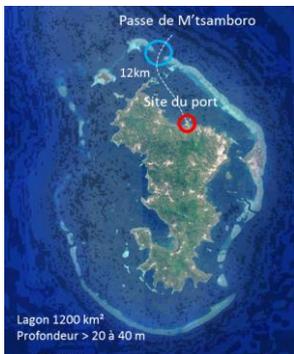




PORT DE COMMERCE DE LONGONI ACTIVITE 2019

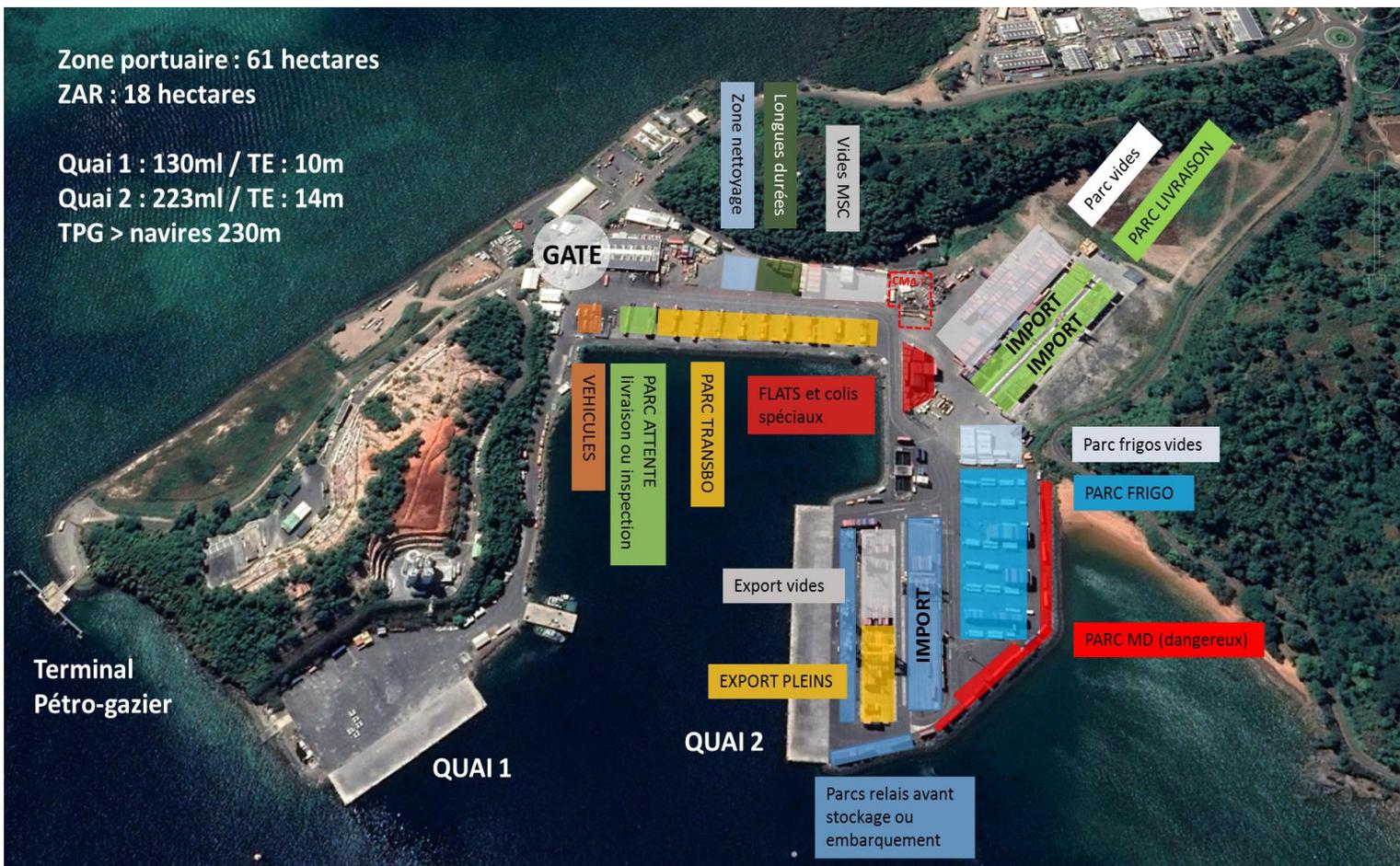
TRAFIC 2019 / TRAFFIC 2019
MAYOTTE CHANNEL GATEWAY

L'organisation du port de Longoni



Le port pour sa zone d'accès restreint compte 18 hectares tandis qu'une dizaine sont consacrées aux entreprises. Des nouveaux besoins s'expriment et cumulent près de vingt hectares supplémentaires et il s'agit parmi les projets de la DSP de valoriser les potentiels de la zone portuaire pour en faire un véritable pôle d'activité.

Sur le plan fonctionnel, un arrêté préfectoral a interdit l'exploitation du quai 1 à compter du 1^{er} juillet dans l'attente d'un projet de rénovation. Le trafic repose donc sur le seul quai 2 alors que la capacité à accoster plusieurs navires est devenu un critère important.





Les chiffres d'un rapport d'activité lus d'année en année peuvent traduire les facteurs qui marquent l'économie très dépendante de notre île, parfois positifs comme une ponctuelle augmentation du secteur transbordement ou négative avec les aléas de lourds mouvements sociaux qui ont bloqué Mayotte plusieurs semaines en 2018 et la France en 2019. Il faut relativiser et retrouver une perspective plus générale pour voir se confirmer la progression continue de l'activité du port de Longoni avec un facteur de 6 à 7% en moyenne depuis la prise en charge du port par MCG.

Cette fin d'année est enfin marquée par un évènement qui va avoir beaucoup d'importance pour le port et nous l'espérons pour Mayotte. Depuis des années nous travaillons à faire rentrer le port de Mayotte dans le « radar » des grands opérateurs régionaux et en particulier ceux du projet du gaz mozambicain et si tout est à faire, une nouvelle étape a été franchie avec des premiers contacts directs avec les grandes entreprises concernées.

C'est avec celle d'approvisionner l'île, cette nouvelles ambition du positionnement régional que nous portons pour cette infrastructure si récente qu'elle était méconnue opérateurs, même français, et que nous défendront sans cesse auprès des décideurs locaux ou nationaux tel que nous l'avons fait lors de la visite du Secrétaire d'Etat aux transports en octobre.

Nul doute que si nous sommes au centre du Canal du Mozambique, celui-ci sera au centre de nos projets ces prochaines années.

Ida NEL
Présidente de MCG

SOMMAIRE

Quelques mots du jargon des quais

Mainliner : navire des lignes principales.

Feeder : navire opérant sur les lignes régionales et redistribuant les conteneurs transbordés

Transbordement ou transbo : conteneur déposé à Mayotte pour repartir vers une autre destination.

EVP : Equivalent Vingt Pieds, le conteneur de base. Un conteneur 40 pieds = 2 EVP

Mouvement EVP : comptage des débarquements ou embarquements sur la base EVP.

Stacker : élévateur de 50 à 70 tonnes capable de charger un conteneur plein jusqu'à 5 niveaux.

Empty handler : élévateur plus léger destiné à déplacer les conteneurs vides

RTG : pont roulant de stockage se déplaçant sur roues.

