



Financé par  
l'Union européenne

# Programme Européen FEDER 2021-2027 Île de La Réunion



## FICHE ACTION 3.2.1 Grand Port Maritime de La Réunion (GPMDLR)

<b>Direction FEDER</b>	Développement Durable
<b>Priorité</b>	4 : Développer les infrastructures d'échanges et réduire les contraintes liées à l'ultra périphérie (Priorité liée aux surcoûts)
<b>Objectif Stratégique</b>	3 : Une Europe plus connectée par l'amélioration de la mobilité
<b>Objectif Spécifique</b>	3.2 : Mettre en place et développer une mobilité durable, intelligente, intermodale et résiliente face aux facteurs climatiques au niveau national, régional et local, y compris en améliorant l'accès au RTE-T et la mobilité transfrontalière
<b>Domaine d'intervention</b>	111. Ports maritimes (RTE-T), à l'exclusion des installations destinées au transport de combustibles fossiles
<b>Intitulé de la fiche action</b>	Grand Port Maritime de La Réunion (GPMDLR)
<b>Date d'approbation des critères de sélection</b>	07/04/2023
<b>Date de validation</b>	29/09/2025
<b>N° de version</b>	V3

### POURSUITE D'UNE MESURE D'UN PROGRAMME PRÉCÉDENT

Non ☐

Oui, partiellement ☐

Oui, en totalité ☒

## 1. CONTEXTE

La présence à La Réunion d'équipements structurants comme le Grand Port Maritime ou les aéroports constitue un atout majeur pour le territoire. Ces équipements représentent en outre les seuls moyens d'accès à l'île pour les marchandises et les personnes.

La consolidation et la poursuite du développement de ces hubs structurants a été prévue par des documents-cadres en matière de transports et d'aménagement du territoire.

Le plan d'action du SRIT réserve une place importante à l'amélioration de l'offre portuaire et aéroportuaire insulaire, avec pour objectifs d'améliorer la chaîne logistique de la Réunion et de renforcer la compétitivité de l'île en tant que place aéroportuaire en accompagnant la montée en gamme de ses équipements.

Le Grand Port Maritime de la Réunion constitue un point névralgique du territoire, par lequel transite environ 99% des marchandises entrant sur l'île.

Il est en outre le seul port français à cumuler les fonctions de gare maritime, de port de commerce, de base navale, de port de plaisance et de port de pêche.

## **2. OBJECTIFS DE LA FICHE ACTION**

---

En tant que RUP, l'île de la Réunion reste particulièrement dépendante de ses infrastructures portuaires et aéroportuaires car elles constituent les seules portes d'entrée et de sortie pour les biens et les personnes sur le territoire. Le développement de ces infrastructures a été accompagné depuis la réforme de la politique régionale en 1989.

Les programmes d'investissement consécutifs ont permis notamment de répondre à l'évolution des normes mais aussi aux besoins d'extension et d'adaptation de ces équipements, ainsi qu'au développement du trafic de marchandises pour le Port et de passagers pour les aéroports. Au regard de leurs spécificités, les aéroports des RUP peuvent à titre dérogatoire, être financés au titre de la période 21-27. Les investissements visant à compenser les surcoûts liés à l'éloignement et les actions transnationales contribuant à mieux connecter les RUP aux pays ou territoires voisins sont également identifiés comme des priorités dans l'annexe D.

Afin de conférer à ces infrastructures stratégiques un rôle structurant au titre de la compétitivité de l'île, le programme soutiendra leurs programmes d'investissement en veillant à ce que les projets soient respectueux de l'environnement.

Le Grand Port Maritime de la Réunion constitue un point névralgique du territoire, par lequel transite environ 99% des marchandises entrant sur l'île. Il est en outre le seul port français à cumuler les fonctions de gare maritime, port de commerce, base navale, port de plaisance et port de pêche.

Les relations entre le territoire et le reste du monde, notamment l'Union européenne, sont tributaires du bon fonctionnement des infrastructures portuaires et aéroportuaires.

