



Actualisation du Plan Régional d'Organisation et d'Équipement des Ports de Pêche (PROEPP) de La Réunion

Rapport et annexes / octobre 2024

1002162

Ce dossier a été réalisé par :

Elcimaï Environnement

Conseil et Innovation pour la Transition Écologique

Immeuble Terminal Ouest

3 rue du Charron

44806 Saint-Herblain

02.49.09.85.10

Auteur	
Date	Nom
15/03/2024	Alexis BOIRON Nicolas CHAUMONT
27/05/2024	Alexis BOIRON
15/07/2024	Nicolas CHAUMONT
24/07/2024 14/08/2024 17/09/2024 07/10/2024	Alexis BOIRON

Sommaire

CHAPITRE 1	CADRE D'ELABORATION DU PROEPP.....	5
1/	Contexte et ambition du PROEPP.....	5
2/	Le cadre réglementaire.....	9
CHAPITRE 2	DIAGNOSTIC ET ETAT DES LIEUX	12
1/	Les chiffres clés de la pêche à la Réunion	12
2/	Cartographie des ports et classification.....	15
3/	Rencontre des parties prenantes	18
4/	Les projets portés dans le cadre du précédent FEAMP	20
5/	Actualisation de l'état des lieux par site	22
6/	Synthèse AFOM de l'état actuel	25
CHAPITRE 3	IDENTIFICATION ET PRIORISATION DES ACTIONS STRATEGIQUES	29
1/	Méthodologie des ateliers de concertation	29
2/	Les actions identifiées par les acteurs	30
CHAPITRE 4	SYNTHESE.....	34
CHAPITRE 5	ANNEXES	35

GLOSSAIRE

Acronyme	Désignation
ARIPA	Association Réunionnaise Interprofessionnelle de la Pêche et de l'Aquaculture
Convention OMI	Convention portant création de l'Organisation maritime internationale
DROM	Départements et régions d'outre-mer
EPCI	Etablissements publics de coopération intercommunale
FEAMP	Fonds européen pour les affaires maritimes et la pêche
FEAMPA	Fonds européen pour les affaires maritimes, la pêche et l'aquaculture
FEDER	Fonds européen de développement régional
Fonds ESI	Fonds structurels et d'investissement européens
GIE	Groupement d'intérêt économique
GPMDLR	Grand Port Maritime de la Réunion
Ifremer	Institut Français de Recherche pour l'Exploitation de la Mer
INSEE	Institut national de la statistique et des études économiques
MARPOL	Convention internationale pour la prévention de la pollution par les navires (MARine POLLution : pollution marine)
Matrice AFOM	Matrice atouts, faiblesses, opportunités, menaces
OS	Objectifs stratégiques
Pêche artisanale	Marées inférieures à 24 heures, navires inférieurs à 12m
Pêche au large / hauturière	Marées supérieures à 96 heures, en dehors des 12 miles
Pêche australe (grand pêche)	Marées supérieures à 20 jours, en haute mer, pratiquée dans les TAAF
Pêche cotière	Marées comprises entre 24 et 96 heures, dans les 12 miles
Pêche INN	Pêche illicite, non déclarée et non-réglémentée
PROEPP	Plan régional d'organisation et d'équipement des ports de pêche
RUP	Régions ultrapériphériques
TAAF	Terres australes et antarctiques françaises
TFUE	Traité sur le fonctionnement de l'Union européenne
TGAP	Taxe générale sur les activités polluantes
ZEE	Zone économique exclusive

Chapitre 1 Cadre d'élaboration du PROEPP

1/ Contexte et ambition du PROEPP

1.1/ Le territoire

La Réunion est une île située dans l'océan Indien, à environ 700 kilomètres à l'est de Madagascar. Elle fait partie de l'archipel des Mascareignes, avec ses voisines Maurice et Rodrigues. D'une superficie d'environ 2 500 kilomètres carrés, elle est volcanique et montagneuse, avec son point culminant, le Piton des Neiges, qui s'élève à 3 070 mètres au-dessus du niveau de la mer.

La population de La Réunion est en croissance régulière avec 863 000 habitants en 2020 d'après l'INSEE et une augmentation de 2,5% par rapport à 2014. On observe un léger vieillissement de la population : Les personnes de moins de 30 ans représentaient 44,8% de la population en 2014 et seulement 41,7% en 2020. Les personnes de plus de 60 ans étaient 14,4% en 2014 et sont désormais 18% en 2020.

En raison de son caractère montagneux avec de fortes déclivités, la population est concentrée sur les côtes où se trouvent les principales villes et les infrastructures urbaines, d'où une pression foncière forte et une concurrence accrue y compris sur les infrastructures portuaires

Les deux principaux pôles d'activité économique sont centrés sur Saint-Denis (centre administratif, aéroport) et le Port (Grand Port Maritime). En termes de production, Le Port Ouest de pêche, celui de Saint-Pierre et celui de Saint-Gilles concentrent les 3 principales productions avec respectivement 2065 t, 175 t et 105 t équivalentes poids vif. Concernant la plaisance, Le Port Ouest de Plaisance, Saint-Gilles et Saint-Leu sont les principaux sites.



Figure 1 : La Réunion - Vue d'ensemble

En tant que département et région d'outre-mer français (DROM), La Réunion bénéficie d'une organisation administrative spécifique qui combine les fonctions d'un département et d'une région françaises. Le conseil départemental est responsable de nombreuses compétences telles que l'action sociale, l'éducation et la gestion des collèges. Le conseil régional est chargé de compétences spécifiques liées au développement économique, à l'aménagement du territoire, à la formation professionnelle, au tourisme, à la culture et à l'environnement. La compétence transport a été transférée à la Région.

Du point de vue de l'Union Européenne, La Réunion fait partie des RUP (Régions Ultra-Périphériques). A ce titre, elle fait partie intégrante de l'UE et est assujettie au droit communautaire. Le statut de RUP ouvre néanmoins la possibilité d'un traitement différencié dans l'application du droit européen. L'article 349 du TFUE permet au Conseil d'arrêter des mesures spécifiques, sur proposition de la Commission et après consultation du Parlement européen, visant à adapter certaines dispositions du droit et des politiques de l'Union aux caractéristiques et contraintes particulières de ces régions – en particulier les surcoûts – générées notamment par leur éloignement, leur insularité, leur climat, leur faible superficie et leur dépendance économique vis-à-vis d'un nombre limité de produits.

Les dispositions spécifiques en faveur des RUP couvrent notamment la politique régionale, la politique agricole commune et la politique commune de la pêche.

1.2/ Les ZEE et l'économie bleue

Selon l'INSEE¹, en 2018, l'économie bleue représente à La Réunion 10 000 personnes (3,4 % de l'emploi total) pour environ 485 M€ de valeur ajoutée. La croissance de ces emplois est trois fois plus élevée que celle de l'emploi total. Parmi les différentes activités que représentent l'économie bleue, la pêche génère environ 142 000€/emploi salarié, ce qui place ce secteur devant le transport maritime et le tourisme local. Le soutien à la formation dans les métiers de l'économie bleue (pêche, aquaculture, énergies renouvelables marines, etc.) favorise la création d'emplois et améliore les compétences locales.

Ce constat, et ce dynamisme sont directement reliés à la superficie des ZEE de la Réunion (environ 320 000 km²) et des eaux territoriales de l'Océan Indien (TAAF, etc.), qui en font une économie avec un haut potentiel.

Dans le cadre du PROEPP, les enjeux associés concernent en particulier :

- L'enjeu économique car les eaux des TAAF sont riches en ressources marines et halieutiques, avec des espèces à haute valeur ajoutée comme la légine australe. La Réunion assure une collaboration accrue avec les autorités compétentes et finance des programmes de surveillance contre les activités illégales ;
- L'enjeu environnemental et de biodiversité, avec un appui important de la Réunion sur les sujets de la protection des espèces, de maintien des aires marines protégées, et de suivi des indicateurs écologiques ;
- L'enjeux de planification et d'aménagement portuaire : la Région joue un rôle clé dans le développement et la modernisation des infrastructures pour favoriser le commerce maritime, la pêche et le tourisme tout en veillant à la durabilité de ces activités.

Plus largement, ces ZEE induisent des enjeux forts en termes de géopolitique et coopération internationale, de recherche scientifique et transition énergétique. Dans ce cadre, la Réunion constitue un véritable point d'appui visant l'équilibre entre l'économie bleue et la préservation des écosystèmes.

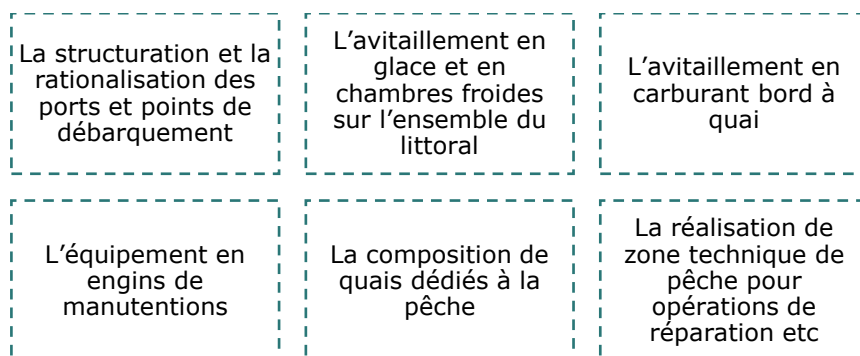
1.3/ Objectifs et enjeux pour la Région Réunion

UN PROJET GLOBAL

Le premier PROEPP adopté en 2018 a été élaboré en concertation avec les acteurs et avec le cabinet Alvi Management. Il a été initié par la Région Réunion, en accord avec les services de la DMSOI.

Il a permis d'établir un premier état des lieux des points de débarquement et ports de l'île, de lister les besoins, les projets en cours ou projetés et de planifier les investissements nécessaires éligibles à un financement FEAMP (mesure 43) sur la période 2018-2020. Les grandes orientations définies lors de ce premier PROEPP étaient les suivantes :

¹ Analyses La Réunion n°75, octobre 2022



La nouvelle programmation du FEAMPA² pour 2021-2027 et sa déclinaison au niveau national et régional justifient le besoin de réactualisation du PROEPP afin de **continuer la programmation des investissements** stratégiques et de poursuivre la **structuration, la modernisation, l'équipement et la sécurisation** des ports de pêche et des points de débarquement, sur la période 2022-2027. Cela sera essentiel pour **renforcer encore l'attractivité et la compétitivité** de la filière pêche réunionnaise, sur un marché des produits de la mer de plus en plus challengeant.

La planification stratégique de ces investissements pour la prochaine période, les évolutions réglementaires mais également les évolutions récentes de la filière (crise covid, carburant etc) nécessitent donc de **mettre à jour et d'actualiser le Plan Régional d'Organisation et d'Equipe ment des Ports de Pêche** établi en 2018 et fait l'objet de la présente mission.

LES ENJEUX DE L'ETUDE SONT DONC MULTIPLES

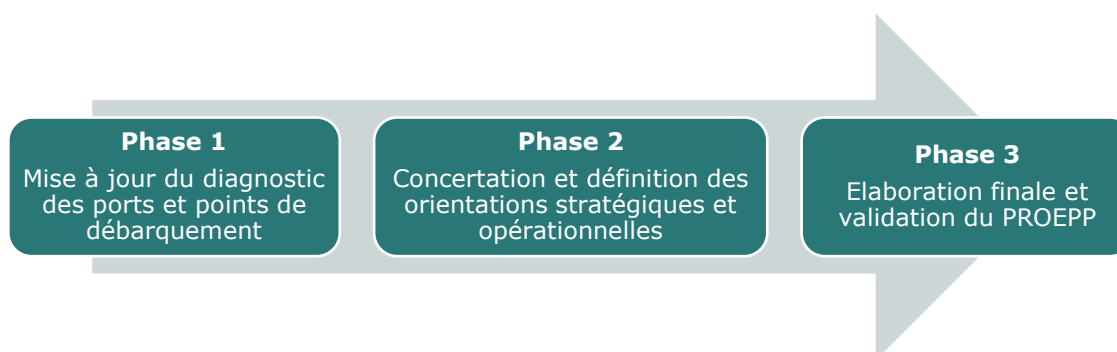
Ce **nouveau PROEPP** devra permettre la **définition d'une stratégie d'investissement** réunionnaise ambitieuse, en phase avec les subventions disponibles et qui puisse répondre aux enjeux auxquels est confrontée la filière pêche locale, et notamment

- La multiplication des crises entre 2020 et 2022 (covid, carburant) qui ont pu amputer ou ralentir les investissements prévus sur le précédent PROEPP,
- Le besoin de renforcer urgemment l'attractivité de la filière afin de favoriser le renouvellement des générations en sécurisant les sites de débarquement et étoffant les offres de services disponibles aux pêcheurs,
- L'incorporation des exigences émergentes : Obligation de débarquement, décarbonation du secteur du maritime, lutte contre les déchets notamment plastiques,
- Améliorer la qualité et la valorisation des produits et co-produits débarqués localement pour renforcer leur compétitivité sur les marchés locaux et d'export,
- Créer une dynamique d'animation et de coopération au sein de la filière réunionnaise.

² Le FEAMPA est l'outil de financement européen qui accompagne la mise en œuvre de la politique commune de la pêche (PCP)

1.4/ Méthodologie de la mission

Cette étude s'articule en **3 phases principales** :



2/ Le cadre réglementaire

La Réunion bénéficie du Fonds Européen pour les Affaires Maritimes, la Pêche et l'Aquaculture (FEAMPA). En tant que RUP (Région ultrapériphérique française), elle peut notamment bénéficier d'une partie de l'enveloppe spécifique de 131 millions d'euros³ pour la période 2021-2027, en plus de mesures spécifiques visant à tenir compte de leurs caractéristiques et de l'importance du secteur de la pêche dans l'économie locale. Ce budget spécifique permet la compensation des surcoûts et les investissements structurels.

2.1/ Le précédent FEAMP 2014-2020

Le FEAMP a été établi dans le cadre de la politique commune de la pêche de l'UE et est l'un des cinq Fonds structurels et d'investissement européens (Fonds ESI) pour la période de programmation 2014-2020. Il avait pour objectif de soutenir la PCP en fournissant un financement pour des mesures telles que :

- La modernisation de la flotte de pêche : projets visant à moderniser les équipements et les infrastructures des flottes de pêche, améliorant ainsi leur efficacité et leur sécurité.
- La promotion de la pêche durable : mesures visant à promouvoir une pêche durable, notamment la mise en œuvre de plans de gestion des pêches, la réduction de la capacité de pêche excédentaire, et la promotion de pratiques de pêche respectueuses de l'environnement.
- La diversification économique des communautés côtières : projets visant à diversifier les activités économiques des communautés côtières dépendantes de la pêche, telles que le développement du tourisme côtier, l'aquaculture durable, et la protection de l'environnement marin.
- La coopération et la gouvernance maritime : coopération entre les acteurs du secteur maritime, la recherche scientifique marine, et la gestion intégrée des zones côtières.

³ Pour la Guadeloupe, la Guyane française, la Martinique, Mayotte, La Réunion et Saint-Martin

Sur cette période 2014 – 2020, les projets financés à La Réunion représentent un montant total éligible de 58M€ dont 31M€ affectés au « Régime de compensation des surcoûts dans les RUP » et pilotés par l'ARIPA.

Les autres mesures ayant drainé le plus en montant sont

▪ Transformation des produits de la pêche	5,4M€
▪ Ports de pêche, sites de débarquement, halles et abris	5,4M€
▪ Protection de la biodiversité et des écosystèmes	3,5M€
▪ Investissements productifs dans l'aquaculture	3,4M€
▪ Contrôle et exécution	3,1M€

73% des montants concernent des activités situées sur le Grand Port Maritime (40% des dossiers)

En nombre de dossiers, c'est le soutien à l'Arrêt temporaire des activités de pêche qui a représenté le plus d'activité avec 85 dossiers soumis en 2020 pendant l'épidémie de COVID pour un montant éligible de 766 k€

2.2/ La programmation 2021-2027 du FEAMPA

Le programme national français (PN) a été adopté le 28 juin 2022 par la Commission Européenne. Le budget alloué pour la France est de 567 millions d'euros sur la période 2021-2027

Ce programme national définit les priorités de la France, à savoir :

- La pêche durable et la conservation des ressources marines ;
- Le soutien des activités aquacoles, de transformation et de commercialisation durables ;
- Le développement de l'économie bleue durable dans les zones côtières, insulaires et intérieures ;
- Le renforcement de la gouvernance internationale des océans afin de faire en sorte que les mers et les océans soient sûrs, sécurisés, propres et gérés de manière durable.

Les Régions gèrent 57% de l'enveloppe du FEAMPA, soit 322 millions d'euros.

La Région Réunion est devenue un organisme intermédiaire pour la mise en œuvre de la programmation 2021/2027 du FEAMPA au niveau régional. Son rôle est de garantir la bonne gestion et la sécurisation des fonds alloués au programme dans le respect des procédures et règlements UE.

2.2.1/ Les priorités régionales

A l'échelle de la Réunion, l'enveloppe FEAMPA s'élève à 46,6 millions d'euros auxquels se rajoutent 4,9 M€ de crédits nationaux.

La stratégie d'intervention de la Région Réunion est axée sur les priorités suivantes :

- Favoriser une pêche durable et la conservation des ressources biologiques aquatiques.

- Encourager les activités aquacoles durables ainsi que la transformation et la commercialisation des produits de la pêche et de l'aquaculture et contribuer ainsi à la sécurité alimentaire dans l'Union.

2.2.2/ Les Objectifs Stratégiques (OS)

Dans le cadre de cette stratégie, la Région a défini les Objectifs Stratégiques suivants :

- OS 1.1 : Renforcer les activités de pêche durables sur le plan économique, social et environnemental
- OS 1.2 : Améliorer l'efficacité énergétique et réduire les émissions de CO2 en remplaçant ou en modernisant les moteurs des navires de pêche
- OS 1.5 : Promouvoir des conditions de concurrence équitables pour les produits de la pêche et de l'aquaculture dans les régions ultrapériphériques
- OS 1.6 : Contribuer à la protection et la restauration des écosystèmes aquatiques
- OS 2.1 : Promouvoir les activités aquacoles durables, en particulier en renforçant la compétitivité de la production aquacole, tout en veillant à ce que les activités soient durables à long terme sur le plan environnemental
- OS 2.2 : Promouvoir la commercialisation, la qualité et la valeur ajoutée des produits de la pêche et de l'aquaculture, ainsi que la transformation de ces produits

Chapitre 2 Diagnostic et état des lieux

1/ Les chiffres clés de la pêche à la Réunion

1.1/ Le territoire

La Réunion est un point de départ important pour la pêche vers les zones économiques exclusives (ZEE) françaises de l'océan Indien ainsi que vers les Terres Australes et Antarctiques Françaises (TAAF). En tant que département et région d'outre-mer français (DROM), La Réunion est située stratégiquement dans l'océan Indien, ce qui en fait une base logistique pour les activités de pêche dans la région.

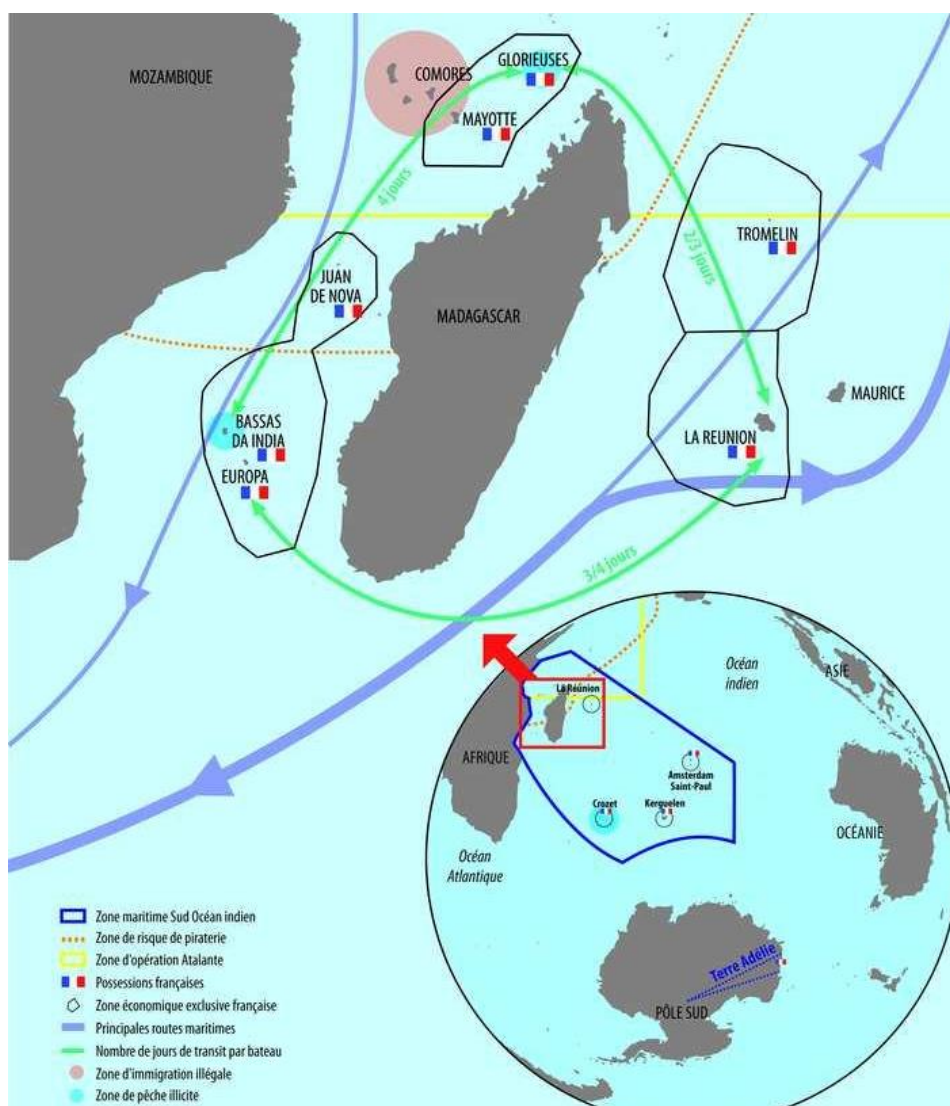


Figure 2 : ZEE françaises de l'océan Indien

D'un point de vue maritime, l'équipement le plus important de la Réunion est le Grand Port Maritime de la Réunion (GPMDLR) situé sur la commune du Port. Il est composé de deux sites :

- Port Ouest : port historique mis en service en 1886, il regroupe notamment les activités de plaisance, de pêche et de réparation navale ainsi que les bâtiments de la Marine Nationale. En ce qui concerne la pêche, il accueille en particulier les grands navires-usines de pêche hauturière.
- Port Est : inauguré en 1986, il regroupe pour l'essentiel des activités commerciales.



Figure 3 : Vue aérienne du Grand Port Maritime de la Réunion

La réunion dispose de plus de 5 ports de pêche principaux, 9 points de débarquement secondaire et 4 points de débarquement dédiés exclusivement à la pêche de petits pélagiques suivant la technique de la senne de plage.

1.2/ La pêche Réunionnaise

Le dernier bilan complet de la pêche à la Réunion réalisé par l'Ifremer correspond à l'année 2021⁴.

La flotte française à la Réunion est composée de 213 navires dont 58% sont des navires de moins de 7m et 10% des navires de plus de 12m.

⁴ Situation de la pêche à la Réunion en 2021, Délégation IFREMER océan Indien, 2021

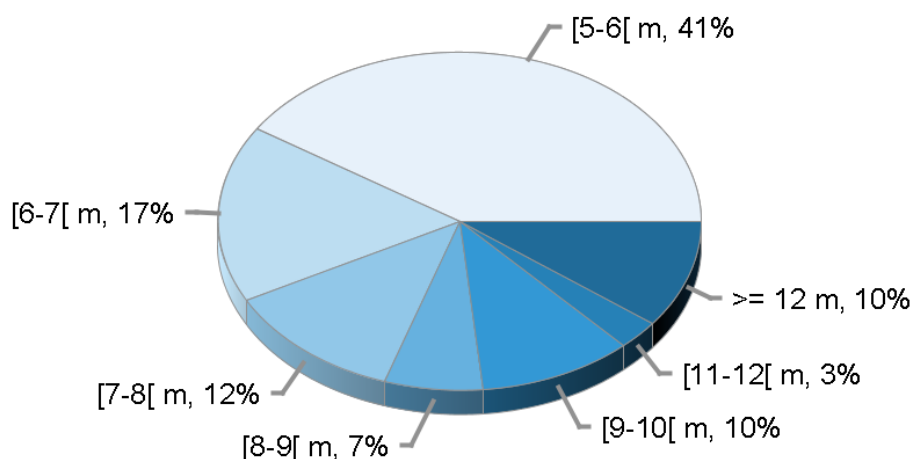


Figure 4 : Répartition des navires par catégorie de longueur

Le nombre de navires a baissé fortement entre 2011 et 2013. Depuis 2013, le nombre de navires de plus de 7m est globalement stable (environ 90 navires) mais le nombre de navires de moins de 7m (pêche exclusivement côtière) continue de baisser avec 123 navires en 2021, cette part de la flotte a perdu près de 20% de ses effectifs depuis 2013 dont 12% depuis 2018.

En parallèle on assiste au vieillissement de la flotte et des armateurs individuels. En 2021, 57% des armateurs individuels a plus de 50 ans et 20% plus de 60 ans. L'âge moyen des navires augmente de presque un an tous les ans ce qui indique un très faible renouvellement du parc.

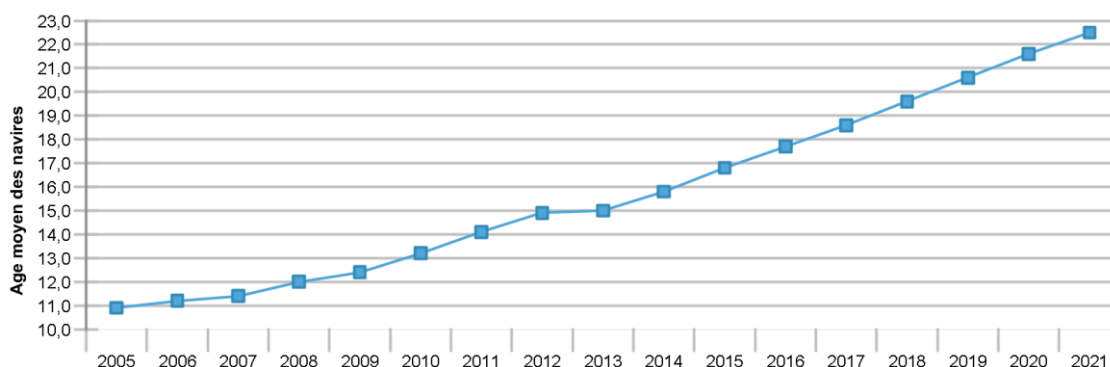


Figure 5 : Evolution de l'âge moyen des navires de 2005 à 2021

Seulement 4% de la flotte a moins de 10 ans et parmi ces navires, seuls 25% sont des navires de moins de 7m. A l'opposé de la pyramide des âges 13% de la flotte a plus de 30 ans.

On assiste donc à une baisse progressive de l'activité de pêche artisanale lié à la cessation d'activité des pêcheurs en fin de carrière. Ces pêcheurs ne sont pas ou peu remplacés. Le renouvellement des embarcations de plus forte capacité est plus important et devrait l'être d'autant plus dans les 10 prochaines années puisque 45% des navires actifs ont aujourd'hui entre 20 et 30 ans.

La pêche au large représente 26% des navires mais 56% des marins et 93% de la jauge totale.

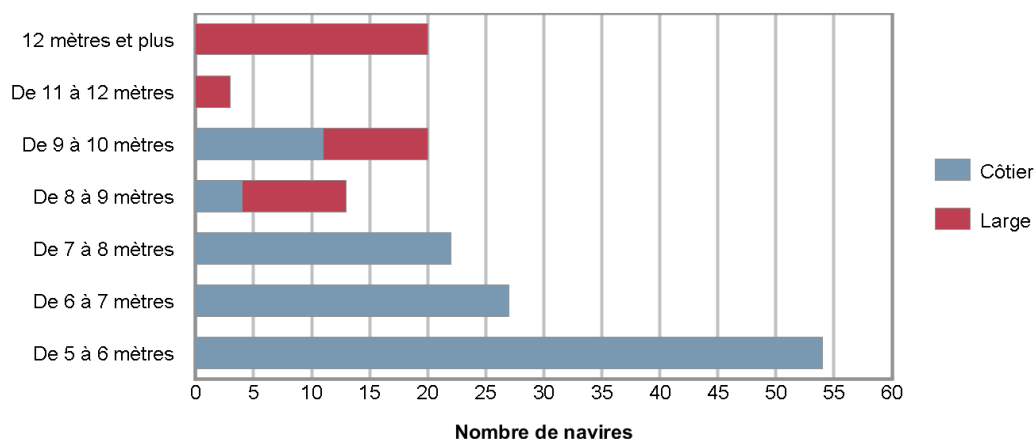


Figure 6 : Répartition des navires par catégorie de longueur et par rayon d'action

La totalité des navires pratiquant la pêche au large est basées au Port ou à Saint-Pierre. Ils pratiquent quasiment exclusivement la pêche à la palangre dérivante (40 navires pour une jauge totale de 1155 tonnes). Un navire (2667 tonnes) pratique la pêche à la senne tournante coulissante. Les volumes débarqués en grande masse sont repris en annexe 6.

2/ Cartographie des ports et classification

Les ports et points de débarquement pour les produits de la pêche maritime embarquée à La Réunion sont définis par l'arrêté préfectoral 2020-3400 du 24/11/2020.