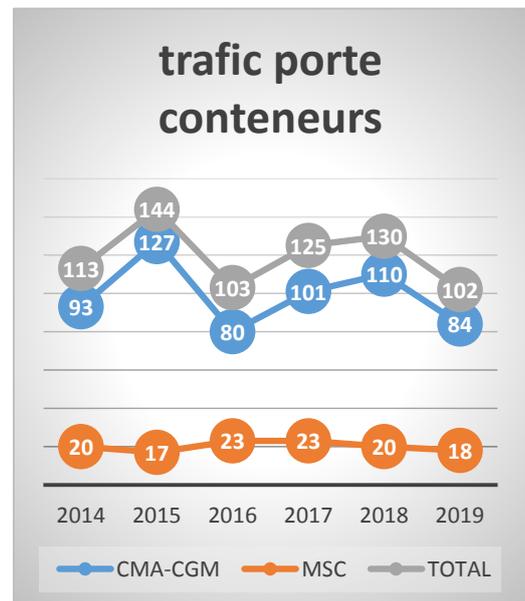
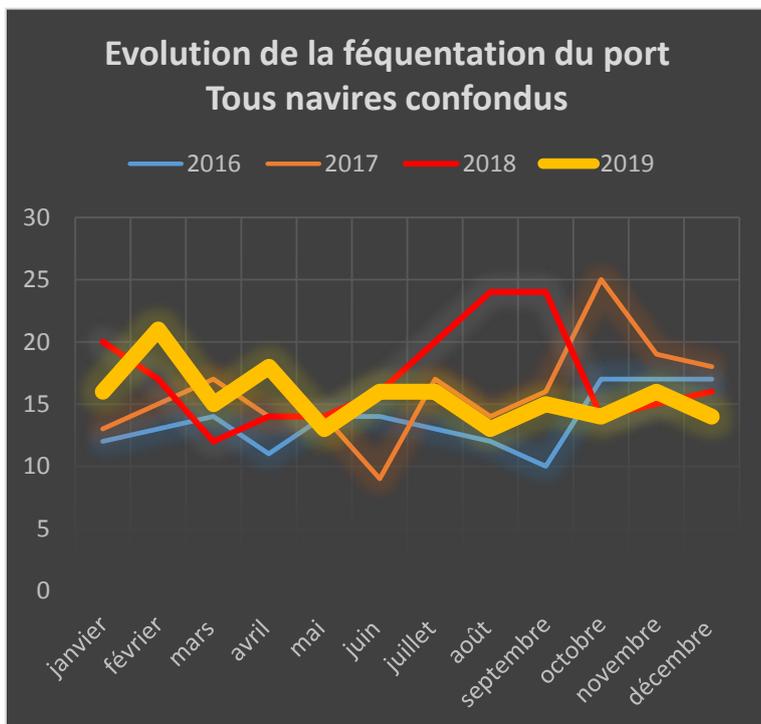
IMO : conteneur chargé de produits dits dangereux, une caractéristique large qui s'applique aux voitures par exemple

L'organisation du port	P2
Le mot de la présidente	P3
LE TRAFIC	
Fréquentation du port	P6
Par type de navires	
Mensuellement tous types de navires confondus	
Evolution du trafic porte-conteneurs	
Trafic du terminal conteneurs	P7
Variations globale des mouvements in & out	
Variation des mouvements au portail	
Variation conteneurs pleins et vides	
Transbordement des pleins	
Embarquements des vides	
Tableaux détaillés	P8
Variation des volumes depuis 2014	P9
Variation des volumes entre 2007 et 2013	
Synthèse	P10
Trafic conventionnel	
Tonnage global effectué	P11
Trafic croisières	
Chiffres clés	P12
L'évolution du trafic en graphiques	P13
Les équipements et les projets	P14
Le port face à la météo 2019	P15
Les protections naturelles du port de Longoni	P18
Le port et sa gouvernance	P19

La fréquentation du port – Harbour activity

EVOLUTION DU TRAFIC	2014	2015	2016	2017	2018	2019
TOTAL	168	192	164	191	206	187

TYPE DE NAVIRES - TYPE OF VESSELS	2019
ARMEE – ARMY	19
CIMENTIER / SACS – BIG BAG CEMENT	7
CIMENTIER VRAC – PUMPING CEMENT	8
CONVENTIONNEL - BREABULK	9
GAZ – GAS	7
BOIS – WOOD	3
DIVERS – OTHERS	10
PRODUITS PETROLIERS – PETROLEUM PRODUCTS	11
CROISIERE – CRUISE	4
PÊCHE – FISHING	0
RECHERCHE – RESEARCH	7
PORTE CONTENEURS - CONTAINERSHIP MSC	18
PORTE CONTENEURS - CONTAINERSHIP CMA-CGM	84
TOTAL	187



Le trafic de porte-conteneurs est en diminution de 27% avec son niveau le plus bas depuis 2014. Cela s'explique d'abord par la forte baisse du volume d'activité de transbordement avec moins de 38 feeders contre 59 (-35%) alors que les mainliners sont en baisse de 10%.



Le trafic du terminal conteneurs – Container terminal traffic

MOUVEMENTS IN-OUT	2014	2015	2016	2017	2018	2019
EVP*	55 694	61 698	63 660	71 564	108 392	74 491
TONNES		652 578	631 394	961 215	902 830	506 043

La baisse globale du trafic conteneur (-31%) est due à la chute du secteur du transbordement alors que les importations se consolident. L'augmentation brutale en 2018 peut paraître anachronique mais le port a su prouver qu'il pouvait assurer très rapidement un tel niveau de trafic. Reste à consolider une logistique du « transbo » qui est avant tout tributaire des lignes de la compagnie CMA-CGM pour Mayotte.

MOUVEMENTS PORTAIL	2014	2015	2016	2017	2018	2019
TOTAL EVP	19 144	21 244	43 084	42 233	34 999	26 205
MOYENNE / MOIS	1595	1770	3590	3519	2917	2184
MOYENNE / JOUR	72	80	163	160	132	99

PLEINS / EVP	IMPORTS	EXPORTS	TOTAL	TONNES
2014	18 430	714	19 144	
2015	20 367	877	21 244	267 496
2016	21 356	758	22 114	339 207
2017	18 816	778	19 594	393 608
2018	19 455	762	20 217	312 971
2019	29 927	1010	30 937	268 613

TRANSBO PLEINS /EVP	IMPORTS	EXPORTS	TOTAL	TONNES
2014	6 276	9 140	15 416	
2015	8 960	7 447	16 407	
2016	6 827	7 194	14 021	292 187
2017	13 364	13 587	26 951	567 607
2018	13 758	29 954	43 712	589 859
2019	7130	7259	14 389	237 430

EMBARQUEMENT VIDES	IMPORT	EXPORT	TOTAL
2014	1963	20 570	22533
2015	2874	20 476	23350
2016	3245	24280	27525
2017	3134	18 585	27719
2018	13 659	30 804	44463
2019	2958	26 207	29 175

En 2019 volume des conteneurs-import augmente de 30% et de 21,9% en valeur (source IEDOM) mais diminue de 14% en tonnage soulignant sans doute une évolution des produits consommés > + 110% pour les matériels de transport par exemple. . Le transbordement diminue de 67%, sachant que c'est un marché extrêmement « volatile » et qu'il est pénalisé à Longoni par l'interdiction d'exploiter le quai 1, le plus souvent réservé aux feeders



