer/SREMER (ARER); Schéma régional infrastructures / transports / déplacements et déclinaisons « grands projets »; Etude de faisabilité pour le cabotage maritime (Région), Etudes tram train (Région), Etudes route du littoral (Région), p.m. Route des Tamarins (Région); Foncier économique régional; Observation/Etudes prospectives (AGORAH).

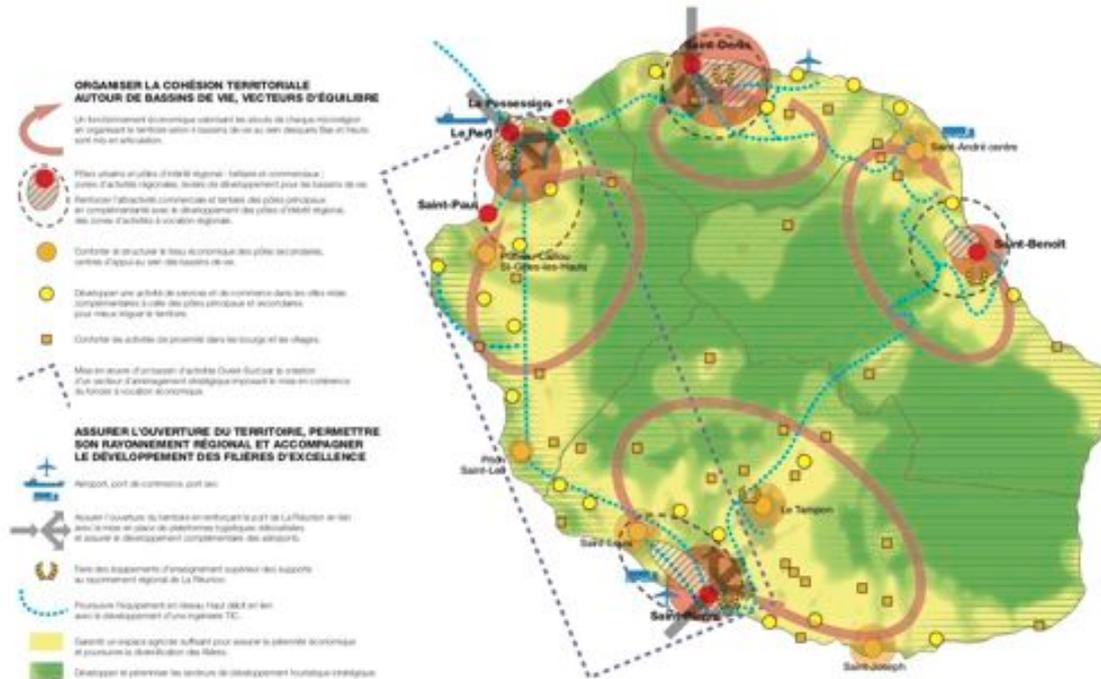
Schémas d'aménagement et de développement durable: Schéma Départemental d'Aménagement et de Développement Durable/SDADD (Département), projet Schéma d'Aménagement Régional - Schéma de Mise en Valeur de la Mer / SAR-SMVM (Région) : c'est par définition le document de synthèse.

Echelle locale : divers documents et démarches: Schéma d'Aménagement et de Gestion des Eaux/SAGE Ouest (CLEO), projet Schéma de Cohérence Territoriale de l'Ouest/SCOT Ouest (TCO) : déclinaison du projet de territoire Ouest (intègre notamment le projet « cœur d'agglomération »); Etudes sur le foncier économique de l'Ouest (TCO), p.m. Plan des Déplacements Urbains/PDU Ouest (TCO); Plan Local d'Urbanisme/PLU Le Port (Ville du Port); Etude relative à la ZAP du port est (Département).

Le SAR et les PIR⁵

Le SAR préconise, pour les Pôles d'Intérêt Régional (au rang desquelles les ZAP du Port), un objectif qualitatif concernant les activités implantées comme les caractéristiques d'aménagement :

- * Activités industrielles de la nouvelle génération, associant R&D, nouvelles technologies et activités productives ;
- * Aménagement assurant la proximité des activités productives des centres de recherche, de formation, des services à haute valeur ajoutée ;
- * Connectique performante (notamment en télécommunications).



La Stratégie Régionale d'Innovation : Domaines d'activité stratégiques

La SRI adoptée en 2010 identifie des Domaines d'Activité Stratégique. Parmi eux, certains comportent une concordance particulière avec la fonction de « première interface » des ZAP sur l'Océan Indien :

- * L'agro-alimentaire, notamment dans sa dimension filière pêche mais plus largement l'ensemble des activités liées à l'exploitation des mers ;
- * L'énergie et l'environnement, avec la production et la maintenance d'équipements destinés à la production énergétique et à l'exploitation de l'eau à destination du bassin de l'Océan Indien – ainsi que dans la fabrication de matériaux à haute performance énergétique.

Les EGOM et la sécurité alimentaire

Un des axes forts des propositions formulées lors des Etats Généraux de l'Outre-mer (EGOM) en 2009 porte sur le co-développement, avec comme objectif prioritaire la contribution de La Réunion à la stratégie de sécurité alimentaire de la région Océan Indien. La valeur ajoutée de la Réunion peut se concrétiser sur plusieurs aspects, notamment qualitatifs :

- Sur la veille sanitaire relative aux productions alimentaires exportées ou non ; et la fourniture de produits et services en ce domaine ;
- Sur le contrôle et la mise en œuvre des normes sanitaires européennes ;

⁵ SAR : Schéma d'aménagement régional - PIR : projet d'intérêt régional

- Sur certaines activités de transformation et de conditionnement sur la chaîne d'exportation des productions des pays environnants, dans l'espace régional ou au dehors.

La logistique

Le développement de la logistique est essentiel à l'instauration d'un système portuaire fonctionnant à l'échelle de l'ensemble du territoire réunionnais ; et assurant une hiérarchisation efficace des activités économiques.

Cette fluidité d'ensemble exige à l'évidence une fonction logistique importante dans la proximité de la rupture de charge. Elle est à concevoir dans la complémentarité avec le développement de « ports secs » et/ou de plates-formes logistiques dans le Sud et l'Est de l'île, l'hypothèse d'un « tout logistique » sur les ZAP risquant probablement de déséquilibrer et d'appauvrir la fonction « pilote » que peut jouer ce pôle en termes d'activités d'interface avec l'Océan Indien.

La filière pêche réunionnaise : enjeux et défis

La filière pêche est souvent oubliée dans le développement économique de l'île. Or, le positionnement de la France, et donc de l'Europe au cœur de l'Océan Indien, dernière grande réserve halieutique est un enjeu stratégique de taille.

L'océan Indien est le dernier grand océan à avoir été exploité. Compte tenu de l'abondance de ses ressources, essentiellement constituée d'espèces pélagiques, cet espace est devenu objet de convoitise et lieu de pouvoir. Près de 3500 navires autorisés y pêchent, et autant de navires "pirates", selon la Commission des Thons de l'Océan Indien.

Cette disponibilité en ressources profite d'abord et avant tout aux flottilles non riveraines de l'océan Indien, qui prélèvent 95% des prises. Les pays riverains, en dehors de la Réunion, disposent peu ou pas de flotte en propre pour exploiter leurs ressources. C'est la raison pour laquelle, ils ouvrent leurs eaux aux pays pêcheurs par le biais de licences et de compensations financières. Contrairement aux eaux communautaires, il n'y a, dans l'Océan Indien, ni droits de pêche ni droits acquis, ni instauration de quotas, bien que l'idée fasse son chemin au sein de la Commission des Thons de l'Océan Indien (CTOI).

La CTOI est l'organisation régionale des pêches, chargée de mettre en œuvre des recommandations de gestion de la ressource. Or, son mode de gouvernance est basé sur une prise de décision fondée sur le consensus, et les grands pays pêcheurs asiatiques tels le Japon, la Corée du sud et la Chine y règnent en maître et ce sont eux qui pèsent, compte tenu des enjeux économiques. Un exemple : afin de préserver durablement les stocks, qui sont partagés entre les pays riverains, et dans le cadre de la lutte contre la pêche illégale, les pays membres de la COI (Commission de l'Océan Indien), ont bien proposé dans le cadre des travaux de la CTOI, une résolution visant à interdire tout transbordement en mer, mais ils se sont heurtés aux dragons asiatiques.

Toutefois, l'idée de donner une place aux Etats et aux petites économies insulaires commence à faire son chemin avec le soutien des grands leaders que sont l'Europe et l'Australie. Cette dernière plaide pour une mise en place d'un quota espadon « loyal et juste non similaire aux pays industrialisés »

Le nombre de navires de plus de 24 m enregistrés en 2009 auprès de la CTOI était de 1 786 unités; dans ce nombre, la Réunion en compte seulement 3.

Cette zone représente un intérêt géostratégique et économique majeur pour la France puisque 56 % des prises en thonidés de sa flotte continentale (basée à Concarneau) y sont effectuées.

La pêche à la Réunion est une filière récente : le segment palangrier a démarré dans les années 95, le redéploiement de la pêche palangrière vers le large a moins de 5 ans, les activités de transformation a débuté à la fin des années 90, la modernisation et le renouvellement des navires d'une partie de la petite pêche locale a été rendu possible avec le DOCUP 2000-2006, l'exploitation des eaux des pays tiers est un exercice relativement nouveau.

Le marché local est un marché étroit, du fait de l'insularité du territoire et fragile parce que sensible à toute variation des débarquements en cas de surproduction ou d'importation massive à bas prix.

