

Les enjeux du port de Longoni



Mise au point scientifique

Port : Lieu aménagé sur le littoral maritime, sur le bord d'un lac ou en certains endroits d'un cours d'eau important, pour recevoir et abriter les bateaux et leur permettre de charger et de décharger ce qu'ils transportent.

Littoral : En géographie physique, le littoral est la bande des contacts biophysiques entre l'hydroosphère, l'atmosphère et la lithosphère. En géographie humaine, c'est la bande de l'influence réciproque des activités maritimes et terrestres : c'est une interface.

Facade maritime : Bande de quelques dizaines à plusieurs centaines de kilomètres de large vers l'intérieur à partir du littoral composé d'un ensemble de ports faisant interface entre un avant-pays maritime et un arrière-pays terrestre.

ZIP : Espace qui associe des activités portuaires et industrielles, ces dernières étant liées à l'emplacement stratégique que représente le port.

Arrière-pays : Aire d'attraction et de desserte continentale d'un port ou en termes économiques son aire de marché continentale (hinterland)

Avant-pays : Ensemble des pays desservis par les lignes ou dessertes régulières qui touchent un port ou un aéroport.

Connectivité : Ensemble des connexions qui permettent à un territoire d'être plus ou moins connecté à d'autres.

Armateur : Entreprise qui s'occupe de l'exploitation commerciale d'un navire (ex : Maersk, CMA-CGM)

- **Les ports : territoires stratégiques, synapse dans la mondialisation.** La mondialisation et son accélération depuis les années 1980 ont placé, de par l'accélération des échanges et des interdépendances, les littoraux au cœur de nos territoires. Avoir une ouverture maritime c'est échanger facilement dans un monde où 80% des marchandises en volume transitent via le fret maritime. Maritimisation de l'économie et littoralisation des hommes et des activités sont deux processus inséparables.

Au sein de ces littoraux, les ports sont des aménagements stratégiques et indispensables au bon fonctionnement d'un territoire. Ils sont, avec les aéroports, une synapse (du grec sunapsis : point de jonction), zone de contact mettant un territoire en contact avec d'autres.

- **Les ports : un aménagement indispensable.** Les ports, territoires de rupture de charge, se sont considérablement modernisés depuis les années 50, 60 avec en particulier la généralisation du conteneur inventé en 1956 par l'américain Malcom McLean. Si le transport dit en vrac ou liquide existe encore, la conteneurisation est au cœur des échanges de produits manufacturés et un port moderne se doit de comporter un terminal de conteneur.

Le port est un aménagement majeur du littoral. L'anthropisation de l'espace y est remarquable: quai en eaux profondes, poldérisation, aménagements des terminaux... En conséquence, les conflits d'acteurs peuvent apparaître sur des espaces littoraux souvent convoités.

- **Les ports : au cœur des espaces productifs.** Les ports jouent un rôle majeur dans l'économie, y compris et à fortiori dans un territoire insulaire. Y est donc lié souvent une zone industrialo-portuaire conséquente qui bénéficie de la proximité du port pour minimiser les coûts de transports. Au-delà du port, c'est donc tout un territoire productif qu'il faut envisager.

De manière plus générale, c'est la géographie des transports qui occupe une place centrale sur cette question. Cette branche de la géographie s'intéresse à l'étude des mouvements de marchandises, de passagers et d'informations, ainsi que les infrastructures qui les sous-tendent. L'analyse d'un port doit donc s'élargir à d'autres échelles pour s'interroger sur la connectivité d'un territoire

- **Le port de Longoni, au cœur des enjeux de développement du territoire mahorais.** Le port de Longoni, situé sur l'île de Grande-Terre à Mayotte, est le principal port commercial de cet archipel. Il joue un rôle crucial pour l'économie locale en tant que principal point d'entrée des marchandises importées et de sortie des exportations. Fondé en 1992, il est exploité et géré par la société Mayotte Channel Gateway (MCG), ce qui en fait le seul port français sous statut privé. Sa position géographique est stratégique, offrant un accès direct aux routes maritimes de l'océan Indien (îles périphériques, Afrique de l'Est, Asie, Europe). Pilier essentiel de l'économie mahoraise, avec des enjeux économiques, logistiques, environnementaux et sociaux majeurs, son développement futur nécessite une gestion efficace et des investissements soutenus pour relever ces défis et soutenir la croissance de l'île.