Les ports principaux sont :

Points de débarquement principaux	Commune	Particularité
Port Ouest - Darse de pêche hauturière	Le Port	Débarquement des pêches des TAAF et CCAMLR
Port Ouest - Darse de pêche côtière	Le Port	
Port Ouest - Darse de plaisance	Le Port	Navires de moins de 12m
Port de Saint-Gilles-les-Bains	Saint-Paul	
Port de Saint-Leu	Saint-Leu	
Zone de mouillage de L'Étang-Salé	Etang-Salé	
Port de Saint-Pierre	Saint-Pierre	
Port de Sainte-Rose	Sainte-Rose	
Port de Sainte-Marie	Sainte-Marie	

Les ports secondaires sont :

Points de débarquement secondaires	Commune
Plage de Saint-Paul	Saint-Paul
Marine de Vincendo	Saint-Joseph
Cale de Terre Sainte	Saint-Pierre
Cale du "Bas de la Rivière"	Saint-Denis
Port de La Possession	La Possession
Marine Langevin	Saint-Joseph
Marine de Saint-Philippe	Saint-Philippe
Cale de l'anse des Cascades	Sainte-Rose
Marine du Butor	Saint-Benoît

Certains points de débarquement sont considérés comme des ports principaux uniquement pour les petits pélagiques selon la technique de la senne de plage :

Points de débarquement principaux – Senne de plage		Commune
Plage de Saint-Paul		Saint-Paul
Bassin Pirogue		Etang-Salé
Marine de Vincenzo		Saint-Joseph
Cale de Terre Sainte		Saint-Pierre

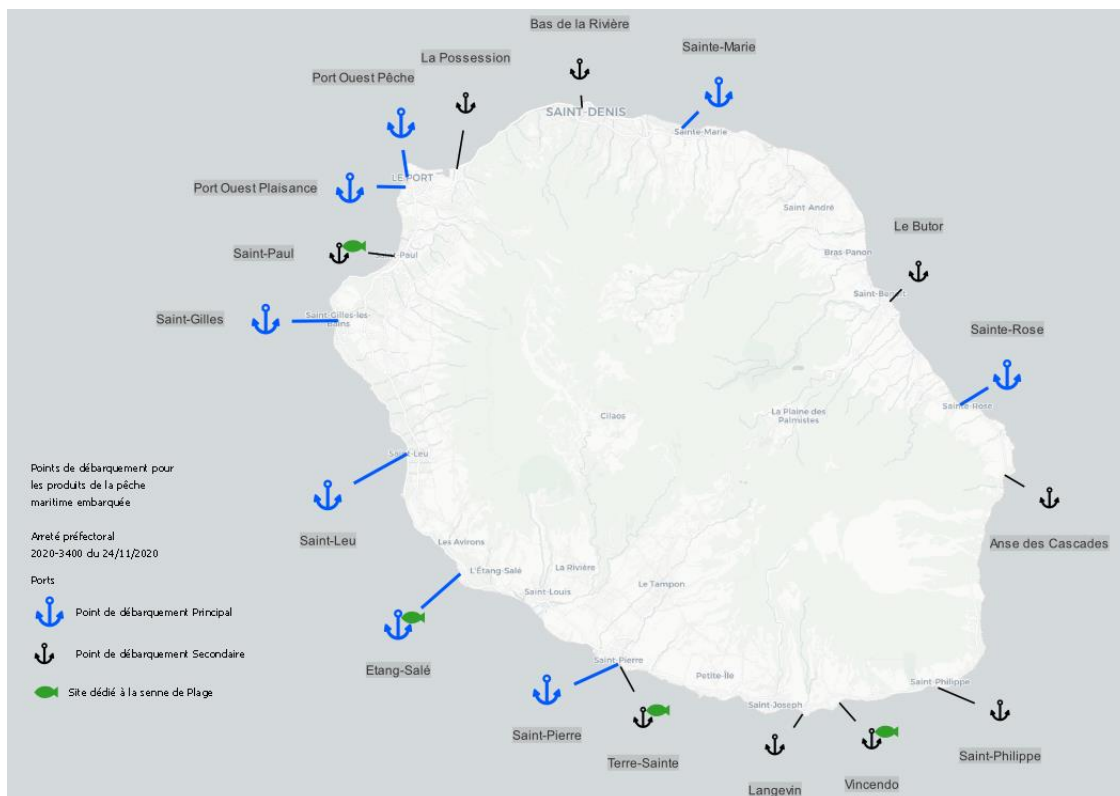


Figure 7 : Carte des points de débarquement

Parmi tous ces points de débarquement, les ports cités hébergent tous des activités de plaisance qui représentent une part très importante de leurs revenus. Le prix d'une place au port pour un plaisancier est 5 à 10 fois plus important que pour un pêcheur professionnel. On constate une forte concurrence entre les deux activités et la saturation des ports avec un manque de places dédiées à la pêche professionnelle.

En ce qui concerne le GPM, l'augmentation programmée du nombre de navires de la Marine Nationale et la mise en exploitation du dock flottant implique également une saturation prévisible des places à quai pour les navires de plus de 12m.

D'après les données du CRPMEM, les navires pratiquant la pêche au large sont tous amarrés au Port. Seuls les ports de Saint-Pierre et de Sainte-Marie accueillent également des activités de pêche palangrière.

Les points de débarquement secondaires n'accueillent pas de navires de pêche professionnelle.

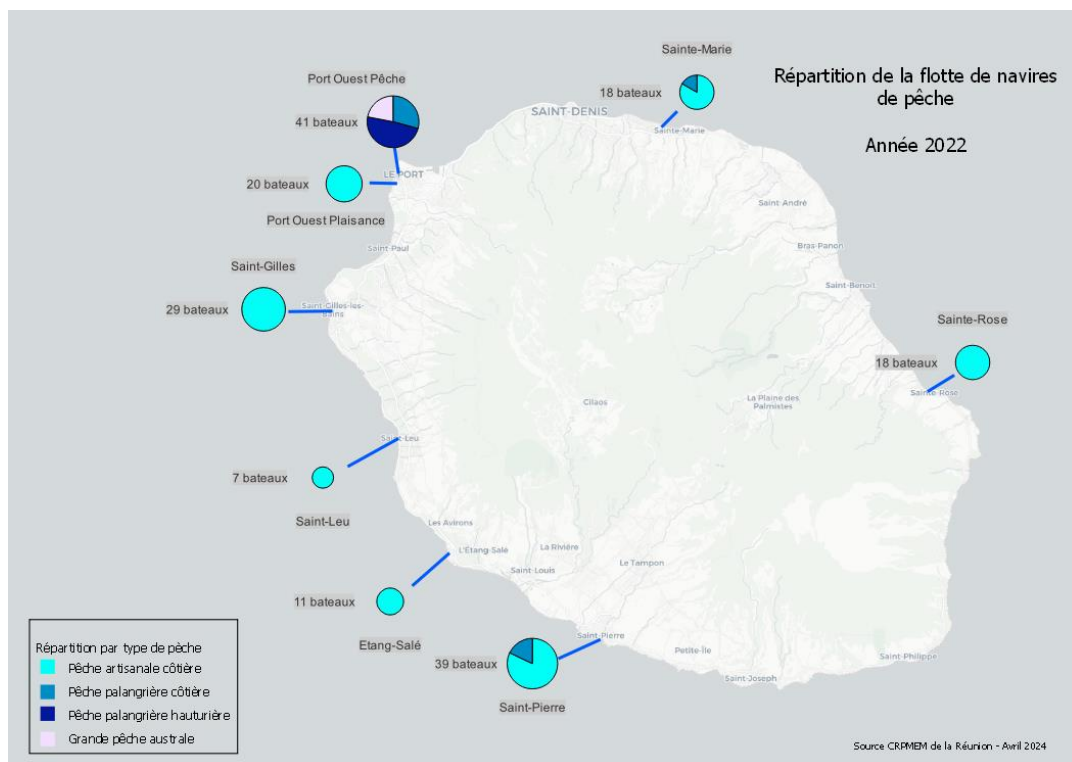


Figure 8 : Répartition de la flotte de navires de pêche

Plus de 80% de la production est débarquée dans la darse de pêche du Port Ouest. Cette pêche est principalement destinée à l'export.

La pêche artisanale ne produit qu'entre 1 et 3 tonnes de poisson par bateau et par an.

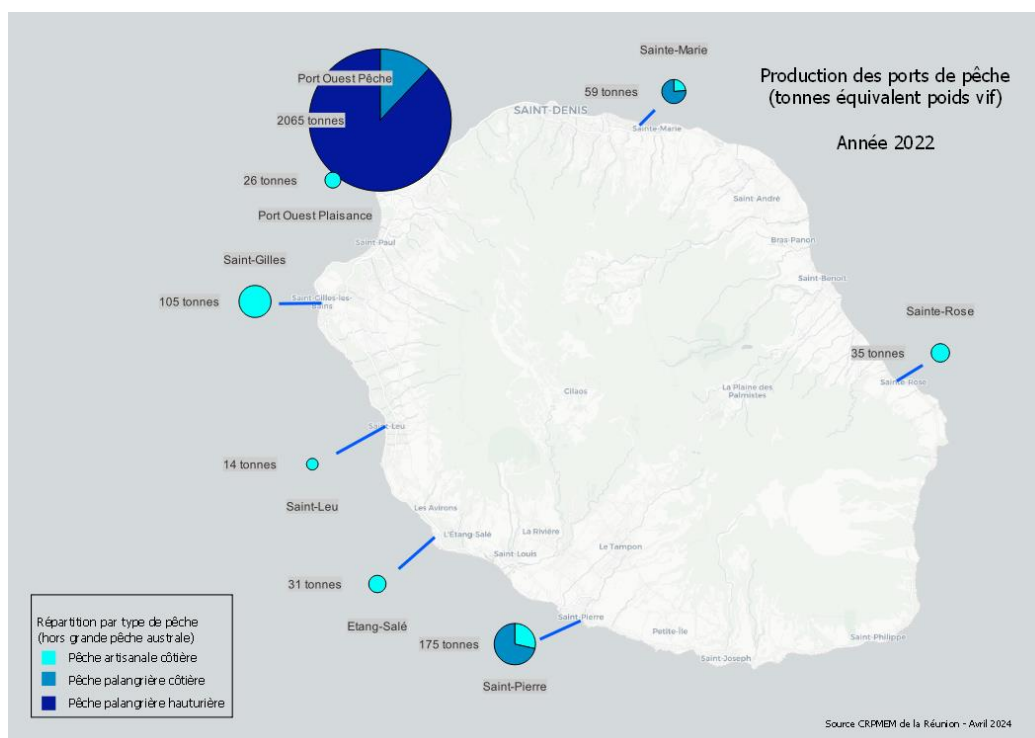


Figure 9 : Production 2022 des ports de pêche

3/ Rencontre des parties prenantes

Dans le cadre de la phase 1, plusieurs entretiens ont été réalisés avec les acteurs et gravitant autour de l'économie bleue. Un large panel de 33 acteurs avait été identifié, regroupé en 5 principales typologies :

- Acteurs privés :
 - Concessionnaire de ports,
 - Représentant d'armements,
 - Transformateur et metteur en marchés,
- Associations,
- GIE de pêche,
- EPA (Établissement public administratif) ou EPIC (industriel et commercial),
- EPCI (communautés d'agglomération, Communauté intercommunale) et communes.

Parmi ces derniers, une demande d'entretien a été sollicitée auprès des parties prenantes suivantes. À la suite des retours et relances effectuées, **33 interlocuteurs ont été rencontrés**, représentant **15 acteurs** principaux (en **vert**-ci-dessous).

Des visites sur place à la Réunion ont été réalisées sur la semaine du 25 au 29/01 sur les sites suivants :

- GPMDLR,
- Sainte-Rose,
- Saint-Pierre,
- Saint-Benoît,
- Saint-Paul,
- Saint-Philippe,
- Sainte-Marie.

Les comptes rendus de ces visites sont repris en annexe.

Nb	Acteur	Intérêts / particularités pour la mission
1	ARIPA (Association Réunionnaise Interprofessionnelles de La pêche et de l'Aquaculture)	Volet associatif et représentation de la pêche côtière et traditionnelle
2	CAP BOURBON	- Armateur (pêche au large et australe) - Vision professionnelle
3	CASUD	Gestion de la cale de halage de Saint-Philippe
4	CINOR	Gestion du Port de Sainte-Marie
5	COMATA	- Armateur (pêche au large et australe) - Vision professionnelle
6	Comité Régional des Pêches	- Vision opérationnelle et "terrain" - Représentant de la filière professionnelle
7	DM SOI (Direction de la mer Sud Océan Indien)	- Vision stratégique - Rôle coordinateur et d'appui à l'instruction des dossiers - Tutelle du CRPMEM
8	GIE de la Baie	Vision opérationnelle et "terrain" des métiers de la pêche (Saint-Paul)
9	GIE des Marins Pêcheurs du Tampon	Vision opérationnelle et "terrain" des métiers de la pêche (Le Tampon)
10	GIE Léonce	Vision opérationnelle et "terrain" des métiers de la pêche (Saint-Pierre)
11	GIE Poisson des Laves	Vision opérationnelle et "terrain" des métiers de la pêche (Sainte-Rose)
12	Grand Port Maritime de La Réunion	Port principal de la Réunion et acteur structurant
13	Groupe des Pêcheurs de L'Etang-Salé	Vision opérationnelle et "terrain" des métiers de la pêche (Etang-Salé)
14	Groupe des Pêcheurs de Saint-Leu	Vision opérationnelle et "terrain" des métiers de la pêche (Saint-Leu)
15	L'Ifremer	Recherche scientifique appliquée, notamment en lien avec les quotas
16	Mairie de Sainte-Rose	Gestion de l'abri-pêche de Sainte-Rose
17	Mairie Saint-Pierre	Gestion du port de Saint-Pierre via une DSP
18	NUTRIMA	Transformateur, filières de valorisation
19	PECHE AVENIR	- Armateur (pêche au large et australe) - Vision professionnelle
20	Régie des ports du TCO	Gestion des 2 ports mixtes de plaisance et de pêche de Saint-Leu et Saint-Gilles
21	REUNIMER	- Armateur (pêche au large et australe) - Vision professionnelle - Regroupement de plusieurs entités et filiales (ENEZ, Le Pêcheur Créole, etc.)
22	SAPMER	- Armateur (pêche au large et australe) - Vision professionnelle
23	SDPM (Soc Distrib Produits Mer)	- Distributeur - Filière professionnelle
24	SPL OPUS	Gestion du port de Saint-Pierre en DSP
25	SPL Maraina	AMO sur l'aménagement des sites de Sainte-Rose et de Saint-Philippe
26	UTAR (Union des transformateurs agroalimentaires de la Réunion)	Transformateur, filières de valorisation

4/ Les projets portés dans le cadre du précédent FEAMP

4.1/ Synthèse technique

Les projets portés dans le cadre du précédent FEAMP concernent 5 communes. Les investissements initiaux portés sont présentés dans le tableau ci-après.

En pratique, et à la suite des entretiens menés, il apparaît que certains des aménagements initiaux n'ont pas été mis en place du fait de contraintes techniques ou d'ajustements d'organisation :

- Sainte-Marie :
 - La réalisation de la zone d'avitaillement en carburant pour bateaux, initialement prévu au sein d'un conteneur aménagé n'a pas été mise en place ;
 - La mise en place de la potence de déchargement n'a pas été installée en raison de contraintes induites par la rambarde, qui nécessitent une hauteur de flèche très importante. Les raccords électriques sont bien présents.
- Saint-Gilles :
 - En raison d'une imprécision sur l'expression des besoins des professionnels, l'installation de la machine à glace collective n'a pas aboutie ;
 - Seul le bras de levage a été mis en place (incluant les travaux de maçonnerie pour le massif enterré et la fixation de la platine de potence). Ces éléments ont fait l'objet d'un courrier auprès de la DMSOI en date du 27/07/2023.

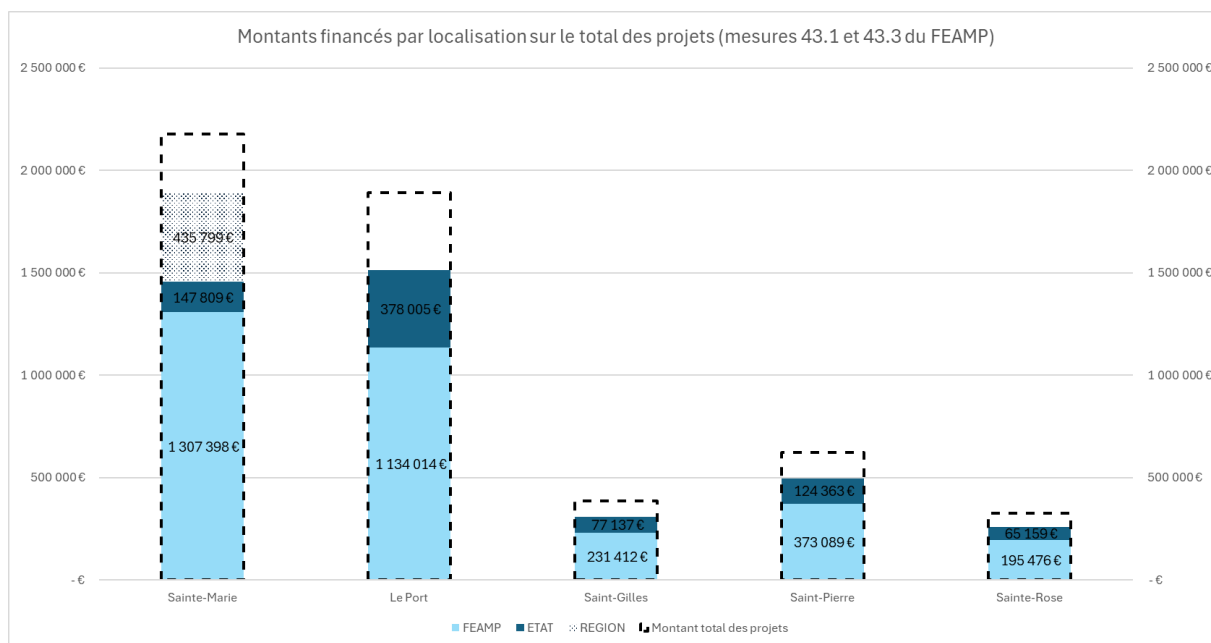
N° OSIRIS	Commune	Bénéficiaire/nom dossier	Identification des investissements initiaux	Période	Montant total
PFEA430020 DM0980004	Sainte-Marie	CINOR - Port de Sainte-Marie	- Aménagement d'une darse 120 navires de 6m + 6 minilonglines - Construction de bâtiment pêche (hall de vente, transformation et stockage, box pêcheurs), - Reprise des réseaux, voiries, quai de stationnement, aménagement aire de carénage, cale mise à l'eau et déchetterie, - Réalisation d'une zone d'avitaillement en carburant pour bateaux	01/01/2014 au 30/06/22	2 178 997 €
PFEA430021 DM0980003	Le Port	GPMDLR	- Silo à glace n°2, - Grue fixe de déchargement CMU 2T, - Ponts flottants (9-12m)	1/09/21 au 31/12/22 Avenant 1 : 30/06/23	1 150 000 €
PFEA430020 DM0980002			Silo à glace n°4	01/01/2014 au 30/09/2020	740 023 €
PFEA430021 DM0980002		CAP BOURBON	Extension et rénovation de bâtiments de stockage	Abandonné	/
PFEA430020 DM0980001	Saint-Gilles	CRPMEM - Port de Saint-Gilles	- Machine à glace (abandonné en fin de projet) - Potence de débarquement	1/01/2014 au 31/12/22 Avenant 1 : 12/06/23	385 687 €
PFEA430021 DM0980004	Saint-Pierre	SPL OPUS – Port de Saint-Pierre	- Mise en libre-service de la station d'avitaillement, - Pont élévateur à bateaux, - Installation de 2 pylônes de balisage pour signaler l'entrée de port	1/01/14 au 30/06/23	365 448 €
PFEA430021 DM0980001		CRPMEM – Port de Saint-Pierre	- Machine à glace collective - Potence de déchargement	1/01/14 au 31/08/22 Avenant 1 : 28/02/23 Avenant 2 : fin au 30/06/2023 Avenant 3 : fin au 31/10/23 Avenant 4 : fin au 10/11/23	256 368 €
PFEA430018 DM0980001	Sainte-Rose	Commune de Sainte-Rose	- Aménagement et équipement du site du port abri pêche et de plaisance de la marine de Sainte-Rose - Remise à niveau des systèmes d'amarrage - Installation des mouillages - Machine à glace + chambre froide - Bras de levage	01/01/2014 au 30/06/2020	325 793 €

4.2/ Synthèse financière

Le montant total des projets est de 5,402 M€. Le financement porté par le FEAMP, l'Etat et la Région équivaut à 4,470 M€. Hors projet sur Sainte-Marie (ayant bénéficié d'un financement complémentaire de la Région), le montant FEAMP et le complément de l'Etat permet de financer 80% du montant total. La répartition est la suivante :

- 60% par le FEAMP,
- 20% par l'Etat.

Pour le cas particulier du projet sur Sainte-Marie, la Région a financé 20% du total, et l'Etat 7% complémentaires.



5/ Actualisation de l'état des lieux par site

Pour l'ensemble des points de débarquement de la Réunion, nous avons recensé les équipements disponibles selon plusieurs thématiques :

- La distribution de carburant,
- La production de glace,
- Les équipements pour la logistique de débarquement de la pêche,
- Les infrastructures nécessaires à l'entretien des bateaux,
- Les services disponibles pour les pêcheurs.

Pour chaque thématique, nous avons évalué la « cohérence » des équipements en place avec les besoins du point de débarquement. En effet, en fonction du nombre de pêcheurs professionnels, de la taille des bateaux ou du contexte local, les besoins ne sont pas les mêmes.

En particulier, il est mis en avant **qu'aucun site n'est équipé de moyens collectifs de pesée réfrigérée. Ceci constitue un objectif réglementaire en lien avec la traçabilité et la continuité de la chaîne du froid, de la capture à la mise sur**

le marché. Il s'agit en l'état d'un constat structurant et majeur, ayant des répercussions fortes dans la logistique et la continuité amont-aval pour les produits de la pêche.

Les cartes thématiques associées et le détail des comptes rendus des sites sont disponibles en annexe.

Également, la synthèse « AFOM » (avantages, forces, opportunités, menaces) est reprise ci-après au paragraphe 6/.

5.1/ Grand Port Maritime – Port Ouest

5.1.1/ Darse de pêche

Cette darse accueille principalement des navires de grande taille dont beaucoup disposent de leurs propres équipements de débarquement et de pesée. Plusieurs silos à glace de grande capacité sont présents. L'aire de carénage est à rénover et un dock flottant est en projet afin de permettre l'accueil de navires. Des locaux de stockage complémentaire réfrigérés (augmentation des capacités), associés à un système de débarque sous atmosphère réfrigérée pourraient faciliter les activités pour certains armateurs.

5.1.2/ Darse de plaisance

Cette darse accueille une vingtaine de navires de pêche artisanale. Les moyens de production de glace, d'entretien et de distribution de carburant sont adaptés. Des moyens de manutention et de pesée réfrigérée sont souhaitables pour sécuriser l'activité des pêcheurs et respecter la réglementation. Les équipements actuels disponibles sur ce site comprennent une cale de mise à l'eau, une aire de carénage, un élévateur, des box et des locaux.

Ce site éloigné des lieux de vie et essentiellement dédié à la plaisance ne dispose pas de point de vente ou de transformation à proximité.

5.2/ Autres sites de débarquement principaux

5.2.1/ Carburant

La plupart des ports disposent de distribution de carburant détaxé au port ou à proximité. Le port de Saint-Leu n'en dispose pas et celui de Sainte-Rose comprend uniquement du sans plomb.

5.2.2/ Glace

Certains ports disposent de production de glace privée (Saint-Gilles, Sainte-Marie et Saint-Leu) ou exploitée par un GIE (Sainte-Rose). A l'exception de Sainte-Rose, les conditions de production et de stockage de la glace sont globalement insuffisantes pour développer l'activité.

5.2.3/ Débarquement

Les équipements de débarquement sont insuffisants sur l'ensemble des sites.

Seuls les ports de Saint-Gilles et Saint-Pierre sont équipés de moyens de manutention (potence) pour débarquer les produits de la pêche. La potence présente à Sainte-Rose n'est pas opérationnelle, tout comme celle initialement prévue sur Sainte-Marie, qui en date du diagnostic n'avait pas été installée en raison de contraintes techniques.

Certains quais sont dégradés (Sainte-Rose) en raison des conditions météorologiques (cyclone).

Aucun site ne dispose d'une installation de pesée réfrigérée.

5.2.4/ Entretien

Tous les sites disposent d'une cale de mise à l'eau. Les aires de carénage sont à rénover et à mettre aux normes. Seul le port de Saint-Gilles a une aire de carénage adaptée. Les ports de Saint-Pierre et Saint-Gilles disposent également d'un élévateur à bateau.

Les ports de Saint-Gilles et Saint-Pierre sont ainsi plutôt bien équipés pour la maintenance des bateaux. Les autres sites doivent développer ces équipements.

On notera la particularité du mouillage de L'Étang-Salé. Ce site ne dispose ni de quai ni d'aire de carénage. La maintenance des bateaux doit se faire sur un autre site.

5.2.5/ Autres services

Les locaux de stockage sont saturés sur tous les sites.

A l'exception de L'Étang-Salé, des points de vente et de transformation des produits de la pêche existent sur tous les ports.

Le développement de locaux sociaux dédiés aux pêcheurs pourrait aider au développement de l'activité sur les ports de Saint-Gilles, de Saint-Leu et de L'Étang-Salé.

5.3/ Sites de débarquement secondaires

Ces sites n'accueillent pas de pêcheurs professionnels. Ils sont très peu équipés et se limitent en général à la présence d'une cale de mise à l'eau avec parfois des locaux de stockage informels. Ces sites sont utilisés par des pêcheurs occasionnels utilisant des canotes de moins de 7m.

On notera l'exception de la plage de Saint-Paul qui est équipée pour la pratique de la senne de plage (pas de cale). Ce site dispose d'une machine à glace et d'un treuil permettant de remonter le produit de la pêche. Ces équipements sont exploités par un GIE.

6/ Synthèse AFOM de l'état actuel

6.1/ Equipements

Atouts

Un précédent PROEPP efficace ayant permis de dégager des priorités d'investissements : silos à glace, chambres froides

Des projets de modernisation et d'investissements d'équipements réalisés sur certains ports (St-Marie, Le Port), en particulier pour les silos à glace

Des équipements en place et efficaces : silos à glace avec distribution adapté (Le Port), chambres froides, potence de déchargement

Des professionnels qui arrivent à s'adapter à la réalité de terrain (dans les limites entendables et en particulier de sécurité)

Des stations d'avitaillement carburant modernes et disponibles 24/24 (St-Pierre)

Faiblesses

Absence de balances homologuées permettant le maintien de la chaîne du froid et le suivi précis des volumes débarqués

Modalités de gestion des machines à glace : opérateurs privés / gestion partagée

Certains équipements non mis en place en raison de contraintes techniques, financières ou d'un besoin mal défini (machine à glace avec recharge manuelle à St-Pierre, potence non installée au GPMDLR),

Dysfonctionnements et vétusté de certaines équipements (silo n° 3 du GPMDLR, bras de levage à St-Rose, chambres froides à St-Paul)

Des capacités de stockage matériel limitées (St-Marie, Port Ouest, St-Gilles, St-Pierre)

Des coûts d'entretien de certains équipements onéreux (élévateur à sangle)

Consommation électrique et en eau pouvant être importante pour la fabrication de la glace, notamment pour les petits GIE ou professionnels indépendants

Eloignement des stations de carburant détaxé, induisant un transport routier risqué, freinant l'installation professionnelle et le développement des petits ports (y compris pour le tourisme)

Equipements

Opportunités

Une enveloppe financière FEAMPA 2021-2027

Des projets d'investissements sur des silos utilisant des gaz frigorifiques performants (Le Port)

Un retour des acteurs riche et complet, ayant permis de mettre en évidence les avantages et inconvénients des équipements en place

Une mutualisation des équipements possible (avitaillement en carburant, balance de pesées)

Menaces

Impact des cyclones, pouvant être ravageurs, en comparaison à des ports d'Europe continentale

Contraintes météorologiques, impactant la qualité du matériel (corrosion), notamment en cas de mauvaise qualité des fournitures initiales

Incidences des activités de plaisance et de loisirs dans les logiques d'aménagements des sites, nécessitant une bonne partition des sites et des zones de travail

Incidence de l'inflation sur les coûts d'investissement

Risque de diminution des fonds publics

6.2/ Infrastructures



6.3/ Sujets transverses – développement économique

Atouts

La création d'une hiérarchisation des ports de pêche grâce au précédent PROEPP (arrêté 2020-3400)

Le GPMDLR, centre névralgique de l'activité pour la grande pêche et la pêche australe (volume exportés importants) avec des armements réunionnais importants et des zones de pêche situées en ZEE pour les navires à grand rayon d'action

Un territoire touristique et ouvert sur la mer, qui articule plusieurs activités touristiques (nautisme, pêche, plongée, randonnées, etc.)