TABLEAUX DETAILLES Variations années 2018 – 2019

IMPORT-EXPORT PLEINS MARCHÉ DE MAYOTTE	MOIS	2018						2019					
		IMPORTS PLEINS		EXPORTS PLEINS		TOTAL PLEINS		IMPORTS PLEINS		EXPORTS PLEINS		TOTAL PLEINS	
		EVP*	TONNES	EVP*	TONNES	EVP*	TONNES	EVP*	TONNES	EVP*	TONNES	EVP*	TONNES
Janvier	1 720	27 642	48	612	1 768	28 254	2 208	24 850	89	641	2 297	25 491	
Février	1 874	28 657	47	511	1 921	29 168	1 887	18 342	71	621	1 958	18 963	
Mars	981	16 447	10	209	991	16 656	2 474	26 534	94	746	2 568	27 280	
Avril	1 523	24 096	38	290	1 561	24 386	2 795	29 922	58	391	2 853	30 313	
Mai	1 819	27 670	55	503	1 874	28 173	2 133	19 219	82	562	2 215	19 781	
Juin	2 048	35 346	85	663	2 133	36 009	1 822	18 510	78	612	1 900	19 122	
Juillet	1 453	19 228	86	856	1 539	20 084	2 318	23 643	119	625	2 437	24 268	
Août	2 175	35 544	71	1 264	2 246	36 808	1 934	19 167	72	493	2 006	19 660	
Septembre	1 266	18 970	54	781	1 320	19 751	1 593	15 505	47	292	1 640	15 797	
Octobre	1 635	24 451	102	983	1 737	25 434	2 118	23 272	88	789	2 206	24 061	
Novembre	1 873	29 088	93	1 080	1 966	30 168	1 871	20 422	54	231	1 925	20 653	
Décembre	1 088	17 417	73	663	1 161	18 080	2 234	22 316	93	908	2 327	23 224	
Total EVP	19 455	304 556	762	8 415	20 217	312 971	25 387	261 702	945	6 911	26 332	268 613	
Moyenne	1 621	25 380	64	701	1 685	26 081	2 116	21 809	79	576	2 194	22 384	
		3%		-2%		3%		30%		24%		30%	

TRANSBORDEMENT PLEINS	MOIS	2018		2018		IN + OUT 2018		2019		2019		IN + OUT 2019	
		IMPORTS TRANSBO PLEINS		EXPORTS TRANSBO PLEINS		TOTAL TRANSBO PLEINS		IMPORTS TRANSBO PLEINS		EXPORTS TRANSBO PLEINS		TOTAL TRANSBO PLEINS	
		EVP*	TONNES	EVP*	TONNES	EVP*	TONNES	EVP*	TONNES	EVP*	TONNES	EVP*	TONNES
Janvier	2 528	59 930	3 509	35 781	6 037	95 711	459	8 376	772	13 934	1 231	22 310	
Février	1 402	33 250	3 147	43 987	4 549	77 237	598	11 850	594	11 870	1 192	23 720	
Mars	1 230	21 584	2 302	29 996	3 532	51 580	797	14 535	637	11 444	1 434	25 979	
Avril	532	12 590	1 723	24 278	2 255	36 868	705	11 737	668	11 898	1 373	23 635	
Mai	1 045	14 462	2 437	21 915	3 482	36 377	303	5 961	521	9 034	824	14 995	
Juin	1 503	22 686	2 632	35 002	4 135	57 688	700	11 072	608	9 942	1 308	21 014	
Juillet	929	18 997	2 276	26 897	3 205	45 894	776	11 831	487	7 258	1 263	19 089	
Août	1 478	26 026	3 291	25 090	4 769	51 116	479	6 864	464	7 171	943	14 035	
Septembre	748	13 261	3 146	29 509	3 894	42 770	410	6 978	681	10 480	1 091	17 458	
Octobre	626	14 273	1 059	8 193	1 685	22 466	386	5 540	444	6 675	830	12 215	
Novembre	1 165	18 245	2 942	21 731	4 107	39 976	545	9 076	449	6 910	994	15 986	
Décembre	572	9 019	1 490	23 157	2 062	32 176	863	13 905	694	13 089	1 557	26 994	
Total EVP	13 758	264 323	29 954	325 536	43 712	589 859	7 021	117 725	7 019	119 705	14 040	237 430	
Moyenne	1 147	22 027	2 496	27 128	3 643	49 155	585	9 810	585	9 975	1 170	19 786	
		3%		120%		62%		-49%		-77%		-68%	

RETOUR VIDES IMPORT + TRANSBO VIDE EXPORT	MOIS	VIDES 2018			VIDES 2019							
		IMPORT TRANSBOS	EXPORT GLOBAL	TOTAL VIDES 2018	IMPORT TRANSBOS	EXPORT GLOBAL	TOTAL VIDES 2019					
		EVP*	EVP*	EVP*	EVP*	EVP*	EVP*					
Janvier	387	2 930	3 317	275	2 562	2 837						
Février	1 168	2 030	3 198	505	1 241	1 746						
Mars	1 496	1 025	2 521	649	3 984	4 633						
Avril	1 265	1 198	2 463	6	1 880	1 886						
Mai	425	2 025	2 450	2	2 436	2 438						
Juin	1 621	4 076	5 697	366	1 164	1 530						
Juillet	1 944	2 541	4 485	311	3 698	4 009						
Août	1 728	4 040	5 768	141	2 512	2 653						
Septembre	1 116	2 989	4 105	250	958	1 208						
Octobre	309	3 564	3 873	241	1 512	1 753						
Novembre	1 684	2 962	4 646	0	2 423	2 423						
Décembre	516	1 424	1 940	212	1 837	2 049						
Total EVP	13 659	30 804	44 463	2 958	26 207	29 165						
Moyenne	1 138	2 567	3 705	247	2 184	2 430						
		336%		66%		105%		-78%		-15%		-34%