Place de la question dans les programmes scolaires

L'étude de cette question intervient à plusieurs reprises dans la scolarité des élèves :

- En cycle 3 : Classe de 6ème / Thème 3 Habiter les littoraux
- En cycle 4 : Classe de 4ème / Thème 3 Des espaces transformés par la mondialisation
- Classe de Première générale et technologique / Thème 2 Une diversification des espaces et des acteurs de la production
- Classe de Terminale générale et technologique / Thème 1 Mers et océans : au cœur de la mondialisation



Bibliographie et sitographie

Références générales :

- LIBOUREL E., *La géographie des transports*, Ed. A.Colin, juillet 2022
- OIRY A., *Atlas mondial des littoraux*, Ed. Autrement, 2023
- Pour l'ensemble des définitions: le site **Géoconfluences**

Références spécifiques à Mayotte :

- Documentation du site officiel du délégataire gestionnaire du port de Longoni MCG (<https://www.mcg-mayotte.com>)
- Rapport de la cour des comptes sur le port de Longoni, 16 octobre 2017 (<https://www.ccomptes.fr/fr/documents/41126>)
- ROGER P., « A Mayotte, le port de commerce de Longoni à la dérive », Article de *Le Monde*, 10 janvier 2018 (https://www.lemonde.fr/politique/article/2018/01/10/a-mayotte-le-port-de-longoni-a-la-d derive_5239725_823448.html)
- Rapport du Sénat, « Les outre-mer au cœur de la stratégie maritime nationale », février 2022 (<https://www.senat.fr/rap/r21-546/r21-5464.html>)
- RENAUD O., « Les perspectives du projet gazier mozambicain présentées à Yaël Braun-Pivet », *Mayotte Hebdo*, 12 janvier 2024 (<https://www.mayottehebdo.com/actualite/economie/les-perspectives-du-projet-gazier-mozambicain-presentees-a-yael-braun-pivet/>)

CONCEPTION

DUCHESNE Alexandre
Professeur agrégé d'histoire-géographie

COORDINATION

GAUTIER Félix
Professeur relais aux Archives départementales
JOLLIVET Charly
Directeur des archives départementales de Mayotte

BOURA Anli
IA IPR d'histoire-géographie

Projet initié par Loetizia Fayolle, IA IPR d'histoire géographie de Mayotte (2019-2023)

Rectorat de Mayotte, août 2024.

Problématique n° 1 : En quoi le port de Longoni possède une position stratégique ?

Document 1 : Localisation de Mayotte.



Localisé dans le nord de l'île de Grande-Terre à Mayotte, le port de Longoni est situé sur la commune de Koungou à 15 km de Mamoudzou, principal pôle démographique et économique de l'île.

À l'échelle régionale, le port de Longoni occupe une position stratégique à la sortie du canal du Mozambique.

Source: wikicommons

Point document :

- Localiser et situer sont deux capacités incontournables en géographie. Il faudra donc commencer une étude sur le port de Longoni par cela : le port situé sur la baie de Longoni qui présentait des caractéristiques géographiques intéressantes (site en eaux profondes) n'est pas situé dans l'agglomération de Mamoudzou mais dans sa périphérie proche, la liaison problématique (traversée de nombreux villages) entre Longoni et Kaweni est un des défis du développement économique de l'île.
- L'approche multiscalaire est à manier constamment pour comprendre l'intérêt stratégique d'un ensemble portuaire: ancrage local, anthropisation du littoral, lien avec l'arrière pays et ensuite avec l'avant pays pour donc terminer par l'échelle globale.

Problématique n° 2 : En quoi le port de Longoni est un aménagement majeur du littoral mahorais ?

Document 2 :

Photographie aérienne du quai numéro 2 du port de Longoni



Source : site internet du port de Longoni (<https://www.mcg-mayotte.com>)

🔍 Point document :

- L'étude d'une photographie aérienne du port de Longoni, précisément du quai n°2, permet de comprendre le fonctionnement d'un terminal de conteneur et les équipements nécessaires au bon fonctionnement de celui-ci, grues en tête. Il est à noter que ce quai a été financé en partie par des fonds européens d'aides puisque Mayotte bénéficie du statut de région ultra-péphérique (RUP) depuis 2014.
- Cette photographie se prête, particulièrement en collage, à la réalisation d'un croquis de paysage qui pourrait faire ressortir le porte-conteneur, la zone de débarquement-transbordement, la zone de stockage temporaire avec les grues à portiques et la zone de stockage en arrière-plan qui correspond aux conteneurs frigorifiés (information à apporter par l'enseignant). Une approche entre autres intéressante avec les élèves petits scripteurs.
- Le site internet du port de Longoni mcg-mayotte.com est une source précieuse et complète, exploitable avec les élèves. **MCG, Mayotte Channel Gateway** est l'entreprise chargée de la gestion du port de Longoni. De ce fait, le port de Mayotte est le seul grand port français qui n'a pas de statut public mais relève d'une entreprise privée ayant une délégation de service public. L'entreprise, créée en 2013 est dirigée par Ida Nel. Il est possible d'organiser des visites du site du port (renseignement sur le site de MCG, réponse aléatoire...)