Une dynamique économique locale pour la revente des produits de la pêche (réseaux CHR, points de vente de proximité, comptoirs de vente directe)

Des filières de formation des jeunes (Ecole d'Apprentissage Maritime de La Réunion, bateau école)

Des partenariats et des groupes d'échanges (Cluster maritime, Institut Bleu, Pôle Mer, etc.) avec des acteurs variés

Des filières de valorisation des co-produits existantes, à soutenir via des financements

Faiblesses

Des prix de revente très dépendants des espèces

Des coûts d'exportation qui peuvent augmenter fortement avec le coût du carburant

Des investissements impactant les trésoreries des acteurs

Des coûts de fonctionnement parfois élevés pour les gestionnaires des ports, au regard des investissements réalisés (soutiens des EPCI pour arriver à un équilibre)

Sujets transverses

Opportunités

Des possibilités de valeur ajoutée sur les espèces pêchées nobles

Des recettes économiques et une consommation des produits de la pêche induites par le tourisme, la plaisance, l'activité de croisière

Des recettes économiques et une consommation des produits de la pêche induites par l'augmentation de la démographie à la Réunion

Des projets ambitieux pour favoriser l'attractivité touristiques et le lien avec les villes (Le Port, St-Rose), en particulier le projet « Pôle Mer » pour dynamiser l'Institut Bleu

Une dynamique touristique pouvant être promue sur certains sites (St-Pierre, Anse des Cascades, St-Leu)

Une sensibilisation des marins pêcheurs en devenir, notamment auprès des jeunes

Prise de conscience de la profession pour favoriser et encourager la transmission des entreprises et une dynamique induite par les groupements de pêcheurs

Des tissages de partenariats en direct entre les acteurs et une économie circulaire à renforcer

Menaces

Des modalités d'accueil des jeunes sur la filière « pêche professionnelle » parfois limitées : infrastructures, équipements adaptés et modernes, etc

Equilibre des ressources halieutiques, notamment des stocks de poissons

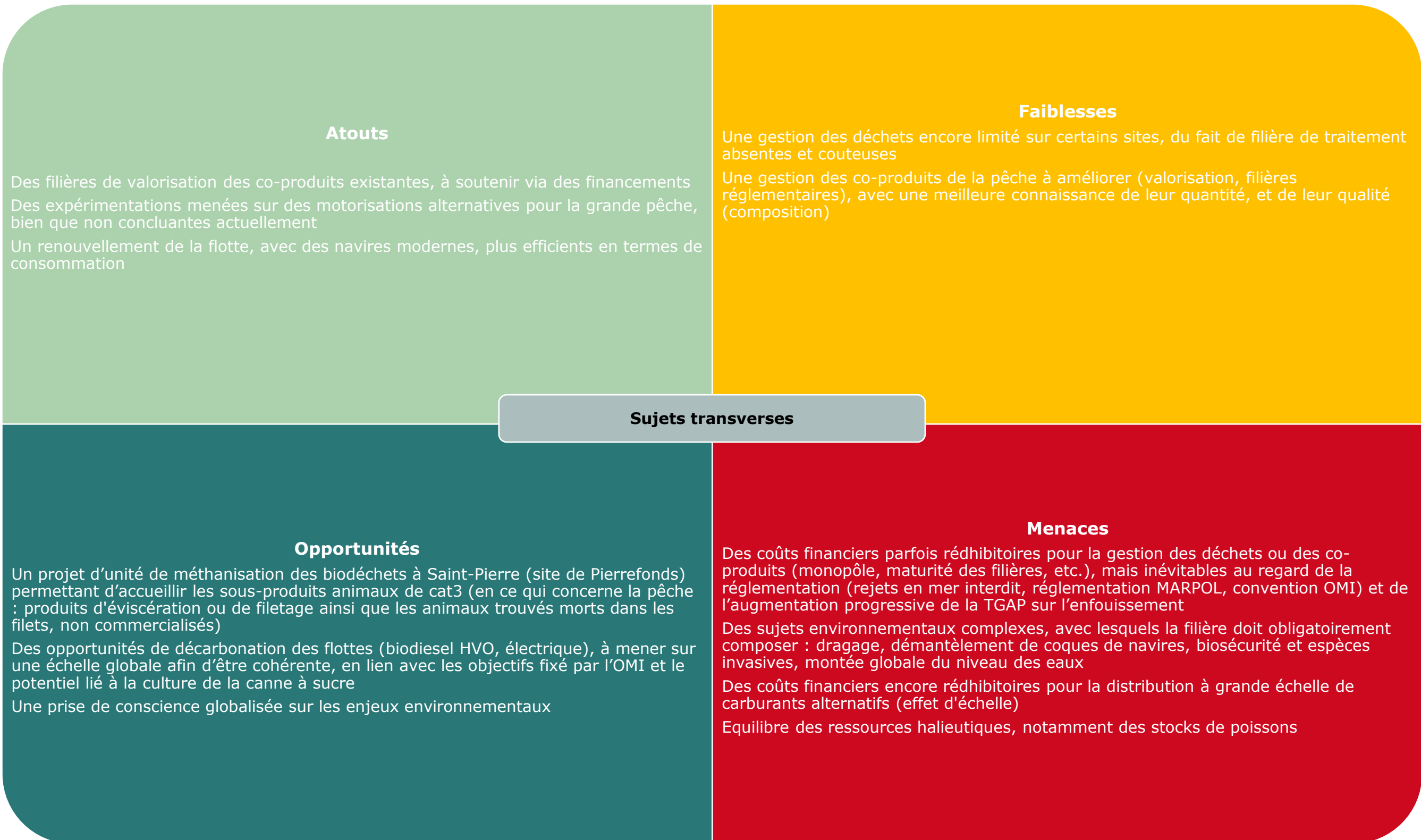
Individualisme de certains acteurs et difficulté à définir des objectifs communs pour la filière professionnelle

Concurrence rude avec des flottes étrangères (quotas, réglementation)

Incidence de l'inflation sur les coûts d'investissement

Risque de diminution des fonds publics

6.4/ Sujets transverses – développement durable



Chapitre 3 Identification et priorisation des actions stratégiques

1/ Méthodologie des ateliers de concertation

Un atelier de concertation en présentiel a été réalisé jeudi 2 mai 2024 dans les locaux du Conservatoire à Rayonnement Régional de la Réunion, avec les parties prenantes.

Il a consisté à :

- **Rappeler** les éléments du premier diagnostic aux participants, afin de mettre tous les participants au même niveau de connaissance,
- **Faire émerger** des actions autour de 3 axes afin d'en débattre et d'échanger :
 - **Axe 1** : Sécuriser - Consolider l'activité actuelle,
 - **Axe 2** : Développer l'activité de pêche professionnelle en cohérence avec les autres activités,
 - **Axe 3** : Evoluer vers une pêche durable.
- **Prioriser** les actions, selon le nombre de propositions des acteurs.

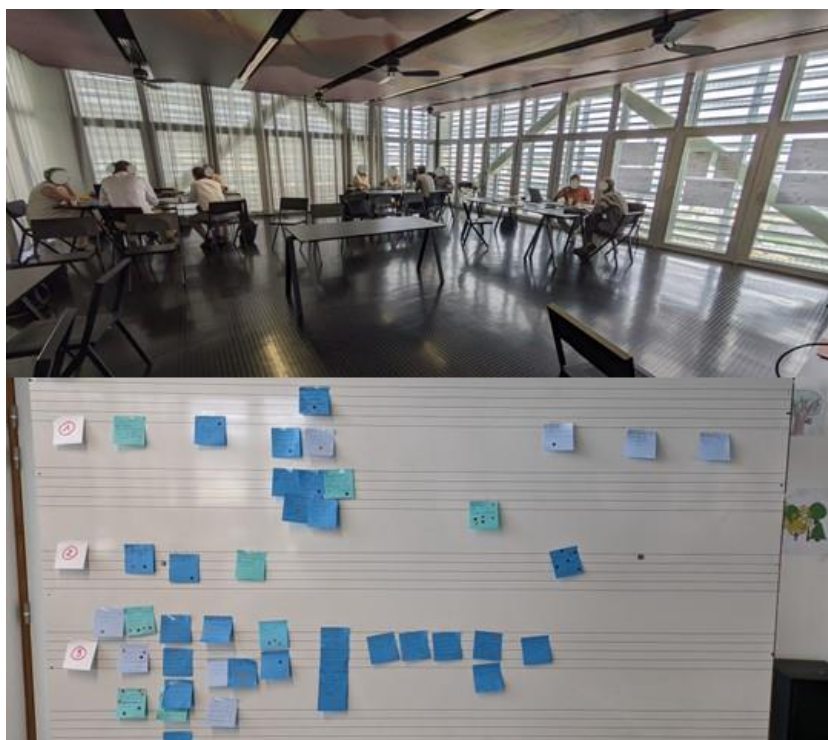


Figure 10 : Atelier de concertation et rendu des échanges en direct

2/ Les actions identifiées par les acteurs

2.1/ Actions issues de l'atelier

Un total de 50 actions a émergé des échanges. Afin de faciliter leur lecture, elles ont été classées par :

▪ **Type d'action**

- Equipement,
- Infrastructure,
- Etude – Opérationnel,
- Etude - Stratégie régionale.

▪ Puis par **catégorie**.

Elles sont reprises ci-après telles que proposées par les acteurs.

2.2/ Rappels des objectifs stratégiques

OS	Intitulé	OS applicables dans le cadre du PROEPP de la Réunion
OS 1.1	Renforcer les activités de pêche durables sur le plan économique, social et environnemental.	Oui
OS 1.2	Améliorer l'efficacité énergétique et réduire les émissions de CO2 en remplaçant ou en modernisant les moteurs des navires de pêche	Non - dédié aux entrepreneurs
OS 1.3	Promouvoir l'adaptation de la capacité de pêche aux possibilités de pêche en cas d'arrêt définitif des activités de pêche et contribuer à un niveau de vie équitable en cas d'arrêt temporaire des activités de pêche	Non - pas d'action correspondant au PROEPP
OS 1.4	Favoriser le contrôle et l'application efficaces de la réglementation relative à la pêche, y compris la lutte contre la pêche INN, ainsi que la fiabilité des données aux fins d'une prise de décision fondée sur les connaissances	Oui
OS 1.5	Promouvoir des conditions de concurrence équitables pour les produits de la pêche et de l'aquaculture provenant des régions ultrapériphériques	Oui - déclinaison des autres objectifs au niveau local avec enveloppe complémentaire
OS 1.6	Contribuer à la protection et la restauration de la biodiversité et des écosystèmes aquatiques	Oui
OS 2.1	Promouvoir les activités aquacoles durables, en particulier en renforçant la compétitivité de la production aquacole, tout en veillant à ce que les activités soient durables à long terme sur le plan environnemental	Non - dédié à l'aquaculture (pas à la pêche)

OS 2.2	Promouvoir la commercialisation, la qualité et la valeur ajoutée des produits de la pêche et de l'aquaculture, ainsi que de la transformation de ces produits	Oui
OS 3.1	Permettre une économie bleue durable dans les zones côtières, insulaires et intérieures et favoriser le développement durable des communautés de pêche et d'aquaculture	Non - OS non ouvert à la Réunion
OS 4.1	Renforcer la gestion durable des mers et des océans par la promotion des connaissances du milieu marin, de la surveillance maritime ou de la coopération entre les garde-côtes	Non - pas d'action correspondant au PROEPP

2.3/ Travail de priorisation

Ces actions ont ensuite été reprises au sein d'une matrice, et priorisées. La méthodologie proposée permet de tenir compte à la fois de la priorisation de l'atelier, des priorités Régionales et des enjeux mis en avant lors du diagnostic. Elle repose sur :

- Une pondération qui tient compte du :
 - Nombre de points attribués par les acteurs lors du vote en direct,
 - Nombre d'occurrence de chaque « Catégorie », qui traduit le nombre de fois où cette dernière a été remontée par les acteurs, et donc son importance indirecte.
- Les priorités définies à l'échelle Régionale,
- L'éligibilité au FEAMPA, via les Objectifs Stratégiques ciblés (voir ci-avant),
- La prise en compte dans la définition du PROEPP.

A l'issu de ce travail, 3 niveaux de priorité ont été définis :

- **1 - Investissement prioritaire** : structurant pour le PROEPP (équipements, infrastructures, études opérationnelles), faisant l'objet d'une priorité régionale, étant fléché sur un Objectif Stratégique et étant priorisé lors des ateliers ;
- **2 - Investissement accessoire** : secondaire pour le PROEPP, pouvant être fléché sur un Objectif Stratégique, sans priorisation forte lors des ateliers ;
- **3 - Investissement hors cadre PROEPP** : hors cadre du PROEPP au regard des actions (étude stratégique) bien que pouvant être fléché sur un Objectif Stratégique.

Ce travail est présenté ci-après.

2.3.1/ Actions « brutes » identifiées lors de l'atelier

ID	Axes	ID action	Type d'action	Catégorie	Actions identifiées lors de l'atelier
1	1	ACT 1	Infrastructure	Infrastructure - sites	Développer les ports à sec
2	1	ACT 2	Etude - Stratégie régionale	Réglementaire	Solutionner la problématique des "bateaux ventouses"
3	1	ACT 3	Etude - Stratégie régionale	Pilotage	Augmenter le nombre d'AMI en lien avec le FEAMPA
4	1	ACT 4	Equipement	Equipement - froid	Installer des chambres froides de stockage
5	1	ACT 5	Equipement	Equipement - froid	Installer des capacités de production de glace
6	1	ACT 6	Equipement	Equipement - manutention	Installer des potences de déchargement
7	1	ACT 7	Equipement	Equipement - carburant	Installer des équipements d'avitaillement pour le carburant
8	1	ACT 8	Infrastructure	Infrastructure - quais	Rendre opérationnel les quais (sécurité, accès, etc.)
9	1	ACT 9	Infrastructure	Infrastructure - carburant	Faire évoluer les capacités de soutage du Port Ouest en lien avec l'augmentation de la fréquentation et le dock flottant
10	1	ACT 10	Equipement	Equipement - froid	Mettre en place un convoyeur/couloir réfrigéré électrique au Port Ouest pour optimiser les chaînes de froid
11	1	ACT 11	Equipement	Equipement - froid	Remplacer le silo à glace n°3 sur le Port Ouest
12	1	ACT 12	Infrastructure	Infrastructure - quais	Sécuriser les quais (bordures, chutes de voiture)
13	1	ACT 13	Infrastructure	Infrastructure - maintenance	Améliorer les capacités de maintenance navale en lien avec l'augmentation de la fréquentation
14	1	ACT 14	Etude - Opérationnel	Réglementaire	Mettre aux normes les infrastructures et les équipements pour les pêcheurs
15	1	ACT 15	Equipement	Equipement - sécurité	Contrôler les entrées et les sorties au niveau des ports (comptage des navires)
16	1	ACT 16	Equipement	Equipement - manutention	Mettre en place une balance réfrigérée dans tous les ports
17	1	ACT 17	Equipement	Equipement - sécurité	Finaliser la mise en place de la vidéo-surveillance sur le Port Ouest - DPH
18	1	ACT 18	Etude - Opérationnel	Divers	Faire évoluer les cahiers des charges pour favoriser un meilleur choix de matériaux, équipements, etc.
19	1	ACT 19	Infrastructure	Infrastructure - sites	Développer la cale d'hallage de St-Philippe
20	1	ACT 20	Equipement	Equipement - froid	Dimensionner les besoins en glace actuel dans les ports ne disposant pas de machine à glace
21	1	ACT 21	Equipement	Equipement - carburant	Augmenter les capacités de stockage de carburant
22	2	COACT 1	Infrastructure	Infrastructure - quais	Acheter des places/ancre à quai via le Conseil Régional
23	2	COACT 2	Infrastructure	Infrastructure - quais	Déménager la base navale sur le Port Ouest pour favoriser la place à quai
24	2	COACT 3	Etude - Stratégie régionale	Gouvernance	Modifier la composition des Conseils Portuaires
25	3	DD 1	Etude - Stratégie régionale	Gestion des déchets	Développer/construire une usine de traitement des déchets de poissons et production de biocarburants
26	3	DD 2	Etude - Opérationnel	Gestion des déchets	Améliorer la gestion des eaux de carénage
27	3	DD 3	Etude - Stratégie régionale	Environnement	Réaliser un diagnostic environnemental complet des unités portuaires, en lien avec leur bassin versants
28	3	DD 4	Etude - Stratégie régionale	Environnement	S'inscrire dans une transition énergétique et écologique
29	3	DD 5	Etude - Stratégie régionale	Environnement	Veiller au maintien de la ressource pour une pêche durable
30	3	DD 6	Equipement	Equipement - énergie	Orienter les lumières et les éclairages vers le bas et favoriser les teintes chaudes (orange)
31	3	DD 7	Etude - Stratégie régionale	Environnement	Labéliser les principaux sites via un label "Port propre"
32	3	DD 8	Etude - Opérationnel	Gestion des déchets	Organiser les filières pour le tri de déchets spécifiques (dont appareils de pêche)
33	3	DD 9	Etude - Opérationnel	Gestion des déchets	Créer des points tri au niveau des ports
34	3	DD 10	Etude - Stratégie régionale	Economie circulaire	Développer et renforcer l'approche d'économie circulaire en lien avec la pêche professionnelle (déchets, co-produits, matériaux, appareils de pêche)
35	3	DD 11	Equipement	Equipement - manutention	Prévoir l'installation d'une structure/équipement pour peser la pêche, en lien avec les quotas
36	3	DD 12	Infrastructure	Infrastructure - maintenance	Mettre en place un garage pour favoriser le démantèlement des navires
37	3	DD 13	Equipement	Equipement - énergie	Procéder à un "re-lamping" des locaux (LED)
38	3	DD 14	Equipement	Equipement - énergie	Installer des panneaux photovoltaïques en lien avec la production de glace et de froid
39	3	DD 15	Infrastructure	Infrastructure - quais	Augmenter l'électrification à quai en lien avec la décarbonation du secteur
40	3	DD 16	Etude - Opérationnel	Formation	Former sur les problématiques environnementales des aires de carénage (Tributylétain par exemple)
41	3	DD 17	Etude - Stratégie régionale	Réglementaire	Anticiper les changements réglementaires (notamment en lien avec les aires de carénage)
42	3	DD 18	Etude - Stratégie régionale	Motorisation	Fournir des alternatives au carburant
43	3	DD 19	Etude - Stratégie régionale	Gouvernance	Créer un groupe d'intervention portuaire avec une légitimité réglementaire
44	3	DD 20	Etude - Stratégie régionale	Economie circulaire	Développer le marché de l'occasion pour les navires
45	3	DD 21	Etude - Stratégie régionale	Formation	Développer les métiers liés au démantèlement/déconstruction des navires
46	3	DD 22	Etude - Opérationnel	Gestion des déchets	Améliorer la gestion des déchets dangereux
47	3	DD 23	Etude - Stratégie régionale	Formation	Former sur les problématiques environnementales et la pêche durable
48	3	DD 24	Etude - Opérationnel	Gestion des déchets	Améliorer la gestion des déchets issus de la pêche (collecte adaptée)
49	3	DD 25	Infrastructure	Réglementaire	Améliorer les aires de carénages pour limiter l'incidence sur l'environnement (traitement des effluents, etc.)
50	3	DD 26	Etude - Stratégie régionale	Biodiversité	Sensibiliser et tester des protocoles pour limiter l'entrées d'espèces exotiques/invasives (animales et végétales)

2.3.2/ Travail de priorisation réalisé

ID	ID action	Actions identifiées lors du GT	Priorisation de l'atelier	Priorité Régionale	Eligibilité FEAMPA	OS	Priorité finale retenue
1	ACT 1	Développer les ports à sec	7	Oui	Oui	OS 1.1	1 - Investissement prioritaire
2	ACT 2	Solutionner la problématique des "bateaux ventouses"	8		Non		3 - Hors cadre PROEPP
3	ACT 3	Augmenter le nombre d'AMI en lien avec le FEAMPA	5,5		Non		3 - Hors cadre PROEPP
4	ACT 4	Installer des chambres froides de stockage	6	Oui	Oui	OS 1.1	1 - Investissement prioritaire
5	ACT 5	Installer des capacités de production de glace	6	Oui	Oui	OS 1.1	1 - Investissement prioritaire
6	ACT 6	Installer des potences de déchargement	4	Oui	Oui	OS 1.1	1 - Investissement prioritaire
7	ACT 7	Installer des équipements d'avitaillement pour le carburant	4	Oui	Oui	OS 1.1	1 - Investissement prioritaire
8	ACT 8	Rendre opérationnel les quais (sécurité, accès, etc.)	5,5	Oui	Oui	OS 2.2	1 - Investissement prioritaire
9	ACT 9	Faire évoluer les capacités de soutage du Port Ouest en lien avec l'augmentation de la fréquentation et le dock flottant	1,5		Oui	OS 1.1	2 - Investissement accessoire
10	ACT 10	Mettre en place un convoyeur/couloir réfrigéré électrique au Port Ouest pour optimiser les chaînes de froid	4		Oui	OS 1.1	1 - Investissement prioritaire
11	ACT 11	Remplacer le silo à glace n°3 sur le Port Ouest	4	Oui	Oui	OS 1.1	1 - Investissement prioritaire
12	ACT 12	Sécuriser les quais (bordures, chutes de voiture)	3,5		Oui	OS 2.2	1 - Investissement prioritaire
13	ACT 13	Améliorer les capacités de maintenance navale en lien avec l'augmentation de la fréquentation	2		Oui	OS 1.1	2 - Investissement accessoire
14	ACT 14	Mettre aux normes les infrastructures et les équipements pour les pêcheurs	3	Oui	Oui	OS 2.2	1 - Investissement prioritaire
15	ACT 15	Contrôler les entrées et les sorties au niveau des ports (comptage des navires)	2	Oui	Oui	OS 1.4	1 - Investissement prioritaire
16	ACT 16	Mettre en place une balance réfrigérée dans tous les ports	2	Oui	Oui	OS 1.4	1 - Investissement prioritaire
17	ACT 17	Finaliser la mise en place de la vidéo-surveillance sur le Port Ouest - DPH	1	Oui	Non		2 - Investissement accessoire
18	ACT 18	Faire évoluer les cahiers des charges pour favoriser un meilleur choix de matériaux, équipements, etc.	0,5		Non		2 - Investissement accessoire
19	ACT 19	Développer la cale de hallage de St-Philippe	1		Oui	OS 1.1	2 - Investissement accessoire
20	ACT 20	Dimensionner les besoins en glace actuel dans les ports ne disposant pas de machine à glace	3	Oui	Oui	OS 1.1	1 - Investissement prioritaire
21	ACT 21	Augmenter les capacités de stockage de carburant	1		Oui	OS 1.1	2 - Investissement accessoire
22	COACT 1	Acheter des places/anneaux à quai via le Conseil Régional	4,5		Non		2 - Investissement accessoire
23	COACT 2	Déménager la base navale sur le Port Ouest pour favoriser la place à quai	3,5		Non		2 - Investissement accessoire
24	COACT 3	Modifier la composition des Conseils Portuaires	1		Non		3 - Hors cadre PROEPP
25	DD 1	Développer/construire une usine de traitement des déchets de poissons et production de biocarburants	9		Oui	OS 1.6	3 - Hors cadre PROEPP
26	DD 2	Améliorer la gestion des eaux de carénage	4	Oui	Oui	OS 2.2	1 - Investissement prioritaire
27	DD 3	Réaliser un diagnostic environnemental complet des unités portuaires, en lien avec leur bassin versant	3		Oui	OS 1.1	3 - Hors cadre PROEPP
28	DD 4	S'inscrire dans une transition énergétique et écologique	3		Oui	OS 3.1	3 - Hors cadre PROEPP
29	DD 5	Veiller au maintien de la ressource pour une pêche durable	3		Oui	OS 4.1	3 - Hors cadre PROEPP
30	DD 6	Orienter les lumières et les éclairages vers le bas et favoriser les teintes chaudes (orange)	2,5		Oui	OS 1.1	2 - Investissement accessoire
31	DD 7	Labéliser les principaux sites via un label "Port propre"	3		Oui	OS 3.1	3 - Hors cadre PROEPP
32	DD 8	Organiser les filières pour le tri de déchets spécifiques (dont appareils de pêche)	3	Oui	Oui	OS 1.1	1 - Investissement prioritaire
33	DD 9	Créer des points tri au niveau des ports	3	Oui	Oui	OS 1.1	1 - Investissement prioritaire
34	DD 10	Développer et renforcer l'approche d'économie circulaire en lien avec la pêche professionnelle (déchets, co-produits, matériaux, appareils de pêche)	1		Oui	OS 1.6	3 - Hors cadre PROEPP
35	DD 11	Prévoir l'installation d'une structure/équipement pour peser la pêche, en lien avec les quotas	1	Oui	Oui	OS 1.4	1 - Investissement prioritaire
36	DD 12	Mettre en place un garage pour favoriser le démantèlement des navires	6		Oui	OS 1.6	3 - Hors cadre PROEPP
37	DD 13	Procéder à un "re-lamping" des locaux (LED)	1,5		Oui	OS 1.1	2 - Investissement accessoire
38	DD 14	Installer des panneaux photovoltaïques en lien avec la production de glace et de froid	1,5		Oui	OS 2.2	2 - Investissement accessoire
39	DD 15	Augmenter l'électrification à quai en lien avec la décarbonation du secteur	2,5		Oui	OS 2.2	2 - Investissement accessoire
40	DD 16	Former sur les problématiques environnementales des aires de carénage (Tributylétain par exemple)	1,5		Oui	OS 1.1	2 - Investissement accessoire
41	DD 17	Anticiper les changements réglementaires (notamment en lien avec les aires de carénage)	2		Non		3 - Hors cadre PROEPP
42	DD 18	Fournir des alternatives au carburant	0,5		Oui	OS 3.1	3 - Hors cadre PROEPP
43	DD 19	Crée un groupe d'intervention portuaire avec une légitimité réglementaire	1		Oui	OS 1.4	3 - Hors cadre PROEPP
44	DD 20	Développer le marché de l'occasion pour les navires	5		Oui	OS 1.5	3 - Hors cadre PROEPP
45	DD 21	Développer les métiers liés au démantèlement/déconstruction des navires	5,5		Oui	OS 1.6	3 - Hors cadre PROEPP
46	DD 22	Améliorer la gestion des déchets dangereux	7	Oui	Oui	OS 1.1	1 - Investissement prioritaire
47	DD 23	Former sur les problématiques environnementales et la pêche durable	5,5		Oui	OS 1.1	3 - Hors cadre PROEPP
48	DD 24	Améliorer la gestion des déchets issus de la pêche (collecte adaptée)	6	Oui	Oui	OS 1.1	1 - Investissement prioritaire
49	DD 25	Améliorer les aires de carénages pour limiter l'incidence sur l'environnement (traitement des effluents, etc.)	4	Oui	Oui	OS 2.2	1 - Investissement prioritaire
50	DD 26	Sensibiliser et tester des protocoles pour limiter l'entrées d'espèces exotiques/invasives (animales et végétales)	2,5		Oui	OS 4.1	3 - Hors cadre PROEPP

Chapitre 4 Synthèse

La Réunion est un territoire soumis à des contraintes géographiques et météorologiques fortes, ainsi qu'à une pression démographique importante.

La mise à jour du PROEPP répond à un cadre réglementaire ambitieux et présente plusieurs intérêts stratégiques. Ce travail a été mené en cohérence avec les Objectifs Stratégiques définis dans le FEAMPA 2021-2027. Il se base sur le précédent PROEPP validé en 2018, qui avait notamment structuré la nomenclature des points de débarquement.

Tout d'abord, le travail de mise à jour a intégré une forte composante terrain et la rencontre de nombreux acteurs. Ainsi, il a offert l'opportunité de renforcer la gestion collaborative en impliquant les parties prenantes locales (pêcheurs, collectivités, armateurs, associations, etc.). La définition des priorités a été menée de façon participative en retenant l'ensemble des avis. Cela favorise une gestion inclusive et partagée pour mieux répondre aux réalités du terrain. Le travail a également tenu compte des autres activités pour favoriser la cohabitation et limiter les conflits d'usages des ressources maritimes.

Ensuite, la phase d'état des lieux, essentielle, a permis de disposer d'une meilleure connaissance des infrastructures et des équipements actuels. L'objectif étant d'améliorer la logistique, la conservation des produits issus de la pêche, et les conditions de travail des pêcheurs. La hiérarchisation des enjeux a permis de cibler et de flécher les investissements prioritaires, dans une logique d'amélioration continue et progressive. À terme, les investissements programmés visent la modernisation des capacités de production et de stockage, l'amélioration des conditions de débarquement et le renforcement de la traçabilité en lien avec la consolidation de la chaîne du froid. Outre le volet opérationnel, le PROEPP permet de renforcer la compétitivité des pêcheurs locaux dans une zone maritime à forte concurrence économique. Aussi, l'attribution des enveloppes financières sur les différents projets identifiés devra faire l'objet d'un suivi rigoureux par la Région Réunion pour s'intégrer dans la stratégie définie.

Enfin, l'adaptation aux nouvelles exigences environnementales permet de garantir la compatibilité avec les objectifs de durabilité et la préservation des écosystèmes marins. Ce sujet est primordial aux regards des enjeux de l'économie bleue à La Réunion et de son développement grandissant.

Finalement, la mise à jour du PROEPP garantit la durabilité, la compétitivité et la résilience du secteur de la pêche à La Réunion, tout en répondant aux nouveaux défis économiques et environnementaux.