La gestion des vides, un parc qui peut compter plus de 1500 conteneurs

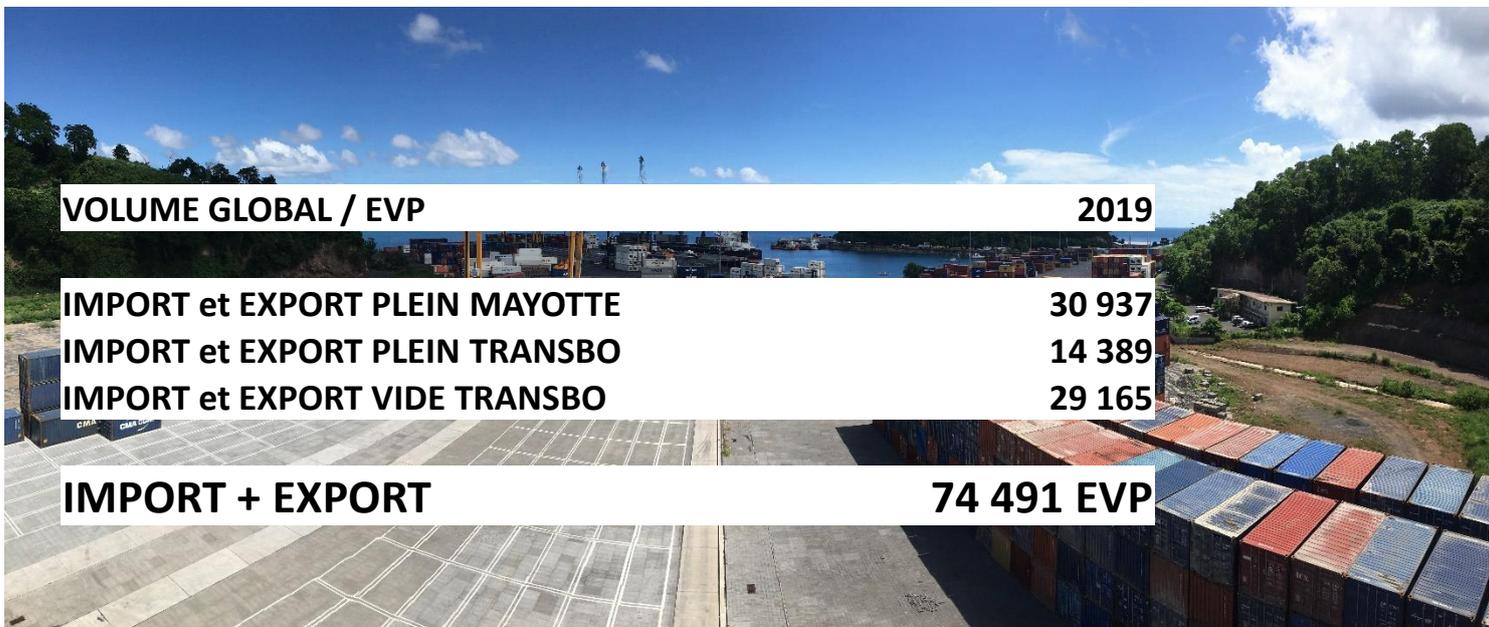
IMPORTS		VARIATION DES VOLUMES / EVP				
TYPES DE CONTENEURS	2 014	2 015	2 016	2 017	2 018	2019
IMPORT DRY	15 092	16 478	17 318	18 949	13 970	25 387
IMPORT REEFER	2 229	2 595	2 734	2 001	1 788	3 300
IMPORT IMO *	1109	1294	1304	1166	3697	1 240
TOTAL IMPORT PLEIN	18 430	20 367	21 356	22 116	19 455	29 927
IMPORT TRANSBO DRY	5 384	7 903	5 864	12 627	13 165	6 142
IMPORT TRANSBO REEFER	839	947	875	584	481	879
IMPORT TRANSBO IMO	53	110	88	153	112	109
TOTAL IMPORT PLEIN TRANSBO	6 276	8 960	6 827	13 364	13 758	7 130
TOTAL IMPORT VIDE TRANSBO	1 963	2 874	3 245	3 134	13 659	2 958
TOTAL IMPORT	26 669	32 201	31 428	38 614	46 872	40 015

EXPORTS		VARIATION DES VOLUMES / EVP				
TYPES DE CONTENEURS	2 014	2 015	2 016	2 017	2 018	2019
EXPORT DRY	622	733	658	764	748	945
EXPORT REEFER	2	0	0	1	0	0
EXPORT IMO*	90	144	100	13	14	65
TOTAL EXPORT PLEIN	714	877	758	778	762	1 010
EXPORT TRANSBO DRY	7 060	6 387	6 177	12 760	29 342	6 298
EXPORT TRANSBO REEFER	871	935	901	694	483	842
EXPORT TRANSBO IMO	1 209	125	116	133	129	119
TOTAL EXPORT PLEIN TRANSBO	9 140	7 447	7 194	13 587	29 954	7 259
TOTAL EXPORT VIDE TRANSBO	19 171	21 173	24 280	18 585	30 804	26 207
TOTAL EXPORT	29 025	29 497	32 232	32 950	61 520	34 476

*IMO : Matières dangereuses.

Les performances et dans l'immédiat, les capacités (3^{ème} quai + extension des plateformes logistiques) du port doivent être rapidement améliorées pour confirmer un positionnement sur le secteur transbordement et pouvoir capter une part du trafic qui va se développer dans la région avec le projet d'exploitation du gaz mozambicain. Les projets de conversion des berges pourrait ajouter au moins 200 ml de quai et 270 ml sur 2 bords pour le nouveau quai flottant implanté en prolongement du quai 2 soit un triplement du linéaire actuel.





VOLUME GLOBAL / EVP **2019**

IMPORT et EXPORT PLEIN MAYOTTE **30 937**

IMPORT et EXPORT PLEIN TRANSBO **14 389**

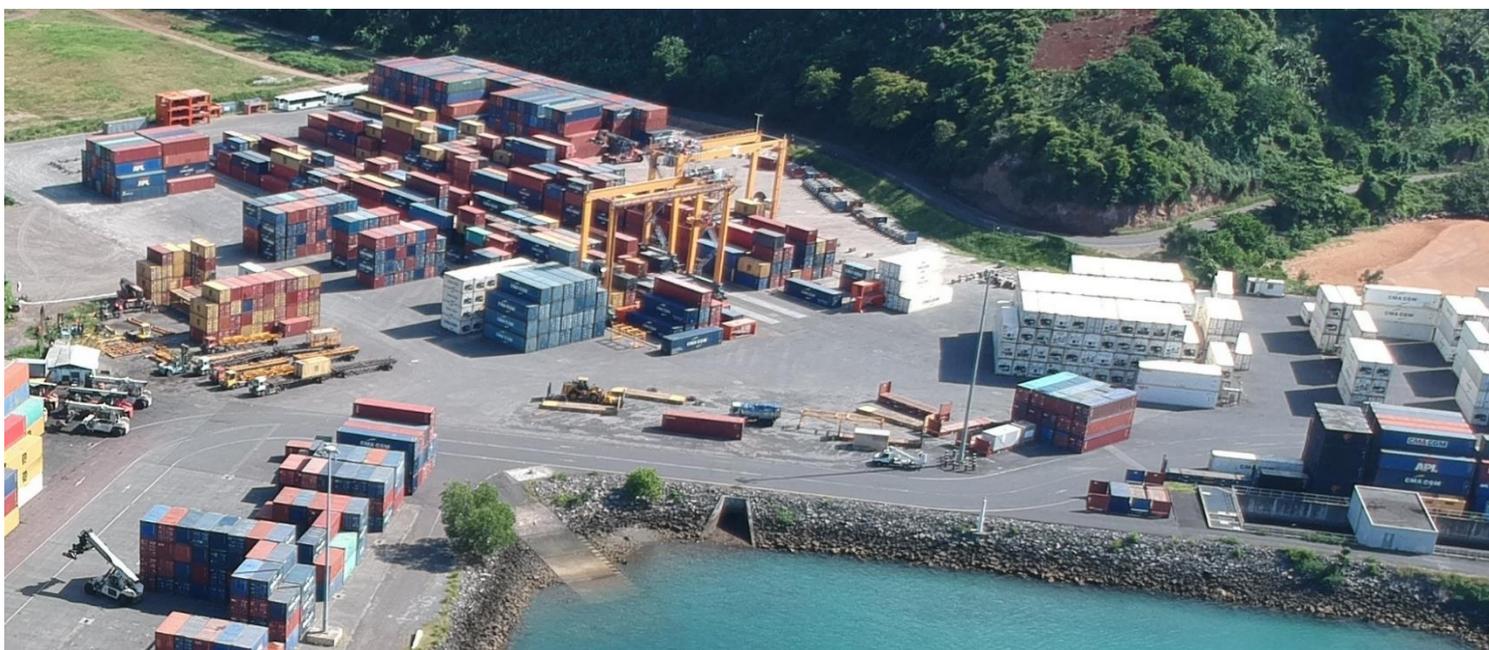
IMPORT et EXPORT VIDE TRANSBO **29 165**

IMPORT + EXPORT **74 491 EVP**

SYNTHESE DE LA VARIATION DU TRAFIC ANNUEL DE CONTENEURS

PORT DE LONGONI	2014	2015	2016	2017	2018	2019
TOTAL MOUVEMENTS en EVP	55694	61698	63 660	71 564	108 392	74 491
AUGMENTATION / année précédente	5.4 %	10.8 %	3.2 %	12.4 %	51.4%	- 31%

La progression moyenne globale est de 8,7% et plutôt de 6% si on « gomme » l'année 2018.