📄 Document 3 :

Le port de Longoni, un port multifonctionnel



🔍 Point document :

- Cette photographie aérienne et les indications qui y figurent permettent de voir les différents espaces du port au-delà des quais. Plusieurs informations intéressantes : les différents quais, le terminal pétrolier, les zones de stockage.
- Quelques informations permettent de voir que les aménagements se sont succédés : le premier quai est mis en service en 1992, le second, plus important en 2010 et une zone de stockage en extension est visible également. Le site internet du port de Mayotte permet d'observer les aménagements à partir d'un littoral intact. La baie de Longoni est aménagée dans les années 1980 (première pierre posée en 1981, début du chantier réel en 1989). Auparavant, les marchandises étaient déchargées au large de Mamoudzou. Il est à noter que dès 1841, la marine française identifie la baie de Longoni comme site naturel en eaux profondes idéal pour édifier un port. La zone du quai numéro deux est une zone de terre-plein gagnée sur la mer.
- Au lycée en particulier, cette étude des différents aménagements du port peut se faire par l'utilisation d'un globe virtuel, idéalement Géoportail. Un questionnement peut amener les élèves à repérer par eux-mêmes les différents espaces du port. La réalisation d'un croquis est également possible.

Problématique n°3 : Quelles sont les caractéristiques de la zone industrialo-portuaire du port de Longoni ?

Document 4 :

Les types de navires accostant à Mayotte

En 2020, 156 navires ont accosté au port de Longoni.

- MSC et CMA-CGM sont deux entreprises gérant les navires : ce sont des armateurs (respectivement 23 et 77% du trafic de conteneurs en 2020).
- Conventionnel désigne ici le trafic en vrac.

TYPE DE NAVIRES - TYPE OF VESSELS	2019	2020
ARMEE – ARMY	19	20
CIMENTIER / SACS – BIG BAG CEMENT	7	6
CIMENTIER VRAC – PUMPING CEMENT	8	7
CONVENTIONNEL - BREABULK	9	5
GAZ – GAS	7	9
BOIS – WOOD	3	3
DIVERS – OTHERS	10	0
PRODUITS PETROLIERS – PETROLEUM PRODUCTS	11	11
CROISIERE – CRUISE	4	1
PÈCHE – FISHING	0	0
RECHERCHE – RESEARCH	7	1
PORTE CONTENEURS - CONTAINERSHIP MSC	18	20
PORTE CONTENEURS - CONTAINERSHIP CMA-CGM	84	73



Source: MCG

Point documents :

- Ce tableau provenant du bilan statistique de MCG, entreprise gérant le port de Mayotte, permet d'observer la variété des navires arrivant à Longoni, appartenant à l'Etat (armée, recherche) ou à des entreprises privées.
- Le questionnement peut amener à voir les liens entre le port de Longoni et la vie économique mahoraise: arrivée de produits manufacturés et de déménagement personnel avec les conteneurs, matières premières, entre autres importantes pour la construction (bois, métal), énergie (gaz et pétrole) indispensable au fonctionnement de l'île (déplacement et électricité).

Document 5 : Longoni, une zone d'activités économiques d'intérêt régional

Le secteur du port de Longoni est un pôle économique majeur de Mayotte. Premier pôle industriel avec la zone d'activités de Vallée 3 et porte d'entrée de Mayotte avec le port et les activités connexes, il est une zone d'activité d'intérêt régional, et à vocation à encore se développer. L'ambition de ce développement est étroitement liée à la stratégie régionale que porte le Conseil départemental et la volonté de faire de Longoni un hub maritime régional à l'échelle de la zone océan Indien.

Des projets sont à l'étude :

- Un projet de ZAC (zone d'aménagement concerné) à Longoni qui fait l'objet d'une convention entre la Commune de Koungou et le département.
- L'extension de la zone d'activités de Vallée 3
- Les projets de développement portés par le délégataire du port MCG (nouveau terminal en lien avec le projet gazier Mozambique, etc.)

Source: département de Mayotte, 2022.