Chapitre 5 Annexes

Annexe 1. Cartographies par thématique – ports principaux

- Carburant
- Débarquement
- Entretien
- Glace
- Service

Annexe 2. Cartographies par thématique – ports secondaires

- Carburant
- Débarquement
- Entretien
- Glace
- Service

Annexe 3. Cartographie - Répartition de la flotte de navires de pêche

Annexe 4. Cartographie - Points de débarquement

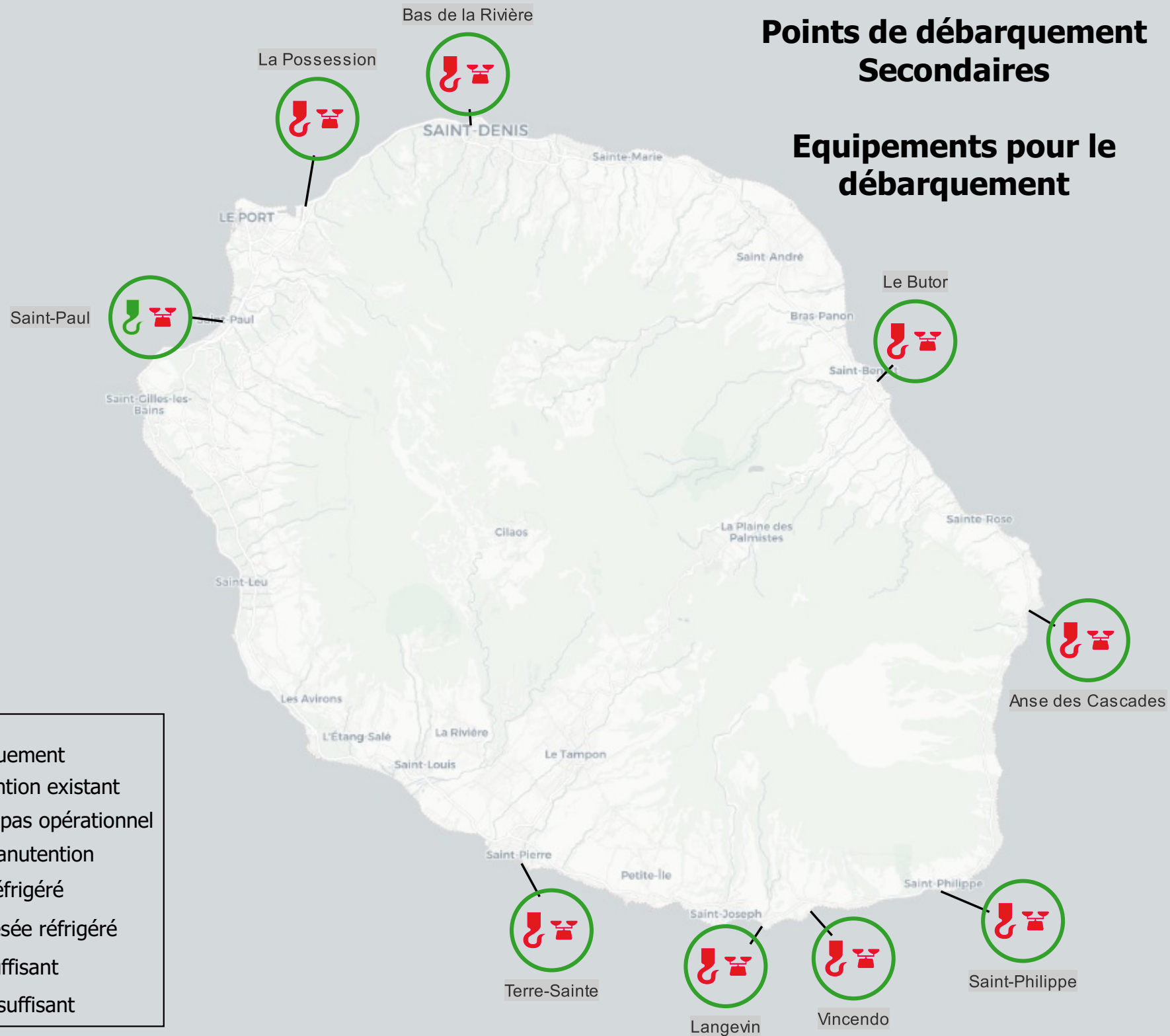
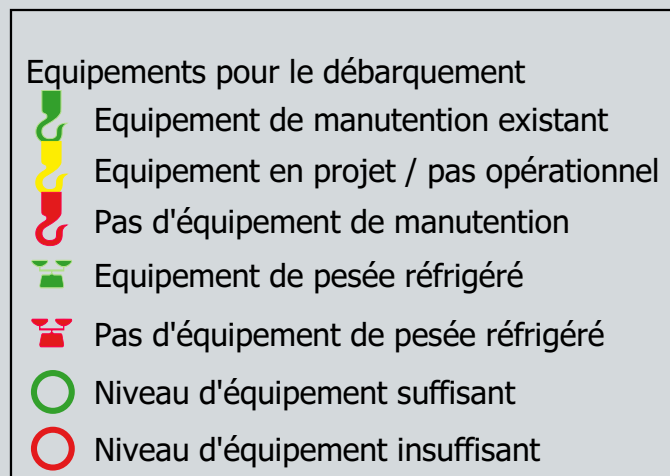
Annexe 5. Cartographie - Production par ports de pêche

Annexe 6. Comptes rendus des visites et des entretiens menés

- Sainte-Rose / SPL Maraina
- DM SOI
- COMATA
- GIE BAIE
- GPMDLR
- REUNIMER
- SAPMER
- Saint-Pierre / SPL OTUS
- Saint-Benoît
- Sainte-Marie

Points de débarquement Secondaires

Equipements pour le débarquement



Points de débarquement Secondaires

Entretien des navires

Entretien des navires



Elévateur existant



Pas d'élévateur

NA

Elévateur impossible



Cale de mise à l'eau



Pas de cale de mise à l'eau



Aire de Carénage



Aire de Carénage à rénover



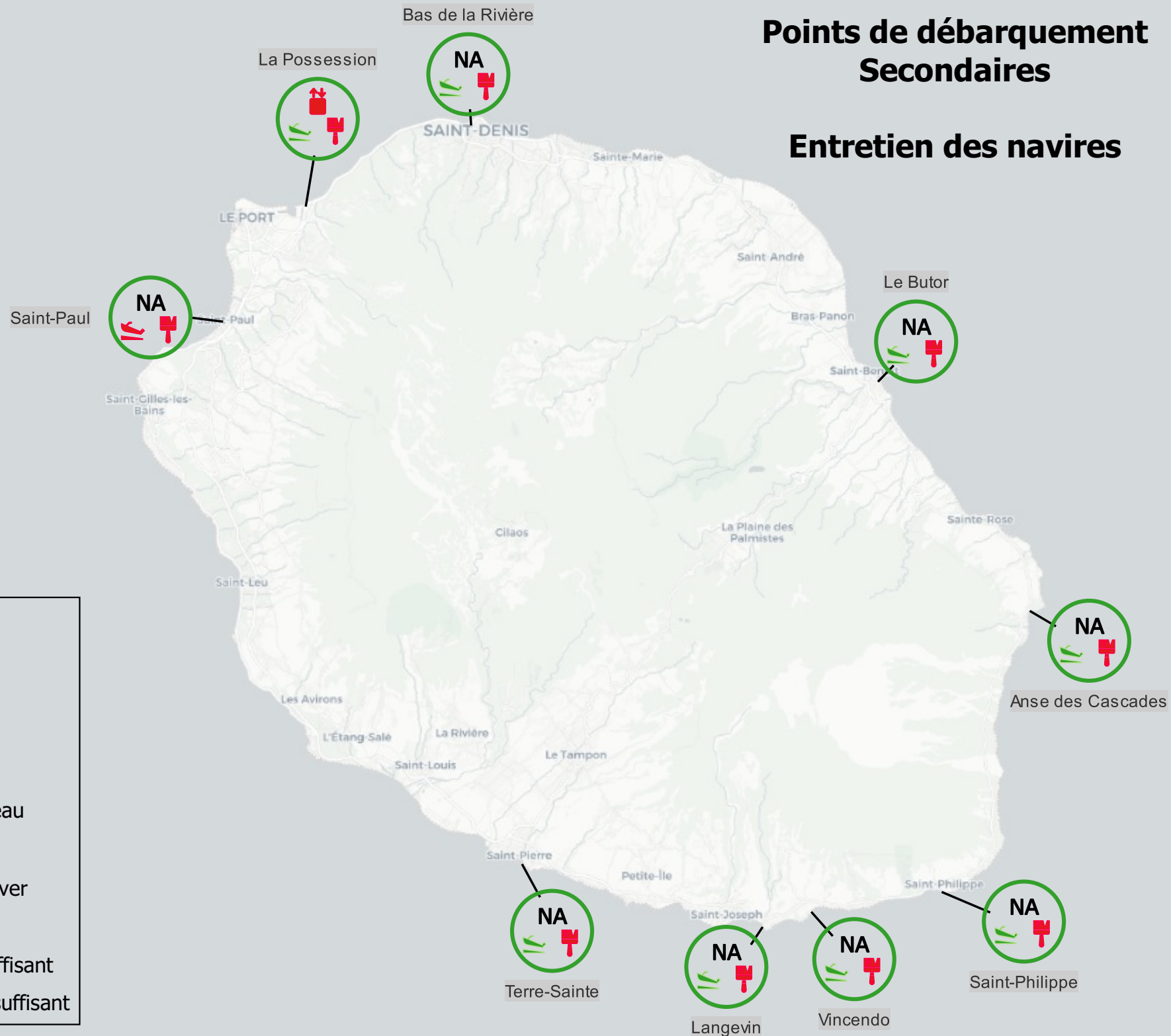
Pas d'Aire de Carénage



Niveau d'équipement suffisant

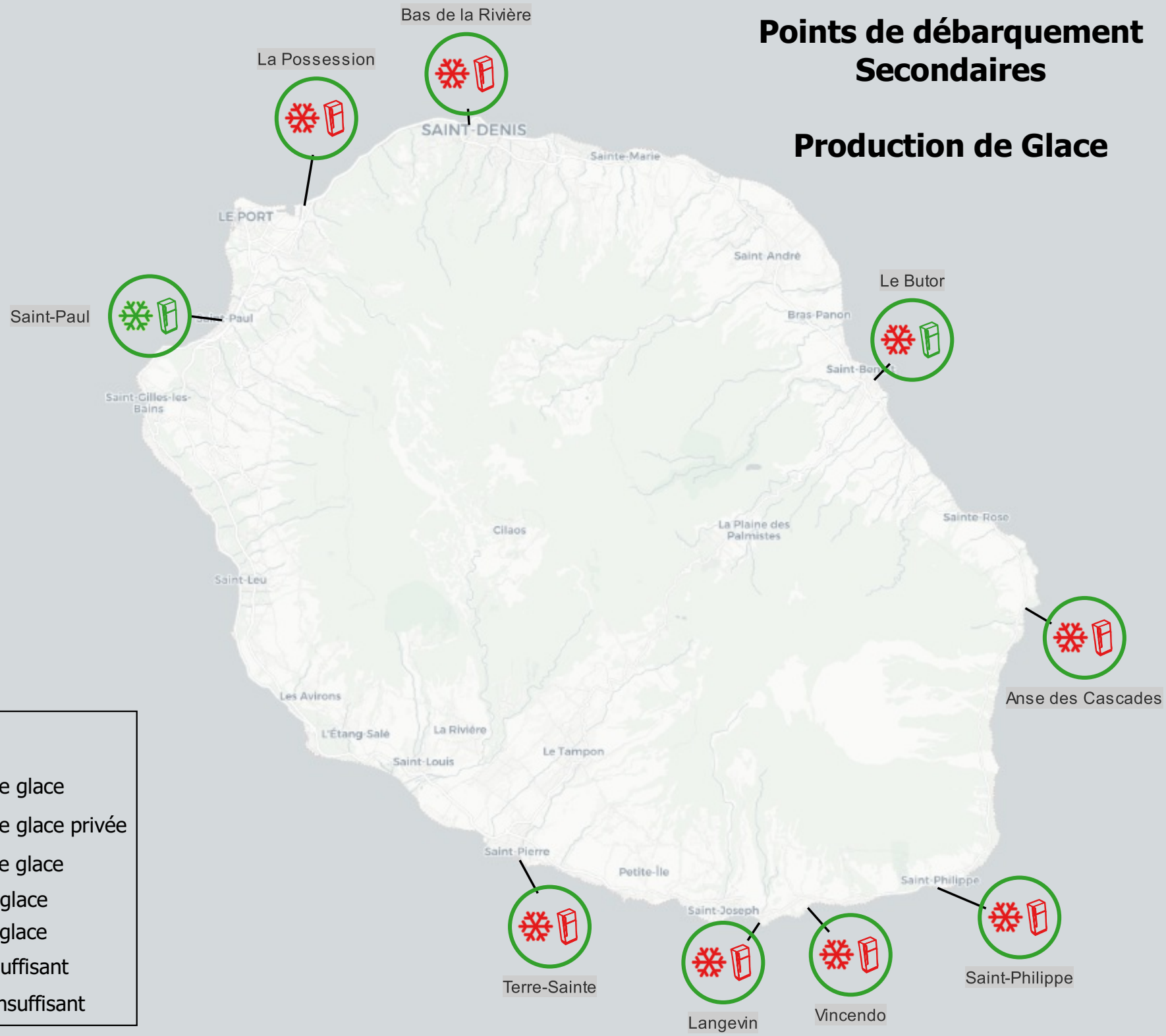
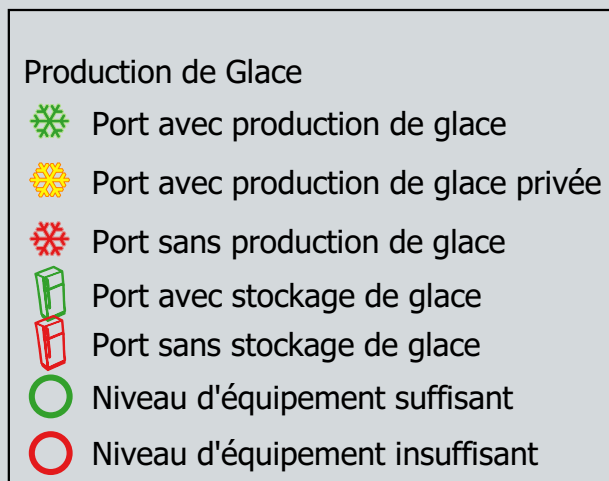


Niveau d'équipement insuffisant



Points de débarquement Secondaires

Production de Glace



Points de débarquement Secondaires

Services aux pêcheurs

Services aux pêcheurs

 Locaux sociaux existants

 Locaux sociaux inexistant

 Point de vente/transformation

 Pas de vente/transformation

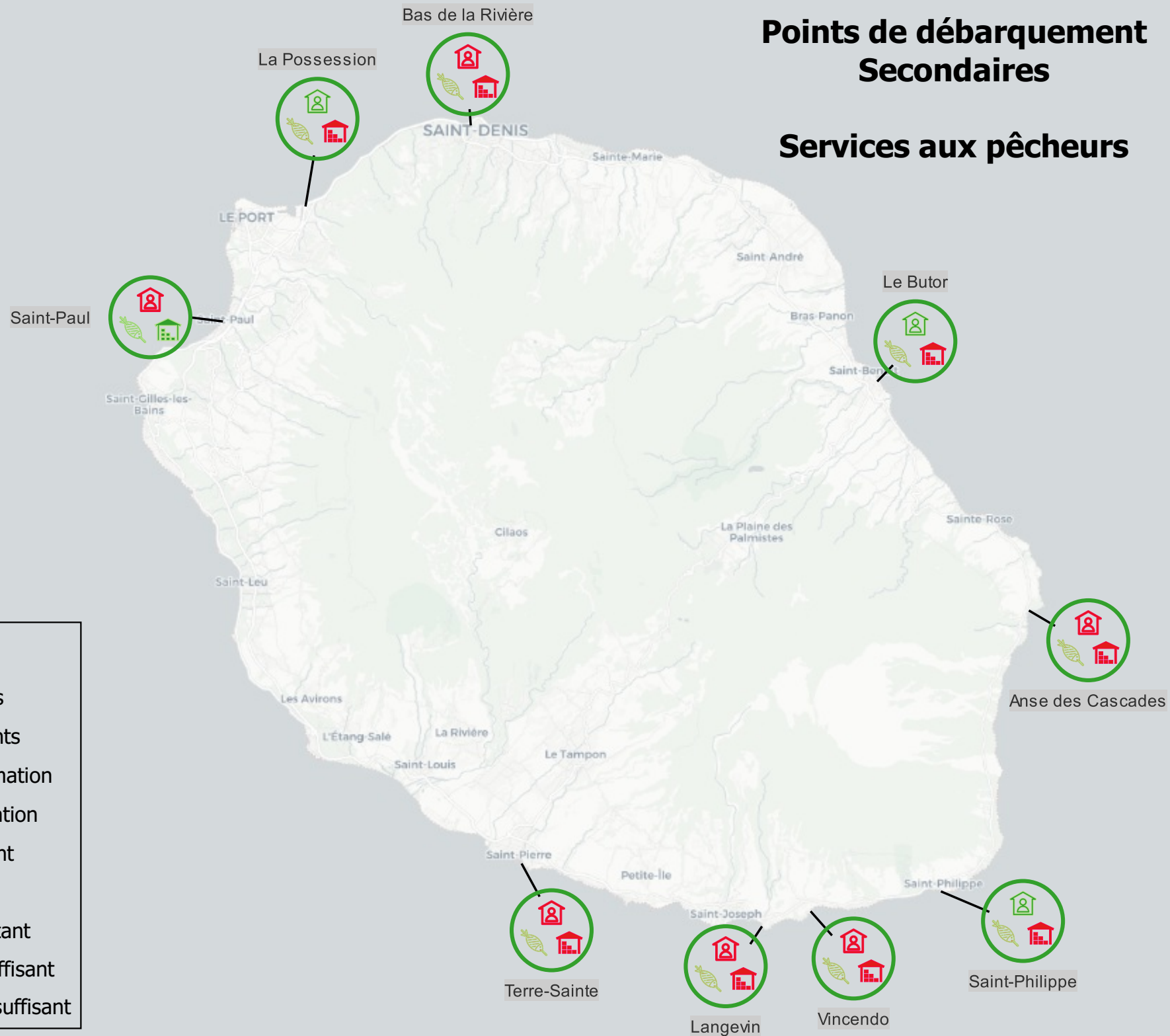
 Entrepôt Matériel existant

 Entrepôt Matériel saturé

 Entrepôt Matériel inexistant

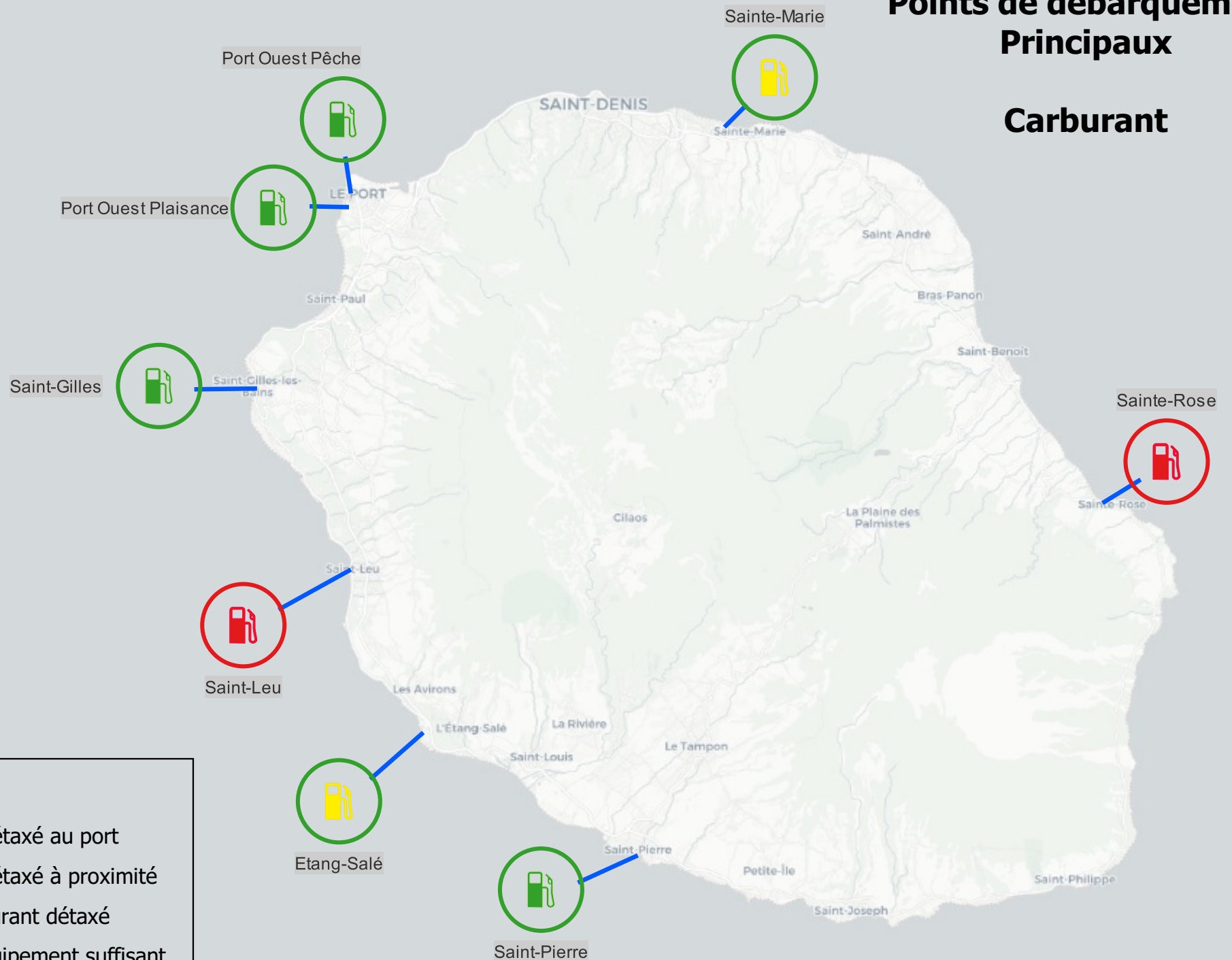
 Niveau d'équipement suffisant

 Niveau d'équipement insuffisant



Points de débarquement Principaux

Carburant



Carburant



Carburant détaxé au port



Carburant détaxé à proximité



Pas de carburant détaxé



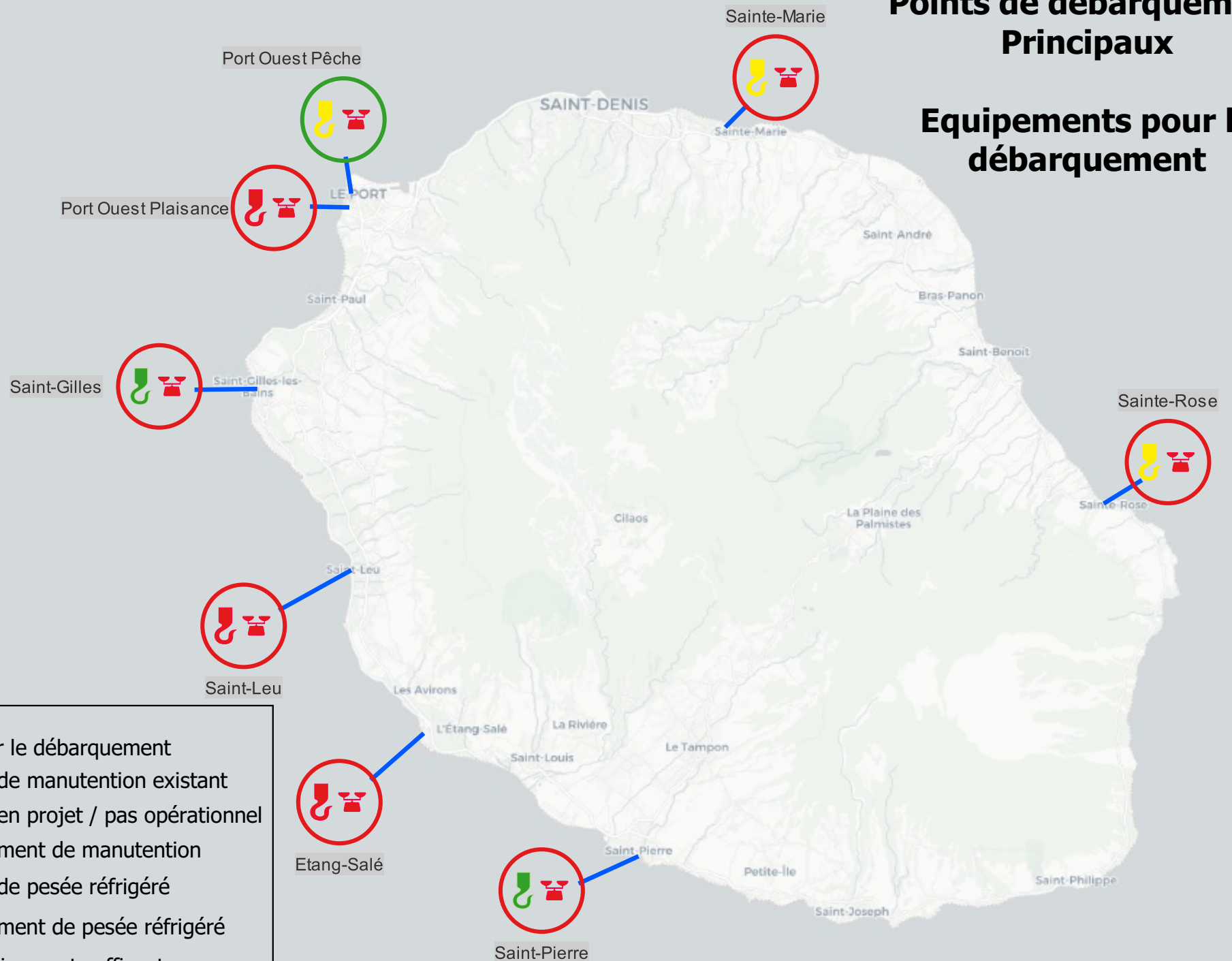
Niveau d'équipement suffisant



Niveau d'équipement insuffisant

Points de débarquement Principaux

Equipements pour le débarquement

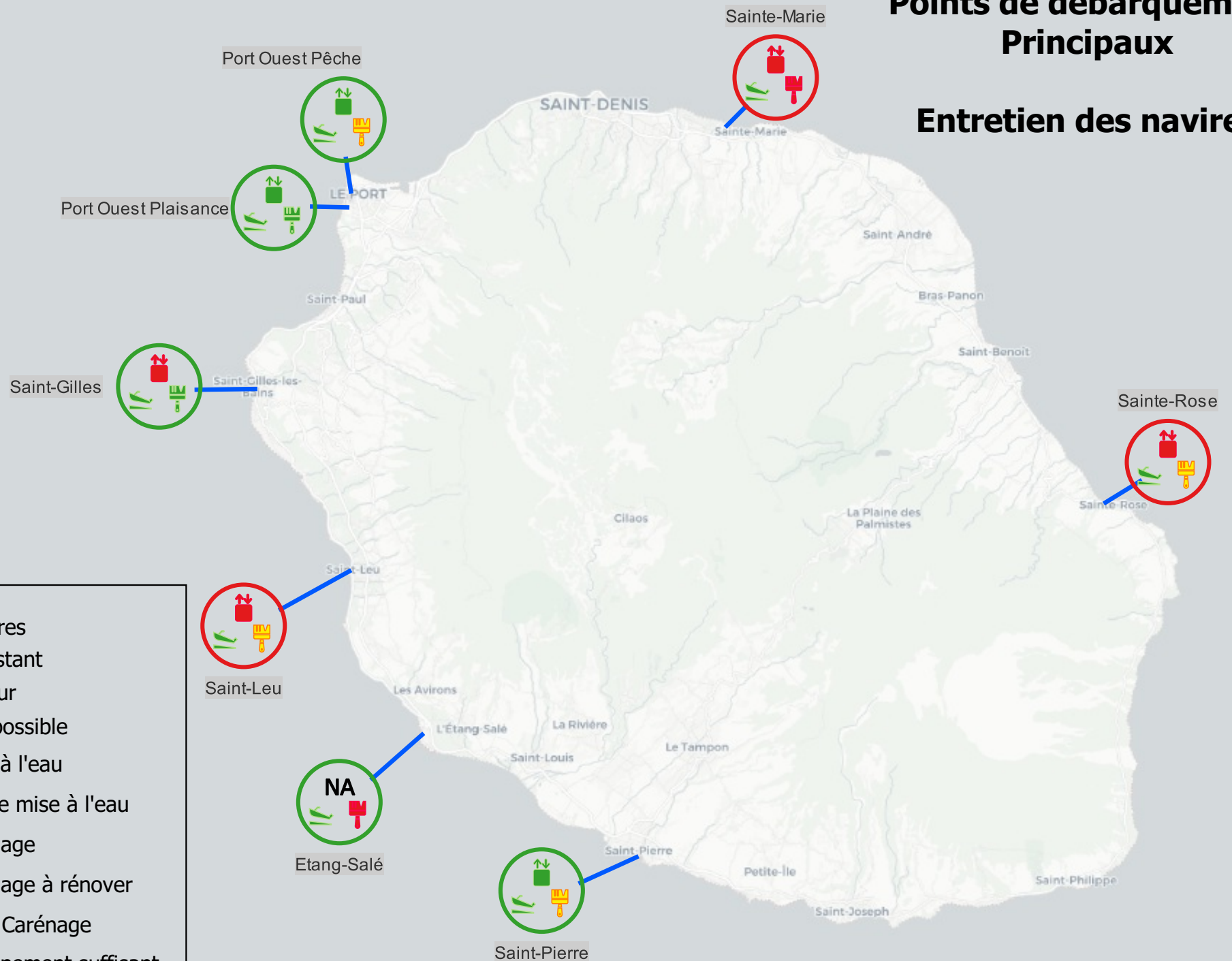


Equipements pour le débarquement

-  Equipement de manutention existant
-  Equipement en projet / pas opérationnel
-  Pas d'équipement de manutention
-  Equipement de pesée réfrigéré
-  Pas d'équipement de pesée réfrigéré
-  Niveau d'équipement suffisant
-  Niveau d'équipement insuffisant

Points de débarquement Principaux

Entretien des navires

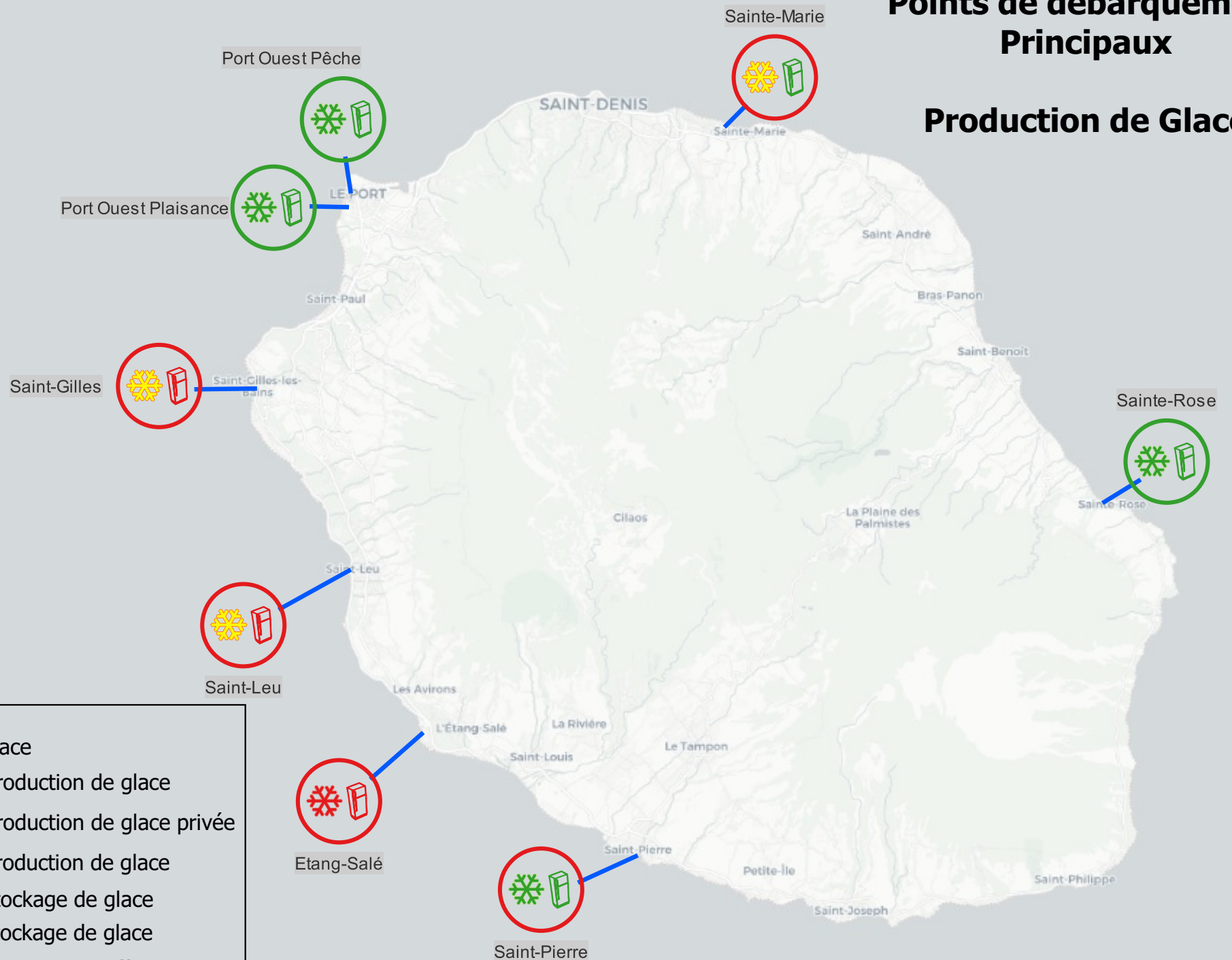


Entretien des navires

- Elévateur existant
- Pas d'élévateur
- NA** Elévateur impossible
- Cale de mise à l'eau
- Pas de cale de mise à l'eau
- Aire de Carénage
- Aire de Carénage à rénover
- Pas d'Aire de Carénage
- Niveau d'équipement suffisant
- Niveau d'équipement insuffisant