Un consensus a été trouvé au sein de la filière. Il consiste à laisser à la petite pêche le marché local et d'orienter les palangriers à l'export. Cet équilibre peut être rompu à tout moment. Ainsi qu'advierait-il des prises de la petite pêche, si la pêche palangrière ne pouvait plus exporter la majeure partie de ses captures ? D'où l'importance de structurer le marché local, l'export à travers la création d'une interprofession des produits de la pêche et aquaculture, qui a vu le jour en avril 2010 à travers une structure juridique de type association loi 1901 : l'ARIPA⁶ (association interprofessionnelle pour les produits de la pêche et d'aquaculture).

Cette interprofession, qui est une expérience unique dans le secteur des pêches sur le plan national, bénéficie du soutien politique des plus hautes instances françaises mais également de l'Europe. Elle est dotée d'un financement de 1,8 M€ au titre de l'année 2011.

La Réunion dispose, en outre d'une nouvelle darse de pêche hauturière, dans le port Ouest, livrée début 2009, dont les travaux ont coûté 40 M€, largement soutenu par les pouvoirs publics : Europe (53,75%) –Etat (5,56%) – Région (14,93%). A noter que la Chambre de Commerce et d'Industrie (CCIR) a apporté son concours à hauteur de 10,3M € (26%).

La filière malgré ses insuffisances et ses difficultés, a su faire preuve de dynamisme et les résultats obtenus sont plutôt encourageants. Ainsi et contrairement à des idées reçues, il existe bien, à la Réunion, une culture de la pêche avec des vrais savoir-faire diversifiés, un dynamisme et un potentiel qui demandent à être encouragés, soutenus et de manière durable.

Cependant, des facteurs tant internes qu'externes menacent l'équilibre des comptes d'exploitation des entreprises et freinent le développement et la création d'emplois dans ce secteur d'activités, en particulier le contexte général du fait de notre appartenance à l'Europe.

La situation de la Réunion, seule région européenne en Océan Indien, riveraine de pays ACP et pêcheur, rend complexe le traitement de la pêche réunionnaise. Elle se voit contrainte d'observer des règles, conçues pour répondre à une problématique située en hémisphère nord mais qu'elle est finalement seule à devoir mettre en œuvre dans l'hémisphère Sud.

Ainsi, deux philosophies s'opposent :

D'un côté une politique de réduction de flottilles face à une ressource surexploitée dans des espaces communs et partagés entre les États membres ; et de l'autre une politique de développement et de consolidation d'une filière en devenir, dans un environnement ACP, sur fond de politique Commune des Pêches, applicables en droit à la pêche réunionnaise.

En effet, l'UE va aider de manière conséquente les pays voisins à se doter d'infrastructures modernes et compétitives pour écouler leurs produits et contribuer à leur consolidation tant au niveau de leurs capacités de production que de commercialisation. Dans le même temps, la Réunion va connaître une réduction sensible des interventions communautaires en sa faveur alors qu'elle se trouve dans une situation où son développement est en marche.

Des opportunités de développement sont cependant possibles pour l'industrie des pêches et de l'aquaculture à condition que la Réunion prenne toute sa place dans son environnement géographique en tant que région riveraine et pêcheur.

Des voies de différenciation commerciales comme l'éco-labelling ou l'exploitation marketing de la qualité et de la spécificité des engins de pêche utilisés, du respect des normes sociales en plus de la qualité des produits doivent être d'avantage explorés.

⁶ L'ARIPA est une instance de concertation, qui vise à réguler les apports en pélagiques frais sur le marché local. Elle regroupe toutes les familles de la production (pêcherie côtière, palangrière et australe ainsi que l'aquaculture), les acteurs de la débarque (usinières), les acteurs de la mise en marche (grossiste, points de vente de proximité, GMS) mais également les importateurs.

Dans ce contexte, la Réunion a tout intérêt à bâtir une stratégie commune avec ses voisins (COI) afin d'une part de favoriser une politique de cogestion des ressources partagées, d'améliorer la gouvernance des pêches d'autre part et enfin pour assurer ses intérêts économiques/écologiques mais aussi ceux des économies insulaires en développement.

La pêche est un secteur en développement, qu'il convient de soutenir car sa structuration n'est pas achevée. Il est en apprentissage permanent tant sur l'acquisition des données liées à la ressource que sur l'étude du comportement des pélagiques, au niveau de l'expérimentation de nouvelles techniques de pêche, de la mise en place de qualifications adaptées à son contexte.

Les matériaux et déchets

La valorisation des déchets (broyage) pourrait être un secteur de développement de La Réunion. Toutefois, aujourd'hui il ne semble pas qu'il y ait un volume assez important pour rentabiliser les investissements, l'importation de déchets étant interdite par l'Union Européenne.

Enfin le refus d'un incinérateur sur l'île, et les interdictions européennes d'importation de déchets limitent la possibilité d'une exploitation des déchets locaux pour la production d'énergie.

Ambition, décision, réalisation

Il reste à transformer les problèmes en opportunités. Le port n'est pas un espace libre c'est un parti pris urbain évolutif. C'est un élément dans la construction d'une nouvelle économie.

Ambition du projet et cohésion sociale

La question à se poser avant toute définition d'un projet de développement urbain est : quelle ville certes, mais pourquoi? La question est sous-tendue par une vision, par un profil de société, par la présence ou l'absence de valeurs humaines : comme le vivre ensemble, le refus des exclusions et des ségrégations, le progrès humain.

Le développement de la ville n'est jamais neutre, il répond à des enjeux sociaux, culturels, économiques, politiques, il se fonde sur un projet de société. Sur ces bases s'organisent les rapports sociaux, les relations entre l'action publique régulatrice, solidaire et l'initiative privée.

Or trop souvent le développement urbain génère des ségrégations, des zonages pas seulement fonctionnels, mais également sociaux, qui à un certain stade de leur développement peuvent mettre en cause la cohésion sociale.

Trop souvent les catégories sociales modestes souffrent d'un manque de reconnaissance. Souffrance qui peut s'accroître quand leur ville affiche des ambitions de développement. Cette souffrance peut conduire à des « explosions » sociales qui peuvent devenir des handicaps au rayonnement de la cité. Il convient donc que dans son développement, ses ambitions, la cité ne laisse personne sur les bas côtés du chemin.

Le droit à la ville de qualité doit être assuré par toutes et tous. L'effort en faveur de la mixité sociale ne veut pas dire oublier les plus exclus.

On peut « tirer la ville par le haut » sans la « déraciner » en respectant son histoire, sa (ses) culture(s). Pour cela, par les actions sociales, culturelles, pour les actions dans les domaines de la formation professionnelle en faveur de l'emploi, toutes et tous trouveront leur place.

Ce travail en faveur de la cohésion sociale, pour le partage de l'ambition est une condition essentielle du succès du projet.

De la ZAP à un morceau de ville

L'urbanisme réglementaire aujourd'hui ne remplit pas les zones d'activités. *"The new urbanism is no longer based on strict land use but on typology of spaces"*. L'urbain est donc le garant de la cohérence à long terme du développement. En effet, transformer des terres inoccupées en terres productives pour les activités futures et glissant de la spécialisation (produit autonome, zone dédiée, exclusive) à la localisation (mixité, interpénétration, composante d'une stratégie territoriale métropolitaine) voilà le challenge lancé aux collectivités territoriales de la côte ouest et à La Réunion et qui trouve son point d'application dans le développement des zones arrières portuaires.

De nombreuses interactions et interdépendances sont à souligner lors de l'analyse de la ZAP, du port et de son environnement, à l'échelle du Cœur d'Agglomération d'abord. Ces éléments sont listés ci-dessous et ont permis d'appréhender le territoire de la ZAP comme partie prenante d'un avenir métropolitain plus large.



Interdépendances : Frontières et limites

Liaison Nord – Sud ; Rivière des galets ; Centres urbains

La zone arrière portuaire et le port sont liés et interdépendants de l'ensemble du territoire de la Côte Ouest et la ZAP agit comme une frontière dans la liaison Nord – Sud, entre La Possession et Saint-Paul.