Or, l'évolution des flottes des bateaux et de la taille des porte-conteneurs en particulier, comme la croissance démographique et les besoins afférents exigent une mise à niveau constante des infrastructures dédiées. De plus, la mise aux normes internationales s'impose dans le contexte concurrentiel avec les autres installations de la zone Océan Indien.

## **3. DESCRIPTION TECHNIQUE**

---

Le but de l'amélioration des infrastructures portuaires est de maintenir le haut niveau de compétitivité de Port Réunion dans la zone océan indien et d'appuyer son rôle potentiel de hub de La Réunion, tout en favorisant son verdissement dans le cadre :

- du développement de nouveaux services portuaires ;
- de l'amélioration et l'augmentation des capacités d'accueil portuaires

## **4. BENEFICIAIRES**

---

Grand Port Maritime de La Réunion (GPMDLR)

## **5. LOCALISATION GEOGRAPHIQUE DE L'INTERVENTION**

---

Toute l'île

## 6. PERIMETRE DES DEPENSES ELIGIBLES ET NON ELIGIBLES

---

Outre les dépenses retenues et non retenues spécifiquement dans le guide du porteur de projet à la rubrique investissement public ou privé, des dépenses spécifiques ou des exclusions particulières à la fiche action sont mentionnées ci-dessous :

### Dépenses éligibles

Les dépenses liées à l'assistance à maîtrise d'ouvrage dont :

- honoraires de mandat (dans la limite de 4 % des dépenses éligibles retenues)
- conduite d'opération (non intégrée à la maîtrise d'ouvrage)

Les dépenses liées aux études de maîtrise d'œuvre.

L'ensemble des travaux, équipements et matériels nécessaires à la réalisation du projet.

Les frais de communication liée à l'intervention du programme européen et de l'Autorité de gestion Région Réunion

### Dépenses non éligibles

- TVA
- frais juridiques liés à des contentieux ou rescrit
- amendes, pénalités financières, intérêts moratoires, intérêts débiteurs
- les dépenses liées à toutes prestations connexes hors MOE et AMO (CSPS, contrôle technique, géotechniques, topographie.....)
- les dépenses relatives à la maintenance périodique des bâtiments
- l'acquisition du foncier
- les frais financiers
- les prestations réalisées en régie par le maître d'ouvrage (et plus généralement toutes les dépenses internes au MOA)
- les frais de fonctionnement, de maintenance et d'entretiens des espaces publics et des équipements subventionnés
- opérations bénéficiant d'un soutien communautaire sur le même périmètre de dépenses
- matériels d'occasions
- matériel roulant
- matériels reconditionnés

Si le projet relève de la réglementation des aides d'état, les coûts éligibles seront ceux définis dans le régime encadrant ce type d'aides.

## 7. INDICATEUR SPECIFIQUE DE REALISATION

---

### Indicateur Spécifique de réalisation :

Code	Indicateur	Unité de mesure	Valeur 2024	Valeur 2029
IS14	M² de surface portuaire aménagée	m²	0	44 000

## 8. CRITERES DE SELECTION

---

(Conformément à l'art 73 du Règ. Général)

### Critères de sélection transversaux :

Les projets soutenus devront contribuer à l'atteinte des objectifs de l'Union Européenne et ceux du programme FEDER FSE+ 21-27 de la Réunion.

A ce titre :

