



LA NEW'S

CAP VERS L'AVENIR

N°33

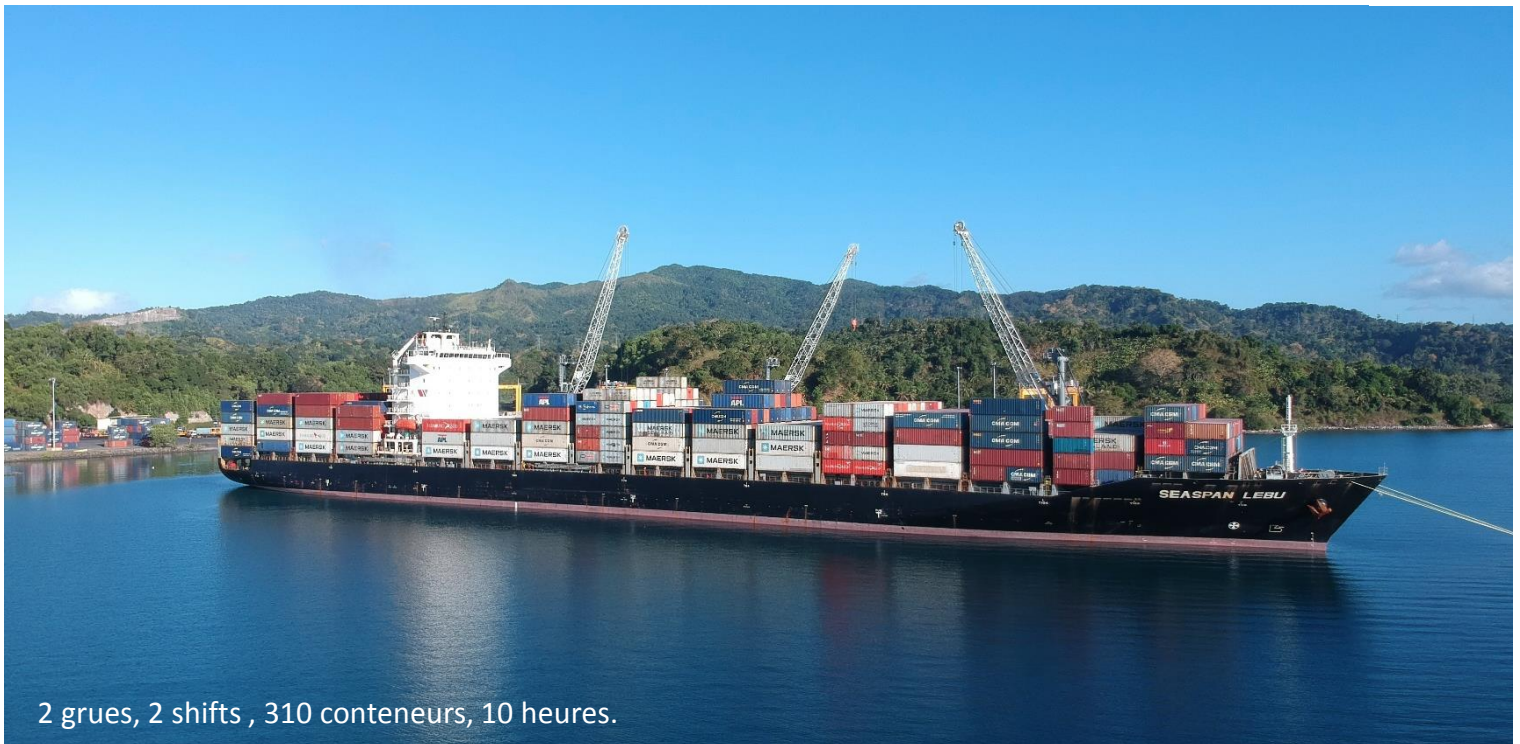
LA VIE DU PORT : LA NEW'S

Le magazine qui retrace l'essentiel de la vie portuaire

Juillet 2021

261 mètres

Les performances des équipes qui travaillent à la manutention sont rarement mises en avant et l'accueil sur le quai 2 du navire SEASPAN LEBU, ce samedi 10 juillet, est l'occasion de mesurer combien les méthodes et les compétences ont changés en quelques années sur les terminaux de Longoni. En à peine une dizaine d'heures de travail, deux shifts, soit 80 personnes ont chargé 310 conteneurs et permis au navire de repartir Le jour même de son arrivée. Ida NEL

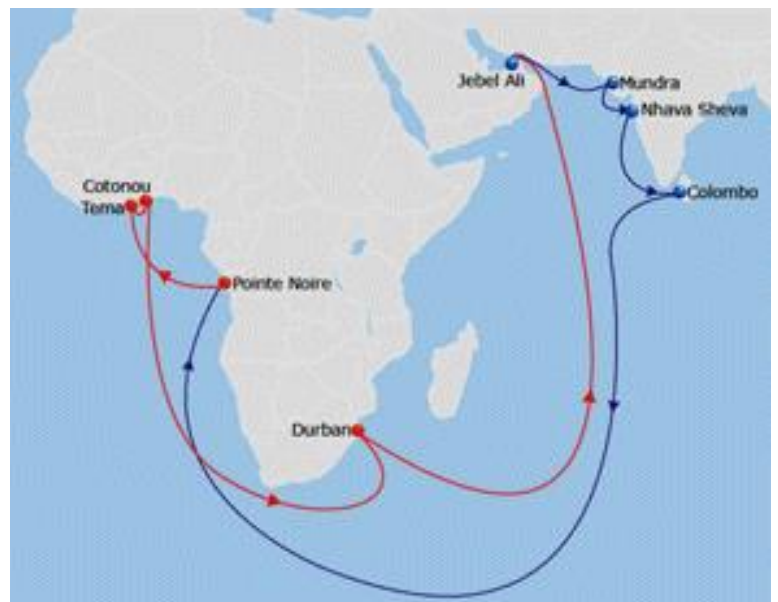


2 grues, 2 shifts , 310 conteneurs, 10 heures.