Points de débarquement Principaux

Production de Glace

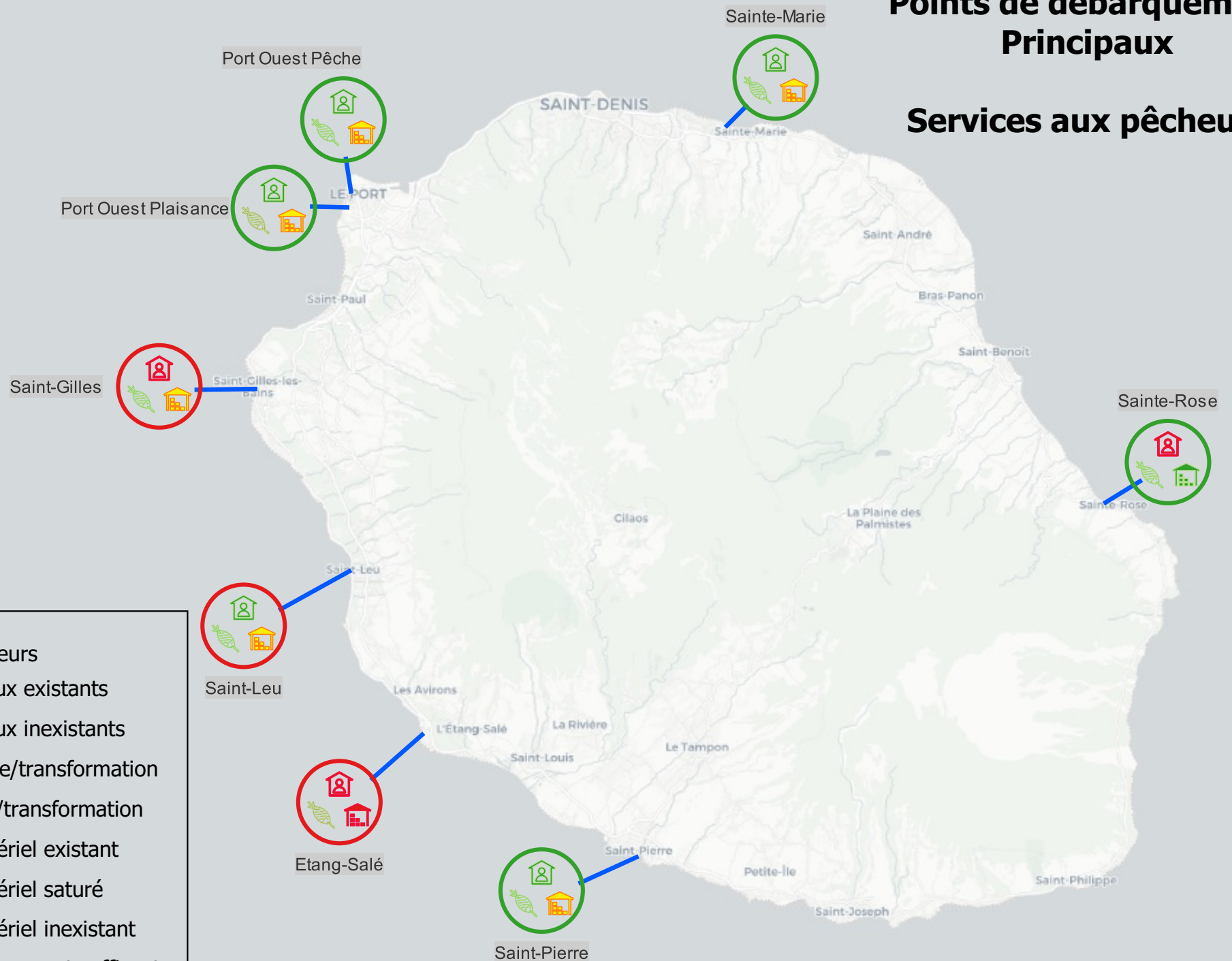


Production de Glace

-  Port avec production de glace
-  Port avec production de glace privée
-  Port sans production de glace
-  Port avec stockage de glace
-  Port sans stockage de glace
-  Niveau d'équipement suffisant
-  Niveau d'équipement insuffisant

Points de débarquement Principaux

Services aux pêcheurs



Services aux pêcheurs

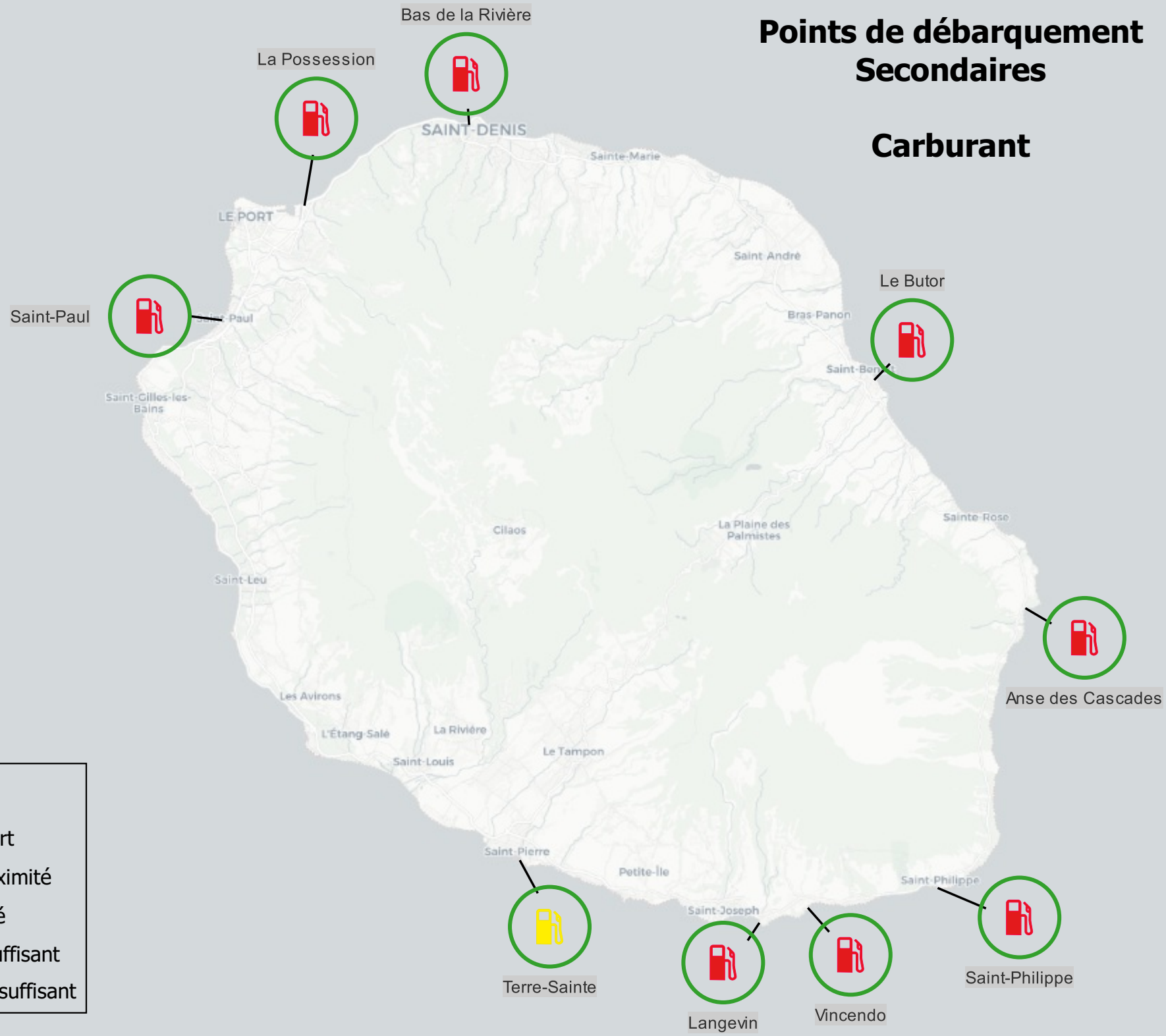
- Locaux sociaux existants
- Locaux sociaux inexistant
- Point de vente/transformation
- Pas de vente/transformation
- Entrepôt Matériel existant
- Entrepôt Matériel saturé
- Entrepôt Matériel inexistant
- Niveau d'équipement suffisant
- Niveau d'équipement insuffisant

Points de débarquement Secondaires

Carburant

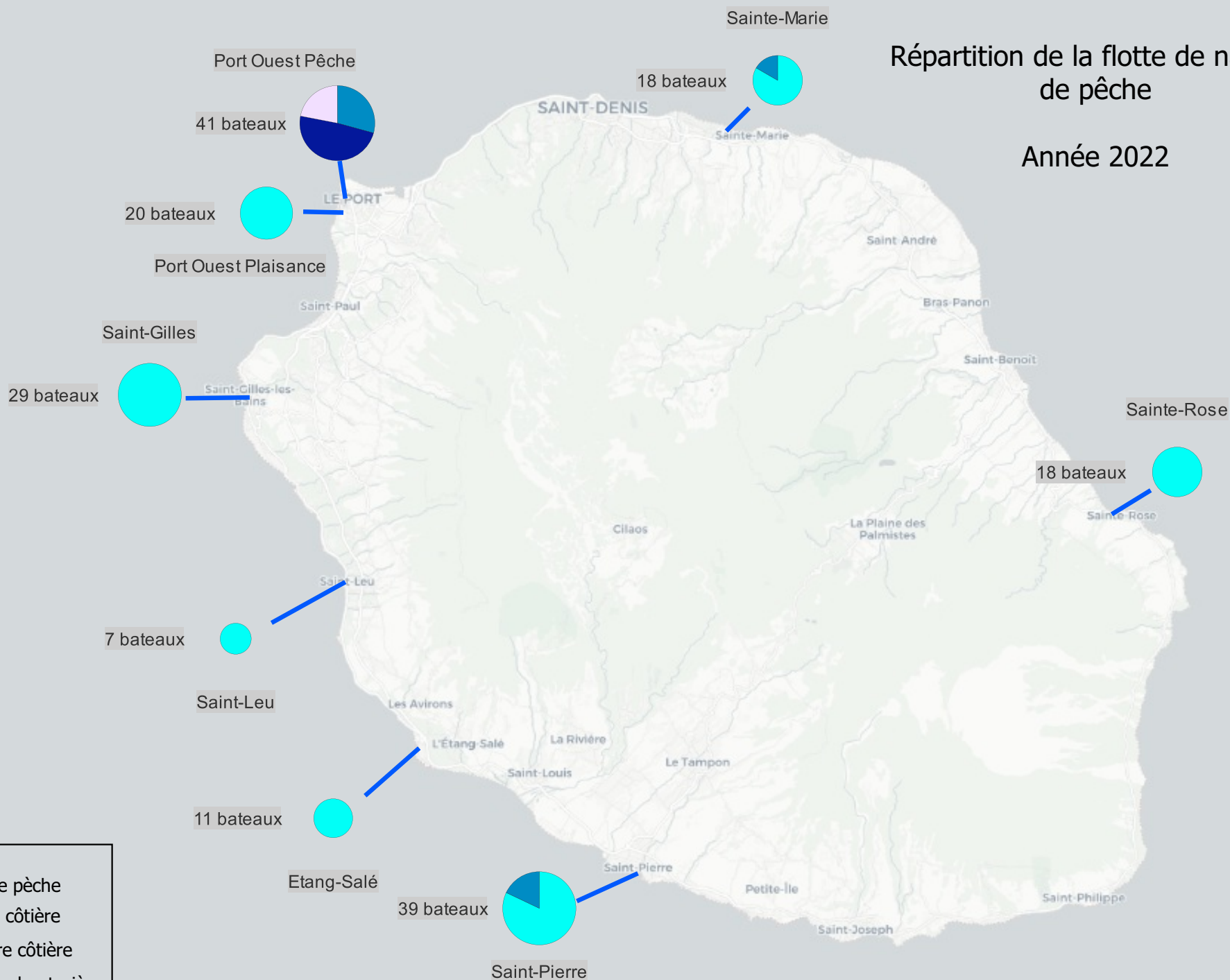
Carburant

-  Carburant détaxé au port
-  Carburant détaxé à proximité
-  Pas de carburant détaxé
-  Niveau d'équipement suffisant
-  Niveau d'équipement insuffisant



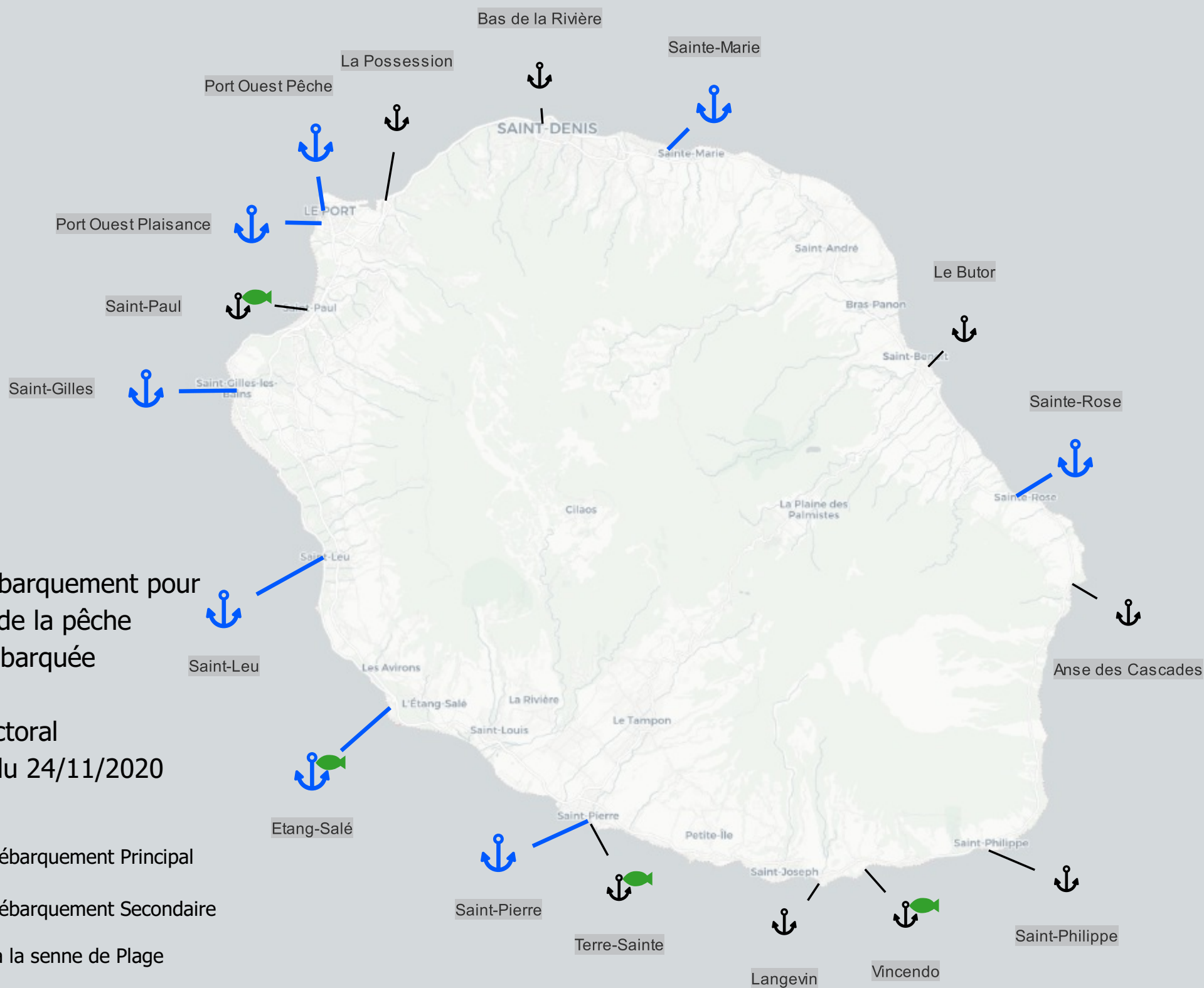
Répartition de la flotte de navires de pêche

Année 2022



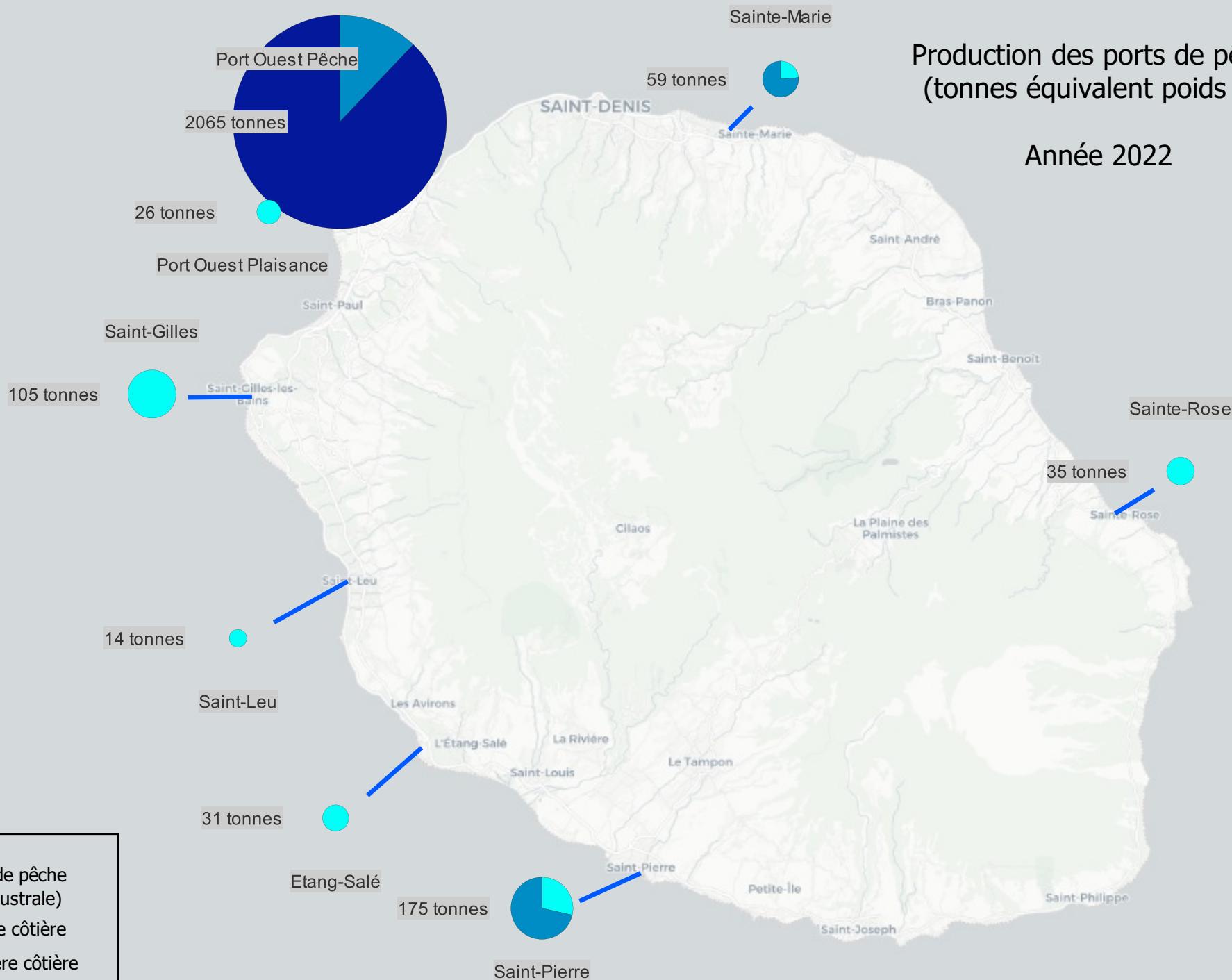
Répartition par type de pêche

- Pêche artisanale côtière
- Pêche palangrière côtière
- Pêche palangrière hauturière
- Grande pêche australe



Production des ports de pêche (tonnes équivalent poids vif)

Année 2022



Répartition par type de pêche
(hors grande pêche australe)

- Pêche artisanale côtière
- Pêche palangrière côtière
- Pêche palangrière hauturière



Actualisation du Plan
Régional d'Organisation et
d'Équipement des Ports de
Pêche (PROEPP)

PORT DE SAINTE-MARIE

1002162

1/ Acteur(s) interrogé(s)

Le port de Sainte-Marie a été visité le 29/01/2024, en l'absence d'acteurs identifié. Un échange informel a été réalisé avec un pêcheur débarquant sa pêche du jour.

Le port peut accueillir 337 bateaux au mouillage.

Date de visite	29/01/2024
Consultant en charge de l'entretien	Alexis BOIRON

2/ Synthèse du projet d'aménagement du port

Le projet identifié par la DMSOI dans le cadre du financement Etat/Région/FEAMP comprend les éléments suivants :

- Aménagement d'une darse de 120 navires de 6 m et 6 minilonglines
- Construction de bâtiments de pêche
 - Hall de vente
 - Transformation
 - Stockage
 - Box pêcheur
- Réseaux, voiries, quai de stationnement
- Aménagement de l'aire de carénage, cale mise à l'eau et déchetterie
- Zone d'avitaillement en carburant pour bateaux

La Régie du Port de Sainte-Marie a lancé en 2022 un appel à projets en vue de désigner les attributaires des AOT (autorisations d'occupation temporaires du domaine public) de la halle de vente aux poissons et du silo à glace du Port intercommunal de Sainte-Marie. L'AOT comprend 2 lots.

Identifiant du lot	Secteur	Activité	Surface	Intérieur prix mensuel minimum TTC et hors charge	Redevance mensuelle variable
HP02	Local silos à glace	Vente de glace aux professionnels de la pêche	Unité de 50 m ²	500 €/mois	1 % du CA en 2023 (payables en 2024), et à 2 % du CA à partir de 2024
HP01	Halle aux poissons	Vente de poissons	Unité de 200 m ²	3 500 €/mois	

Lors de l'échange informel avec un pêcheur débarquant sa pêche du jour, les remarque suivantes ont été émises.

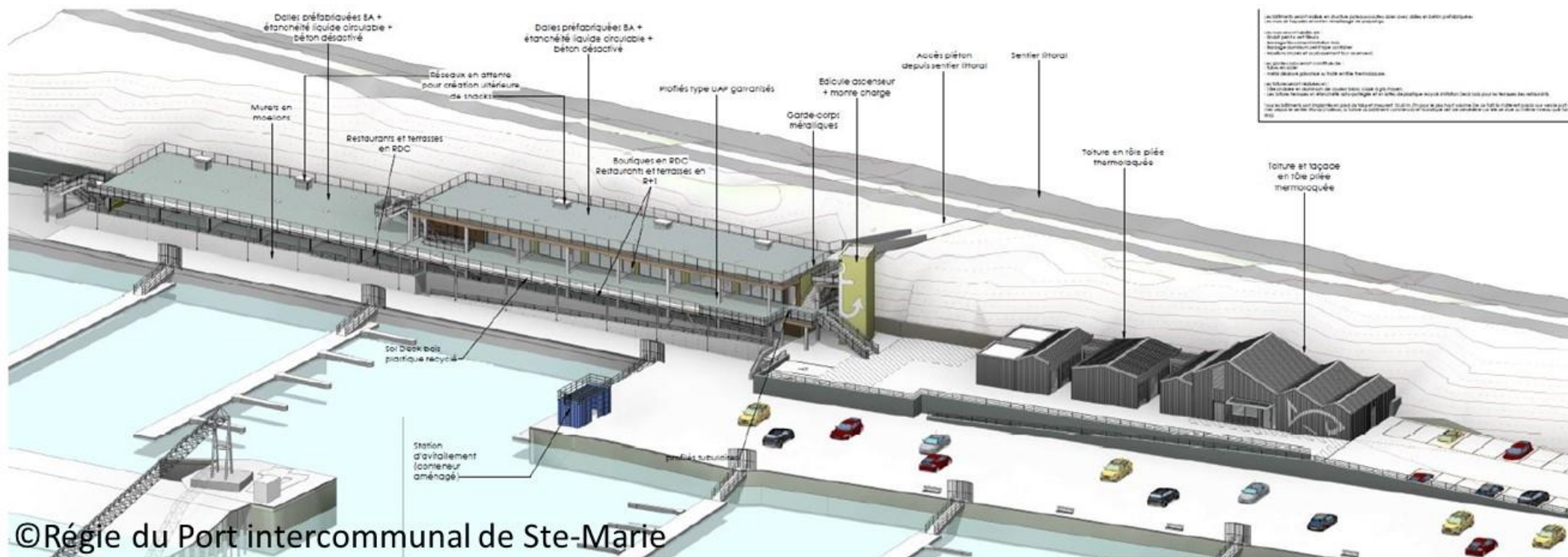
Les opportunités et atouts

- Port neuf et modernisation récente,
- Machine à glace fonctionnelle et efficace.

Les points de vigilance

- Absence de station d'avitaillement. Les pêcheurs doivent acheminer leur propre carburant par jerrycan de 20 L environ. Les quantités peuvent être importantes.
- La potence n'est pas installée, malgré le câblage électrique.
- La location des locaux, du silo à glace et du stockage dans le cadre de l'AOT ne permet pas aux pêcheurs d'utiliser ces infrastructures, en assurant l'équilibre économique pour la partie plaisance.
- L'entretien du port est complexe et coûteux.

Plan de localisation, photographies et relevé des surfaces



3/ Reportage photos

Sauf mention contraire, les photos sont propriétés de ©Elcimai.



Darse du port



Accès pour la machine à glace



Arrivée électrique pour la potence



Local technique attendant à l'aire de carénage



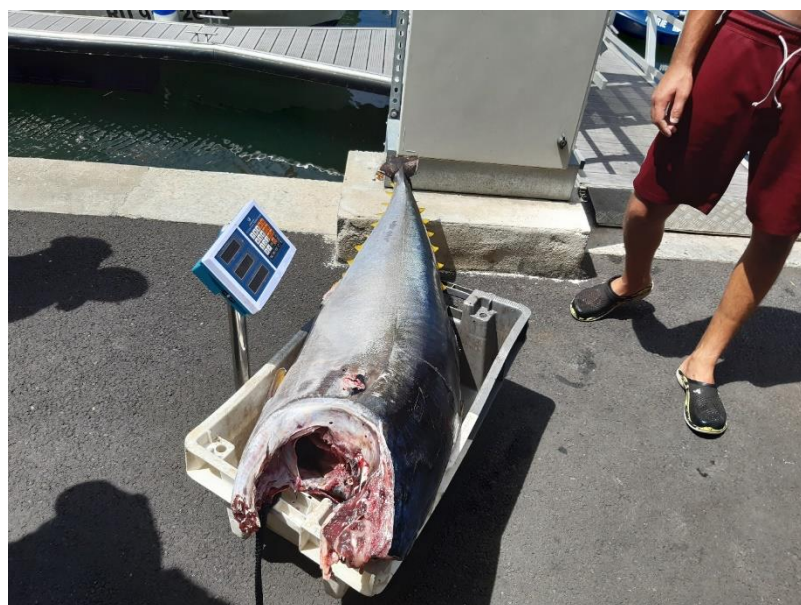
Sac de glace de 30 kg pour la pêche



Aire de carénage



Restaurants, boutiques



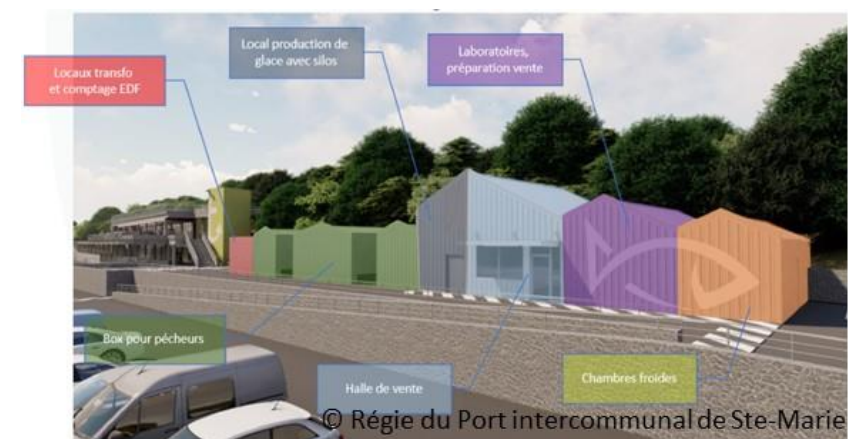
Thon albacore, pesée sur balance individuelle



De g. à d. (cf. plan à droite) : Local EDF, box pêcheur, halle de vente et gardiennage, laboratoire, chambre froide



Camion frigorifique pour distribution et vente





Actualisation du Plan Régional d'Organisation et d'Équipement des Ports de Pêche (PROEPP)

Entretien avec les acteurs
Ville de Sainte-Rose
SPL Maraina

1002162

1/ Objectifs de l'étude

Dans le cadre de la mise en place du **programme FEAMPA 2021/2027**, la Région Réunion souhaite actualiser son actuel **PROEPP** (Plan Régional d'Organisation et d'Équipement des Ports de Pêche) datant de 2018. Ce programme national prévoit notamment de soutenir les investissements dans les ports de pêche (infrastructures, équipements, etc.).