VARIATIONS DES VOLUMES DE 2007 à 2013

PM

	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013
IMPORTS	16269	17132	16129	17154	18 205	16 699	19 273
EXPORTS	15030	17309	16275	18367	18 328	19 337	17 644
TRANSBO	2706	960	12721	16795	16 204	15 628	15 920
TOTAL	36042	35401	45125	52316	52 737	51 664	52 837

Le trafic conventionnel – Bulk trade

TRAFIC CONVENTIONNEL / PAR TYPE DE NAVIRES ET EN TONNES						
	2014	2015	2016	2017	2018	2019
CIMENT BIG-BAG	51 454	45 992	50 000	36 200	60 538	71 500
CIMENT POMPAGE	16 300	52 570	44 100	37 700	34 500	40 000
CONVENTIONNEL	708	3 721	5 071	1 086	894	1 200
BOIS	171	0	0	778	609	411
DIVERS	9 449	0	0	855	702	762
HYDROCARBURES	100 040	100 769	108 085	103 267	103 099	120 393
GAZ	3 132	570	3 950	8 624	4 850	4 710
TOTAL	181 254	203 622	211 206	188 510	205 192	238 926
NOMBRE DE NAVIRES	34	40	45	44	42	62



Les importations de produits qui font référence tels que le ciment (ou les hydrocarbures) dépassent nettement les 100 000 tonnes pour la première fois, témoignant de la dynamique de la consommation mahoraise. La quantité de gazole importé croît de 15% d'année en année avec 15 600 véhicules importés de plus depuis 2015 et surtout la production d'électricité, +7,9% sur un an.



Le nombre de touristes a diminué de 9 % en 2019 et la part du tourisme de croisière reste cantonnée à moins de 6% des visiteurs et il faudra revoir entièrement leur accueil par la création d'infrastructures et des services s'il s'agit de redonner de la consistance à cette activité que mérite Mayotte.. Plusieurs projets sont à l'étude dans la programmation opérationnelle MCG



Le trafic passagers – Passengers traffic

	2014	2015	2016	2017	2018	2019
NAVIRES DE CROISIERE	3	5	5	7	6	4
PASSAGERS (PAX)	807	770	1819	3300	3279	1626

Chiffres clés – Key figures

TONNAGE GLOBAL EFFECTUE PAR LE PORT DE LONGONI	2016	2017	2018	2019
TERMINAL CONTENEURS	631 394	961 215	902 830	506 043
VARIATION		+ 52%	- 6%	- 44%
TERMINAL CONVENTIONNEL	211 206	188 510	205192	238 976
		- 11%	+ 9%	+ 16%
TOTAL	842 000	1 149 725	1 108 022	744 969
		+ 36,5%	- 4%	- 33%

Mouvements

EVP

- 31%

+ 41% depuis
2013

Fréquentation

navires

- 9%

Imports

+ 30%

Transbordement

- 67%

Trafic

conventionnel

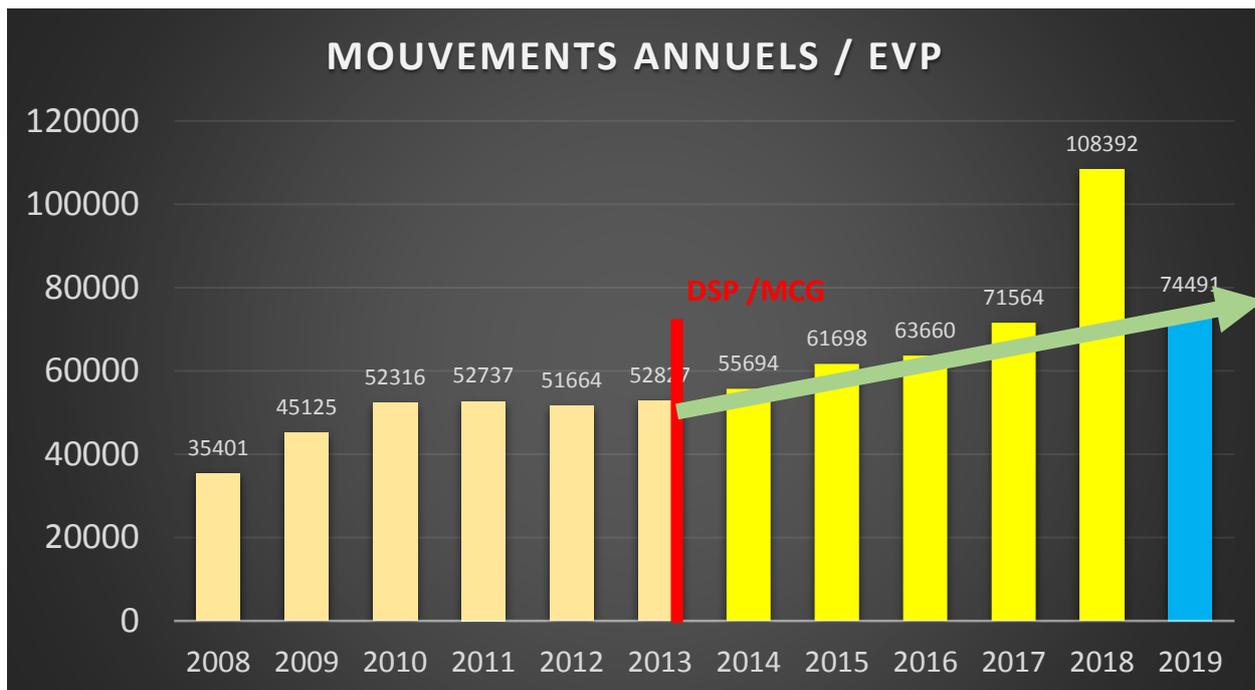
+ 16,5%

2018 > 2019

Les années 2017 et 2018 peuvent être considérées comme atypiques notamment en termes d'activité de transbordement et l'objectif de doublement de l'activité du port pris comme un des objectifs de la DSP suppose une progression annuelle de 7% en moyenne.