Le SEASPAN LEBU mesure 261m de long pour 32 de large, dépassant de près de 40m la longueur du quai 2. Son tirant d'eau avoisinait 12m, compatibles avec les 14m du quai. En service depuis 10 ans, c'est un navire moderne qui n'a plus de grue de bord pour optimiser sa capacité d'emport jusqu'à 4250 conteneurs (EVP). Ce type de navire est exigeant et réclame un niveau de performances élevé pour sa priorité : limiter le temps des escales.

Navire de la compagnie CMA-CGM, le SEASPAN LEBU est affecté à La ligne MIDAS LOOP 1 qui part de Jebel Ali et contourne toute l'Afrique jusqu'à Cotonou au Bénin, un trajet de 70 jours pour 8 escales parcourue à 15-16 nœuds de moyenne.

Il ne s'arrête qu'exceptionnellement à Longoni ; le 10 juillet dernier, il s'agissait d'une escale supplémentaire sur son trajet Durban – Jebel Ali pour charger des conteneurs imports, rendus vides et stockés à Mayotte depuis plusieurs semaines. 310 conteneurs étaient identifiés par le «planner principal» CMA-CGM basé à Dubaï qui leur donné Jebel Ali et Nhava Sheva en Inde pour destination, ce qui a organisé le plan de chargement du navire. .



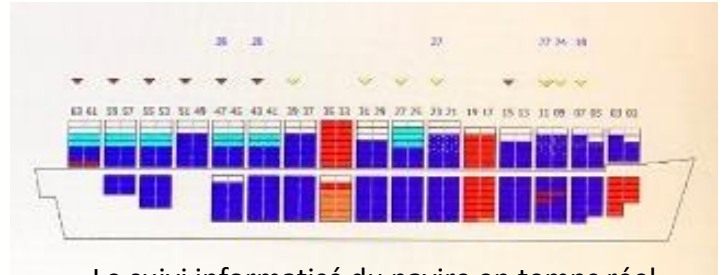


CAP VERS L'AVENIR

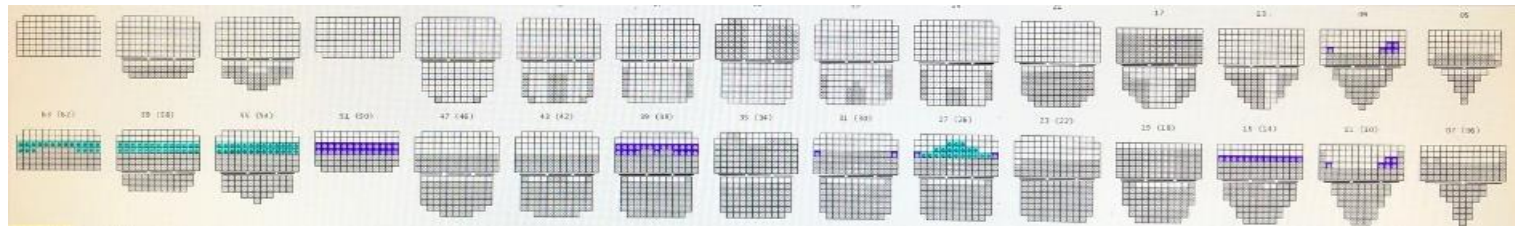
PORT DE COMMERCE DE LONGONI

Juillet 2021

Le rythme des mouvements de chargement ou déchargement varie en fonction de la complexité de la logistique mais l'ensemble du personnels de manutention, devant l'ordinateur, la tablette, les commandes de la grue ou à la sécurisation des conteneurs est maintenant capable d'effectuer 1500 mouvements sur deux jours de travail comme cela a été le cas récemment. Les grutiers atteignent quant à eux 23 à 24 mouvements par heure, le meilleur niveau de référence annoncé par la société LIEBHERR pour son matériel et diminuant grosso modo par 2 le temps de stationnement d'un navire traité à Longoni en 2013.

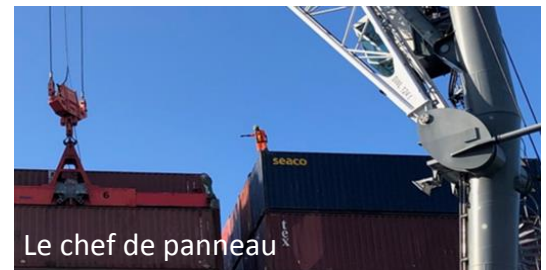


Le suivi informatisé du navire en temps réel.



Un shift, l'équipe est composé d'une quarantaine de personnes :

- Planners qui font appliquer le plan d'embarquement prévu et assurent en direct, la logistique « sol » avec l'outil NAVIS, le programme de gestion informatique partagé avec les équipes de quai.
- Chef de bord qui est l'interlocuteur du Chief Officer du navire.
- Les pointeurs de bord ou de quai qui enregistrent chaque mouvement de conteneur.
- Les chefs panneaux qui dirigent le travail des grutiers
- Le chef de quai qui alimente les demandes du chef de bord
- Les grutiers (l'équipe MCG a un potentiel de 11 grutiers)
- Les chauffeurs de camions ou de reachstackers.
- Les dockers qui assurent les fixations et la sécurisation des conteneurs à bord avec les twist lock ou les barres de lashing



Le chef de panneau



La pose des barres de lashing



Les pointeurs



4 camions ont assuré les rotations pendant 10 h