



L'économie bleue de La Réunion

Dans le Sud-Ouest de l'océan Indien, à plus de 8 000 km de l'hexagone à vol d'oiseau, La Réunion est avec Mayotte, un des deux départements français de l'océan Indien. L'île, qui se déploie sur une superficie de 2 512 km², accueille 890 000 habitants. La Réunion se range, ainsi, dans la catégorie des petits espaces insulaires. Comme nombre de territoires analogues, elle dépend, pour ses importations et exportations de marchandises, principalement de la porte portuaire. Entre 98 et 99% du fret transitent par le port ; le reste par la porte aéroportuaire. À l'île de La Réunion, l'activité portuaire et au-delà l'activité maritime est un des cœurs battants de l'économie bleue. Cette dernière se définit, selon la Commission européenne "comme l'ensemble des activités économiques liées aux océans, mers et côtes y compris les activités de soutien directes et indirectes nécessaires à son fonctionnement". Elle couvre donc de vastes périmètres, du tourisme littoral à la pêche, de la défense à la protection de l'environnement littoral et marin ou encore le transport maritime. À La Réunion, l'économie bleue est principalement structurée autour du tourisme littoral, du transport maritime et de la pêche australe. Ainsi vocation maritime, ressources halieutiques, biodiversité sont autant de mots-clés qui sont convoqués dans cette analyse.

Le complexe industrialo-portuaire

L'économie bleue génère une valeur ajoutée de 485 M€, ce qui correspond grosso modo à 2,6% du PIB. Elle emploie, par ailleurs, environ 10 000 personnes, ce qui représente 3,4% de l'emploi insulaire (Insee, 2022). S'y on exclut le tourisme littoral, les deux principaux secteurs générateurs de valeur ajoutée de l'économie bleue sont les activités portuaires et navales (134 M€ d'euros) et les activités dépendantes des ressources halieutiques (67 M€). 500 établissements employeurs¹. Si on s'écarte de l'économie bleue stricto sensu pour mettre la focale sur le vaste complexe industrialo-portuaire, il est manifeste que le pool d'activités qu'il renferme est moteur pour le territoire insulaire de La Réunion.

Selon l'Insee, le complexe industrialo-portuaire, riche de plus de 360 entreprises, génère 5 700 emplois et une valeur ajoutée de 571 M€, soit 3% du PIB de l'île. Les emplois se répartissent pour 55% d'entre eux dans les activités liées au domaine maritime (pêche, construction et

maintenance maritime, service à la marchandise ou encore douanes et affaires maritimes) et pour le reste dans les activités non maritimes (industries, transport terrestre, entreposage et conditionnement...). En revanche ce sont les activités non maritimes qui réalisent la plus grosse part de la valeur ajoutée (60%). Dans cette famille, on dénombre les entreprises qui gravitent autour des activités portuaires, telles que les entreprises de transport œuvrant dans la distribution des marchandises arrivant par conteneurs. Il peut s'agir aussi des entreprises de commerce et de services aux marchandises (commerce de gros, activités de stockage ou encore de conditionnement). Pour autant, en dépit de cette "bonne santé", le port connaît depuis quelques années des problèmes de congestion, en particulier pour le stockage des conteneurs. Une des solutions consiste à aménager la zone arrière portuaire. Une zone de 17 ha (sur un total de 80 ha) qui appartient au conseil départemental, à quelques encablures du Port Est, doit accueillir cette installation. Un accord, sous forme de bail emphytéotique (75 ans), a été signé entre le conseil départemental et le Grand Port Maritime, en 2024, pour permettre l'extension de la plateforme portuaire.

Le GPM, un terminal à conteneurs dynamique

Port Réunion, comme les ports ultramarins de Guadeloupe, Martinique et Guyane, est un Grand Port Maritime. Il s'agit donc d'établissements publics d'État. Un GPM est en charge de la mise en œuvre des politiques publiques d'aménagement et de développement durable. Dans les ports ultramarins, il a aussi vocation à assurer des missions plus opérationnelles comme l'exploitation de terminaux céréaliers ou sucriers. Mayotte n'entre pas dans cette catégorie, il relève, pour sa part, d'une collectivité territoriale avec une délégation de service public.