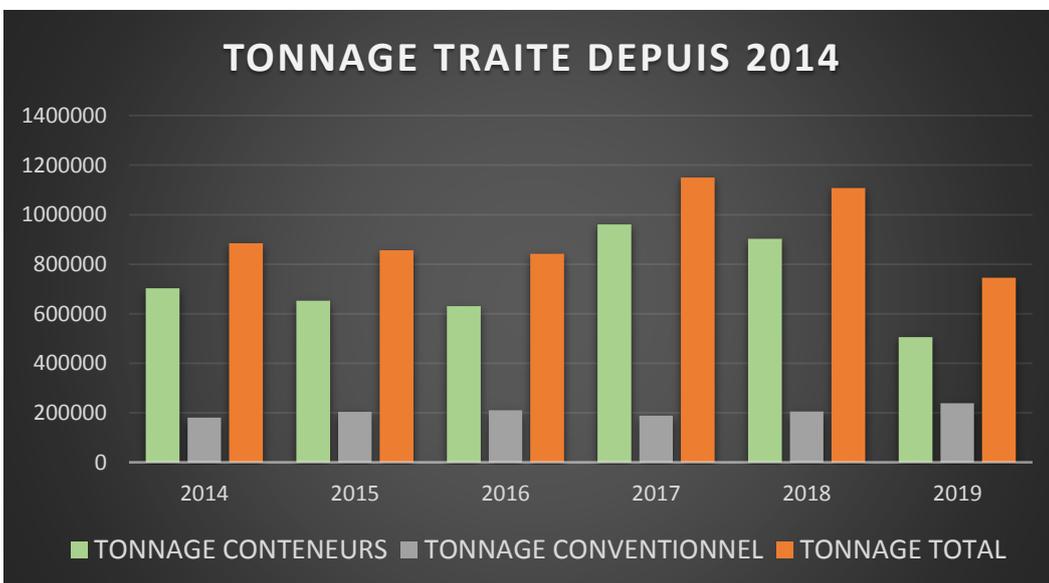
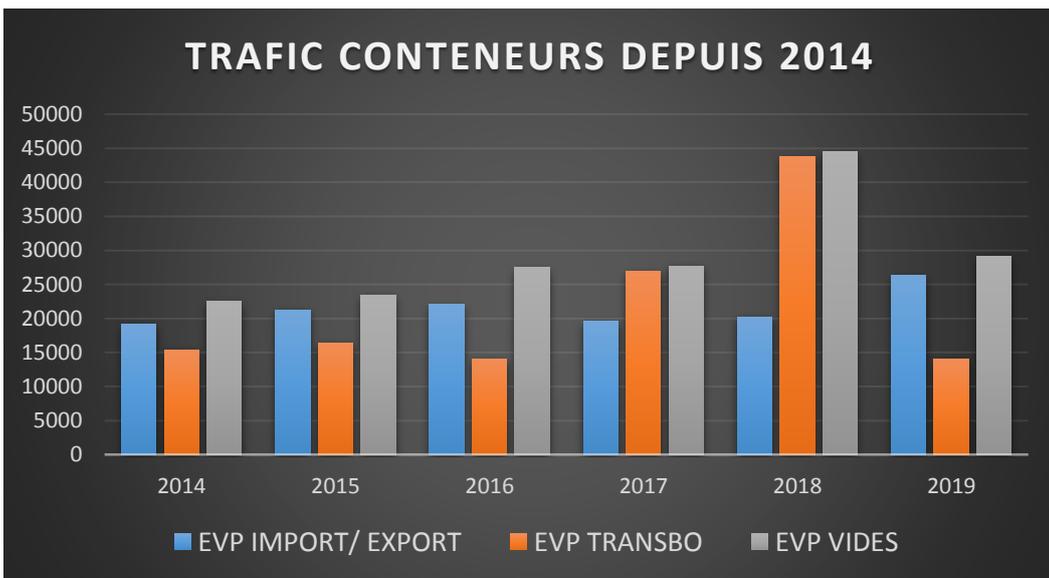
En 2019 l'activité conteneurs aura globalement augmenté de 41% depuis 2013, à 5000 EVP de la ligne du doublement à tenir selon les objectifs de la DSP, soit une année de retard, mathématiquement. Quant à la progression des importations, on constate qu'elle est plus élevée que prévue, le niveau actuel atteint est quant à lui celui attendu en 2025.

L'évolution du trafic en graphiques – Traffic évolution



La donnée significative est celle du trafic conteneurs et la progression constatée permet de confirmer durablement un objectif de 100 000 EVP en 2024.

Cela dépend aussi du transbordement un secteur difficile car il dépend directement des compagnies et dans le contexte régional, les capacités du port doivent être revues de manière ambitieuse : linéaire de quai, stockage, services aux navires, équipements, technopole, zone franche... pour accompagner le développement de la zone du canal du Mozambique



Les équipements

Dès 2014, MCG a entamé un programme important d'investissement d'équipements de manutention en particulier : 3 Grues de 400 tonnes et 4 portiques de stockage et 6 stackers. Le cumul de ces investissements atteint 36 M€. En 2019, 2 nouveaux empty-handlers ont complété la flotte; Ils sont destinés à la manutention des conteneurs vides qui représentent 38% de la manutention (EVP)

MACHINES MANUTENTION	U
Stackers TEREX	5
Stackers LIEBHERR	3
Tracteurs+remorques TERBERG	14
Empty handlers KALMAR	2
Empty handlers KALMAR	2
Véhicules utilitaires	25



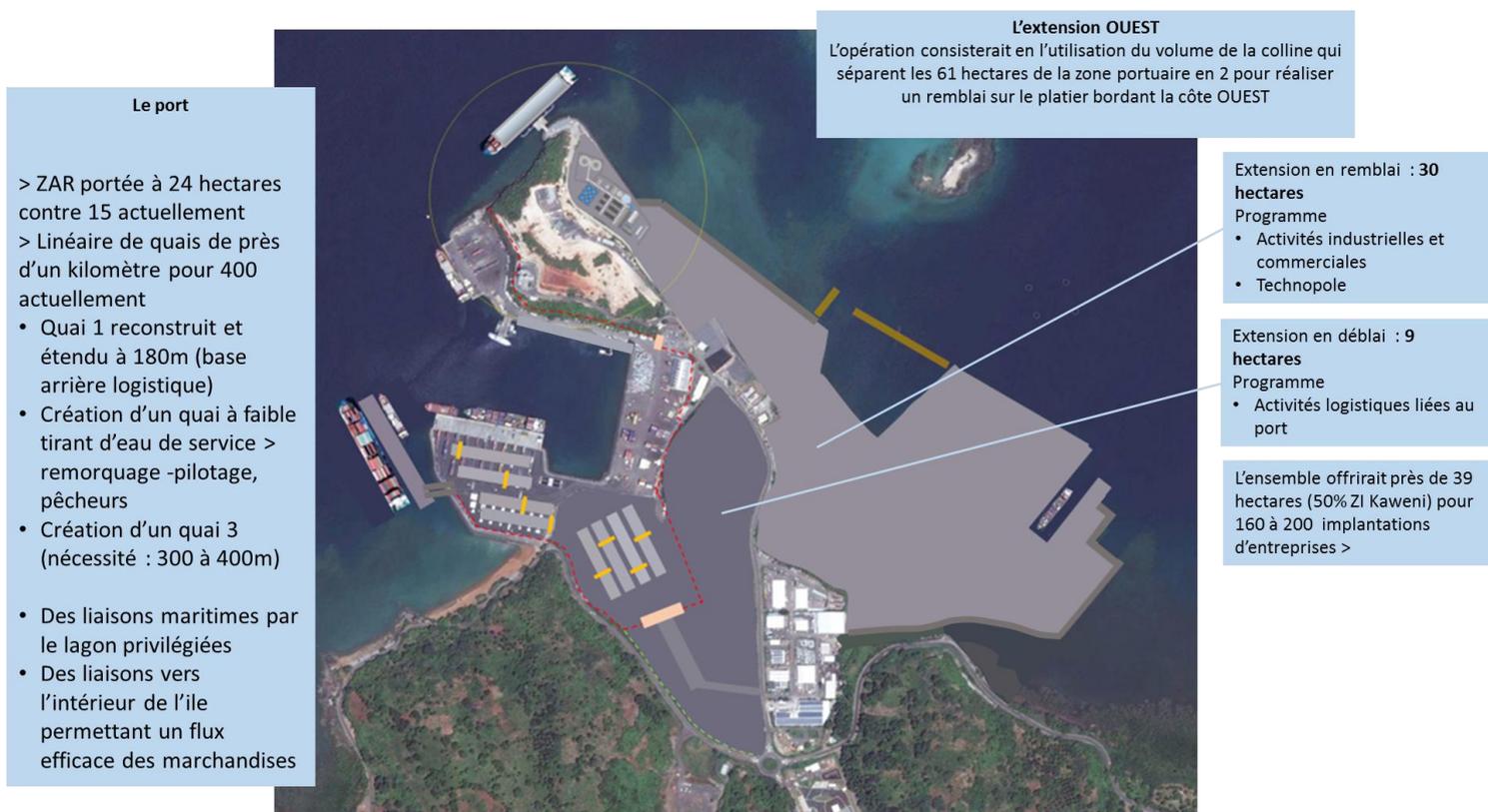
Et les projets

Les projets du ports ont fait l'objet d'un débat important en avril 2019 lors du premier atelier organisé pour l'élaboration du SAR, Schéma d'Aménagement Territorial de Mayotte.