Interdépendances : Réseau vert

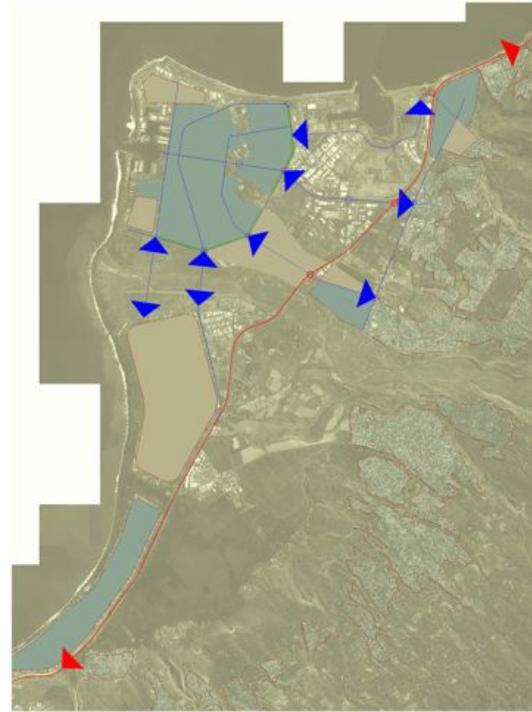
Coulée verte ; Rivière des galets ; Réserves naturelles

Un réseau vert connecte l'ensemble des espaces et crée une cohérence territoriale



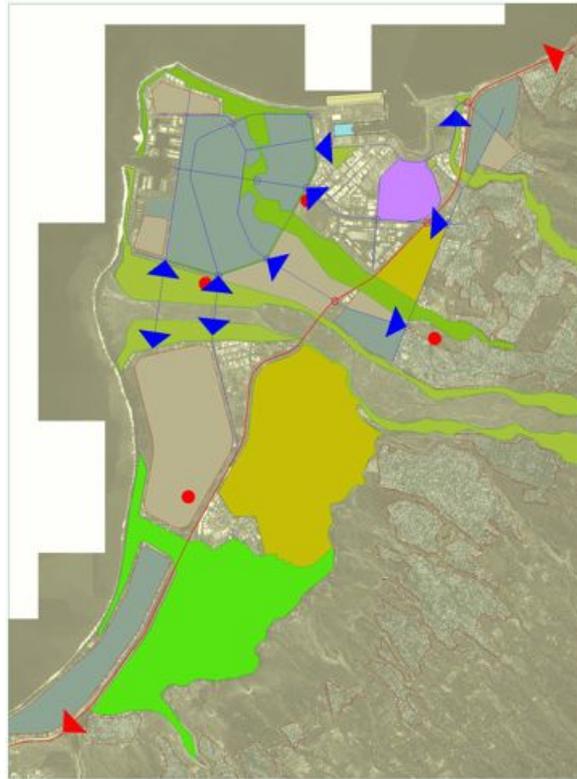
Interdépendances : Centres et développements urbains ; Liaisons et extensions

La ville du Port, La Possession et Saint-Paul sont étroitement liés par leur devenir métropolitain au sein du Cœur d'Agglomération. La ZAP et le port sont partie prenante de ces interdépendances.



Interdépendances : Renforcement des liaisons

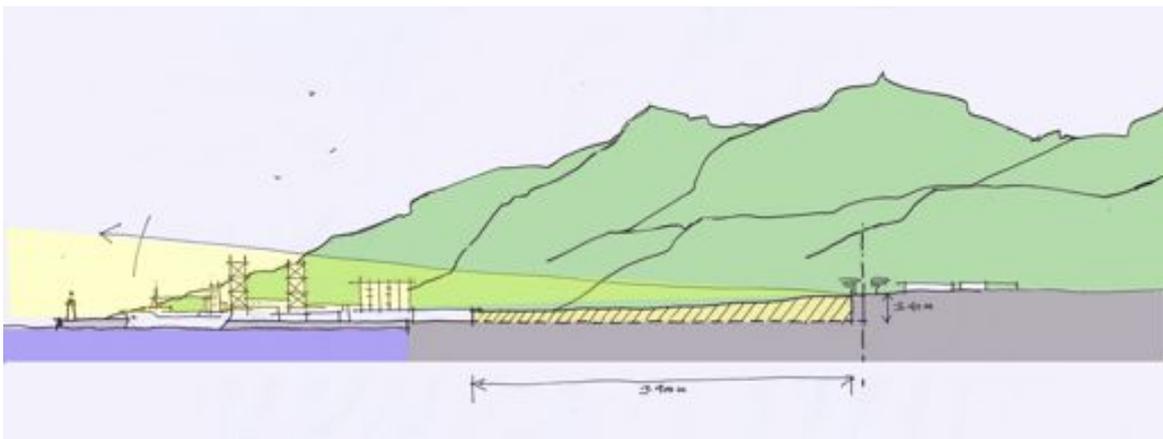
Dans la logique de développement du cœur d'agglomération, les liaisons sont à renforcer entre la ville du Port, La Possession et Saint-Paul (Cambaie et le centre ville, franchissement de la Rivière des Galets)

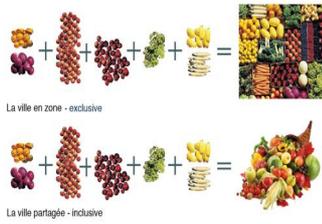


L'ensemble de ces interdépendances conduit à proposer d'ouvrir la ZAP vers le reste du territoire, à désenclaver le port pour le faire acteur de la ville et le relier aux centres urbains existants.

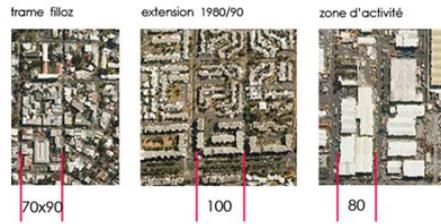
Faire de la ZAP un véritable morceau de ville

Dans ce cadre, le Panel a conçu un nouveau quartier de ville, mixte, ouvert, plurifonctionnel, qui répond aux exigences à la fois de l'extension urbaine et de l'outil portuaire, en préservant la notion de réversibilité et de mutabilité afin ne pas hypothéquer les besoins futurs de développement.



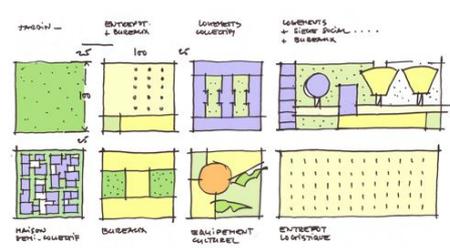


Promouvoir la mixité urbaine



Recherche d'une trame universelle compatible

trames urbaines universelles



trame universelle compatible

trames urbaines évolutives

Deux scénarios ont été envisagés:

Scénario 1 : aménager les dénivelés en ouvrant le port sur un parc

Ce scénario permet d'investir la ZAP de manière progressive en aménageant des terrasses d'espaces verts, travaillant sur les dénivelés créés par les carrières. Un parc en pente est aménagé permettant d'ouvrir le site vers la mer, de relier la ZAP à La Possession et au centre ville du Port dans l'attente d'une demande urbaine suffisamment forte pour intéresser investisseurs et aménageurs.



Le parc est composé de trames vertes qui complètent la coulée verte existante et assurent les liaisons entre La possession et Le Port, entre le port et le sud de l'agglomération constituant un front vert le long des voies d'accès entre St Denis et la rivière des galets avec une nouvelle entrée de ville facilitant l'accès aux mi-pentes et aux hauts.



Scénario 2 : Un nouveau quartier de ville : les Terrasses du Port

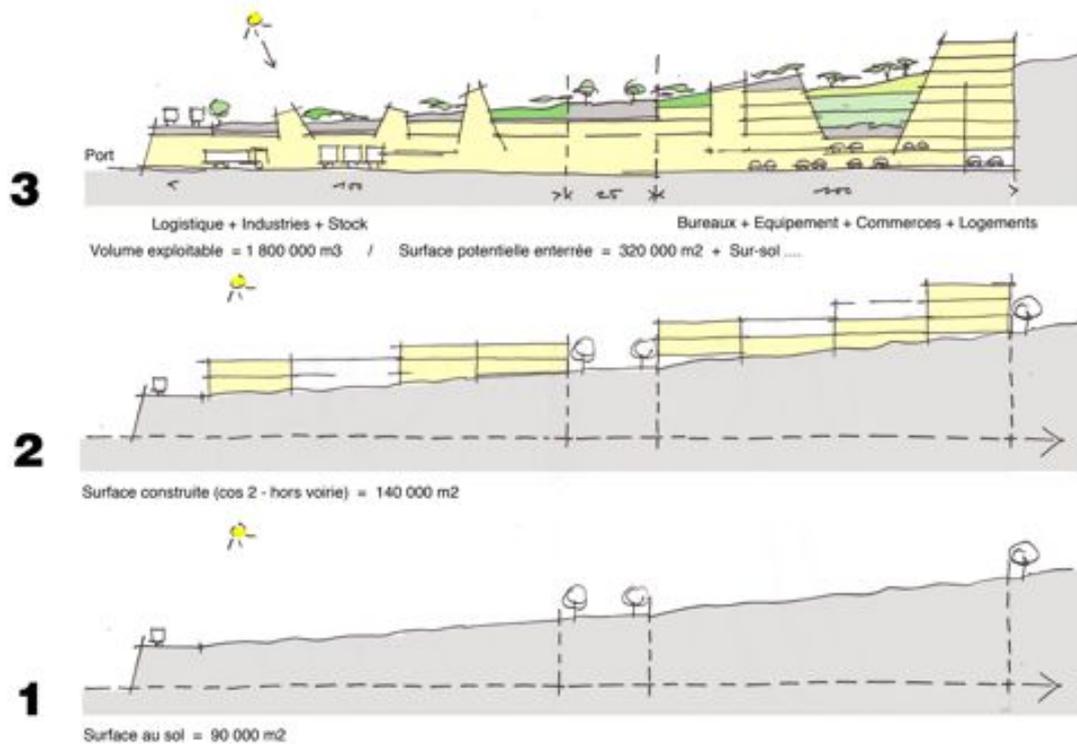
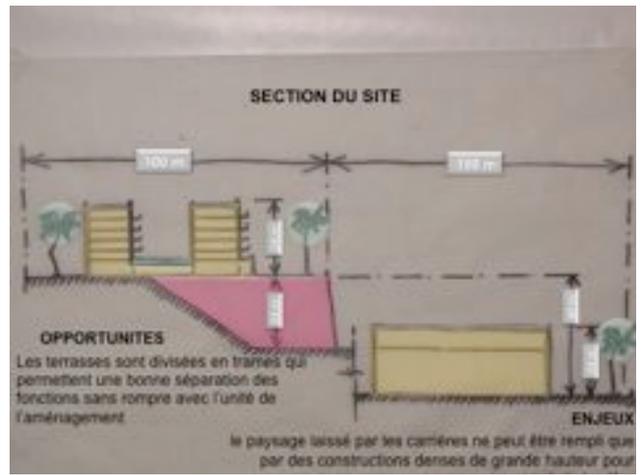
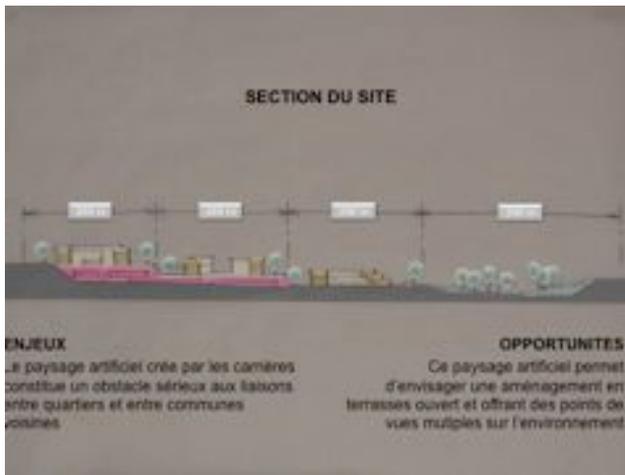
Construire un morceau de ville en jouant sur les dénivelés créés par les carrières pour créer un quartier mixte ouvert sur le port.