- Les porteurs de projets soutenus devront s'engager à respecter la Charte des droits fondamentaux de l'Union Européenne.
- Les opérations sélectionnées devront contribuer à l'égalité, à l'inclusion et à la non-discrimination des publics concernés.
- (Pour infrastructures et opérations accueillant du public) Les opérations soutenues devront systématiquement garantir l'accessibilité, sans discrimination, des locaux aux publics concernés.
- Les projets sélectionnés devront contribuer à la transition vers une économie neutre pour le climat dans le cadre du Pacte Vert pour l'Europe en respectant notamment les dispositions prévues dans le programme au titre du principe DNSH (ne pas causer de préjudice important). Il s'agira de veiller notamment à la bonne prise en compte des préconisations formulées au titre des diverses autorisations (dont environnementales) pour les projets relevant de ces procédures afin de limiter au maximum les impacts potentiels de ces derniers sur l'environnement.
- Les projets soutenus devront majoritairement contribuer à l'atteinte du cadre de performance du programme, de ses valeurs cibles de réalisation et de résultat.
- Les opérations seront sélectionnées en cohérence avec les lignes de partage du programme afin d'assurer une efficacité, une utilisation optimale et de sécuriser l'usage des fonds communautaires sur le territoire réunionnais.
- **(Si aides d'état)** Les projets soutenus devront être compatibles avec la réglementation des aides d'état.
- Les porteurs de projet soutenus devront disposer de la capacité technique et financière nécessaire pour mener à bien les opérations sélectionnées.
- Afin de soutenir le développement des hubs structurants portuaires et aéroportuaires de l'île en participant à leur verdissement, les opérations sélectionnées devront être cohérentes avec le Schéma d'Aménagement Régional (SAR).

#### **Critères de sélection spécifiques :**

- La marge d'exploitation doit être déduite des coûts admissibles ex-ante, sur la base de projections économiques raisonnables, et les projets à faible marge seront favorisés.
- Les projets en lien avec les produits pétroliers ne sont pas éligibles ;
- Il sera tenu compte de l'inscription du projet dans une stratégie pluriannuelle d'investissement validée.
- Les projets mettant en œuvre des procédures inclusives : (clause d'insertion dans les marchés, marchés ou lots réservés (exemple : emploi des femmes en difficultés, emploi de personnes handicapées et/ou défavorisées) seront favorisés.
- Les projets participant au verdissement du GPMLDR ou intégrant une dimension verte seront favorisés
- Le projet devra justifier de son accessibilité
- Il sera accordé une importance majeure à la maturité du projet
- Les projets prévoyant des modalités d'entretien / d'exploitation de l'équipement seront favorisés.
- Il sera tenu compte de l'intégration dans le projet d'une méthodologie adéquate de comptabilisation et de suivi des indicateurs.

#### **Mode de sélection des opérations :**

Gestion au fil de l'eau.

Cette Fiche action cible comme bénéficiaire exclusif le GPMLDR et à ce titre, une gestion au fil de l'eau a été retenue.

## 9. PIÈCES CONSTITUTIVES DU DOSSIER ET OBLIGATIONS SPECIFIQUES DU DEMANDEUR

La liste des pièces constitutives du dossier de demande de subvention devra être conforme à la liste des pièces du manuel de gestion 2021-2027 et devra comprendre notamment :

- la lettre de demande et d'engagement du porteur confirmant la réalisation de l'opération dans les délais indiqués et de non-sollicitation d'autres financements publics sur l'opération que ceux figurant au plan de financement transmis ;
- le formulaire de demande type ;
- la décision de l'organe compétent du Maître d'Ouvrage approuvant le projet d'investissement et son plan de financement ;
- la note de présentation de l'opération ;
- le calendrier prévisionnel de réalisation et l'échéancier prévisionnel ;
- toutes les pièces justificatives citées dans la grille de notation.
- tout document permettant d'apprécier la qualité du projet notamment au regard des critères de sélection et d'analyse mentionnés dans la présente fiche ;
- grilles de marchés publics complétées (le cas échéant) ;

### \*Pour les projets importants supérieurs à 10 millions d'euros :

- le calendrier détaillé de réalisation de l'opération, indiquant notamment les dates «jalons» prévisionnelles pour le lancement de l'appel d'offres, pour la notification des marchés et pour la livraison des travaux.
- une information formelle du Service Instructeur en cours d'opération de tout retard ou aléa concernant le déroulement du calendrier de l'opération.