La démographie de l'île dépassera 500 000 habitants en 2050 et les tendances du développement portuaire ont l'intensité d'un port neuf passant de 99700 tonnes en 1993 (première année en mise en service du port) à 745 000 tonnes, l'activité « conteneur » ayant quant à elle, triplé en 10 ans.

Les tendances qui se dessinent, compte tenu d'un développement possible au niveau régional, seraient de 130 à 145 000 EVP en 2028 et probablement proche de 300 000 en 2050 ce qui passe par la réalisation d'un 3^{ème} quai et de nouvelles plateformes et d'un doublement de l'outillage de manutention.

Extrait de la présentation du SAR



Le port face à la météo 2019

Fait exceptionnel dans l'année 2019 mahoraise, 3 dépressions tropicales ont fait l'objet d'alertes. Le port de Longoni a démontré ses qualités avec un site (identifié dès 1841) abrité vents par la côte nord de l'île et du sud ou sud-ouest (Alizées) par la grande terre et le relief marquant l'Est de la rade.

Cyclone IDAI, le 11 mars,

Statut : cyclone tropical intense de catégorie 3, vents maximums 195 à 205km/h le 14/03.

A proximité de Mayotte, le 11 mars, une houle pouvant atteindre 2,8m au large est annoncée, provenant du Nord-Est, une orientation plutôt défavorable pour le port. Elle n'a pas dépassé 50 à 80 cm sur site, La barrière jouant son rôle de protection avec une haute mer à plus de 12 km



Cyclone KENNETH, le 23 et 24 avril,

Statut : cyclone tropical intense, vents de 230km/h avec rafales estimées à 300 km/h.

Mayotte n'aura heureusement subi que des vents de 80 à 100 km/h d'orientation Sud Sud-Est pour laquelle le port est très bien protégé. Les procédures de mise en sécurité des grues et des parcs de conteneurs ont évité tout dégât. Avec cette orientation La houle a été inexistante dans la darse.



Cyclone BELNA, le 7, 8 et 9 décembre

Statut : Cyclone tropical intense, vents moyens de 165km/h avec rafales à 200 km/h.

Les craintes étaient surtout pour le port, celles d'une submersion dans le cas d'une forte houle. Dans les faits, c'est une succession de grains et de fortes pluies qui ont marqué ces trois jours. La réouverture du port aux professionnels a pu être effectuée dès le 11 décembre..



Les vents du 8 décembre, orientés Est puis Sud n'ont eu aucun impact. Seuls les vents de Nord-Est du 9 décembre ont été l'occasion de quelques grains passagers et d'une houle ne dépassant pas 1m.



Au large du port .

Les procédures de mise en sécurité du port

Exemple : Cyclone BELNA / 7-8-9 décembre 2019

Samedi 7 décembre : arrêt de l'activité portuaire pour mise en sécurité du port

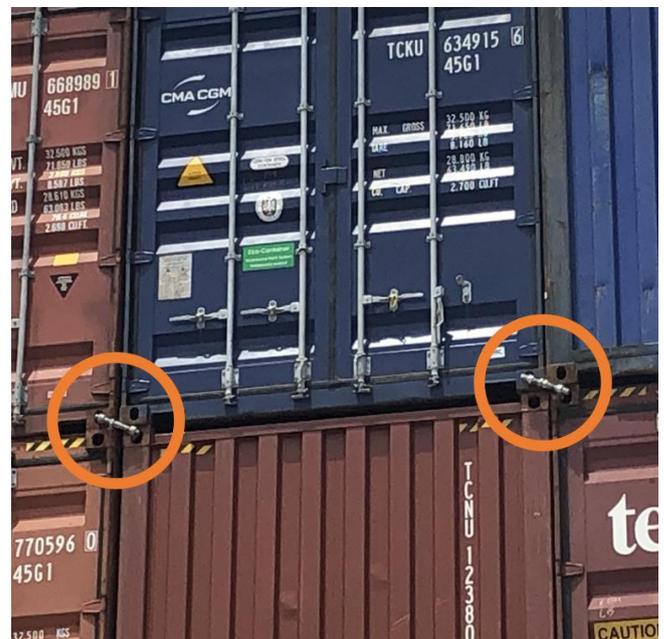
Du personnel est mis immédiatement en astreinte pour toute la période sous alerte.

40 personnes sont mobilisées pour la mise en sécurité du port

La mise en protection des équipements consiste à assurer leur immobilisation. **Les grues LHM 420** pesant 400 tonnes ne nécessitent aucun haubanage. La pose au sol de la flèche et la mise en place des patins de portage sont suffisantes. Les grues ont été déplacées du quai pour éviter toute submersion. Pour **les RTG** : Le blocage est obtenu par un désaxement contradictoire des essieux et la pose au sol du spreader. Une précision : la motorisation mixte (fuel-élec) des engins garantit le fonctionnement en cas de problème d'alimentation du réseau électrique général.