Notre bureau d'étude **Elcimaï** a été mandaté par la **Région** pour cette mission. Dans ce cadre, nous souhaitons réaliser une concertation avec l'ensemble des acteurs et des parties prenantes.

Cette étude s'articule en **3 phases principales. Ces entretiens s'intègrent dans le cadre de première phase.** Ils sont la première porte d'entrée à une **concertation** plus globale.

- **Phase 1** : Mise à jour du diagnostic des ports et points de débarquement,
- **Phase 2** : Concertation et définition des orientations stratégiques et opérationnelles,
- **Phase 3** : Elaboration finale et validation du PROEPP.

2/ Cadre de l'entretien

Il s'agit de réaliser **un entretien d'environ 1h** pour échanger sur différents thèmes.

Le guide est structuré de la façon suivante :

- **Comprendre votre structure** (activité, lien avec les équipements, les points et ports de débarquement, les zones d'opérations et les engins utilisés, mais aussi ses débouchés
- **Cartographier la gestion des débouchés** : volumes débarqués et principales espèces, les marchés et débouchés locaux et à l'export, les points de vente, etc.
- **Identifier les enjeux** associés à l'organisation et à l'équipement des ports ou points de débarquement (stockage, commercialisation, accès, glace, équipements, carburant, etc.),
- **Faire le point sur les difficultés rencontrées** et les freins au développement,
- **Mettre en avant** les opportunités favorables, les atouts ou avantages actuels,
- **Identifier vos besoins et vos attentes** vis-à-vis des investissements à mettre en œuvre pour améliorer les services et les équipements de pêche sur l'île,
- **Identifier les projets d'équipements** récemment terminés, ceux en cours et ceux projetés,
- **Affiner** la connaissance des liens entre acteurs de la filière pêche,
- **Identifier** les possibilités de financement.

Confidentialité : Les informations et documents échangés seront **utilisés exclusivement** dans le cadre de la présente étude. Nous avons conscience que certaines informations demandées sont parfois stratégiques pour votre activité. Les éventuelles données chiffrées ne seront pas publiées à l'échelle individuelle mais seront agglomérées de façon que les différents acteurs ne puissent pas être identifiés de façon individuelle.

3/ Acteur(s) interrogé(s)

Typologie d'acteur	Etablissement Public Acteur privé - SPL
Acteur interrogé	M. Idriss DARY (Mairie de Sainte-Rose) M. Philippe ADMETH (Mairie de Sainte-Rose) M. Cyril DUCHEMANN (Mairie de Sainte-Rose) M. MOUTAMA Frédéric (SPL Maraina)
Fonction	Responsable du Service Aménagement DGS de la Ville de Ste-Rose Responsable Technique AMO technique
Mail	amenagement@sainterose.re philippe.admeth@sainterose.re cyrille.duchemann@sainterose.re frederic.moutama@spl-maraina.com
Date d'entretien	30/01/2024
Consultant en charge de l'entretien	Alexis BOIRON

4/ Entretien

Présentation de l'acteur (activité, lien avec les équipements, lien avec les points et ports de débarquement, zones d'opérations et engins utilisés)

Le « Port – Abri Pêche » de La Marine est géré par la Ville de Ste-Rose, ce qui en fait une particularité unique sur le territoire Réunionnais.

Il existe depuis les années 90 et comprend 99 anneaux. Il accueille une 10^{aine} de professionnels de la pêche pour une 20^{aine} de plaisanciers. Les professionnels sont structurés en 1 GIE « Poissons des Laves » (7 membres dont 4 adhérents et 3 associés). Les pêcheurs louent les places à la commune.

Le port-abri pêche dispose d'une cale à sec permet également l'entretien et la maintenance.

La pêche est qualifiée de traditionnelle, avec des bateaux de moins de 7 m pour la plupart.

En lien avec la SPL Maraina, qui accompagne la commune, un projet est en cours d'étude avec des travaux prévus sur l'année 2025. Cela permet de satisfaire 4 enjeux majeurs :

- Aménager les infrastructures existantes pour favoriser l'organisation,
- Sécuriser le port-abri,
- Développer et ouvrir la Ville sur la mer en créant également du lien avec le centre-ville,
- Dynamiser l'attractivité du site et de la commune.

Quelle connaissance des autres acteurs de la filière avez-vous et avec qui échangez-vous au quotidien (producteurs, structures publiques/gouvernementales, transformateurs, organisation de pêche, associations)?

Les échanges sont réguliers avec le GIE. La Ville et la SPL sont amenées à échanger avec l'ensemble des autres acteurs du monde de la pêche, et en particulier la DEAL sur les suivis d'instructions des dossiers.

Un Conseil Portuaire se réunit tous les 2 mois et permet de traiter de sujets « économie bleue ». Le Conseil comprend notamment les Associations de pêche, le club de plongée, le GIE, les clubs d'activités nautiques et la mairie.

Quelles est la gestion des débouchées : volumes débarqués et principales espèces, les marchés et débouchés locaux et à l'export, les points de vente, etc.

La gestion des débouchées et la vente sont assurés par le GIE, qui commercialise la plupart de sa pêche en :

- Vente directe auprès d'hôtel/restaurants,
- Réseau de proximité via des grossistes,
- Poissonnerie, établissement d'un dès associé du GIE.

Quels sont les difficultés rencontrées et les freins au développement : gouvernance, financement, communication, réglementation, possibilités d'intervention ?

Il est évoqué lors des échanges les éléments suivants :

- Une sécurisation du site primordiale du fait :
 - d'un accès en pente et de contraintes (en particulier pour les usagers PMR),
 - d'un accès aux pontons en partie basse dangereux du fait de la hauteur,
- Un dimensionnement de la calle à sec actuelle limité (dimensions),
- Une capacité des box de stockage pour les professionnels limité,
- De fortes dégradations induites par les conditions météorologiques,
- La prise en compte d'une gestion du foncier complexe pour le projet du fait de l'existence d'une centrale hydro-électrique (EDF),
- Des délais d'instruction des dossiers par la DEAL peuvent être relativement longs et les normes restrictives.

Quelles sont les opportunités favorables, les atouts ou avantages actuels pour la réalisation du PROEPP (actions déjà en place, mutualisation interportuaire existantes) ?

Il est identifié les éléments suivants :

- Des réunions récurrentes rassemblant les acteurs liés à l'économie bleue,
- Un GIE dynamique,
- Un contexte touristique et géographique favorable, pouvant être dynamisé et promu (volcanisme du littoral, journées dédiée à la voile, sensibilisation à l'environnement)

Des possibilités d'échanges et de mutualisation avec St Benoit et St-Philippe pourraient émerger.

Quels besoins et attentes avez-vous vis-à-vis des investissements à mettre en œuvre pour améliorer les services et les équipements des ports de pêche sur l'île ?

Quelles idées d'actions auriez-vous ?

Il est identifié les besoins suivants :

- Mise en place d'une potence de levée et d'un mât de pesée,
- Remplacement des bouées
- Réparation et remplacement des pontons en caillebotis, et des installations électriques, abimés ou détruits par le cyclone Belal
- Pérennisation d'un fonctionnement et d'une organisation pour l'utilisation de la machine à glace (gérée actuellement par le GIE pour ses adhérents).

Avez-vous des exemples de projets d'équipements récemment terminés, ceux en cours et ceux projetés ?

Le projet réalisé et ayant bénéficié des subventions du précédent FEAMP a permis de :

- Remettre à niveau les systèmes d'amarrage ;
- D'installer des mouillages ;
- D'acquérir une machine à glace associée à une chambre froide.

Le projet en cours, mené par la Ville accompagné de l'AMO SPL Maraina prévoit un aménagement ambitieux du site à hauteur d'environ 3,5 M€. L'AVP est prévu pour fin 2024, avec des travaux courant 2025. Le projet dans son ensemble porte sur 3 phases :

- Diagnostic et scénarios d'aménagement,
- Problématiques,
- Mise en œuvre et DCE.

Les travaux se décomposent eux en 2 volets principaux :

- Aménagements : accès (dont PMR) voirie et desserte, aspect paysager, réseaux (EU, téléphonique, numérique) et sécurisation du site,
- Bâtiments et infrastructures :
 - Box de 15 m2, avec salle de réunion et bureaux, permettant également la surveillance du site,
 - 1 atelier nautique pour la réparation et le retrait (mise à sec) des navires.

Le projet ne prévoit pas d'agrandissement du port.

Quels besoins et attentes avez-vous vis-à-vis de la qualité environnementale des ports de pêche sur l'île ?

Quelles idées d'actions auriez-vous ?

Le projet est pensé avec du lien sur d'autres actions :

- Communiquer et renforcer la pédagogie auprès des usagers et des touristes,
- Développer la transition écologique et la sensibilisation sur la pollution marine.

La gestion des déchets est également un sujet complexe à gérer, avec des attentes fortes pour la Ville, en lien avec la réglementation.

Quelles motivations avez-vous quant à votre participation au PROEPP ?

Le travail d'actualisation du PROEPP arrive à point nommé pour la commune de Sainte-Rose. La commune finalise actuellement son diagnostic et sa programmation pour le réaménagement et la sécurisation du port de Sainte-Rose.

Cette réflexion pourra donc être nourrie du travail effectué par la ville et son AMO.

Les problématiques rencontrées sont donc actuelles et permettent un bon état des lieux des besoins rencontrés pour l'équipement portuaire de la commune de Sainte-Rose.

Autres sujets abordés

Parmi les autres sujets peuvent être cités :

- La gestion et le pilotage du projet entre la CIREST et la Ville de St-Rose pourrait amener à des discussions et de futurs arbitrages.
- Le suivi des tonnages et des volumes débarqués reste relativement flou en l'absence de balance de pesée.
- La mairie souhaite créer un service économique dédié, pour assurer notamment la gestion du port

5/ Reportage photos

Sauf mention contraire, les photos sont propriétés de ©Elcimai.



Port-abri de Sainte-Rose



Bateau au mouillage



Unique boîtier électrique en bout de jetée



Aire de carénage



Box de stockage matériel



Machine à glace et chambre froide (d.) avec sas d'entrée (g.)





Dégâts causés par le cyclone Belal



Installations actuelles obsolètes sur les réseaux eaux et électricité



Accès secondaire pour la mise à l'eau et foncier EDF





Actualisation du Plan Régional d'Organisation et d'Équipement des Ports de Pêche (PROEPP)

Entretien avec l'acteur
**Direction de la Mer Sud Océan Indien
(DM SOI)**

1002162

1/ Objectifs de l'étude

Dans le cadre de la mise en place du **programme FEAMPA 2021/2027**, la Région Réunion souhaite actualiser son actuel **PROEPP** (Plan Régional d'Organisation et d'Équipement des Ports de Pêche) datant de 2018. Ce programme national prévoit notamment de soutenir les investissements dans les ports de pêche (infrastructures, équipements, etc.).

Notre bureau d'étude **Elcimaï** a été mandaté par la **Région** pour cette mission. Dans ce cadre, nous souhaitons réaliser une concertation avec l'ensemble des acteurs et des parties prenantes.

Cette étude s'articule en **3 phases principales. Ces entretiens s'intègrent dans le cadre de première phase.** Ils sont la première porte d'entrée à une **concertation** plus globale.

- **Phase 1** : Mise à jour du diagnostic des ports et points de débarquement,
- **Phase 2** : Concertation et définition des orientations stratégiques et opérationnelles,
- **Phase 3** : Elaboration finale et validation du PROEPP.

2/ Cadre de l'entretien

Il s'agit de réaliser **un entretien d'environ 1h** pour échanger sur différents thèmes.

Le guide est structuré de la façon suivante :

- **Comprendre votre structure** (activité, lien avec les équipements, les points et ports de débarquement, les zones d'opérations et les engins utilisés, mais aussi ses débouchés
- **Cartographier la gestion des débouchées** : volumes débarqués et principales espèces, les marchés et débouchés locaux et à l'export, les points de vente, etc.
- **Identifier les enjeux** associés à l'organisation et à l'équipement des ports ou points de débarquement (stockage, commercialisation, accès, glace, équipements, carburant, etc.),
- **Faire le point sur les difficultés rencontrées** et les freins au développement,
- **Mettre en avant** les opportunités favorables, les atouts ou avantages actuels,
- **Identifier vos besoins et vos attentes** vis-à-vis des investissements à mettre en œuvre pour améliorer les services et les équipements de pêche sur l'île,
- **Identifier les projets d'équipements** récemment terminés, ceux en cours et ceux projetés,
- **Affiner** la connaissance des liens entre acteurs de la filière pêche,
- **Identifier** les possibilités de financement.

Confidentialité : Les informations et documents échangés seront **utilisés exclusivement** dans le cadre de la présente étude. Nous avons conscience que certaines informations demandées sont parfois stratégiques pour votre activité. Les éventuelles données chiffrées ne seront pas publiées à l'échelle individuelle mais seront agglomérées de façon que les différents acteurs ne puissent pas être identifiés de façon individuelle.

3/ Acteur(s) interrogé(s)

Typologie d'acteur	Etablissement Public
Acteur interrogé	M. Nicolas LE BIANIC Mme. Laurence PROVOT
Fonction	Directeur DM SOI Responsable Affaires Économiques DM SOI
Mail	Nicolas.Le-Bianic@mer.gouv.fr laurence.provot@developpement-durable.gouv.fr
Date d'entretien	02/02/2024
Consultant en charge de l'entretien	Alexis BOIRON

4/ Entretien

Présentation de l'acteur (activité, lien avec les équipements, lien avec les points et ports de débarquement, zones d'opérations et engins utilisés)

La DMSOI a en charge des missions comprenant la sécurité, le sauvetage et la police judiciaire en mer, ainsi que le soutien et le développement économique du secteur maritime.

Dans ce cadre, la DMSOI assure les fonctions suivantes en lien avec le volet « pêche » :

- Contrôle de la consommation des crédits, en lien avec la Région,
- Emetteur d'avis dans le cadre de l'instruction des dossiers (en opportunités ou en réserve pour la part Etat). Ces avis sont élaborés sur la base de fiches de renseignements internes et portent sur :
 - La régularité administrative et sociale,
 - Les infractions à la réglementation des pêches.

La DMSOI était précédemment l'organe instructeur pour les dossiers de demande de subventions du précédent FEAMP. L'organisation a évolué, avec une compétence désormais transférée à la Région.

Les dossiers de demande de subventions FEAMPA sont dématérialisés et déposés sur la plateforme eSynergie.

Quelle connaissance des autres acteurs de la filière avez-vous et avec qui échangez-vous au quotidien (producteurs, structures publiques/gouvernementales, transformateurs, organisation de pêche, associations)?

La DMSOI échange avec l'ensemble des entités suivantes. Elle est une entité de convergence importante.

- La DEAL, la Région, l'ARS, etc. dans le cadre de l'instruction des dossiers,
- L'Autorité environnementale, dans le cadre des procédures cas par cas, et selon les incidences environnementales identifiées,

- Les porteurs de projets, dans le cadre des avis que la DMSOI rend ou au travers de la mise en œuvre de ses missions (gestion de la flotte, formation, CSN, police),
- Les EPCI,
- Le CRPME, avec un lien étroit en tant que structure de tutelle du Comité interprofessionnel,
- Les Comités de suivi locaux,
- Les Douanes.
- Transformateurs, commerçants (contrôle) ;
- Les associations,
- Etc.

Elle est également présente aux journées dédiées et est associée aux groupes de travail sur les sujets reliés à l'économie bleue. La DMSOI est vigilante à assurer une sollicitation des acteurs le plus en amont possible.

Quelles possibilités de participation financière au PROEPP ?

Le montant régional de 46,6 M€ du FEAMPA comprend 32,5 M€ pour la compensation au titre du Plan de Compensation des Surcoûts (PCS).

La DMSOI est en cours d'arbitrage de la clé de répartition entre l'Etat et la Région.

Plusieurs cas d'abandon de mise en place d'équipements après conventionnement ont induit une reconfiguration tardive des engagements qui aurait pu induire des pertes de crédits lors de la mise en œuvre du FEAMP. Dans ce cadre, la DMSOI attire l'attention sur l'importance de bien définir et identifier les projets, leur nature et leur contenu, en lien avec les organisations professionnelles.

Quels besoins et attentes avez-vous vis-à-vis des investissements à mettre en œuvre pour améliorer les services et les équipements des ports de pêche sur l'île ?

Quelles idées d'actions auriez-vous ?

La DMSOI met en avant les éléments suivants :

- Un besoin fort de priorisation pour les équipements du PROEPP, avec une attention sur les besoins évoqués par les professionnels,
- Un besoin de généralisation des systèmes de pesées réfrigérés. La DMSOI indique qu'un portage collectif au bénéfice des professionnels pourrait être mis en place via un dossier commun dont la structure porteuse serait à définir.
- Un besoin fort et partagé sur l'avitaillement.

Pour les projets importants, la DMSOI met en avant la nécessité d'affiner les besoins et de les décliner précisément.

Avez-vous des exemples de projets d'équipements récemment terminés, ceux en cours et ceux projetés ?

Plusieurs projets ont été mis en œuvre. Ces projets incluent notamment :

- Un travail sur le balisage et les phares (visibilité, rénovation),
- Les équipements (avitaillement), etc.
- La recherche de financement.

Autres sujets abordés

La DMSOI met en avant les sujets suivants :

- Sur la région Réunion, l'environnement et les enjeux sont complexes, avec une forte mixité sur les caractères professionnels et de plaisance.
- Une saturation de l'offre portuaire qui se heurte aux possibilités d'extensions limitées et aux faibles capacités de mouillage supplémentaires.
- Une problématique la définition commune et partagée de la notion de « ports de pêche ».
- Une vigilance concernant la ligne de partage entre les différents fonds de subventions, en particulier le FEDER et le FEAMPA. En Martinique, cette distinction est par exemple basée sur un montant financier limite.



Actualisation du Plan Régional d'Organisation et d'Équipement des Ports de Pêche (PROEPP)

Entretien avec l'acteur
COMATA

1002162

1/ Objectifs de l'étude

Dans le cadre de la mise en place du **programme FEAMPA 2021/2027**, la Région Réunion souhaite actualiser son actuel **PROEPP** (Plan Régional d'Organisation et d'Équipement des Ports de Pêche) datant de 2018. Ce programme national prévoit notamment de soutenir les investissements dans les ports de pêche (infrastructures, équipements, etc.).

Notre bureau d'étude **Elcimaï** a été mandaté par la **Région** pour cette mission. Dans ce cadre, nous souhaitons réaliser une concertation avec l'ensemble des acteurs et des parties prenantes.

Cette étude s'articule en **3 phases principales. Ces entretiens s'intègrent dans le cadre de première phase.** Ils sont la première porte d'entrée à une **concertation** plus globale.

- **Phase 1** : Mise à jour du diagnostic des ports et points de débarquement,
- **Phase 2** : Concertation et définition des orientations stratégiques et opérationnelles,
- **Phase 3** : Elaboration finale et validation du PROEPP.

2/ Cadre de l'entretien

Il s'agit de réaliser **un entretien d'environ 1h** pour échanger sur différents thèmes.

Le guide est structuré de la façon suivante :

- **Comprendre votre structure** (activité, lien avec les équipements, les points et ports de débarquement, les zones d'opérations et les engins utilisés, mais aussi ses débouchés
- **Cartographier la gestion des débouchés** : volumes débarqués et principales espèces, les marchés et débouchés locaux et à l'export, les points de vente, etc.
- **Identifier les enjeux** associés à l'organisation et à l'équipement des ports ou points de débarquement (stockage, commercialisation, accès, glace, équipements, carburant, etc.),
- **Faire le point sur les difficultés rencontrées** et les freins au développement,
- **Mettre en avant** les opportunités favorables, les atouts ou avantages actuels,
- **Identifier vos besoins et vos attentes** vis-à-vis des investissements à mettre en œuvre pour améliorer les services et les équipements de pêche sur l'île,
- **Identifier les projets d'équipements** récemment terminés, ceux en cours et ceux projetés,
- **Affiner** la connaissance des liens entre acteurs de la filière pêche,
- **Identifier** les possibilités de financement.

Confidentialité : Les informations et documents échangés seront **utilisés exclusivement** dans le cadre de la présente étude. Nous avons conscience que certaines informations demandées sont parfois stratégiques pour votre activité. Les éventuelles données chiffrées ne seront pas publiées à l'échelle individuelle mais seront agglomérées de façon que les différents acteurs ne puissent pas être identifiés de façon individuelle.

3/ Acteur(s) interrogé(s)

Typologie d'acteur	Armateur
Acteur interrogé	M. Sylvain RAITHIER Mme Emilie RICHARD
Fonction	Directeur - Managing Director Responsable Ressources et Environnement
Mail	sylvain.raithier@mousquetaires.com emilie.richard@mousquetaires.com
Date d'entretien	29/01/2024
Consultant en charge de l'entretien	Alexis BOIRON

4/ Entretien

Présentation de l'acteur (activité, lien avec les équipements, lien avec les points et ports de débarquement, zones d'opérations et engins utilisés)

La COMATA (Compagnie Maritime des Terres Australes) fait partie de la filière mer et pêche du groupement des Mousquetaires (groupe Intermarché).

La COMATA est basée à Le Port et est présente depuis le début des années 90. Elle disposait à l'époque d'un navire d'environ 90m le « Kerguelen de Trémarec ».

La COMATA fait partie des armements SCAPÊCHE-COMATA également basés à Lorient et au Guilvinec en Bretagne. La majorité de la flotte opère en zones Manche et Atlantique Nord-Est.

Les équipes de COMATA sont composées d'environ 60 à 65 personnes dont :

- Personnel sédentaire : 15 à 20 ETP, avec quelques exceptions sur des personnes alternant entre Métropole et Réunion.
- 45 à 50 marins (31 membres d'équipage à bord + 1 contrôleur des pêches des TAAF)

Dans le cadre du renouvellement de sa flotte, la COMATA exploite un navire de pêche Palangrier congélateur spécialisé pour la pêche à la légine australe. Ce nouveau navire « L'ÎLE DE LA RÉUNION II » est exploité depuis 2018 et remplace le navire « L'ÎLE DE LA RÉUNION ». Il offre aux marins pêcheurs un confort et une sécurité renforcés (système de « Moonpool », sorte de puits central pour le virage et la récupération des lignes au centre du navire).

Caractéristiques du navire :

- 62,8m, pour une largeur de 12,4m.

- Standard Ice Clas 1C
- Cale à poisson réfrigérée à -25°, et de 700 m3.

« L'ÎLE DE LA RÉUNION » a été cédé aux Affaires Maritimes pour une reconversion en patrouilleur (protection de la pêche de la légine australe et lutte contre la piraterie, au sens de la pêche illégale).

Malgré une longueur plus importante, la capacité de production de ce nouveau navire est semblable. Cela s'explique entre autres par la présence de 2 cuves supplémentaires de 50 m³ pour la récupération des co-produits de la pêche.

En termes d'organisation :

- Le GPMDLR entretient les infrastructures portuaires et assure une place à quai à la COMATA,
- La COMATA loue au GPMDLR un hall de tri réfrigéré pour palettiser et trier la débarque,
- Le matériel est stocké dans un entrepôt, loué au GPMDLR, tout comme les bureaux,
- La chambre froide de stockage est mise à disposition par une entreprise tierce.

Quelle connaissance des autres acteurs de la filière avez-vous et avec qui échangez-vous au quotidien (producteurs, structures publiques/gouvernementales, transformateurs, organisation de pêche, associations)?

La COMATA favorise ses échanges avec des partenaires réunionnais :

- Des fournisseurs pour l'avitaillement du navire (carburant, vivres, matériel de pêche, consommables techniques) et des prestataires pour son entretien et la maintenance technique. Certains matériels, produits à l'étranger, sont cependant acheminés via conteneur (palangres, hameçons, appareils de pêche, et certains emballages en provenance de l'Europe)
- Ensemble des grossistes, et des GMS pour la vente
- Entreprises et partenaires divers : par exemple pour la mise à disposition d'une chambre froide, la transformation des produits de la pêche et la commercialisation pour le marché local et la logistique.

Quelles est la gestion des débouchés : volumes débarqués et principales espèces, les marchés et débouchés locaux et à l'export, les points de vente, etc.

La production totale de produits issus de la pêche est estimée à 650t/an en net, environ.

La COMATA se charge de la vente :

- Environ 85% de la production sont exportés (Asie, Etats-Unis, marginalement l'Europe),
- Les 15% restants sont écoulés sur le marché local, en privilégiant un développement local

La COMATA assure les ventes auprès de grossistes, qui ventilent les ventes en GMS et en RHF (Restauration hors foyer) à l'échelle locale. Les produits sont vendus sous plusieurs marques.

Quels sont les difficultés rencontrées et les freins au développement : gouvernance, financement, communication, réglementation, possibilités d'intervention ?

La COMATA évoque les points suivants :

- Infrastructures et aspects techniques : la présence d'une cale de mise à sec de capacité suffisante permettrait d'assurer l'intégralité des escales techniques à la Réunion. En effet, actuellement, les arrêts techniques importants de maintenance et d'entretien ne peuvent être réalisés que sur l'île Maurice.
- Financement du navire : l'achat a été réalisé sur fonds propres, aucune aide ou défiscalisation n'étant accordée pour cet investissement.
- Concurrence sur le secteur : les quotas pour la pêche et les licences de pêche (renouvellement annuels) induisent une forte concurrence

Quelles sont les opportunités favorables, les atouts ou avantages actuels pour la réalisation du PROEPP (actions déjà en place, mutualisation interportuaire existantes) ?

Les opportunités actuelles résident principalement sur le tissage de partenariats en direct avec certains acteurs pour participer à l'économie locale.

Quels besoins et attentes avez-vous vis-à-vis des investissements à mettre en œuvre pour améliorer les services et les équipements des ports de pêche sur l'île ?

Quelles idées d'actions auriez-vous ?

La COMATA évoque les points suivants, qui permettrait de disposer d'un environnement plus propice :

- Maintenir une place à quai avec prise de courant et approvisionnement en eau douce fonctionnels, et autres services
- Disposer des capacités et des équipements pour souter en gasoil,
- Renforcer la sécurité au niveau des zones de quai,
- Investir dans une cale sèche ou dock flottant.

Avez-vous des exemples de projets d'équipements récemment terminés, ceux en cours et ceux projetés ?

Acquisition du navire récente.

Quels besoins et attentes avez-vous vis-à-vis de la qualité environnementale des ports de pêche sur l'île ?

Quelles idées d'actions auriez-vous ?

La COMATA met en avant une volonté de traitement des déchets. La prestation est assurée principalement par le GPMDLR, la SARL Run environnement et la société SUEZ. SUEZ assure notamment la gestion des huiles minérales et des eaux usées.

Certaines catégories de déchets ne disposent pas de filières matures pour leur gestion. La COMATA œuvre pour développer ces filières, notamment celle liées à la gestion des co-produits de la pêche. Un projet a été mené avec VALOBIO pour la gestion des déchets et une valorisation en « Petfood » et en fertilisants agronomiques.

Sur les autres projets mis en œuvre, le plan de progrès « pêche durable 2025 », piloté par Le Groupement Les Mousquetaires est décliné via le pôle agroalimentaire Agromousquetaires.

Autres sujets abordés

Le sujet de la décarbonation a été évoqué.

Les alternatives actuelles sont encore peu concurrentielles avec le GO marin utilisé actuellement. La COMATA s'investi dans cette voie et reste à l'écoute des possibilités à venir.



Actualisation du Plan Régional d'Organisation et d'Équipement des Ports de Pêche (PROEPP)

Entretien avec l'acteur
GIE de la Baie

1002162

1/ Objectifs de l'étude

Dans le cadre de la mise en place du **programme FEAMPA 2021/2027**, la Région Réunion souhaite actualiser son actuel **PROEPP** (Plan Régional d'Organisation et d'Équipement des Ports de Pêche) datant de 2018. Ce programme national prévoit notamment de soutenir les investissements dans les ports de pêche (infrastructures, équipements, etc.).

Notre bureau d'étude **Elcimaï** a été mandaté par la **Région** pour cette mission. Dans ce cadre, nous souhaitons réaliser une concertation avec l'ensemble des acteurs et des parties prenantes.

Cette étude s'articule en **3 phases principales. Ces entretiens s'intègrent dans le cadre de première phase.** Ils sont la première porte d'entrée à une **concertation** plus globale.

- **Phase 1** : Mise à jour du diagnostic des ports et points de débarquement,
- **Phase 2** : Concertation et définition des orientations stratégiques et opérationnelles,
- **Phase 3** : Elaboration finale et validation du PROEPP.

2/ Cadre de l'entretien

Il s'agit de réaliser **un entretien d'environ 1h** pour échanger sur différents thèmes.

Le guide est structuré de la façon suivante :

- **Comprendre votre structure** (activité, lien avec les équipements, les points et ports de débarquement, les zones d'opérations et les engins utilisés, mais aussi ses débouchés
- **Cartographier la gestion des débouchés** : volumes débarqués et principales espèces, les marchés et débouchés locaux et à l'export, les points de vente, etc.
- **Identifier les enjeux** associés à l'organisation et à l'équipement des ports ou points de débarquement (stockage, commercialisation, accès, glace, équipements, carburant, etc.),
- **Faire le point sur les difficultés rencontrées** et les freins au développement,
- **Mettre en avant** les opportunités favorables, les atouts ou avantages actuels,
- **Identifier vos besoins et vos attentes** vis-à-vis des investissements à mettre en œuvre pour améliorer les services et les équipements de pêche sur l'île,
- **Identifier les projets d'équipements** récemment terminés, ceux en cours et ceux projetés,
- **Affiner** la connaissance des liens entre acteurs de la filière pêche,
- **Identifier** les possibilités de financement.