Les forts dénivelés (plus de 34 m) créés par les carrières permettent de proposer une occupation des zones les plus basses de la ZAP pour des activités portuaires sans que cela n'hypothèque la possibilité d'aménager un espace mixte par tranches horizontales.

Le concept de quartier en terrasses assure la réversibilité de la zone tout en conservant assez d'espace à proximité immédiate pour la logistique légère, la logistique lourde et d'entreposage pouvant être organisée sur d'autres zones logistiques autour de l'île.

Les coupes ci-dessous montrent le potentiel du terrain pour développer un projet multi-couches et mixte en termes d'usages, permettant ainsi de gagner en superficie pour créer différents niveaux d'un quartier de ville tout en gardant une vision intégrée en lien avec le reste de la ville.



Les autres échelles territoriales

La ZAP, devenue quartier de ville, doit entrer en résonance avec les autres projets du TCO et de l'île (aéroport Gillot notamment). Les projets existants des autres communes du TCO (La Possession et St Paul) doivent être relus en fonction de la transformation de la ZAP.

Le cœur métropolitain – l'éco-cité

Ce morceau de ville n'est pas simplement une extension de la ville vers le front de mer, vers le port Ouest, mais c'est aussi une évolution progressive d'où émerge une nouvelle vision à mesure que les acteurs se rassemblent pour construire leur futur depuis l'intérieur.

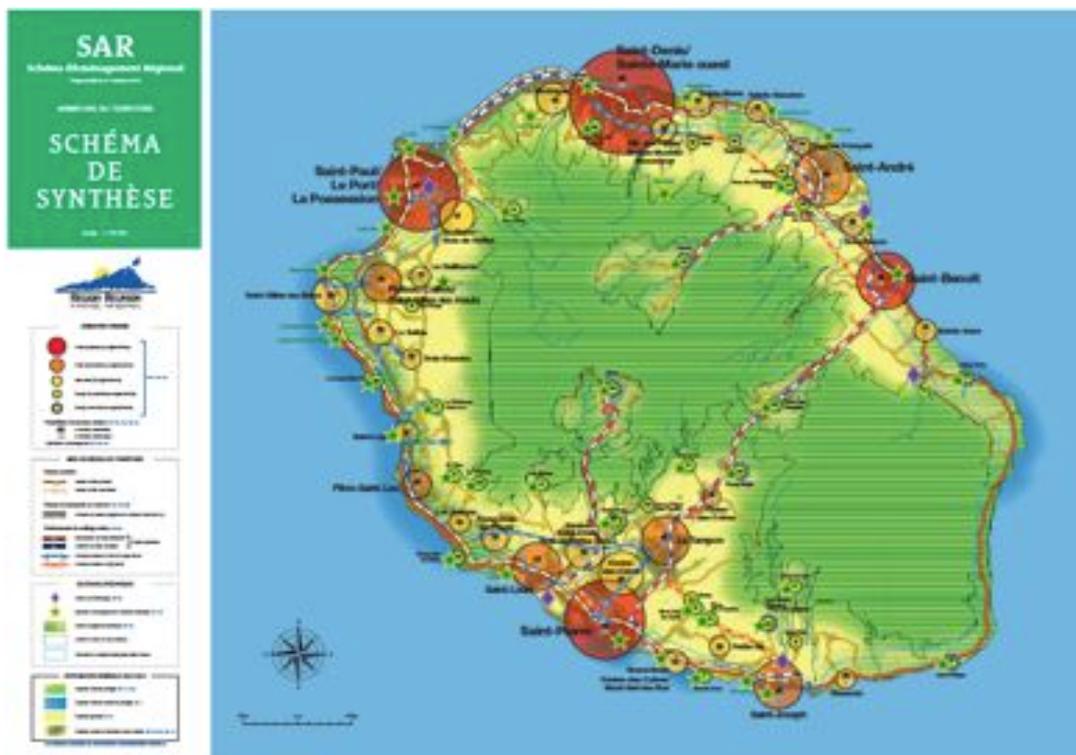
Si le bénéfice d'une politique du logement a pour champ d'application de se concentrer uniquement sur le logement public, ce n'est pas suffisant. Le Port et le TCO doivent mettre non seulement l'accent sur la nouvelle économie, mais aussi sur une approche réellement innovante pour un logement intégré dans la croissance urbaine comme élément stratégique d'un plan d'ensemble, et créer des espaces flexibles pour la croissance des entreprises.

Le concept de cœur d'agglomération a été élaboré par le TCO et a obtenu le label d'éco-cité. L'entité Cœur d'Agglomération est un espace de ville, un espace économique d'intérêt régional : un espace stratégique pour la Réunion. Le panel renvoie à ce excellent document pour une analyse plus détaillée du projet. Il suffit de dire que dans ce concept de Cœur d'Agglomération se dessinent les grandes valeurs que doit porter cette ville centre :

- Un espace communautaire moteur, dont les dimensions lui permettront d'accueillir des fonctions d'agglomération
- Une centralité urbaine, dont la densité permettra de « soulager » la pression sur le reste du territoire
- Une ville organisée et fonctionnelle, où la question des déplacements s'intègre dans le projet de mobilité régional
- Un cadre de vie privilégié.

Les autres quadrants insulaires

Le Schéma d'aménagement régional modifié en 2010 fait la synthèse des options de développement de l'île; la carte ci dessous illustre les choix faits par les collectivités dans les autres quadrants.



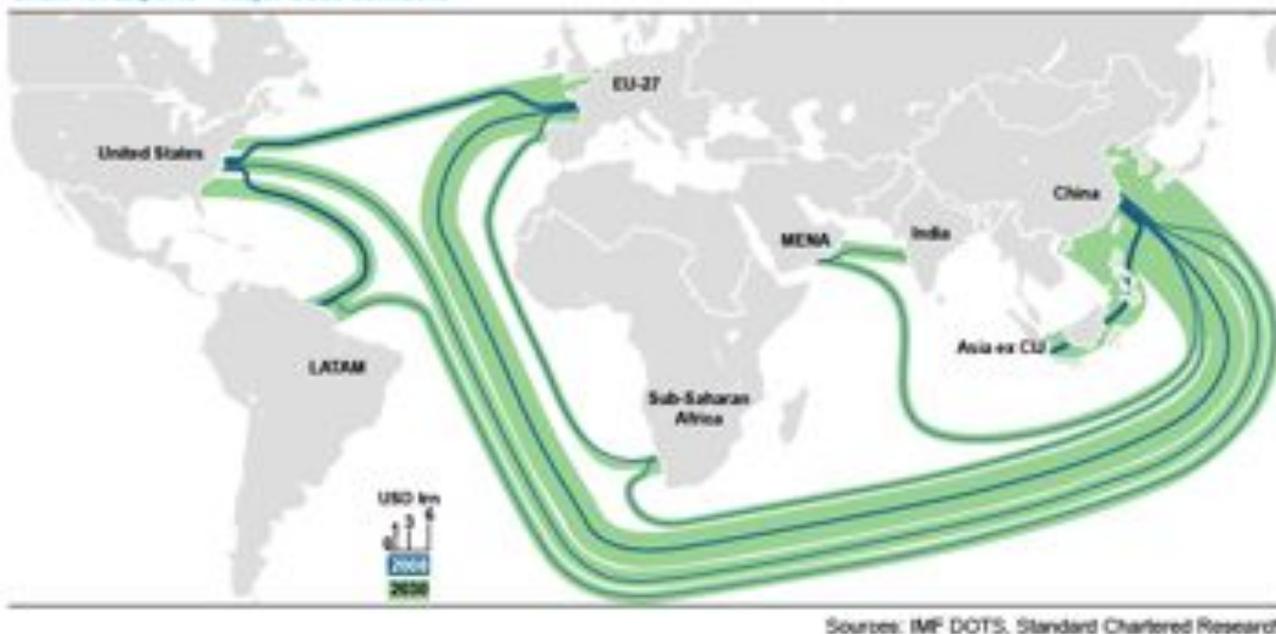
Le grand territoire austral: La Réunion seul port de l'Europe dans l'Océan Indien

C'est une évidence que de constater que Port Réunion revêt une importance capitale pour l'île tout entière. Mais il a une autre fonction, tout aussi stratégique. Il est le seul port européen de l'Océan Indien. Il semblerait que les responsables de l'Union Européenne n'ont pas pris la juste mesure de cette position.