Port Réunion se positionne avec un trafic de 6 Mt comme le premier port d'outre-mer. Il se classe par ailleurs au 4^e rang des ports français pour les conteneurs avec 370 000 evp. En tonnage comme en conteneurs, le trafic réunionnais est presque le double de chacun des deux ports des Antilles françaises. Pour La Réunion, 98 à 99% des entrées et de sorties des marchandises empruntent la porte portuaire. Ces flux d'importations se chiffrent à 7,1 Mds€ d'euros, contre 413 M€ pour les exportations.

¹ Pour autant il est relativement déséquilibré, 1% des établissements concentre 31% des emplois et 37% de la valeur ajoutée.

Dans son bassin régional proche, essentiellement composé d'îles, il est parmi les ports, toutes proportions gardées, les plus dynamiques. Deux catégories de complexes portuaires se distinguent. Ceux qui ont des trafics supérieurs au million de tonnes (Maurice, La Réunion et Madagascar bien que cette dernière échappe à la catégorie du petit espace insulaire). Les autres comme les Seychelles, Mayotte et les Comores génèrent des tonnages moins volumineux (inférieurs au million de tonnes). Le trafic de Mayotte fluctue au rythme des grèves récurrentes et d'une gestion chaotique du port (conflits, portant notamment sur les redevances portuaires, entre le conseil départemental, le délégataire, et la *Mayotte Gateway Channel*, gestionnaire² du port depuis 2013). Aux Seychelles, le port est en cours de réhabilitation. Les travaux, financés en partie par l'AFD, consistent en la création d'un nouveau quai (310 m).

Dans l'archipel des Comores, deux ports ont été érigés : le premier sur l'île-capitale (Grande Comore) à Moroni ; le second sur l'île d'Anjouan à Mutsamudu. Tandis que le port de Moroni ne jouit pas d'infrastructures adéquates (les bateaux doivent être déchargés au large), celui de Mutsamudu, régulièrement envasé, est en cours de réhabilitation. Madagascar présente une configuration portuaire assez atypique. Sur les 15 ports qui ourlent sa façade, seuls deux sont en mesure de recevoir les navires de commerce (Toamasina, actuellement réhabilité, et Ehoala). Un vaste programme de réhabilitation est en cours à Toamasina. Il est financé par des capitaux japonais et consiste principalement en la construction d'un nouveau terminal à conteneurs (un terre-plein de 10 ha bordé par un quai long de 470 m et creusé à 16 m de profondeur). Les travaux, d'un montant de 639 M\$ qui doivent s'achever en 2028, permettront au port d'accueillir simultanément deux panamax.

Le découpage des activités portuaires

Le transport maritime est donc l'autre pilier, avec 14% des établissements et 38% des emplois, de l'économie bleue réunionnaise. Il s'articule autour du Grand Port Maritime.

L'île de La Réunion abrite deux sites portuaires : Port Ouest, le port originel, et Port Est, le port en eau profonde. Bien que distants de 3 km à vol d'oiseau, Port Ouest et Port Est forment donc une seule et même entité portuaire. Le premier couvre environ 70 ha et dispose d'un linéaire de quais de 3 km. Ce port qui date de la fin du XIX^e siècle est le plus petit des deux sites. Ses plus grandes profondeurs atteignent les 9 m. Il abrite aujourd'hui de nombreuses activités liées à la pêche et à la plaisance. Il accueille, par

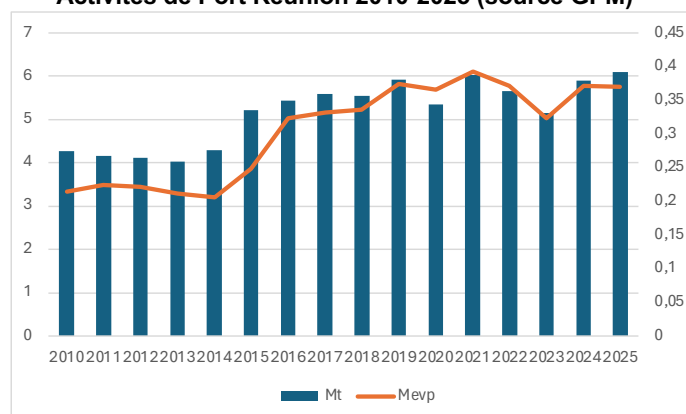
ailleurs, la troisième base navale française (port d'attache et soutien aux bâtiments affectés à La Réunion et dans la zone).