Confidentialité : Les informations et documents échangés seront **utilisés exclusivement** dans le cadre de la présente étude. Nous avons conscience que certaines informations demandées sont parfois stratégiques pour votre activité. Les éventuelles données chiffrées ne seront pas publiées à l'échelle individuelle mais seront agglomérées de façon que les différents acteurs ne puissent pas être identifiés de façon individuelle.

3/ Acteur(s) interrogé(s)

Typologie d'acteur	GIE
Acteur interrogé	GIE de la Baie Mme Natacha VIRASSAMY XXXX[AB1]
Fonction	Associés GIE / Poissonnière / Marin pêcheur
Mail	natacha.virassamy97@gmail.com
Date d'entretien	01/02/2024
Consultant en charge de l'entretien	Alexis BOIRON

4/ Entretien

Présentation de l'acteur (activité, lien avec les équipements, lien avec les points et ports de débarquement, zones d'opérations et engins utilisés)

Le GIE de la Baie a été créé en 2010 par M. SALIMINA. Localisé sur la commune de Saint-Paul, il comprend 7 professionnels adhérents et échange également avec 3 autres professionnels. Ces professionnels sont implantés sur plusieurs communes dont St-Pierre, Ste-Rose, Le Port, St-Gilles.

Le GIE dispose d'un espace de vente et une poissonnerie (cf. photos) sur la commune, financé dans le cadre du précédent FEAMP. Initialement, cette vente était réalisée en bord de route. Elle comprend l'ensemble des équipements nécessaires à la pesée, la découpe et la préparation, au stockage et à la vente. Le bâtiment comprend notamment une chambre froide ainsi qu'une machine à glace.

Le GIE comprend 2 salariés à temps partiel : 1 poissonnier ainsi qu'une vendeuse (présente le vendredi et le samedi).

Un abri côtier est présent à proximité de la poissonnerie. Dans ce cadre, M. XXX pratique toujours une pêche traditionnelle à la senne de plage à bord d'une canote. Il est le seul représentant professionnel de ce type de pêche sur la façade Ouest.

Le GIE comprend également :

- un box de stockage pour le matériel,
- 2 véhicules utilitaires frigorifiques pour les livraisons,
- Un treuil mécanique permettant la remontée de la canote depuis la plage

Quelle connaissance des autres acteurs de la filière avez-vous et avec qui échangez-vous au quotidien (producteurs, structures publiques/gouvernementales, transformateurs, organisation de pêche, associations)?

Le GIE échange au quotidien avec ses adhérents ainsi qu'avec les autres pêcheurs.

Il entretient également des échanges réguliers avec ses clients : usagers direct, professionnels (commerces, hôtels, restaurants, etc.) et autres entreprises.

Un Conseil d'administration annuel est réalisé au sein du GIE, permettant notamment de définir les tarifs, les évolutions éventuelles et les investissements sur le matériel.

Quelles est la gestion des débouchées : volumes débarqués et principales espèces, les marchés et débouchés locaux et à l'export, les points de vente, etc.

- Volumes : environ 500 kg/semaine
- Espèces principales : thon et poissons de fond
- Points de vente :
 - vente directe en poissonnerie,
 - vente directe auprès de 3 restaurants sur la commune de St-Paul.

Le GIE est attaché à dynamiser le secteur local et à vendre ses produits aux usagers de la commune. Il ne réalise pas d'achat auprès d'autres structures ou d'autres territoires (Madagascar, Ile Maurice, etc.).

Le prix de vente des produits est compris généralement entre 2 à 10 €/kg environ (selon les espèces).

Quels sont les difficultés rencontrées et les freins au développement : gouvernance, financement, communication, réglementation, possibilités d'intervention ?

Le GIE met en avant les éléments suivants :

- Conditions météorologiques : du fait de la taille des embarcations, en particulier de la canote, les conditions limitent les sorties en mer,
- Consommation électrique pour la production de glace (environ 1000€/an) : la glace est fournie à titre gracieux aux adhérents, en sac de 30 kg généralement,
- Consommation d'eau associée à la production de glace pouvant être importante,
- Le manque de reconnaissance du métier de poissonnier et l'absence de diplôme reconnu (type CAP) pour cette filière,
- Une gestion des déchets complexe et couteuse. Actuellement, un stockage est réalisé en congélation, avant gestion auprès d'une entreprise tierce (rachat à 1€/kg). Une entreprise assure de l'équarrissage sur l'Etang Salé, mais le GIE met en avant un coût de gestion dissuasif,
- Dégradation de certains équipements (chambre froide).

Quels besoins et attentes avez-vous vis-à-vis des investissements à mettre en œuvre pour améliorer les services et les équipements des ports de pêche sur l'île ?

Quelles idées d'actions auriez-vous ?

Le GIE met notamment en avant le besoin d'avoir une gestion des déchets harmonisée et pertinente à l'échelle de la Région. Ce point est lié aux coûts de gestion actuels, très souvent dissuasifs.

Avez-vous des exemples de projets d'équipements récemment terminés, ceux en cours et ceux projetés ?

Terminé : construction et installation de la poissonnerie du GIE de la Baie.

Quels besoins et attentes avez-vous vis-à-vis de la qualité environnementale des ports de pêche sur l'île ?

Quelles idées d'actions auriez-vous ?

Une meilleure gestion des déchets.

5/ Reportage photos

Sauf mention contraire, les photos sont propriétés de ©Elcimai.



Poissonnerie du GIE de la Baie



Espace de vente



Chambre froide de stockage



Zone de préparation et de découpe



Balance de pesée



Véhicule utilitaire frigorifique





Treuil permettant la remontée de la canote



Plage de St-Paul avec treuil pour la remontée de la canote



Box de stockage





Actualisation du Plan Régional d'Organisation et d'Équipement des Ports de Pêche (PROEPP)

Entretien avec l'acteur
GPMDLR

1002162

1/ Objectifs de l'étude

Dans le cadre de la mise en place du **programme FEAMPA 2021/2027**, la Région Réunion souhaite actualiser son actuel **PROEPP** (Plan Régional d'Organisation et d'Équipement des Ports de Pêche) datant de 2018. Ce programme national prévoit notamment de soutenir les investissements dans les ports de pêche (infrastructures, équipements, etc.).

Notre bureau d'étude **Elcimaï** a été mandaté par la **Région** pour cette mission. Dans ce cadre, nous souhaitons réaliser une concertation avec l'ensemble des acteurs et des parties prenantes.

Cette étude s'articule en **3 phases principales. Ces entretiens s'intègrent dans le cadre de première phase.** Ils sont la première porte d'entrée à une **concertation** plus globale.

- **Phase 1** : Mise à jour du diagnostic des ports et points de débarquement,
- **Phase 2** : Concertation et définition des orientations stratégiques et opérationnelles,
- **Phase 3** : Elaboration finale et validation du PROEPP.

2/ Cadre de l'entretien

Il s'agit de réaliser **un entretien d'environ 1h** pour échanger sur différents thèmes.

Le guide est structuré de la façon suivante :

- **Comprendre votre structure** (activité, lien avec les équipements, les points et ports de débarquement, les zones d'opérations et les engins utilisés, mais aussi ses débouchés
- **Cartographier la gestion des débouchés** : volumes débarqués et principales espèces, les marchés et débouchés locaux et à l'export, les points de vente, etc.
- **Identifier les enjeux** associés à l'organisation et à l'équipement des ports ou points de débarquement (stockage, commercialisation, accès, glace, équipements, carburant, etc.),
- **Faire le point sur les difficultés rencontrées** et les freins au développement,
- **Mettre en avant** les opportunités favorables, les atouts ou avantages actuels,
- **Identifier vos besoins et vos attentes** vis-à-vis des investissements à mettre en œuvre pour améliorer les services et les équipements de pêche sur l'île,
- **Identifier les projets d'équipements** récemment terminés, ceux en cours et ceux projetés,
- **Affiner** la connaissance des liens entre acteurs de la filière pêche,
- **Identifier** les possibilités de financement.

Confidentialité : Les informations et documents échangés seront **utilisés exclusivement** dans le cadre de la présente étude. Nous avons conscience que certaines informations demandées sont parfois stratégiques pour votre activité. Les éventuelles données chiffrées ne seront pas publiées à l'échelle individuelle mais seront agglomérées de façon que les différents acteurs ne puissent pas être identifiés de façon individuelle.

3/ Acteur(s) interrogé(s)

Typologie d'acteur	EPIC
Acteur interrogé	M. Eric LEGRIGEIS M. Gilles HAM-CHOU-CHONG
Fonction	DG et Président du directoire DGA et Directeur des Services Généraux et Juridiques
Mail	Eric.LEGRIGEIS@reunion.port.fr gilles.ham-chou-chong@reunion.port.fr
Date d'entretien	02/02/2024
Consultant en charge de l'entretien	Alexis BOIRON

4/ Entretien

Présentation de l'acteur (activité, lien avec les équipements, lien avec les points et ports de débarquement, zones d'opérations et engins utilisés)

Le GPMDLR est fondé sur le regroupement des entités CCI Réunion et DEAL et dispose d'une gouvernance structurée autour d'un Directoire, d'un Conseil de Surveillance et d'un Conseil de Développement. Le port cumule 5 fonctions : port de commerce, base navale, port de plaisance croisière et port de pêche. La compétence Plaisance a été transférée au TCO en 2016. Il comprend un :

- Port Ouest : port historique mis en service en 1886, il regroupe notamment les activités de plaisance, de pêche et de réparation navale et s'étend sur 107 ha (dont 37 ha de plans d'eau)
- Port Est : inauguré en 1986, il regroupe l'essentiel des activités commerciales et s'étend sur 175 ha (dont 53 ha de plan d'eau)

Le GPMDLR est le maître d'ouvrage sur ces secteurs.

L'entretien a porté principalement sur le Port Ouest.

La gestion et l'entretien des chambres froides et silos à glace sont assurés par du personnel interne au GPMDLR. A minima 2 ETP assurent l'astreinte sur ces équipements. En 2022, 2205 t de glace ont été vendues (contre 3302 t en 2021). Les 2 silos les plus récents dénommés SG4 et SG5 peuvent délivrer chacun jusqu'à 14 t de glace par 24 h. Ils fonctionnent à l'ammoniac. La métrologie installée permet de livrer 24/24 et est adaptée pour la petite pêche, la livraison minimale étant de 50 kg. Le plus ancien silo le SG3 est d'une technologie plus ancienne et moins fiable, son remplacement est envisagé en 2025 sous réserve de cofinancement FEAMPA et permettra d'augmenter le volume vendu.

Quelle connaissance des autres acteurs de la filière avez-vous et avec qui échangez-vous au quotidien (producteurs, structures publiques/gouvernementales, transformateurs, organisation de pêche, associations)?

Dans le cadre du sujet « PROEPP », le GPMDLR interagit avec l'ensemble des acteurs privés et publics, en particulier :

- La ville du Port,
- TCO,
- Le Comité des pêches,
- L'institut bleu,
- Le CRPMEM,
- Les armateurs et entreprises de réparations navales,
- La DMSOI et la DEAL,
- L'ensemble des autres acteurs et institutions du port.

Quels sont les difficultés rencontrées et les freins au développement : gouvernance, financement, communication, réglementation, possibilités d'intervention ?

Il est mis en avant les points suivants :

- Une disponibilité à quai limitée et une saturation progressive du port, notamment au regard du développement des activités de la Marine Nationale induit par le changement de statut décidé dans la loi de programmation militaire (livraison de navires prévues en 2025-26-30-32). Les futurs bâtiments seront à quai sur les postes P2 et P3 ;
- Une autre difficulté émerge, les derniers palangriers acquis par les armements ont des tirants d'eau plus importants réduisant les zones où ils peuvent débarquer ; le quai 9 utilisé de temps en temps ne sera plus accessible une fois le dock flottant installé, fin 2024 ;
- Une sécurisation des quais à développer tout en garantissant un accès libre et en préservant les conditions d'exploitation ;
- Une augmentation globale des coûts d'investissements et de fonctionnement,
- Un ensablement récurrent des accès au niveau de la jetée Sud sous l'effet des houles australes, le maintien du chenal aux conditions nominales (70 m de large avec une bathymétrie de - 10 m) nécessite un dragage permanent.

Quelles sont les opportunités favorables, les atouts ou avantages actuels pour la réalisation du PROEPP (actions déjà en place, mutualisation interportuaire existantes) ?

Une mutualisation et des échanges avec TCO pourraient être renforcés dans une logique intra portuaire.

Le GPMDLR a mené une étude de faisabilité pour l'installation d'un méthaniseur alimenté par les déchets de poisson. Le résultat n'a pas été concluant car la ressource est insuffisante pour trouver un équilibre économique. Une partie des déchets est traitée à bord des palangriers pour respecter la réglementation des TAAF et un autre débouché existe à la Réunion.

Quels besoins et attentes avez-vous vis-à-vis des investissements à mettre en œuvre pour améliorer les services et les équipements des ports de pêche sur l'île ?

Quelles idées d'actions auriez-vous ?

Il est mis en avant les éléments suivants :

- Un souhait de favoriser et d'optimiser l'exploitabilité des quais,

- La présence de 2 seuils limite le passage des navires à fort tirant d'eau (exemple de l'Atlas Cove ou du Polar Bay avec des tirants d'eau supérieurs à 6m). Les seuils sont situés au niveau de la darse de Plaisance et au niveau de la darse hauturière, du fait des extensions progressives du port.
- Les capacités de renouvellement de la flotte, avec notamment les constructeurs PSI (coque résine) et Piriou (coque aluminium),
- Des investissements sur les infrastructures du port : remplacement du silo à glace le plus ancien (SG3)

Avez-vous des exemples de projets d'équipements récemment terminés, ceux en cours et ceux projetés ?

Il est mis en avant les éléments suivants pour les équipements du Port Ouest :

▪ **Terminés :**

- Reconstruction du poste P1 entre janvier 2021 et avril 2022, pour sécuriser l'ouvrage afin de retrouver des conditions de débarque nominales ; à cette occasion, l'ouvrage a été allongé ce qui permet d'offrir 2 postes à quai,
- 2 stations d'avitaillement de carburant,
- 2 silos à glace (n° 4 et n°5) fonctionnant au NH3 (ammoniac) de capacité unitaire 14 t/j. Les silos n° 1 et n°2 ont été démontés.
- Le silo n°3 est au fréon et dispose d'une capacité minimale de livraison de 200 kg, facilitant l'approvisionnement en glace pour la darse hauturière.
- Rénovation des 4 Entrepôts frigorifiques et hall de tri (2,4 M€ cofinancé dans le cadre du plan France Relance de l'Etat pour mettre à niveau l'isolation thermique et produire le froid désormais avec du CO2 (gaz carbonique) ce qui permet de diviser par 4000 les émissions de gaz à effets de serre.
- Potence de débarquement, mais non installée. Acquisition en fond propre par le GPMDLR (autour de 125 k€),
- 1 élévateur à sangle 60t (388 k€) remplacé en 2022,
- 1 cale de halage à sec « slipway » existante,
- Raccordement électrique sur le poste P1 et la darse de pêche hauturière (DPH),
- Transformation de l'ancien magasin céréalier en Ateliers de l'Océan (3 M€) cofinancé par le plan France Relance

▪ **En cours :**

- Acquisition du dock flottant qui sera livré fin 2024 et installé, après réalisation de 2 pieux le long du quai 9 (dimensions du dock de 120*32m) ;
- Réalisation d'un entrepôt biosécurisé au sein du Magasin 90 pour les TAAF

▪ **Projetés :**

- Développement des branchements à quai électriques sur l'ensemble du port Ouest (dont le poste 8, accueillant le Marion Dufresne et potentiellement des paquebots des segments Luxe et Expédition type PONANT) ;
- Mise en place de vidéo-surveillance pour favoriser la sécurité sur le site ;
- Rénovation du slipway pour qu'il retrouve sa capacité nominale de 800 t (actuellement il est limité à 650 t) ;

- Reconstruction de la darse servant à l'élévateur à bateaux ;
- Remplacement du SG3 en retenant la technologie des SG4 et SG5 (passage à l'ammoniac) , sous réserve de cofinancement FEAMPA ;

Les autres projets évoqués sont les suivants :

- Mise en service des Ateliers de l'Océan à partir de 2023 pour accueillir l'écosystème de la réparation navale qui interviendra notamment sur le dock flottant ;
- En parallèle, il est mis en avant les opérations de dragage régulières (200 à 300 kt/an de matériaux). Les zones d'accumulation sont situées au niveau de la jetée Sud (partie Ouest) et le long du chenal d'accès (cf. illustrations) ; le transfert des sédiments de l'autre côté du port Ouest et à la pointe du phare pour tenir le trait de côte interroge ce qui a motivé des études toujours en cours ;
- La déconstruction de coques de navires est également un projet en cours de réflexion pour dans un 1^{er} temps éliminer les coques sri-lankaises saisies. Le diagnostic et l'absence de filière régionale complexifie cette gestion. Dans ce cadre, la création d'un site ICPE permettant leur démantèlement est en cours d'instruction ; les travaux devraient être réalisés en 2024 ;
- Le projet « Pôle Mer » au niveau du local « SAPMER » désaffecté s'inscrit dans une logique d'économie structurelle et de diversification des activités pour dynamiser l'Institut Bleu. Le GPMDLR échange avec la SAPMER à ce sujet. En effet l'armateur souhaite étendre son activité de production de langoustes vivantes pour dynamiser l'aquaculture. Un des atouts du bâtiment est la possibilité de pompage d'eau de mer pour des activités de recherche ou de production ; Le GPMDLR a étudié une possible rénovation mais cette hypothèse est coûteuse et le résultat ne correspondra sans doute pas aux attentes du futur « pôle Mer » ;
- La mise en avant des activités de vente directe pour rendre ces circuits courts plus visibles. Il est prévu une relocalisation au sein d'une des maisons historiques situées en face du bureau central. Le coût du projet est estimé entre 2 et 5M€.

Quels besoins et attentes avez-vous vis-à-vis de la qualité environnementale des ports de pêche sur l'île ?

Quelles idées d'actions auriez-vous ?

La gestion des déchets est assurée via un point de collecte centralisé situé à la DPH et exploité par des agents du Grand Port; le tri des déchets y est assuré ;

Le GPMDLR doit payer la TEOM au TCO sans aucune prestation en retour car l'organisation du ramassage des ordures ménagères ne permet pas d'enlever les volumes concernés ni de donner la traçabilité dont le GPMDLR a règlementairement besoin. En conséquence, l'établissement doit recourir à des marchés de transport avec des prestataires en plus de la redevance. Au final, cela double la charge financière d'enlèvement des déchets.

Autres sujets abordés

Il est mis en avant les sujets suivants :

- Les armateurs contractualisent généralement avec des entreprises pour la reprise et la valorisation des déchets de préparations des poissons (« petfood », etc.).

- La gestion des espèces invasives est gérée à l'échelle du GPMDLR avec une structure de partage d'information et des mesures préventives de biosécurité en place (exemple des vers blancs). Des mesures d'espèces sont assurées sur le périmètre du port.
- Le port Ouest est aussi concerné par l'opération des Nuits Sans Lumière préservant les pétrels et puffins ; l'éclairage a été remplacé dans le cadre du programme REACT-UE ;
- Les travaux réalisés sur les infrastructures s'accompagnent, en termes de mesures d'atténuation, de pose de dispositifs visant à préserver la biodiversité (par exemple, nurseries accrochées aux pieux)



5/ Reportage photos

Sauf mention contraire, les photos sont propriétés de ©Elcimai.



Poste P1 reconstruit en 2022



Silo à glace n°3



Silo à glace n°4 et n°5





Actualisation du Plan Régional d'Organisation et d'Équipement des Ports de Pêche (PROEPP)

Entretien avec l'acteur
REUNIMER

1002162

1/ Objectifs de l'étude

Dans le cadre de la mise en place du **programme FEAMPA 2021/2027**, la Région Réunion souhaite actualiser son actuel **PROEPP** (Plan Régional d'Organisation et d'Équipement des Ports de Pêche) datant de 2018. Ce programme national prévoit notamment de soutenir les investissements dans les ports de pêche (infrastructures, équipements, etc.).

Notre bureau d'étude **Elcimaï** a été mandaté par la **Région** pour cette mission. Dans ce cadre, nous souhaitons réaliser une concertation avec l'ensemble des acteurs et des parties prenantes.

Cette étude s'articule en **3 phases principales. Ces entretiens s'intègrent dans le cadre de première phase.** Ils sont la première porte d'entrée à une **concertation** plus globale.

- **Phase 1** : Mise à jour du diagnostic des ports et points de débarquement,
- **Phase 2** : Concertation et définition des orientations stratégiques et opérationnelles,
- **Phase 3** : Elaboration finale et validation du PROEPP.

2/ Cadre de l'entretien

Il s'agit de réaliser **un entretien d'environ 1h** pour échanger sur différents thèmes.

Le guide est structuré de la façon suivante :

- **Comprendre votre structure** (activité, lien avec les équipements, les points et ports de débarquement, les zones d'opérations et les engins utilisés, mais aussi ses débouchés
- **Cartographier la gestion des débouchés** : volumes débarqués et principales espèces, les marchés et débouchés locaux et à l'export, les points de vente, etc.
- **Identifier les enjeux** associés à l'organisation et à l'équipement des ports ou points de débarquement (stockage, commercialisation, accès, glace, équipements, carburant, etc.),
- **Faire le point sur les difficultés rencontrées** et les freins au développement,
- **Mettre en avant** les opportunités favorables, les atouts ou avantages actuels,
- **Identifier vos besoins et vos attentes** vis-à-vis des investissements à mettre en œuvre pour améliorer les services et les équipements de pêche sur l'île,
- **Identifier les projets d'équipements** récemment terminés, ceux en cours et ceux projetés,
- **Affiner** la connaissance des liens entre acteurs de la filière pêche,
- **Identifier** les possibilités de financement.

Confidentialité : Les informations et documents échangés seront **utilisés exclusivement** dans le cadre de la présente étude. Nous avons conscience que certaines informations demandées sont parfois stratégiques pour votre activité. Les éventuelles données chiffrées ne seront pas publiées à l'échelle individuelle mais seront agglomérées de façon que les différents acteurs ne puissent pas être identifiés de façon individuelle.

3/ Acteur(s) interrogé(s)

Typologie d'acteur	Armateur
Acteur interrogé	M. Sébastien CAMUS
Fonction	Président du Groupe REUNIMER Président du cluster maritime de La Réunion 1 ^{er} VP au Comité des Pêches
Mail	sebastien@reunimer.com
Date d'entretien	01/02/2024
Consultant en charge de l'entretien	Alexis BOIRON

4/ Entretien

Présentation de l'acteur (activité, lien avec les équipements, lien avec les points et ports de débarquement, zones d'opérations et engins utilisés)

REUNIMER est un armateur réunionnais, comprenant environ 250 salariés, dont 130 marins pêcheurs.

Le Groupe REUNIMER occupe les locaux sur le Port (Réunion), en AOT auprès du GPMDLR. Il comprend une filiale RÉUNION PÊCHE AUSTRALE et un armement, ENEZ, dédié à la maintenance des bateaux de pêche. Le groupe dispose également de sa propre marque « Le Pêcheur Créole » commercialisée au sein de la boutique sur Le Port et en GMS.

La flotte est composée de :

- 14 palangriers Long Liners de 12 à 25 mètres
- 1 palangrier austral de 68 mètres

REUNIMER dispose d'une usine de découpe et de transformation sur le port, en dessous de ses locaux administratifs.

Quelle connaissance des autres acteurs de la filière avez-vous et avec qui échangez-vous au quotidien (producteurs, structures publiques/gouvernementales, transformateurs, organisation de pêche, associations)?

REUNIMER intervient et échange avec de nombreux acteurs, parmi lesquels :

- Le GPMDLR,
- L'UMIR,
- Les acteurs de l'économie bleue, via le cluster maritime, et les journées dédiées à la thématique,
- Les groupements associatifs (Institut bleu, etc.),
- L'ensemble des acteurs de la chaîne de valeur (fournisseurs, clients, GMS, etc.).

Quelles est la gestion des débouchées : volumes débarqués et principales espèces, les marchés et débouchés locaux et à l'export, les points de vente, etc.

Les principales espèces pêchées sont : le thon albacore, la légine australe, thon germon, marlin, espadon

Les tonnages sont estimés à :

- 1200 t/an pour la pêche en palangriers,

La commercialisation est approximativement répartie ainsi pour la pêche pélagique fraîche:

- 50% à l'export (France, Europe, USA minoritaire),
- 50% en local :
 - Grossistes,
 - Réseau HCR,
 - Vente directe.

- 300 t/an pour la pêche australe à la légine (via RÉUNION PÊCHE AUSTRALE)

La commercialisation est approximativement répartie ainsi pour la légine:

- 80% à l'export (Asie, USA, Europe minoritaire),
- 20% en local :
 - Grossistes,
 - Réseau HCR,
 - Vente directe.

Afin de diversifier ses canaux de distribution en vente directe, REUNIMER exploite un magasin « Le Pêcheur Créole » situé au Port avec une distribution de produits frais et surgelés.

Quels sont les difficultés rencontrées et les freins au développement : gouvernance, financement, communication, réglementation, possibilités d'intervention ?

REUNIMER met en avant les éléments suivants :

- Un encombrement des quais en général : renforcée à moyen terme avec le renouvellement programmé de la flotte de la Marine Nationale et l'utilisation à pressentie des postes P2, P3 et P6, afin d'accueillir ces nouveaux navires de plus grande envergure.
- Sur un volet parallèle, la mise en place du dock flottant au niveau du poste P9 est un atout pour favoriser le relocalisation des opérations lourdes de maintenance et d'entretien. Toutefois, ce projet pourrait limiter la disponibilité des quais en condamnant une partie de l'espace.
- Des contraintes opérationnelles induites par des tirants d'eau limités sur 2 zones du port : des seuils sont présents en sortie de la darse hauturière et en sortie du bassin de plaisance du fait des extensions historiques, limitant en particulier les accès pour 2 navires de la flotte.
- Une distance de débarquement des produits allongée avec la mise en place du dock flottant, induisant plus de manutention.

- Le silo à glace n°3 connaît des contraintes de fonctionnement.

Quelles sont les opportunités favorables, les atouts ou avantages actuels pour la réalisation du PROEPP (actions déjà en place, mutualisation interportuaire existantes) ?

Les éléments suivants sont mis en avant :

- Une promotion de l'économie bleue auprès du cluster maritime qui regroupe environ 40 adhérents.
- Une sensibilisation et des échanges entre acteurs réguliers : journées dédiées, etc.

Quels besoins et attentes avez-vous vis-à-vis des investissements à mettre en œuvre pour améliorer les services et les équipements des ports de pêche sur l'île ?

Quelles idées d'actions auriez-vous ?

REUNIMER met en avant les éléments suivants :

- Un besoin d'électrification sur l'ensemble des quais, en particulier les postes P7, P8. Actuellement, seule la darse de pêche et les postes P2 et P9 sont équipés.
- Un besoin de sécurisation des quais, pour limiter les accidents.
- Une mise en place d'un contrôle d'accès renforcée à certains niveaux stratégiques sur le GPMDLR.

Avez-vous des exemples de projets d'équipements récemment terminés, ceux en cours et ceux projetés ?

- Terminés : investissements lors du précédent FEMPA, refonte du quai sur le poste P1, silos à glace n° 4 et 5 en entrée du bassin de plaisance.
- En cours : docks flottant installés d'ici fin 2024.

Quels besoins et attentes avez-vous vis-à-vis de la qualité environnementale des ports de pêche sur l'île ?

Quelles idées d'actions auriez-vous ?

REUNIMER met en avant le fait que la décarbonation de la flotte devra être un choix collectif pour être pertinente d'un point de vue technico-économique. La réflexion devra porter sur l'ensemble des navires, pour structurer une démarche cohérente.

Actuellement, la seule cuve de biodiesel HVO est utilisée par la SRPP pour ses propres véhicules routiers et ne permet pas l'avitaillement des navires.

Autres sujets abordés

Dans une logique d'attractivité du secteur, la Ville du Port souhaite renforcer le lien entre la Ville et le port.

5/ Reportage photos

Sauf mention contraire, les photos sont propriétés de ©Elcimai.



Groupe REUNIMER localisé à Le Port (Réunion)



Armement ENEZ



Boutique Le Pêcheur Créole



Silo à glace n°3



Nouveaux silos à glace n°4 et 5





Actualisation du Plan Régional d'Organisation et d'Équipement des Ports de Pêche (PROEPP)

Entretien avec l'acteur
SAPMER

1002162

1/ Objectifs de l'étude

Dans le cadre de la mise en place du **programme FEAMPA 2021/2027**, la Région Réunion souhaite actualiser son actuel **PROEPP** (Plan Régional d'Organisation et d'Équipement des Ports de Pêche) datant de 2018. Ce programme national prévoit notamment de soutenir les investissements dans les ports de pêche (infrastructures, équipements, etc.).

Notre bureau d'étude **Elcimaï** a été mandaté par la **Région** pour cette mission. Dans ce cadre, nous souhaitons réaliser une concertation avec l'ensemble des acteurs et des parties prenantes.

Cette étude s'articule en **3 phases principales. Ces entretiens s'intègrent dans le cadre de première phase.** Ils sont la première porte d'entrée à une **concertation** plus globale.

- **Phase 1** : Mise à jour du diagnostic des ports et points de débarquement,
- **Phase 2** : Concertation et définition des orientations stratégiques et opérationnelles,
- **Phase 3** : Elaboration finale et validation du PROEPP.

2/ Cadre de l'entretien

Il s'agit de réaliser **un entretien d'environ 1h** pour échanger sur différents thèmes.