Il serait dommage que seule la Chine ait compris que ce positionnement géographique pouvait être également stratégique. Faire de La Réunion le hub de la Chine entre l'Asie et l'Afrique est certes intéressant. Mais l'Europe ne devrait-elle pas réfléchir à ce que cette position géostratégique pourrait lui apporter ? Outre les dimensions commerciales, l'espace portuaire de La Réunion pourrait être regardé différemment de par sa situation entre plusieurs continents avec lesquels l'Europe doit compter.

Par ailleurs la prospective à 2030 des grands flux maritimes retient comme probable l'accroissement des flux commerciaux et donc du trafic maritime dans l'Océan Indien (voir carte ci-dessous, source Standard Chartered Bank 2011). Au vu de ces prévisions le Panel estime que La Réunion doit pouvoir mieux tirer parti de sa position comme plateforme de services et de logistique.

Chart 19: Exports – major trade corridors



Beaucoup d'investissements ont été consentis ces dernières années à La Réunion. Ils lui ont permis de se mettre à niveau sur de nombreux points – basculement des eaux - mais aussi amélioration des réseaux de communication : route des Tamarins, aéroport de grande capacité en liaison avec le port.

Il conviendrait que ces investissements ne soient pas « perdus » pour l'Europe et qu'ils soient même poursuivis de façon ciblée pour optimiser les capacités offertes par l'île. Une des pistes qui s'offre à La Réunion de tirer profit de son rôle de hub (plateforme logistique intégrée), pourrait être le développement d'activités dans l'assemblage; Il n'y a pas pénurie de foncier pour la création d'usines d'assemblage dans les secteurs de l'électronique, de la mécanique agricole, de la santé, des équipements pour les énergies alternatives, etc.; les goulots d'étranglement se trouvent plutôt dans la formation de la main d'œuvre et dans les contraintes douanières. Un enseignement professionnel mieux adapté et un espace libre d'impôt (tax free zone) permettraient de lever ces contraintes.

Le Panel, soutien fermement la proposition déjà faite par les autorités politiques de l'île, de **l'urgence de convaincre, avec l'aide du gouvernement et de tous les élus français au Parlement européen, le Parlement européen et la Commission de se préoccuper de ce positionnement stratégique.**

Gouvernance, gouverner et gérer

Faire évoluer les normes et libérer les dynamiques spatiales et économiques

Le foncier à vocation économique

Le Panel, à l'issue des entretiens multiples qu'il a conduits, est convaincu que la première cause de freinage du développement économique réside dans un empilement de documents d'urbanisme et dans une réglementation à la fois paralysante et vague dans ses prescriptions. Le chapitre du SAR consacré aux zones d'activités économiques de production est d'une aide limitée pour définir une politique dynamique du secteur. Comme rappelé plus haut, l'urbanisme réglementaire aujourd'hui ne remplit pas les zones d'activités: *"the new urbanism is no longer based on strict land use but on typology of spaces"*.

Le manque de foncier pour des activités économiques, due en grande partie aux contraintes agricole et environnementale, à la dispersion du foncier disponible, à l'absence d'un schéma de la logistique, à la faiblesse du réseau des parcs d'affaires, pourrait être pallié au travers d'une politique publique cohérente avec la mise en place d'une entité dédiée, une SPLA ou sur le modèle de l'agence foncière régionale, à laquelle seraient transférés tous les fonciers publics à charge pour elle d'assurer l'aménagement de parcs d'activités ; la constitution d'une réserve foncière pour les activités économiques est à engager pour la maîtrise et la régulation du marché, pour éviter les processus spéculatifs et le mitage, et une meilleure répartition des zones d'activités sur le territoire de l'île en créant des ZAC multi sites par exemple. La gestion devrait être confiée à un opérateur économique expérimenté assurant un rôle d'animateur et de promoteur.

La gouvernance portuaire : condition de l'optimisation de son fonctionnement

Les études stratégiques doivent devenir des décisions stratégiques inscrites dans des plans opposables à toutes les parties prenantes du fait portuaire. L'aménagement et la planification des infrastructures sont des moyens pour atteindre les objectifs stratégiques. Cohérence et flexibilité produisent de l'efficacité, et confèrent de la légitimité. Mais cela reste de la technocratie sans la participation de la communauté locale. La nouvelle administration portuaire qui se met en place s'ouvre à la participation des autorités locales. C'est l'occasion de faire évoluer les mentalités, les modes de gestion et de subordonner le schéma directeur portuaire aux objectifs stratégiques de l'île.

Une des premières pistes pourrait être de créer les conditions pour attirer un opérateur portuaire de grande envergure pour le terminal à conteneurs. Dans les conditions spécifiques de l'île, les investissements importants (terrassement, creusement des darses, exondement) peuvent bénéficier de financements de l'État. Mais les grues et le reste de l'équipement portuaire doivent rester de la responsabilité de l'exploitant. Le contrat de concession doit réglementer les prix facturés par l'opérateur et les indicateurs de productivité.

Tous les maillons de la chaîne de valeur doivent rester reliés, par exemple, ports / route / zones logistiques; les projets d'infrastructure créent de l'interdépendance et la chaîne de valeur doit fonctionner de la même façon.

- Participation du secteur privé dans le financement et la gestion d'une infrastructure nécessite un cadre réglementaire précis et une répartition claire des risques et des devoirs. Les ports ne sont pas une exception.
- Les ports les plus efficaces dans le monde travaillent avec une stricte séparation entre la propriété, la réglementation et le fonctionnement.
- L'opérateur travaille en vertu d'un accord à long terme (contrat de concession) et est responsable d'un terminal; il investit dans les grues et les équipements et, très souvent même, dans la construction du quai.
- L'organisation actuelle du port de La Réunion mélange les différents rôles, et crée de multiples couches de responsabilité qui alimentent la confusion et sapent la productivité.

Fluidité et mutabilité

L'intention du SAR est celle d'une double complémentarité :

- celle des PIR avec des pôles d'activité secondaire, appelés à accueillir des activités « banales » ou de proximité ;
- celle des PIR entre eux, avec des marqueurs de vocation plus ou moins affirmés, le marqueur des ZAP étant le plus axé sur l'interface avec le « Grand Océan Indien »

Cette complémentarité fonctionnera à deux conditions :

- Un respect de la vocation des zones et des disponibilités foncières dans chaque type de pôle d'activité ; les ZAP ne sauraient fonctionner à l'optimum de leur vocation si les capacités d'accueil sont "engorgées dans l'hinterland" ;
- La fluidité des trafics : cela implique une optimisation systémique des flux exigeant :
 - Un système de transports internes cohérent et sans rupture ;
 - Une organisation adéquate de la logistique.

Parallèlement, la mise en place de cette hiérarchisation de l'armature des pôles d'activité implique la **mutabilité** de l'ensemble des zones d'activité. Elle sera plus difficile à établir pour les zones anciennes qui ont plus ou moins fait l'objet d'aliénations par des privés à des fins patrimoniales. Elle implique, pour les nouveaux aménagements –à tout le moins pour les PIR – l'application rigoureuse d'une mise à disposition par baux emphytéotiques.

Cette mutabilité doit permettre un ajustement permanent des affectations foncières des entreprises en fonction de leurs besoins réels, de préférence à l'intérieur de leur bassin économique. Dans la problématique particulière aux ZAP et au TCO, c'est ainsi que l'on doit envisager une délocalisation progressive mais volontariste d'entreprises de la ZI n°1, par exemple dans l'hypothèse du développement d'activités de transformation de la pêche, avec la proximité de la darse dédiée du port ouest, dans une fonction complémentaire à celle des ZAP.

La mise en œuvre du SAR appelle des dispositifs de réalisation adaptés. Dans l'organisation de l'« arrière-Port Réunion », deux actions sont nécessaires :

- Un « Schéma Régional de l'Économie portuaire » à l'échelle de La Réunion tel qu'il a été évoqué au niveau du Conseil Régional. Déjà la CCIR doit lancer un Schéma de la Logistique ; l'exercice est nécessaire, mais doit s'intégrer à une vision plus vaste incluant la maîtrise foncière, la mise en œuvre de la mutabilité et l'articulation des stratégies de développement des pôles ;
- Le rassemblement des acteurs avec l'identification de leurs moyens, de leurs responsabilités et de leurs solidarités, au niveau intercommunal et régional ? Cela concerne les collectivités territoriales comme l'Etat, les opérateurs comme le monde économique.

Des moyens adaptés

- Les compétences : de la gestion administrative au management de projet :

L'ensemble des acteurs auditionnés déplore à la fois l'inadéquation de l'offre de foncier économique et l'imprécision, voire l'ambiguïté de la demande. La mise en œuvre des objectifs de fluidité – mutabilité énoncés plus haut, réclame l'apparition d'une nouvelle génération de professionnels du développement économique :

- Au niveau des opérateurs : les nouveaux pôles stratégiques ne peuvent plus être régis comme des lotissements d'activité, mais comme de véritables entreprises, où la réussite et la rémunération de l'opérateur doit provenir principalement de sa capacité à attirer et fidéliser des entreprises sur une enseigne, qu'à réaliser de la charge foncière au gré des opportunités.