La réparation navale est également implantée dans cette zone de la Pointe des Galets. Elle connaît un renouveau avec la livraison récente d'un dock flottant, long de 120 m sur 32 m. Dimensionné pour accueillir les palangriers de pêche et les patrouilleurs de la Marine nationale, le dock a vocation à relancer une activité en déperdition, fortement concurrencée par l'île voisine de Maurice. Pour autant, l'activité commerciale n'a pas complètement déserté les quais. Le Port Ouest abrite encore un terminal sucrier (exportations en vrac) et des activités liées à l'importation de bitume et de ciment.

Le second, Port Est, est le cœur battant de l'activité portuaire commerciale. Se déployant sur 112 ha, il est ourlé de 1,6 km de quais, creusés entre 13 et 16 m. L'activité reine de ce bassin prend place au sein du terminal à conteneurs. Elle s'articule aussi autour des terminaux de roro-conventionnel, de vracs solides et liquides. Cette partie du port est également bordée par une centrale EDF. Elle a pour caractéristique, depuis 2024, d'être alimentée par de la biomasse liquide produite à base d'huile de colza, devenant ce faisant une centrale bioénergie.

Une activité de croisière, relativement modeste, y est également implantée (43 400 passagers en 2024, 20 400 en 2023). Depuis le départ de la compagnie Costa (en 2020) du bassin sud-ouest de l'océan Indien, le trafic avait chuté de façon drastique (11 000 en 2022 contre 119 000 passagers en 2019). Aujourd'hui l'activité repart quelque peu à la hausse (44 000 passagers en 2025). Des compagnies à l'instar de Aida Croisiers (ligne Seychelles - Afrique du Sud ou ligne Dubaï - Afrique du Sud), MSC croisières (ligne transocéanique Italie - Afrique du Sud ou ligne Afrique du Sud - Maurice) ou Hapag Lloyd Croisiers (Port Louis - Cape Town) ont inclus La Réunion dans leurs circuits durant l'été austral. Au total, une trentaine de paquebots de croisière a fait escale à La Réunion en 2025.

Activités de Port Réunion 2010-2025 (source GPM)



² Le contrat de délégation qui devait courir jusqu'en 2028 a été cassé par le tribunal administratif de Mayotte. La *Mayotte Gateway Channel* devrait perdre la gestion et l'exploitation du port en septembre 2026.

Pour en revenir aux marchandises, le GPM de La Réunion a donc réalisé en 2025 un trafic supérieur aux 6 Mt. Il s'agit d'un record de trafic pour le port réunionnais (une croissance de 15% entre 2023 et 2025). Un trafic similaire avait été enregistré en 2021, dans un contexte post-covid marqué par la relance des activités. À titre de comparaison, dans le bassin insulaire régional, l'île voisine, Maurice, a également enregistré une croissance de 22% entre 2023 et 2024. Son trafic atteint dorénavant presque les 10 Mt (9,8 Mt en 2025).

Il s'agit, dans le cas du port réunionnais, d'un complexe avec une forte vocation généraliste. En d'autres termes, le poids des divers, encore appelés marchandises générales, est prédominant. Il représente presque deux tiers du trafic total. Cette famille est largement dominée par les conteneurs. Le volume des vracs, quant à lui, se monte à environ 2,1 Mt. Le gazole, la biomasse liquide ou le kérosène forment les principales importations de vracs liquides. Les vracs solides, quant à eux, sont dominés par les importations de pellets de bois, de céréales ou de clinker (constituant, à base de calcaire et d'aluminosilicates, du ciment).

Pour les conteneurs, l'activité de transbordement est assez fluctuante. Elle a enregistré, avec 114 000 evp traités, un record en 2024. La mise en service d'un nouveau terre-plein pour les conteneurs iso-frigorifiques est synonyme de regain. L'activité de transbordement est générée pour moitié dans la grande région du sud-ouest de l'océan Indien : 54% des flux proviennent ou sont issus de l'Afrique australe ; 16% d'Asie du Sud-Est et un pourcentage similaire pour les pays du Golfe et pour le sous-continent indien.