## 10. MODALITE D'INSTRUCTION DES DEMANDES DE SUBVENTION

Type de sélection	Fil de l'eau	AMI	Appel à projet
(case à cocher)	X		

Dans le cadre d'une sélection « au fil de l'eau », le service instructeur analysera le dossier de demande de subvention **sur la base du formulaire de demande d'aide accompagné des pièces annexes, et selon les critères décrits ci-dessus. (si pièces spécifiques, précision à apporter)**

## 11. SPECIFICITES DE LA FICHE ACTION

Néant

## 12. MODALITES TECHNIQUES ET FINANCIERES

Régime d'aide : base juridique si aide d'état : Régime exempté de notification n° SA.59258 relatif aux aides à l'investissement en faveur des infrastructures dans les ports maritimes et intérieurs, de leurs voies d'accès et du dragage d'investissement.	A définir suivant la typologie du projet
Préfinancement par le cofinancier public :	X Non

Par ailleurs, une analyse sur les investissements à impact purement local pourra être menée au regard de la situation ultrapérimétrique de La Réunion selon la jurisprudence de la CJCE.

- Taux de subvention : 80 % max (à moduler suivant la typologie des projets)

En cas d'aide d'état, le taux de subvention maximal (toutes aides confondues) respectera les plafonds autorisés par le régime encadrant ce type d'aide

- Plan de financement de l'action :

Dépenses éligibles	FEDER	Bénéficiaire
100 %	80 % (max)	20 % (max)

### 13. INFORMATIONS PRATIQUES

---

Lieu de dépôt des dossiers : par voie dématérialisée (portail régional des fonds européens FEDER – FSE +)

Où se renseigner ?

Direction FEDER Développement Durable  
Annexe de l'Hôtel de Région (2ème étage)  
Tél : 02.62.67.14.49

Site Internet : [www.regionreunion.com](http://www.regionreunion.com)

## ANNEXE 1 : EXEMPLE DE GRILLE DE NOTATION

Principes de sélection		Notation	Pièce justificative requise
Capacité financière et opérationnelle du porteur de projet	Le demandeur a-t-il la capacité technique et financière pour mener à bien cette opération ?	Non : 0 * Oui : 2	Délibération du Directoire – Organigramme de la structure
	Le demandeur a-t-il déjà mené à bien des opérations de la même envergure ?	Non : 0 Oui : 2	Liste des projets qui ont été menés et leurs bilans.
Viabilité/pertinence du projet	Le projet participe au verdissement de l'infrastructure ou intègre une dimension verte	Non : 0 Oui : 1	Descriptif technique
	La marge d'exploitation est déduite des coûts admissibles ex ante, sur la base de projections raisonnables	Non : 0 * Oui : 2	Le plan de financement est fiabilisé avec détail du calcul de la marge d'exploitation
	Inscription du projet dans une stratégie pluriannuelle d'investissements validée	Non : 0 Oui : 2	Documents de synthèse de la stratégie
	Le projet est sans lien avec les produits pétroliers	Non : 0 Oui : 1	Descriptif technique
Dimension inclusive	- Existence de procédures inclusives : (clause d'insertion dans les marchés, marchés ou lots réservés (exemple : emploi des femmes en difficultés, emploi de personnes handicapées et/ou défavorisées)	Non : 0 Oui : 2	Pièces marchés suivant avancement
Dimension accessibilité de l'opération	- Aménagements spécifiques pour l'accessibilité	- Non : 0 - Le projet est par nature accessible : 1 - Oui : 2	Si le projet est considéré comme « par nature accessible » – il convient de le justifier.
Maturité du projet	Stade d'avancement	Étude faisabilité : 0 AVP : 1 Stade PRO/DCE : 2	Pièces marchés suivant avancement
Suivi du projet	Modalités d'entretien /exploitation de l'infrastructure	Modalités non définies : 0 Modalités définies et cohérentes : 2	Note descriptive
Impacts attendus	Détermination de la méthodologie pour le calcul de l'indicateur de réalisation « surface portuaire aménagée »	Non : 0 Oui : 2	Note descriptive

\* note éliminatoire au regard de la réglementation et/ou des objectifs du programme.  
Les dossiers présentant une note inférieure au seuil de 12/20 ne seront pas retenus.