Ce type de professionnalisme est d'autant plus important sur des pôles au cahier des charges exigeant et sélectif, tels que les ZAP implique une démarche offensive de prospection et la maîtrise de montage juridiques et financiers innovants. La capacité à gérer stratégiquement dans le long terme devient aussi importante que la technicité d'aménagement. Ce professionnalisme ne s'est pas développé à ce jour à La Réunion.

- Un changement de culture des services des collectivités publiques : plus d'initiative donnée à des opérateurs « entreprenants » suppose de la part des services des collectivités mandantes une capacité forte à évaluer et contrôler la délégation. La généralisation de la pratique des appels à projet demande de la part de la maîtrise d'ouvrage une véritable culture de projet pour être en mesure de juger le mieux disant.

De nouveaux outils opérationnels et financiers

Les outils adaptés à la réalisation et à la gestion des pôles de développement de la « nouvelle économie réunionnaise » devront obligatoirement associer bien plus largement qu'aujourd'hui l'investissement privé. Les EPL classiques, insuffisamment capitalisées, comme les SPLA, excluant le partenariat privé, semblent hors de mesure d'assurer les portages financiers inhérents à des projets tels que les ZAP.

Les montages financiers devront assurer l'équilibre des tendances, entre des investisseurs étrangers plutôt conquérants et des investisseurs locaux assez réservés.

Cette évolution, vers de nouveaux partenariats public-privé et privé-privé n'est possible que dans le cadre d'une politique de développement cohérente de l'Union Européenne dans l'Océan Indien, aujourd'hui absente. Deux évolutions semblent aller dans ce sens :

- Le principe de projets en réseau, mettant en cohérence les politiques de la DG Regio et de la DG Commerce ;
- L'abandon progressif des aides directes à l'économie au profit de l'appui à des outils financiers de types capital-risque ou fonds de garantie.

Image et identité territoriale

Nouvelle ville, nouveaux noms: Z(one) A(rrière) P(ortuaire), Ville des Ports :

Les terrasses du port

Annexes

Les panelistes

Équipe internationale

Maurice Charrier
Lyon, France

Elu au conseil municipal de Vaulx-en-Velin en 1977, adjoint à l'urbanisme de 1977 à 1983, il devient premier adjoint en 1983. Maire de Vaulx-en-Velin depuis le 16 décembre 1985, réélu en 1989, en 1995, en 2001 et 2008. Démission de son poste de maire en avril 2009 mais reste conseiller municipal, vice-président du Grand Lyon. Conseiller général du Rhône, Conseiller du Grand Lyon (Courly), il a occupé le poste de vice-président de la Communauté Urbaine chargé de l'urbanisme commercial puis de vice-président chargé de la politique de la ville. Depuis janvier 2004, il est vice-président de la Communauté Urbaine de Lyon chargé de l'urbanisme et de la politique d'aménagement du territoire. Depuis avril 2008, vice-président du Grand Lyon, en charge de la politique de la ville et de la cohésion sociale. Membre du Bureau du Conseil National des Villes.

Didier Drummond
Paris, France

Architecte-urbaniste, élève aux Beaux-Arts du paysagiste Bernard Lassus, Didier Drummond apprend son métier au Brésil entre l'agence d'Oscar Niemeyer et les "favelas" de Rio de Janeiro. En 1981, il fonde son agence et développe ses activités dans des secteurs très variés, urbanisme et paysage, logement, équipements publics, réhabilitation, mobilier. En 1985, il reçoit le prix du Comité national pour la valorisation de l'innovation dans l'ameublement. Il remporte de nombreux concours et reçoit directement commande de projets importants: la rénovation du stade Pierre de Coubertin à Paris; le lycée polyvalent de Sarcelles; le siège social du journal Télérama; le stade d'Évry; l'aménagement du quartier piéton Montorgueil / Saint-Denis à Paris; espaces publics dans le centre de Beyrouth. En 2001 il est cité au palmarès national de la réhabilitation. Depuis 1997, il enseigne l'architecture et le projet urbain en France et au Liban.

Endrik Mänd,
Tallinn, Estonie

Endrik Mand est diplômé de l'Académie estonienne d'architecture en 1995 et a suivi le "Master Européen en Architecture et Développement Durable" à Université catholique de Louvain en 1996. M. Mand a commencé sa carrière comme architecte en 1994, depuis 1998, il a travaillé à différents postes dans le département d'urbanisme de la ville de Tallinn y compris en tant qu'architecte régional pour les districts Nõmme et central, chef de l'Unité de planification, directeur du Bureau de la planification globale et depuis septembre 2007, il est l'architecte en chef de la ville de Tallinn.

Andrew Mather,
Durban, Afrique du Sud

Andrew A. Mather est diplômé de l'Université de KwaZulu-Natal où il a obtenu un baccalauréat ès sciences en génie civil. Après ses études, il a été employé par la municipalité de eThekweni (Durban) en tant qu'ingénieur. Andrew est diplômé en commerce (Business Management) de l'Université d'Afrique du Sud. En 2003, il devient Chargé de projet sur les questions de politique, coordination et gestion côtière et du bassin versant. Il prépare actuellement un doctorat en sciences de l'environnement à l'Université de KwaZulu-Natal dans le domaine de l'élévation du niveau de la mer, le rôle de la plage, et l'adaptation le long du littoral du Sud-Est de l'Afrique. Il était l'auteur principal de Sea-level rise: trends, impacts and mitigation for South Africa, In: Intergovernmental Panel on Climate Change (IPCC): South Africa Country Report, 2009. Récemment nommé par le ministre de l'Environnement comme l'un des quatre scientifiques sud-africains à l'IPCC, il a été nommé en tant que réviseur expert dans le Groupe de travail II de l'IPCC pour le cinquième rapport d'évaluation (RE5): Changement climatique 2013: Impacts, adaptation et vulnérabilité. Andrew est un ingénieur professionnel enregistré au Conseil des ingénieurs d'Afrique du Sud, membre de l'Institut sud-africain des ingénieurs civils et membre de l'Institut sud-africain des ingénieurs municipaux. Il a été impliqué dans des projets au Mozambique, Namibie, la Réunion et l'Afrique du Sud.

Jérôme Ntibarekerwa
Mombasa, Kenya

Jerome Ntibarekerwa est le secrétaire général de l'Association de Gestion Portuaire d'Afrique orientale et australe (PMAESA), basée à Mombasa au Kenya. PMAESA travaille à l'amélioration des conditions d'utilisation et la gestion des ports de la région ainsi que l'amélioration de leur efficacité. Jérôme a été directeur du développement des infrastructures du Marché commun de l'Afrique orientale et australe (COMESA). Ses principales responsabilités ont été le développement des programmes d'harmonisation régionale des ports, de l'air, voies ferrées, routes, énergie et télécommunications. Avant de travailler pour le COMESA, il a été le secrétaire permanent au ministère des Transports, Postes et des Télécommunications au Burundi, où il supervisait les politiques sectorielles et a géré tous les projets de transport au ministère. Il a également travaillé en tant que Secrétaire Général du Burundi National Road Safety Council et a été consultant pour la Banque mondiale dans le Projet Sectoriel des Transports. Jérôme a été président de la Commission Burundi-Tanzanie et a été un expert pour le projet de chemin de fer du bassin de la Kagera Organisation. Jérôme est titulaire d'une maîtrise en économie des transports réalisée en Belgique et d'un Bachelor dans les transports.

Cesar Salvador Artola
San Sebastian, Espagne

Cesar est directeur de la planification et de l'aménagement du territoire du gouvernement provincial de Gipuzkoa (Espagne). Cesar a une longue expérience dans la gestion portuaire. Il a été directeur des personnels de Puertos del Estado (Madrid), secrétaire général de l'Autorité du port de Pasajes, et membre des conseils des autorités portuaires suivantes: administration portuaire de Bilbao; Administration portuaire de Gijón; Autorité Portuaire de Pasajes. Cesar a suivi des formations dans l'infrastructure dans une économie de marché Harvard Kennedy School. (Boston); gestion des ports, IESE (Madrid); Droit de la concurrence, Instituto de Empresa (Madrid); Master en droit de l'environnement, Université du Pays Basque; Bachelor en droit et en philosophie, Université du Pays Basque.

Pablo Samaniego,
San Sebastian, Espagne

Pablo est architecte associé dans l'agence Samazuzu. Diplômé de l'ETSAB de Barcelone. Spécialité Projet, Urbanisme et Histoire en 1992, il crée à Barcelone la société Sart architectes avec Francisco Zuzunaga Camargo pour l'élaboration de divers projets et concours. En 2000, ils ouvrent leur agence d'architecture à Saint-Sébastien, Gipuzkoa. En 2009, lauréat de la procédure pour le pilotage, la gestion, et l'assistance technique et la coordination générale du lancement du concours pour le plan directeur de la baie de Pasajes, Gipuzkoa. En dehors de son agence, Pablo a de nombreuses activités universitaires : en 2001 il est Visiting Professor à l'université d'architecture d'U.C.D University College Dublin. En 2010, il est jury du projet de fin d'études Los Angeles-Barcelona à l'École d'Architecture de l'Université Internationale de Catalogne. Visiting Professor à l'atelier de l'École d'Architecture et de Paysage de Bordeaux ayant comme motif la Biennale d'Architecture de Bordeaux". Jury du programme « A Commuting Device » au Dublin Institute of Technology, Dublin School of Architecture. Jury des projets « Houses with Parametric Design » dans le cadre du programme de Master « Digital Tectonics Research Studio », au IAAC Institut d'Arquitectura Avançada de Catalunya, Barcelona.