La Réunion est touchée par une quinzaine de lignes maritimes régulières : 11 pour le transport de conteneurs et 3 pour le roulier (soit environ 3 escales mensuelles) et le conventionnel. Pour le trafic conteneurisé, deux compagnies, MSC et CMA CGM, se démarquent. Conjointement elles réalisent environ 80% des parts de marché, tous trafics confondus (imports, exports et transbordement).

Port Réunion est au carrefour de nombreuses routes maritimes. Il est desservi par des lignes secondaires (à partir d'un hub) ou inclus sur des routes majeures. Dans le réseau de Maersk, par exemple, Port Réunion est avant tout un port feedérisé. Il est donc desservi par une route secondaire, appelée IOI (qui englobe Port Victoria aux Seychelles, Port Réunion, Port-Louis, et Toamasina), au départ d'un hub majeur (Salalah).

Pour les compagnies MSC et CMA CGM, La Réunion a la double casquette. Sur la ligne baptisée *NWC to Ipak* de MSC, le port réunionnais est une escale majeure, mais il est secondaire sur la route nommée IOI, au départ du hub de Colombo. De même, au sein de la stratégie de réticularité adoptée par CMA CGM, Port Réunion est tout à la fois, un nœud régional de redistribution, un port feedérisé et une escale directe sur une route majeure. Ainsi, des routes partent du port d'éclatement de La Réunion pour irriguer les autres ports insulaires régionaux (lignes IOIFEEED1 et IOIFEEED5). Ce rôle de hub est accentué eu égard à son périmètre de desserte sur la ligne Karibu (route jusqu'à Khalifa, via Mombasa et Mogadiscio). Il est desservi directement sur la ligne *New Nemo* (entre Europe et Australie). La Réunion est également touchée par des lignes feeders de CMA-CGM, comme la ligne *Mozex* qui court entre le hub de Tanjung Pelepas et le Mozambique.

Le Port Est (crédit GPMLR)



Les activités inhérentes à la pêche

Au sein de cette économie bleue, le secteur lié aux produits de la mer, se révèle, fort de la pêche australe, le plus productif. Il s'agit du premier secteur exportateur de La Réunion en 2023 (123 000 M€ devant le sucre 44 M€ d'euros et le rhum 21 M€) (Insee, 2023).

Le secteur de la pêche se découpe en trois catégories : la pêche artisanale (environ 900 t), la pêche palangrière hauturière (2 000 t) et la pêche industrielle intimement liée aux Terres Australes et Antarctiques Françaises (TAAF) (environ 4 900 t³).

Ainsi l'activité halieutique est surtout concentrée dans les TAAF, lesquelles se composent de trois ensembles géographiques : les îles Éparses (quasiment toutes situées dans le canal du Mozambique : du nord au sud les Glorieuses, Juan de Nova, Bassas da India et Europa, à l'exception de Tromelin située au nord-est de Madagascar), les îles Australes (dans la zone subantarctique composées

³ Les TAC (les totaux admissibles de capture) pour la légine se montent à 4780 tonnes en 2025. Elles se répartissent entre les îles Kerguelen (3780) et les îles Crozet (1000 tonnes). Les TAC ont perdu 800 tonnes

(soit une baisse de 14,3%) en une année eu égard à la menace qui pèse sur la ressource. Le lointain voisin australien a également réduit ses TAC de 17%.

d'Amsterdam, Saint-Paul, Crozet et Kerguelen) et la terre Adélie (en Antarctique). Elles ne font pas partie de l'Union européenne et entrent dans la catégorie des Pays et Territoires d'outre-mer (PTOM). Couvrant de vastes étendues maritimes, les TAAF doivent faire face à de nombreux enjeux (notamment la pêche illégale, la surpêche). Ces territoires éparpillés partagent plusieurs points communs : ils sont difficiles d'accès, ils n'abritent pas de populations permanentes et ils renferment une riche biodiversité pour le moins singulière (état exceptionnel de conservation des habitats naturels).

Parmi ces territoires essayés, les activités de pêche les plus prospères se concentrent surtout dans les zones subantarctiques. Ainsi, la pêche australe génère 95% de la valeur ajoutée du secteur halieutique global. Parmi les principales ressources, la légine, le cabot ou la rouffe antarctique sont soumis à des quotas ; d'autres n'ont pas de TAC (totaux admissibles de captures), tels que le grenadier. La pêche australe s'impose comme le premier secteur exportateur de La Réunion (122 M€ pour 4 900 t exportées en 2024). La légine, or blanc au vu de sa forte valeur ajoutée et d'un prix au kilo parmi les plus onéreux du marché international, se démarque. Elle représente 91% des exportations issues de la pêche.