Le guide est structuré de la façon suivante :

- **Comprendre votre structure** (activité, lien avec les équipements, les points et ports de débarquement, les zones d'opérations et les engins utilisés, mais aussi ses débouchés
- **Cartographier la gestion des débouchés** : volumes débarqués et principales espèces, les marchés et débouchés locaux et à l'export, les points de vente, etc.
- **Identifier les enjeux** associés à l'organisation et à l'équipement des ports ou points de débarquement (stockage, commercialisation, accès, glace, équipements, carburant, etc.),
- **Faire le point sur les difficultés rencontrées** et les freins au développement,
- **Mettre en avant** les opportunités favorables, les atouts ou avantages actuels,
- **Identifier vos besoins et vos attentes** vis-à-vis des investissements à mettre en œuvre pour améliorer les services et les équipements de pêche sur l'île,
- **Identifier les projets d'équipements** récemment terminés, ceux en cours et ceux projetés,
- **Affiner** la connaissance des liens entre acteurs de la filière pêche,
- **Identifier** les possibilités de financement.

Confidentialité : Les informations et documents échangés seront **utilisés exclusivement** dans le cadre de la présente étude. Nous avons conscience que certaines informations demandées sont parfois stratégiques pour votre activité. Les éventuelles données chiffrées ne seront pas publiées à l'échelle individuelle mais seront agglomérées de façon que les différents acteurs ne puissent pas être identifiés de façon individuelle.

3/ Acteur(s) interrogé(s)

Typologie d'acteur	Armateur
Acteur interrogé	M. Laurent PINAULT Mme. Aysa DUCRET Mme. Sophie NASTCHOKINE M. Nicolas GRANGE
Fonction	Directeur du Développement Durable Responsable RSE Responsable projets et process financiers Directeur Financier
Mail	lpinault@sapmer.com aducret@sapmer.com snastchokine@sapmer.com ngrange@sapmer.com
Date d'entretien	01/02/2024
Consultant en charge de l'entretien	Alexis BOIRON

4/ Entretien

Présentation de l'acteur (activité, lien avec les équipements, lien avec les points et ports de débarquement, zones d'opérations et engins utilisés)

La SAPMER est un armateur originaire de l'île de la Réunion. Fondée en 1947 elle est l'opérateur historique de la grande pêche dans les eaux des Terres Australes et Antarctiques Françaises (TAAF). Dès le milieu des années 2000, SAPMER décide de diversifier ses pêcheries avec le lancement de la pêche au thon au sein de l'océan Indien tropical. Ses activités de pêche, de transformation, de valorisation, de commercialisation (dont export) sont gérées par la SAPMER.

L'administration de ses activités sont réparties sur les zones suivantes :

- Réunion : siège administratif, mise à disposition avec Autorisation d'occupation temporaire (AOT), base opérationnelle et logistique du pôle austral,
- Ile Maurice : unité de transformation et de valorisation du thon tropical et bureau support aux activités,
- Seychelles : bureau de gestion des escales du pôle thon, unité opérationnelle et logistique,
- Concarneau : Base opérationnelle du pôle thon.

Sur le site de la Réunion la SAPMER dispose :

- D'un accès bord à quai déchargement, permettant s'assurer la logistique de déchargement des navires et leur maintenance légère,
- 2 chambres froides de capacité totale de 1200 emplacements (soit 12 000 m³), dont 300 destinés à la vente en direct - professionnels et particuliers, pour le Comptoir de la SAPMER,
- 2 halls de tri réfrigérés à +5 degrés de volume 620 m².

L'ensemble de la préparation et l'emballage des produits est réalisé à bord des navires avant débarquement et le tri dans le hall permet de préparer les commandes à l'export.

En termes de navires, la SAPMER dispose de :

- 4 palangriers congélateurs, à -25°C (1 contrôleur des pêche assermenté TAAF embarqué à chaque marée),
- 1 caseyeur congélateur à -25°C (1 contrôleur des pêche assermenté TAAF + 1 agent de la réserve naturelle embarqués à chaque marée),
- 3 thoniers senneurs surgélateurs à -40°C (1 observateur Bureau Veritas embarqué à chaque marée).

La SAPMER adhère entre autres à l'Union des Armateurs à la Pêche de France (UAPF) à l'Organisation des producteurs de thon congelé et surgelé (ORTHONGEL), au Cluster Maritime de la Réunion et à L'institut Bleu.

La flotte est certifiée MSC pour l'ensemble de la pêche Légine-Langouste, et en cours de certification pour la partie thonière (partie thonière certifiée Friend of the Sea et ISSF).

Pour la pêche à la langouste la fabrication des casiers est réalisée à la Réunion par les équipes SAPMER dans les ateliers SAPMER. Il s'agit d'un savoir-faire ancestral et patrimonial de tonnellerie transmis de générations de marins en marins depuis plus de 70 ans.

Quelle connaissance des autres acteurs de la filière avez-vous et avec qui échangez-vous au quotidien (producteurs, structures publiques/gouvernementales, transformateurs, organisation de pêche, associations)?

La SAPMER échange avec l'ensemble des acteurs suivants dans le cadre de ses activités:

- Armateurs, notamment via l'Union des Armateurs à la Pêche de France (UAPF),
- Institutions gouvernementales (TAAF DGAMPA REGION DMSOI, DEAL, DAAF etc.),
- Le GPMDLR,
- L'ensemble des entreprises et structures de la chaîne de valeur, depuis la production vers la vente (fournisseurs, clients, etc.).
- Les représentations sectorielles (CRPMEM, Cluster, Institut bleu, etc)

Plusieurs rencontres avec ces acteurs sont réalisées lors de journées dédiées (journée de la mer etc.), ou lors de réunions des structures sectorielles.

Quelles est la gestion des débouchés : volumes débarqués et principales espèces, les marchés et débouchés locaux et à l'export, les points de vente, etc.

Les principales espèces pêchées et mises en marché par la SAPMER sont :

- La légine australe de Kerguelen et de Crozet,
- Le grenadier,
- La langouste de Saint-Paul et Amsterdam,
- Le thon (albacore et listao principalement).

L'export des produits de la pêche australe est principalement destiné à l'Asie aux USA, et une fraction minoritaire en Europe. Les données d'export 2022 sont les suivantes :

- Thon : 41000 TL,
- Légine : 2195 T,

- Langouste : 362 T.

L'export des produits de la pêche thonière est plus large au niveau régional et international (30 pays).

Une part grandissante des productions de l'ensemble des pêcheries est vendue localement par circuit sur le marché réunionnais, grâce au comptoir SAPMER.

Les produits sont commercialisés à la fois :

- En GMS : marque blanche et propre marque,
- En direct : la SAPMER a développé depuis 5 ans la vente en direct par le biais d'un comptoir sur le Port de la Pointe des Galets. Ce type de vente est en croissance, avec 200 clients professionnels identifiés, représentant 80% des ventes.

Quels sont les difficultés rencontrées et les freins au développement : gouvernance, financement, communication, réglementation, possibilités d'intervention ?

Les principales difficultés sont d'ordre logistiques et opérationnelles. Les éléments associés sont repris dans les paragraphes suivants.

Quelles sont les opportunités favorables, les atouts ou avantages actuels pour la réalisation du PROEPP (actions déjà en place, mutualisation interportuaire existantes) ?

Le GPMDLR a pu bénéficier du précédent FEAMP.

La SAPMER a développé récemment un système de traçabilité avec puce RFID et douchettes de lecture des codes barre. Un QR code complète ce dispositif. Les premiers retours sont satisfaisants et la SAPMER projette de renforcer encore la traçabilité. Des liens éventuels pourraient être fait avec le PROEPP.

Quels besoins et attentes avez-vous vis-à-vis des investissements à mettre en œuvre pour améliorer les services et les équipements des ports de pêche sur l'île ?

Quelles idées d'actions auriez-vous ?

La SAPMER met en avant les 10 points suivants :

- 1. Logistique** : actuellement le déchargement est réalisé à l'aide de caisses palettes grillagées. La mise en place d'un couloir réfrigéré ou d'un convoyeur réfrigéré serait un atout important pour limiter la manutention et optimiser la chaîne du froid. Tout en limitant les consommations électrique et émissions CO₂ (en lien avec une production électrique Photovoltaïque en autoconsommation).
- 2. Une capacité de soutage et d'accueil des installations limitées.** Pour l'avitaillement en carburant, un seul point étant disponible dans le port ouest une réservation amont doit être faite. Suivant les périodes d'activités cela entraîne des temps d'attente et génère des contraintes opérationnelles assez fortes. La mise en place du dock flottant permettra de favoriser les opérations d'entretien mais va entraîner une augmentation du trafic avec un risque de limiter l'accès aux quais gasoil. (Actuellement Les grosses opérations d'entretien et de réparation nécessitant notamment une cale sèche sont assurés aux chantiers navals de l'Ile Maurice CNOI / Taylor et Smith).
- 3. La sécurisation des quais** : La réalisation de travaux de sécurisation des bordures de quai pour éviter les chutes de véhicules et autres peut être complexe notamment car le GPMDLR est un domaine public. La SAPMER a mis de son côté des instructions de stationnement parallèlement au quai pour limiter les risques. L'installation de

butées de quai de sécurisation ne gênant pas les opérations maritimes serait pertinente.

4. **La gestion des déchets assimilés** : le tri sélectif est réalisé à bord, mais les équipements du Port ne permettent pas la collecte séparée. Une zone de sur-tri serait nécessaire.
5. **La gestion des déchets spécifiques** : actuellement aucune filière n'existe pour la gestion en fin de vie des appareils de pêche, des lignes, plomb et hameçons. Aux Seychelles, un partenariat gouvernemental a été mis en place avec la société Bricole pour la récupération et la valorisation des morceaux de senne usagés.
6. **La création d'un foyer du marin** : pour répondre à une demande globale du port est et ouest et regroupant toutes activités maritimes confondues en escales (repos, relationnel, équilibre social).
7. **La mise en place de bornes de recharges électriques** pour la recharge des véhicules professionnels des entreprises et sociétés publiques portuaires. La SAPMER réfléchit à associer ce projet avec des travaux bioclimatiques (installation de panneaux photovoltaïques).
8. **Des infrastructures de stockage froid limitées** : avec les périodes de tensions sur le stockage comme ce fût le cas lors de la crise COVID ou plus modérément en période de fêtes avec une hausse de la demande. Les capacités pourraient être augmentées et la demande est existante pour rentabiliser ces nouveaux espaces qui seraient offerts.
9. **La décarbonation de la flotte maritime** : la SAPMER est à l'écoute des recherches, tests et projets en cours. La SRPP dispose actuellement d'un stockage de 2000 L (biodiésel HVO) utilisé en grande partie pour leurs propres véhicules routiers. Ce biocarburant peut être importé en quantité nécessaire, si toutefois le tarif devenait attractif pour la filière de pêche. D'après la SAPMER, la décarbonation doit être réfléchie et organisée à une échelle globale pour être pertinente d'un point de vue technico-économique en prenant en considération dans les politiques nationales les spécificités des RUP dans leurs infrastructures et capacités.

Avez-vous des exemples de projets d'équipements récemment terminés, ceux en cours et ceux projetés ?

- Terminés :
 - Acquisition de machines à glace et de silos à glace,
 - Potence de levage (non installée à date),
 - Réfection du quai SAPMER.
- En cours : mise en place des docks flottants
- Projetés : cf. points précédents.

Quels besoins et attentes avez-vous vis-à-vis de la qualité environnementale des ports de pêche sur l'île ?

Quelles idées d'actions auriez-vous ?

Les sujets principaux évoqués, en lien avec les évolutions et les contraintes sont :

- Une meilleure gestion des déchets à quai,
- Une décarbonation à anticiper,

- Une économie circulaire à renforcer (valorisation renforcée localement / production et consommation locale – de l'énergie à l'alimentation).

Quelles motivations avez-vous quant à votre participation au PROEPP ?

L'intégration des enjeux des différentes familles du maritime réunionnais pour construire et préparer la réunion aux enjeux actuels et futurs.

Maintenir notre compétitivité *péi* dans un marché international fortement concurrentiel.

Autres sujets abordés

La SAPMER a abordé les sujets suivants :

- **Décarbonation** : la SAPMER met en avant des outils technologiques tel les économètres, les motorisations (cf. diesel électrique thonier), les installations faiblement consommatrices (LED), l'optimisation des consommations (route et activités de pêche).
- **Concurrence commerciale** : les normes et le cadre réglementaire fort peut limiter la concurrence avec d'autres armateurs ou flottes étrangères, n'étant pas soumis à la même réglementation (réglementations environnementales, réglementations sociales, réglementations divers, taxes, accès aux marchés : droits de douanes, etc.).
- **Pêche australe** : Le respect des quotas est le gage de la bonne gestion de la ressource et donne de la visibilité à l'armement. Les quotas de pêche sont un fondement du business modèle de SAPMER qui, assis sur cette stabilité des volumes, va plutôt que la croissance, chercher l'amélioration de sa pêcherie sur le plan opérationnel, environnemental et sur la qualité de ses produits à travers des projets d'amélioration de ses infrastructures ou équipements terrestres, qui permettent de favoriser la traçabilité ou la chaîne du froid mais aussi la création de valeur et d'emploi bénéficiant au territoire réunionnais. Jusqu'à présent la pêche à la légine australe n'est pas subventionnée, car l'espèce est pêchée hors du territoire européen, dans les eaux des TAAF. Toutefois, la SAPMER s'interroge sur les possibilités de financement. Cette notion rejoint celle de la « ligne de partage » entre les différents fonds existants (FEDER, FEAMPA) et la jurisprudence sur certains financements européens.
- **Procédure d'instruction des dossiers et dématérialisation** : il est précisé que les dossiers FEAMPA sont désormais dématérialisés sur une plateforme dédiée, ce qui renforce le suivi de l'instruction.

5/ Reportage photos

Sauf mention contraire, les photos sont propriétés de ©Elcimai.



Locaux de l'armateur SAPMER à le Port (Réunion)



Navire caseyeur l'Austral à quai



Hall froid de tri



Chambre froide avec 1200 emplacements



Palette (1 emplacement) avec puçage RFID et QR code associé



Comptoir de la SAPMER pour vente directe et ventes de produits préparés





Actualisation du Plan Régional d'Organisation et d'Équipement des Ports de Pêche (PROEPP)

Entretien avec l'acteur
SPL OPUS

1002162

1/ Objectifs de l'étude

Dans le cadre de la mise en place du **programme FEAMPA 2021/2027**, la Région Réunion souhaite actualiser son actuel **PROEPP** (Plan Régional d'Organisation et d'Équipement des Ports de Pêche) datant de 2018. Ce programme national prévoit notamment de soutenir les investissements dans les ports de pêche (infrastructures, équipements, etc.).

Notre bureau d'étude **Elcimaï** a été mandaté par la **Région** pour cette mission. Dans ce cadre, nous souhaitons réaliser une concertation avec l'ensemble des acteurs et des parties prenantes.

Cette étude s'articule en **3 phases principales. Ces entretiens s'intègrent dans le cadre de première phase.** Ils sont la première porte d'entrée à une **concertation** plus globale.

- **Phase 1** : Mise à jour du diagnostic des ports et points de débarquement,
- **Phase 2** : Concertation et définition des orientations stratégiques et opérationnelles,
- **Phase 3** : Elaboration finale et validation du PROEPP.

2/ Cadre de l'entretien

Il s'agit de réaliser **un entretien d'environ 1h** pour échanger sur différents thèmes.

Le guide est structuré de la façon suivante :

- **Comprendre votre structure** (activité, lien avec les équipements, les points et ports de débarquement, les zones d'opérations et les engins utilisés, mais aussi ses débouchés
- **Cartographier la gestion des débouchés** : volumes débarqués et principales espèces, les marchés et débouchés locaux et à l'export, les points de vente, etc.
- **Identifier les enjeux** associés à l'organisation et à l'équipement des ports ou points de débarquement (stockage, commercialisation, accès, glace, équipements, carburant, etc.),
- **Faire le point sur les difficultés rencontrées** et les freins au développement,
- **Mettre en avant** les opportunités favorables, les atouts ou avantages actuels,
- **Identifier vos besoins et vos attentes** vis-à-vis des investissements à mettre en œuvre pour améliorer les services et les équipements de pêche sur l'île,
- **Identifier les projets d'équipements** récemment terminés, ceux en cours et ceux projetés,
- **Affiner** la connaissance des liens entre acteurs de la filière pêche,
- **Identifier** les possibilités de financement.

Confidentialité : Les informations et documents échangés seront **utilisés exclusivement** dans le cadre de la présente étude. Nous avons conscience que certaines informations demandées sont parfois stratégiques pour votre activité. Les éventuelles données chiffrées ne seront pas publiées à l'échelle individuelle mais seront agglomérées de façon que les différents acteurs ne puissent pas être identifiés de façon individuelle.

3/ Acteur(s) interrogé(s)

Typologie d'acteur	SPL
Acteur interrogé	M. Christian LAURET M. Jean-Marie CHANEKOUNE
Fonction	Directeur Général Délégué SPL OPUS Maître de Port
Mail	christian.lauret@splopous.re jm.chanekoune@splopous.re
Date d'entretien	30/01/2024
Consultant en charge de l'entretien	Alexis BOIRON

4/ Entretien

Présentation de l'acteur (activité, lien avec les équipements, lien avec les points et ports de débarquement, zones d'opérations et engins utilisés)

La SPL OPUS exploite le port de St-Pierre dans le cadre d'une DSP avec la Ville de St-Pierre. La Ville assure la gestion des gros équipements, tandis que la SPL OPS assure l'exploitation au quotidien.

Le Port de St-Pierre dispose de 400 anneaux dont 40 destinés aux pêcheurs professionnels, intégrant également les retraités, soit une 20aine d'actifs environ.

Sur les 40 professionnels, environ 10 pratiquent une pêche avec des navires de type longliner, le reste pratique une pêche plus traditionnelle.

Quelle connaissance des autres acteurs de la filière avez-vous et avec qui échangez-vous au quotidien (producteurs, structures publiques/gouvernementales, transformateurs, organisation de pêche, associations)?

La SPL échange principalement avec :

- La commune de St-Pierre,
- La CIVIS,
- TCO (2 réunions annuelles programmées),
- La DMSOI,
- Le cluster maritime,
- Les GIE et les professionnels.

Les échanges avec le Comité des Pêches restent limités en pratique.

Quelles est la gestion des débouchées : volumes débarqués et principales espèces, les marchés et débouchés locaux et à l'export, les points de vente, etc.

Au total, 3 GIE sont présents sur le secteur St-Pierre. Ils disposent chacun d'un point de vente sur le port :

- GIE COPASUD, disposant en plus d'une poissonnerie sur le quartier de la ravine des cabris, ouverte en matinée,
- GIE LEONCE,
- GIE DUPONT GUYLAMBERT.

La commercialisation est assurée principalement en GMS et via les points de vente.

En l'absence de suivi précis des tonnages à l'aide d'une balance, les volumes débarqués restent flous à l'échelle du port.

Quels sont les difficultés rencontrées et les freins au développement : gouvernance, financement, communication, réglementation, possibilités d'intervention ?

Il est mentionné les difficultés suivantes :

- Un fond de bassin sensible à l'accumulation des sédiments. Pour limiter le phénomène d'engrèvement, 3 fosses de garde ont été mis en place en amont et aval du Radier de la Rivière d'Abord. En pratique, les excavations sont réalisées par la terre à l'aide d'une grue, mais restent complexes et coûteuses (environ 3M€).
- Un stationnement illégal de véhicules le long des quais et au niveau des accès du port de St-Pierre, rendant parfois complexe la débarque par les marins pêcheurs.
- Des contraintes d'accès et de sortie au niveau du port.
- Une vulnérabilité importante par rapport à la houle sur les embarcations de faibles puissance, en particulier dans le canal principal. La dégradation de la pointe de la jetée au Sud renforce cette vulnérabilité.
- Une largeur de pontons très limité sur certains linéaires, induisant un risque de chute pour les professionnels et les usagers.
- Des coûts d'entretien et de maintenance de l'élévateur à sangle onéreux (autour de 40k€/an).
- Des recettes commerciales limitées sur la commune en comparaison à d'autres communes touristiques de la façade Ouest.
- Des procédures administratives et environnementales parfois lourdes dans la gestion de certains dossiers instruits.

Quelles sont les opportunités favorables, les atouts ou avantages actuels pour la réalisation du PROEPP (actions déjà en place, mutualisation interportuaire existantes) ?

Il peut être noté les éléments suivants :

- Une structuration en GIE, dynamique et présentant des points de vente,
- La réalisation d'investissement importants en termes de matériel (cf. voir si après sur les projets réalisés).

Quels besoins et attentes avez-vous vis-à-vis des investissements à mettre en œuvre pour améliorer les services et les équipements des ports de pêche sur l'île ?

Quelles idées d'actions auriez-vous ?

Il est évoqué les points suivants :

- Une remise aux normes de l'aire de carénage,
- Une meilleure gestion des EP/EU,

- Une meilleure gestion des déchets à quai, en particulier pour les déchets dangereux,
- La mise en place d'un point déchèterie permettant de faciliter le tri à quai.

Avez-vous des exemples de projets d'équipements récemment terminés, ceux en cours et ceux projetés ?

- Terminés :
 - Station de carburant disponible 24h/24, avec carte,
 - 2 pylônes d'entrée pour le balisage de la darse,
 - Potence de chargement,
 - Box de stockage pour pêcheurs,
 - 1 élévateur à bateau : ce dernier dispose de 3 forfaits (3 jours, 15 jours, simple levée) selon le besoin,
 - 1 contrôle d'accès en zone Sud.
- En cours et porté par le CRPMEM :
 - Machine à glace (capacité de 2t/j environ). Les équipements ont été livrés.
 - Chambre froide associée,

La récupération de la glace se fera à l'aide d'une pelle, en vrac, et d'un chariot de transport car les conditions techniques ne permettaient pas d'avoir une livraison automatisée dans des conditions financières viables, ni un système d'acheminement par tuyauterie. Le silo à glace initialement prévu n'a pas été mis en place du fait de contraintes d'urbanismes importantes.

Il n'est pas prévu d'extension port ni la création de points de vente supplémentaires.

Quels besoins et attentes avez-vous vis-à-vis de la qualité environnementale des ports de pêche sur l'île ?

Quelles idées d'actions auriez-vous ?

Il est évoqué les points suivants :

- Une meilleure gestion des déchets et des eaux usées,
- Une remise en état des réseaux sur le port de St-Pierre,
- Un contrôle réguliers des analyses d'eau.

Autres sujets abordés

Il est mis en avant les points suivants :

- Une qualité des matériaux de constructions et des fournitures qui tend à se dégrader, et qui impacte l'image du port et de la Ville,
- Des allongement de délais pour la fournitures des équipements,
- Une gestion des bateaux ventouses complexes : le sujet du démantèlement se heurte au code de la propriété et à des reventes parfois impossibles. Actuellement entre 5 et 6 bateaux sont concernés.

5/ Reportage photos

Sauf mention contraire, les photos sont propriétés de ©Elcimaï.



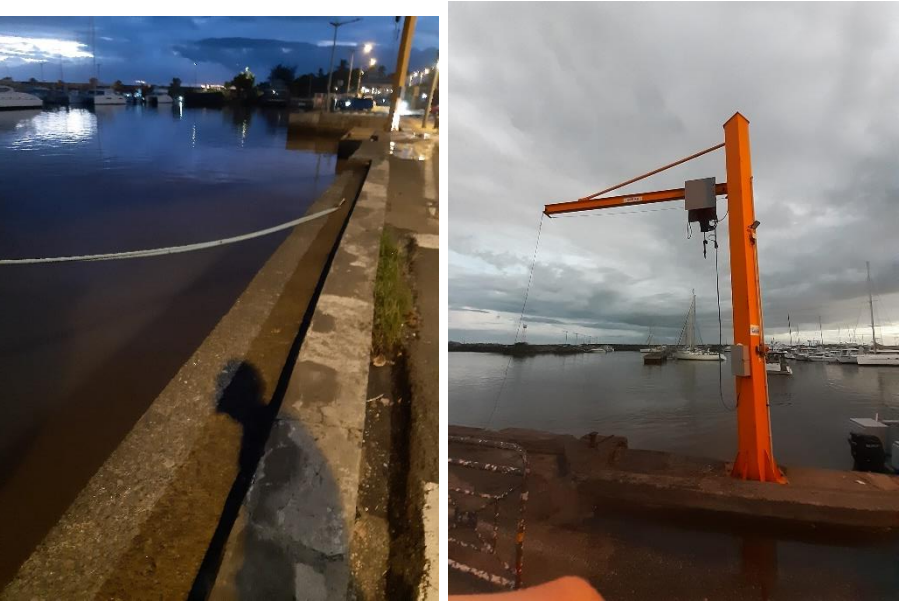
Partie Port de plaisance



Ponton destinés aux professionnels



Accès au port et aire de carénage



Largeur des quais limitée et potence de déchargement installée

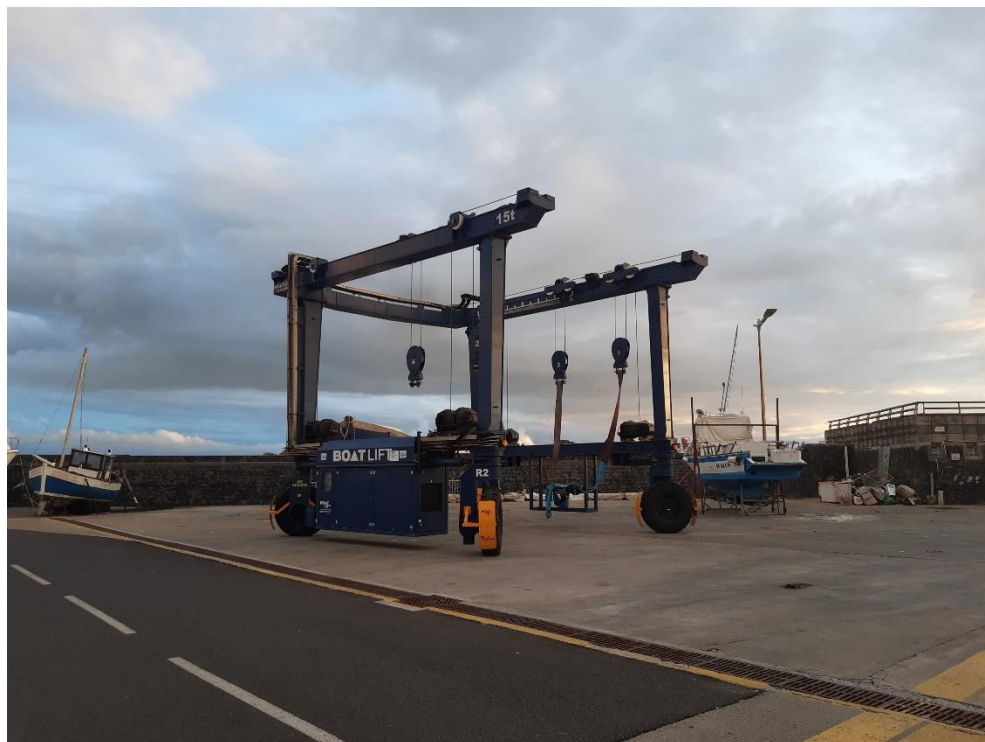


Navire à la débarque, de type longliner

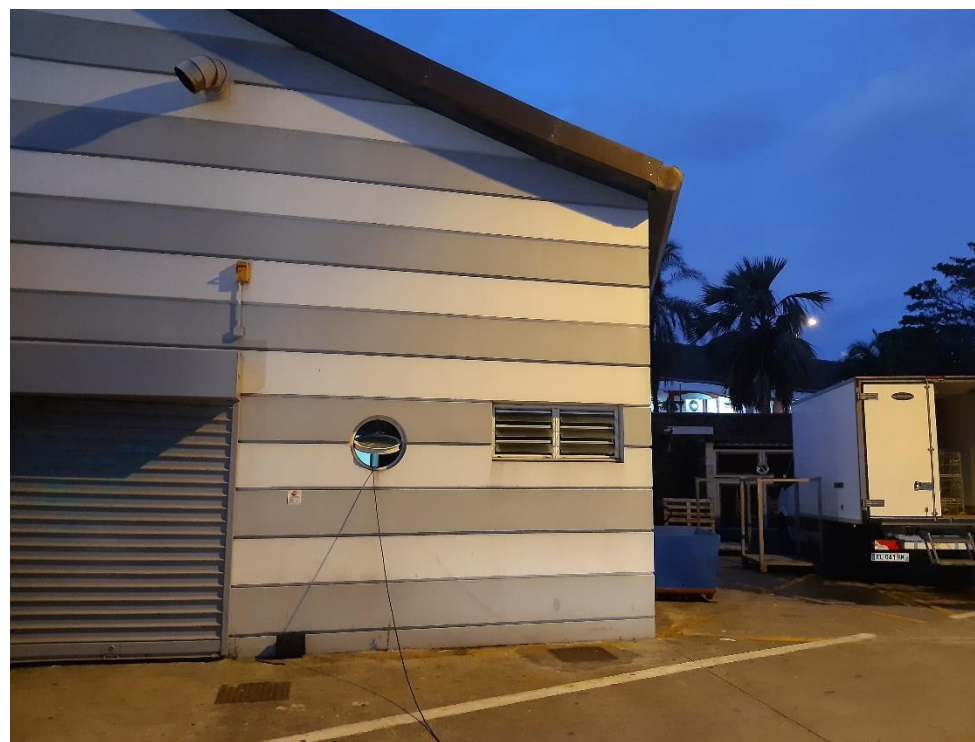


Station d'avitaillement carburant 24/24 avec carte





Elévateur à sangles mobile



Local destiné à accueillir la machine à glace et la chambre froide





Actualisation du Plan
Régional d'Organisation et
d'Équipement des Ports de
Pêche (PROEPP)

MARINE DE SAINT-BENOIT

1002162

1/ Acteur(s) interrogé(s)

La marine a été visitée le 30/01/2024, en l'absence d'acteurs identifiés.

Date de visite	30/01/2024
Consultant en charge de l'entretien	Alexis BOIRON

2/ Etat des lieux

La marine comprend un local à destination des pêcheurs et des usagers de plaisance ainsi qu'un accès à l'océan via une rampe d'accès.

Le port du Butor est quant à lui aménagé avec une dalle béton d'accès permettant le stockage à sec des canotes.

3/ Reportage photos

Sauf mention contraire, les photos sont propriétés de ©Elcimai.



Zone d'entrée de la marine



Local des pêcheurs et des plaisanciers du Butor



Rampe d'accès à la marine