Philippe Serizier
Paris, France

Philippe Serizier est actuellement consultant détaché à l'OCDE auprès du programme LEED (programme d'action et de coopération pour le développement économique et l'emploi au niveau local). Économiste de formation, sa carrière s'est déroulée dans le champ de l'ingénierie de projets de territoire, notamment dans le cadre des programmes pilotes de développement territorial et urbain de la caisse des dépôts et consignations. Il a été de 2005 à 2009 chef de projet du plan de développement durable à long terme de La Réunion, rattaché à la SR21, SEM de développement du Conseil régional.

Jonathan Woodroffe
Londres / Amsterdam, Pays-Bas

Jonathan Woodroffe, Londres, est diplômé de l'Université de Portsmouth, Département d'Architecture, où il a obtenu son diplôme. En 1997, Jonathan a co-fondé S333 Architecture + Urbanism à Amsterdam. Il travaille entre les disciplines de l'architecture et le design urbain et a plus de 19 ans d'expérience sur des grands projets urbains et architecturaux en étroite collaboration avec son partenaire Dominic Papa. En tant qu'architecte, Jonathan a été directeur en charge de plusieurs projets primés pour S333 Architecture + Urbanism. Il a été co-responsable du premier projet réalisé de S333, Schots 1+2 à Groningen, qui a été élu meilleur bâtiment à Groningen en 2003 et finaliste du Prix d'architecture contemporaine Mies van der Rohe. Il a été directeur en charge du Block 7+9, un bâtiment à usage mixte dans le schéma directeur d'OMA pour le centre d'Almere, aux Pays-Bas. Le schéma directeur a remporté plusieurs prix internationaux pour son approche architecturale ingénieuse. Comme urbaniste, Jonathan a été en charge de plans stratégiques de régénération, schémas directeurs et grandes visions urbaines aux Pays-Bas, Belgique, Luxembourg, France, Etats-Unis, Norvège et Lettonie. Plus récemment, il a été chef de projet pour le plan directeur d'un site de 80 hectares autour de la baie de Pasaia, San Sebastian en Espagne. Jonathan a travaillé pour les architectes Neutlings Riedijk (Rotterdam), Wilkinson Eyre (Londres), The Architects Collaborative (Boston) et John Patience and Associates (Wellington). Il a enseigné et donné des conférences dans de nombreuses écoles d'architecture en Europe, notamment à l'Architectural Association à Londres et dans les Académies Bouwkunst de Tilburg, Rotterdam et Amsterdam.

Équipe locale

Alain Gaudin

Alain Gaudin est élu au Comité Régional des Pêches Maritimes, vice président chargé des dossiers avec l'Union Européenne. Il est élu à la Chambre de Commerce et de l'Industrie de la Réunion depuis novembre 2004, Président de la commission Ports. Il est aussi Président de l'APOI et trésorier de l'AIVPOI. En 1996, il fonde la société Technipêche et en devient directeur général en 2000. Il a été directeur et gérant d'une société d'agroalimentaire (ENAA) et a travaillé auparavant dans d'autres sociétés d'agroalimentaire et en tant que consultant à La Réunion, en Nouvelle Calédonie, et à l'étranger (Bénin, Djibouti, Rodrigues). Professeur de cuisine, il a enseigné de 1980 à 1986 au Lycée Professionnel de Saint-Denis de la Réunion.

Wilfried Bertile

Président de l'Observatoire Villes et Ports de l'Océan Indien. Agrégé de géographie, Docteur d'Etat ès Lettres et Sciences Humaines, Wilfrid BERTILE a été Professeur à l'Université de La Réunion où il a enseigné notamment la géographie du développement, la construction européenne, les pays du sud ouest de l'océan Indien. Il a occupé plusieurs fonctions électives (maire de Saint-Philippe, Conseiller général, Conseiller régional). Député de La Réunion de 1981 à 1986, il a été Parlementaire en mission et a remis au Premier ministre un rapport sur « Le logement dans les départements d'outre-mer ». Vice-président de la Région Réunion de 2004 à 2010, il avait en charge la mobilité et la coopération régionale. Il a rempli, de 2001 à 2004, les fonctions de Secrétaire Général de la Commission de l'océan Indien, une organisation inter étatique regroupant les Comores, la France au titre de La Réunion, Madagascar, Maurice et les Seychelles.

Secrétariat de l'INTA

Michel Sudarskis

Secrétaire Général de l'association internationale du développement urbain, INTA, Michel Sudarskis coordonne depuis La Haye aux Pays-Bas les activités de coopération et de partenariat international dans ce domaine. Il a commencé sa carrière dans les *services extérieurs du ministère des Finances*, en charge de la politique régionale de la région parisienne. Puis il a rejoint à Milan l'*Institut international de gestion de la technologie* comme responsable de la politique de transferts technologiques pour le développement urbain. Pendant plus de dix ans Michel Sudarskis a développé les programmes civils de coopération scientifique, environnementale et sur les enjeux de la société moderne de l'OTAN à Bruxelles. Comme secrétaire général de l'INTA, il dirige et anime le

programme d'échange et de transfert de savoir-faire dans la plupart des domaines du développement urbain : villes nouvelles, régénération urbaine, mobilité, stratégies métropolitaines, clusters, créativité et innovation pour la ville, logement et service urbains, urbanisme durable, financement du développement urbain, rénovation des centres historiques, tourisme et loisirs comme leviers de développement et de l'intégration urbaine, etc. Michel Sudarskis est docteur en sciences politiques, Dess d'économie et a reçu de nombreux prix universitaires en statistiques et en économie.

Lola Davidson

Lola Davidson est coordinatrice des Programmes au sein du Secrétariat International de l'INTA. Diplômée d'urbanisme et d'aménagement, Lola a également une maîtrise en géographie humaine et une maîtrise en Mathématiques appliquées et sciences sociales. Lola Davidson a travaillé en cabinet d'architecte sur les centralités métropolitaines, sur la politique foncière, le logement spontané et les espaces publics dans les quartiers précaires. Elle a piloté une étude comparative - France, Pays-Bas et Roumanie - sur le renouvellement urbain, la mixité sociale et le développement durable, et a été chef de projet sur les transports en mode doux dans la ville de Nanterre.

Christine Lor
Paris, France

Représentant le président de l'INTA

Conseillère du Président de l'INTA, déléguée INTA pour la France, et les pays de la Méditerranée. Diplômée de Lettres modernes de l'Université de Grenoble, Christine a commencé sa vie professionnelle à l'Éducation Nationale puis elle a rempli différentes missions dans une grande collectivité territoriale, où elle a travaillé pour les élus maîtres d'ouvrage au service des usagers et des collectivités, en relation avec les maîtres d'œuvre et entreprises de construction, pour l'élaboration et la réalisation d'un programme d'investissement public, construction et rénovation d'équipements, de plus de 3 milliards d'euros. Elle a ensuite rejoint la RATP où elle a été en charge des relations institutionnelles et partenariat au Cabinet du Président (parlements français et européen - associations) puis de la communication de la Direction Générale du Développement et de la politique de la ville. Elle a enfin conseillé le Directeur Général Développement du Groupe RATP (la RATP et ses filiales d'ingénierie (Systra) et d'exploitation/ maintenance des systèmes de transport en commun). Dans son dernier poste, Christine Lor était en charge des relations avec les acteurs économiques pour faire aboutir les grands projets d'infrastructure de transport de la RATP, notamment dans le cadre du Grand Paris. Elle a ainsi acquis une bonne connaissance des systèmes de gouvernance, à tous les niveaux, et du management des projets. Son intérêt pour l'architecture et l'aménagement lui ont valu d'être élue présidente d'une École d'architecture parisienne. Elle a également été élue municipale en ville nouvelle.

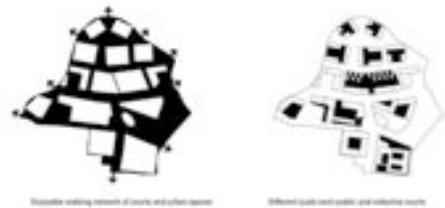
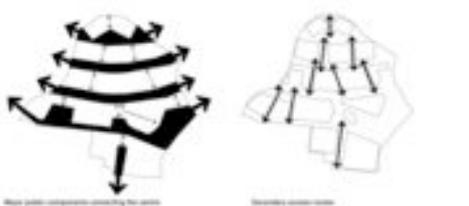
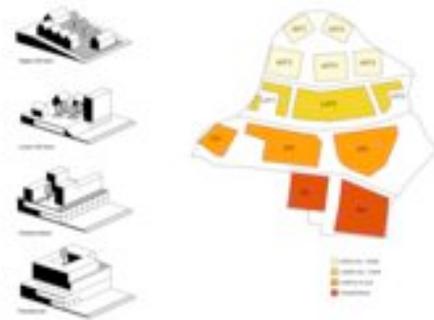
Personnalités auditionnées