Un ancrage stratégique français dans l'océan Indien

Avec sa base navale, placée sous l'autorité du COMPSU FASZOI (Commandement supérieur des Forces Armées de la zone sud de l'Océan Indien), La Réunion est le pilier stratégique de la France dans l'océan Indien. Elle sert d'ancrage à 6 navires, dont deux frégates de surveillance (Nivôse et le Floréal) et un patrouilleur polaire (l'Astrolabe). Cette base constitue, entre autres, le point d'appui régional pour assurer la surveillance des zones économiques exclusives (ZEE) des territoires français éparpillés dans le canal du Mozambique ou dans les îles australes. La ZEE des territoires de l'océan Indien, et de l'Antarctique, est, derrière celle du Pacifique (6,8 M de km²), la deuxième française. En additionnant, les ZEE de La Réunion (312 000 km²), de Mayotte (431 000 km²) et des districts austraux, elles dépassent les 2,7 M de km².

La Zone de Responsabilité Permanente (ZRP) des FAZOI couvre 14 pays, 10 en Afrique australe et 4 de la Commission de l'Océan Indien. Au sein de cette ZRP, les militaires maintiennent une présence permanente sur trois des îles Éparses (Glorieuse, Juan de Nova et Europa, où tous les 45 jours, s'effectue la relève de 15 militaires). C'est principalement le navire ravitailleur, le *Marion Dufresne*, qui assure, depuis la base arrière de La Réunion, la

desserte des TAAF. Il couvre des missions de transport de fret, de carburant et de personnel ainsi que des missions scientifiques (présence de laboratoires à bord). Par ailleurs, le *Champlain*, qui est un bâtiment de soutien et d'assistance en outre-mer, également basé à La Réunion, effectue le ravitaillement des TAAF environ quatre fois par an, en plus de ses missions de surveillance.

Un potentiel diversifié

Outre le tourisme littoral, le développement de l'économie bleue à La Réunion passe par ses activités maritimes et portuaires. Le tourisme de croisière et le transbordement sont parmi les principaux potentiels de développement pour le Grand Port Maritime. Quoiqu'un port de Toamasina flamboyant neuf devrait rebattre les cartes. Il ressort donc que, dans le domaine portuaire, les rentes de situation ne sont pas éternelles. Les fils des réseaux se font et se défont au gré des ambitions et stratégies des armateurs. Pour autant, aussi contre-intuitif que cela puisse paraître, un bon réseau de ports dans une région ne peut pas être que source de concurrence il peut aussi amener à une meilleure desserte régionale, à une consolidation et une meilleure structuration de la rangée portuaire régionale.

Dans la continuité, il faut aussi observer entre les ports régionaux une montée des formes de coopération, englobant les ports insulaires et les ports de la façade Est-Africaine. Elle se décline par des actions concernant :

- L'échange de bonnes pratiques inhérentes à la croisière,
- La dimension "smart port" (digitalisation des complexes portuaires) ;
- L'aspect "port vert" (plateformes logistiques écoresponsables) ;
- Les domaines de la compétence professionnelle (formation et immersion) et de l'inclusion des femmes.

Enfin, dans un contexte, où les stratégies maritimes ont été placées parmi les priorités européennes, françaises et régionales (plan d'action régional⁴ adopté en 2021 par la Commission de l'Océan Indien), les activités liées à l'économie bleue sont plus que jamais névralgiques pour La Réunion. En toile de fond, de nombreux enjeux se dessinent autour de la structuration de la filière navale (maintenance et réparation), de la surveillance et de la protection des territoires isolés adossés à de vastes ZEE et plus globalement autour de la capacité d'innovation ou de la transition écologique. Autant de défis à relever pour ce territoire insulaire ultramarin de l'océan Indien.

Marie-Annick Lamy-Giner,
Vice-Doyenne formation-licence, UFR Lettres et Sciences
Humaines, Université de La Réunion, PR en géographie

⁴ Le plan d'action de la COI fait suite à plusieurs programmes communs portant sur la sécurité maritime, la préservation de la biodiversité littorale et marine et plus globalement sur le développement insulaire.