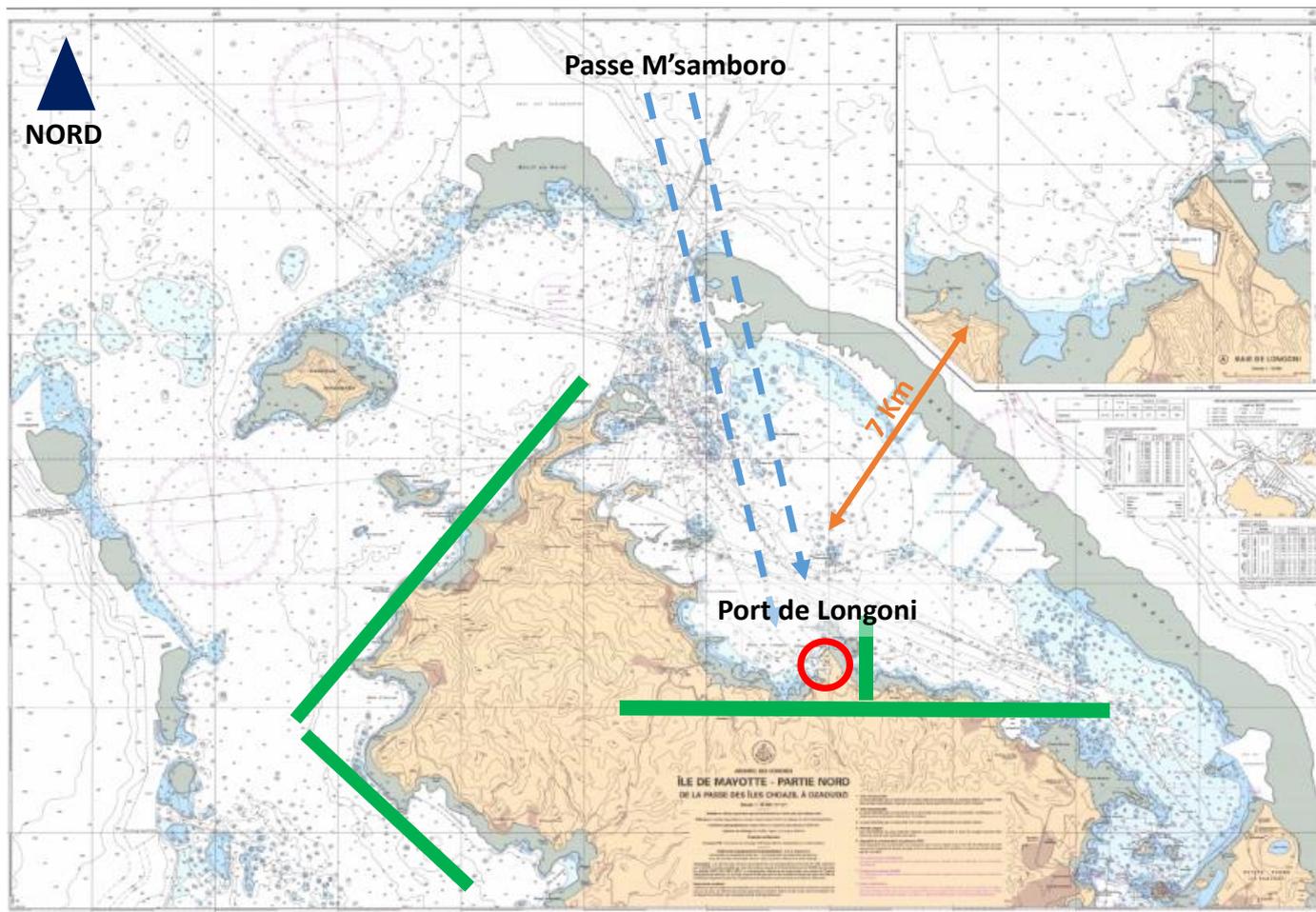


Les conteneurs pleins ont été organisés en môles compacts et dont la hauteur était limitée à trois niveaux. Leur poids, généralement entre 15 et 30 tonnes, est suffisant pour assurer la stabilité de ces stockages groupés. **Les conteneurs vides** ont été ramenés à 3 ou 4 niveaux de hauteur sur leurs sites de stockage. Ils ont été liaisonnés entre eux par des raccords spéciaux en acier (container bridge fitting) qui les ont solidarisés en blocs impossibles à déplacer.



Les protections naturelles du port de Longoni

La rade Longoni profite d'un contexte général très favorable si on considère le vent touchant l'île de Mayotte : Vents 0 à 18 km/h > Nombre de jours par an : 294. Vents 0 à 27 km/h > Nombre de jours par an : 349
Elle est aussi particulièrement bien protégée par l'île et son relief ne laissant qu'une orientation Nord-Ouest ouverte à une possible exposition au vent ou à la houle, sachant que la barrière extérieure constitue une protection au nord





DELEGATION DE SERVICE PUBLIC

Convention signée le 3 juillet 2013

Durée : 15 ans à compter du 1^{er} novembre 2013

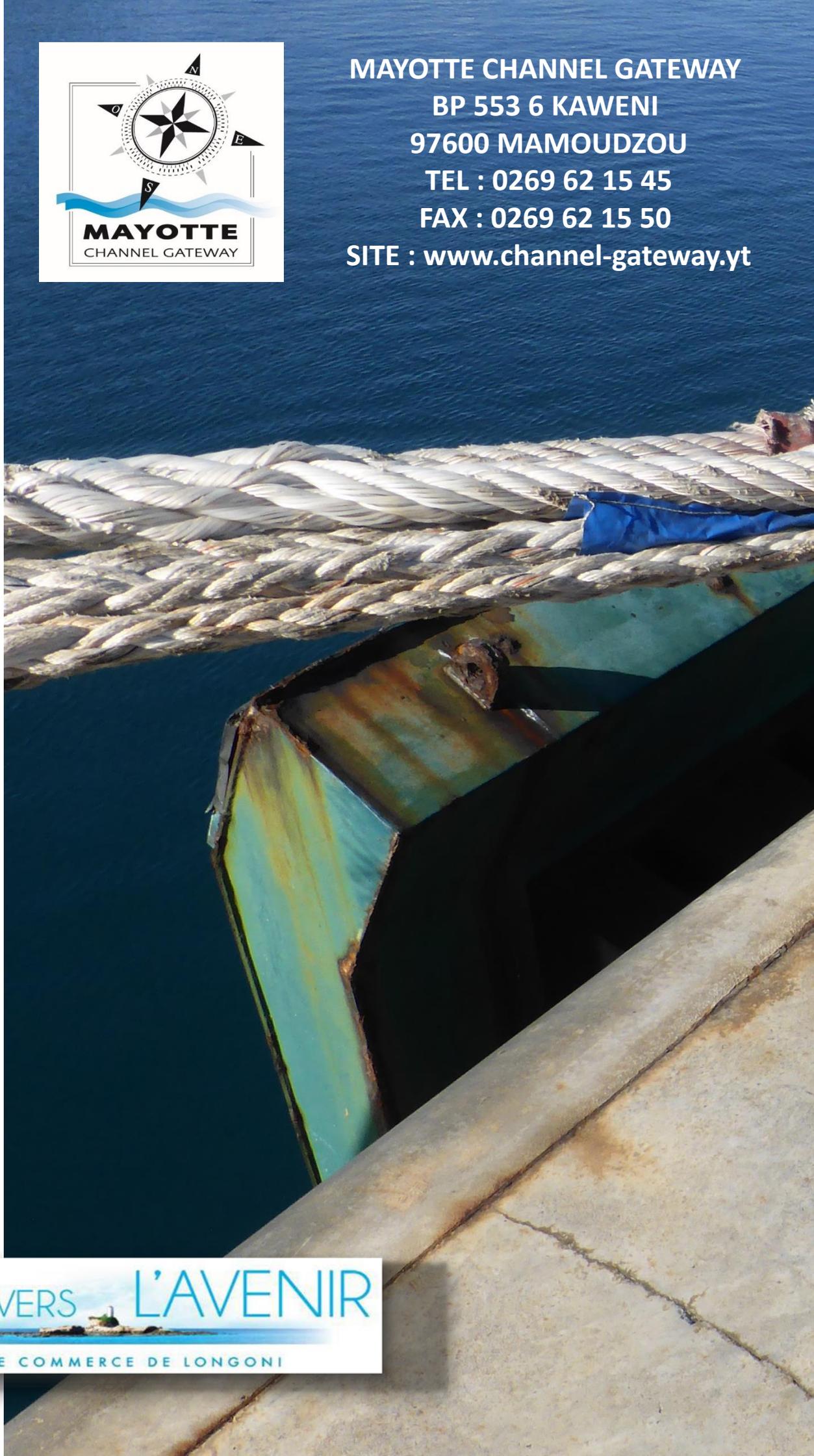
Etendue du périmètre de la DSP / zone portuaire terrestre : 61 hectares

+ Ponton passagers croisière (Mamoudzou)

- Investissements programmés par la convention DSP : 104 M€



MAYOTTE CHANNEL GATEWAY
BP 553 6 KAWENI
97600 MAMOUDZOU
TEL : 0269 62 15 45
FAX : 0269 62 15 50
SITE : www.channel-gateway.yt



CAP VERS L'AVENIR

PORT DE COMMERCE DE LONGONI