- R. Alangarom, TCO
- M. Antonelli, SAMR
- M. Badat, Office de l'eau
- D. Bialecki, Conseil Général
- Mr. Bonnier, Office de l'eau
- J. Brac de la Perrière, MEDEF
- N. Cantagrill, CCIR
- JL. Caro, ville du Port
- G-A. Delavenne, SGM
- F. Delmont, ADIR
- M. Dubernet, AFD
- D. Duvaut, DEAL/SPBA
- P. Fontaine, vice-président TCO (Trois Bassins)
- B. Grondin, maire adjoint, La Possession
- M. Guelalta, vice-président CCIR
- G. Gultzgoff, Réunion Economique
- G. Ham Chou Chong, concession portuaire - CCIR
- C. Henriette, Agorah
- C. Hoareau, CCIR
- O. Hoareau, maire adjoint, Le Port
- A. How Chong, Logistisud
- J. Isautier, MEDEF
- P. Jean-Pierre, Agorah
- P. Lauriol, vice-président TCO (La Possession)
- P. Le Gal, Université de La Réunion
- S. Liaume, TCO
- D. Lorion, vice-président Conseil Régional
- M. Mohammed, ville de La Possession
- J-R. Mondon, président CESER
- J-F. Moser, CESER
- J. Ninon, Université de La Réunion
- C. Papoussamy, TCO
- Mr. Payet, SEOR
- D. Ricquebourg, élu, Le Port
- A. Séraphine, ILOI
- C. Séraphine, ville du Port
- M. Séraphine, premier adjoint, Le Port
- Y. Simon, DEAL/SPBA
- J. Virin, La COR
- O. Wagner, Cyclea
- E. Wuillai, CBo Territoria

Références

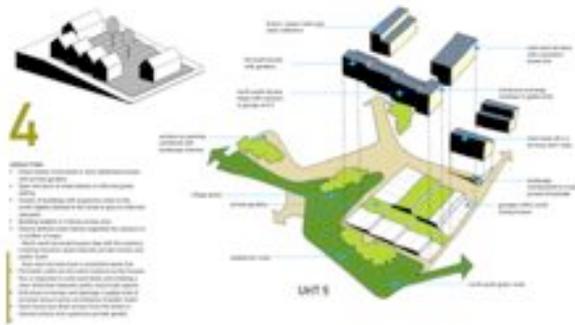
Autre typologie d'aménagement par insertion dans le paysage

Jonathan Woodroffe

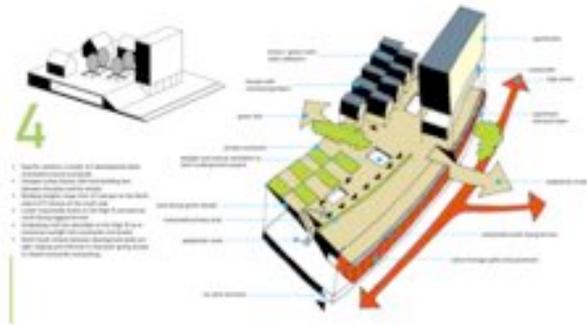




4.1.4 Plot typology **Upper Hill terrain**



4.2.4 Plot typology **Lower Hill terrain**

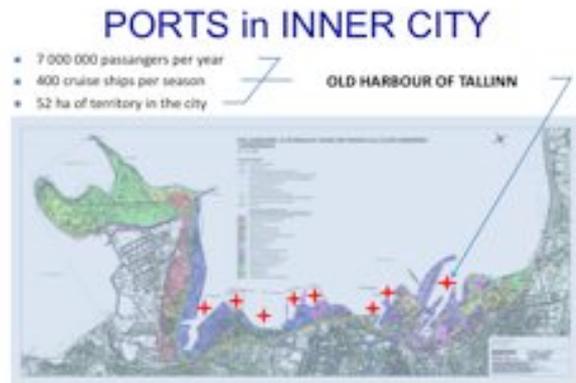
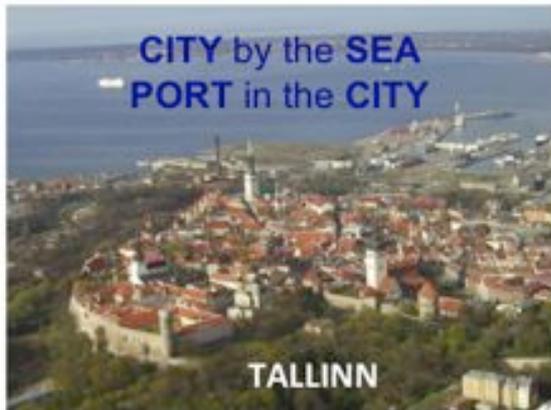


Autres ports, singularités et similarités

Tallinn, Estonie

Endrik Mand

Transformation du port par un aménagement en phases du littoral avec réappropriation de délaissés industriels en équipements culturels, l'insertion d'un bâtiment iconique - nouvel Hôtel de Ville, et une liaison plus forte avec le port de croisière.



PORT area in TALLINN

- Masterplan made in cooperation by the City and the Port
- Main development purposes – new functions/commercial, recreational/residential, new building rights, transport connections
- Main conditions – open space by the sea, multifunctional areas, compatibility with the city skyline.



PORT "Face to the City" ACTIVITIES



Les Ports de l'Océan Indien

Jérôme Ntibarekerwa

A REGIONAL APPROACH TO BUILD ECONOMIES OF SCALE AND DRIVE TRANSPORT SYSTEM EFFICIENCIES



Global Context : Long Term vision and scenarios for Africa Where will Africa be in 2025, or even 2050?

Is Africa an economic success story ? Or are grabbing a few convenient indicators that makes us feel good

- Will massive population growth be a stimulus for economic development?
- Will the huge natural resources and agricultural land lead to prosperity?
- Or will
 - Climate change
 - Lack of education and job opportunities, and
 - The fight over scarce resources lead to more conflict, less democracy, a growing number of emigrants and more poverty?
- What will be the impact of Africa's huge ethnic and religious differences?

Issues that Impact on the Global Scale

(a) Issues that impact on a global scale can have a bigger affect on African countries due to the relatively limited economic development

- Changing world economic geography**
 - Many manufacturing activities have relocated to politically stable countries and low cost markets for labour and other inputs
- Supply chains are becoming longer**
 - Distance and number of links are increasing creating issues
- Increasing pressure from customers to Port Authorities and other service providers:**
 - Shorten lead times yet "deliver in full on time" (DIFOT)/Continually look for ways to reduce cost
 - Ensure transparency and visibility
- New distribution models are emerging**
 - in response to e-trading; via the internet, reverse flow planning and lengthening supply chains.
- Increasing energy costs**

Port performance (DWT "000")

SELECTED PMAESA TOTAL PORT TRAFFIC (DWT "000)						
	2005	2006	2007	2008	2009	ANNUAL % GROWTH
DJIBOUTI	5,435	5,440	7,470	9,379	10,310	9.9%
KENYA	13,281	14,418	15,982	16,415	19,062	16.1%
MAURITIUS	5,902	5,686	7,040	7,420	8,160	10.8%
REUNION	3,765	3,947	4,214	4,286	4,457	4.0%
SOUTH AFRICA	173,585	179,984	183,303	185,079	182,735	-1.3%
TANZANIA	6,864	7,291	7,427	7,421	8,103	9.2%

Alliances with Key Stakeholders

- Update of the transport infrastructure /Equipment
- To create a favorable legal and institutional environment;
- To establish an Independent Regulatory Body (Southern Africa model);
- To develop value added support activities (Djibouti model);
- To promote good governance in the public/private partnership (PPP);
- Create political will with Governments/Port Authorities to withdraw gradually with operational and commercial services ;
- To eradicate corruption with legal instruments (Mauritius model)

Factors driving traffic growth

- External Factors:**
- Strong GDP expansion
 - Integration of regional economies with Asian suppliers
- Internal factors:**
- Economic growth and stability in the Africa region
 - Some of our ports are strategically placed regionally.
 - Ongoing Improvement of road infrastructure
 - Transshipment cargo for Island Regional economies and Privatization of ports sector - increased investment
 - Improved shipping links with Asia
 - Increased ship size and transshipment
 - Terminal productivity increases
- Above factors are increasing pressure on port capacity.

The Challenges Ahead : the African port system faces several fundamental challenges

- **Major traffic growth**
port container traffic demand is expected to quadruple by 2020 and has already triggered the need for more than US\$9.5 billion in terminal developments. **Is this enough?**
- **Capacity limitations**
 - The rapid growth in traffic is already putting pressure on the ports system.
 - Shipping lines have serious concerns about the condition, capability and future reliability of ports, road and rail services and infrastructure.
- **Port customers demand competitive service and prices**
 - Strong competition exists among global supply chains to attract customers, and transportation is increasingly important in buying decisions.
 - How can African ports improve their competitive position to retain existing business and attract new business?

Port Management Market Challenges

Port infrastructure investment is an obligation not an option:

- Port Sector: Slow investing e.g. in most projects undertaken it is once bottlenecks and gaping infrastructure gaps are there and fairly inadequate

Importance to country is no guarantee of appropriate investment:

- Poor project selection (clients pick the "biggest" rather than the "optimal"), resulting in sacrifices national economic growth

Not thinking and acting joined up:

- A lack of alignment between stakeholders in policy formulation and execution gaps between stakeholder "aspirations" and practical steps to increase investment
- A limited and lack of benchmarking to equivalent global peers

Little recognition of value chain:

- All aspects of chain need connecting, e.g. ports – railway/road interconnectivity ; infrastructure projects have interdependencies so whole value chain must work

Sharing International best practice

- **Our Ports should review "best" operating practices and potential for application**
 - Maritime transport is an important channel for the communication between Africa and the world
 - Therefore, it is of great significance to strengthen the port development and cooperation in the region, aiming at ensuring and promoting the economic and trade growth of Africa;
 - A review of "best" operating practices should be carried out and the results compared with existing operations to identify possible network operating indicators (performance targets) alternatives.