<https://www.epfam.fr/wp-content/uploads/2022/06/Rapport-de-diagnostic-revision-schema-ZAE.pdf>

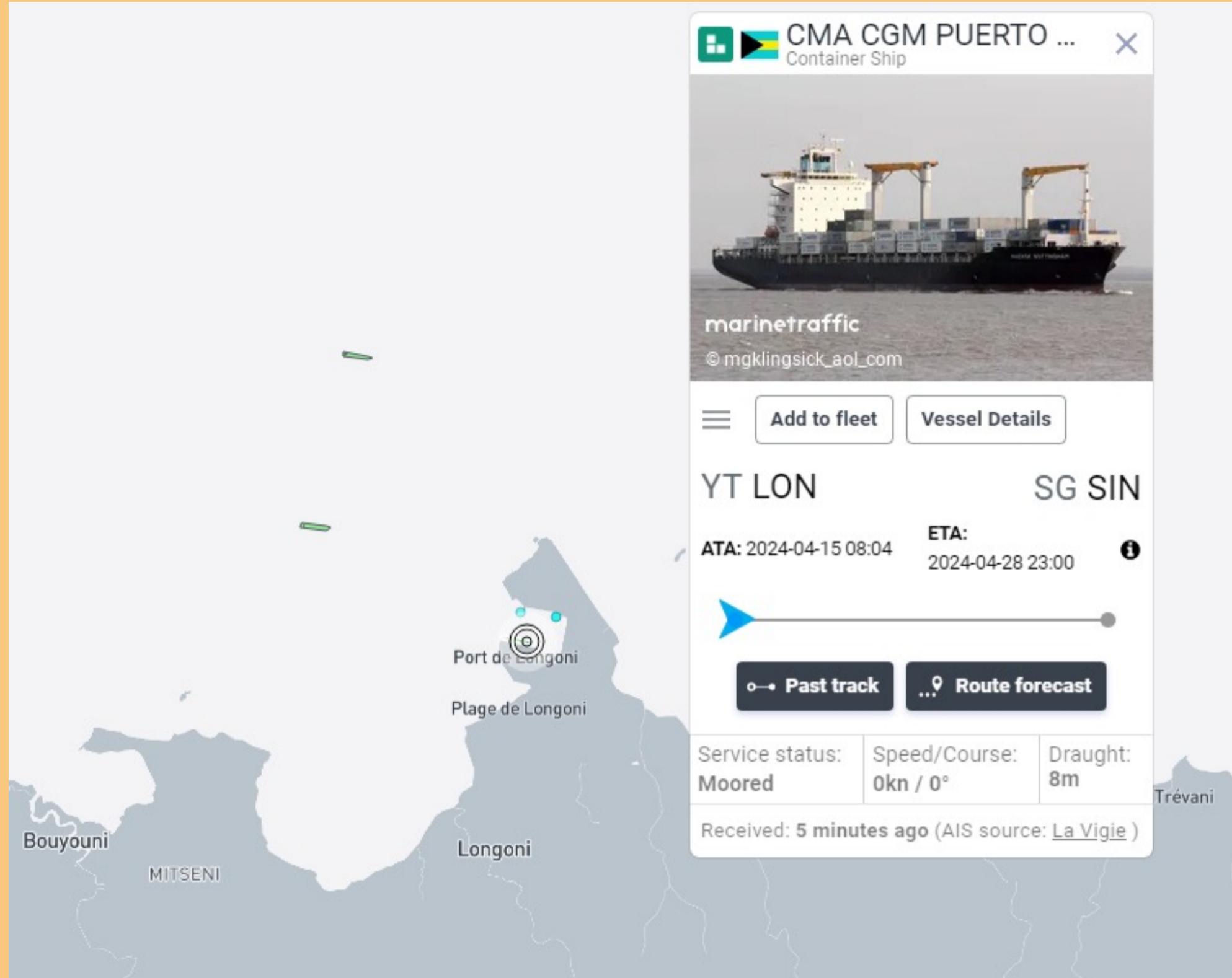
Point documents :

- Ce texte extrait d'un rapport du conseil départemental (établissement public foncier d'aménagement) permet de voir qu'au-delà du port de Longoni, il y a toute une zone économique indispensable et envisagée comme un des pôles structurant du territoire mahorais.
- Cet extrait pourra être analysé en parallèle avec une observation sur le site Géoportal des zones évoquées. En sélectionnant le filtre carte IGN, on peut observer la centrale thermique située à côté des dépôts d'hydrocarbures, une centrale photovoltaïque et plus à l'est la zone d'activités économiques des trois vallées. Si une très grande majorité des conteneurs se dirigent vers la zone d'activités principale de Mayotte, Kaweni, cette zone de Longoni est appelée à se développer.

Problématique n°4 : Le port de Longoni : interface entre Mayotte et le monde?

Document 6 :

Le CMA-CGM Puerto Antioquia, porte-conteneur à quai au port de Longoni, le 27 avril 2024

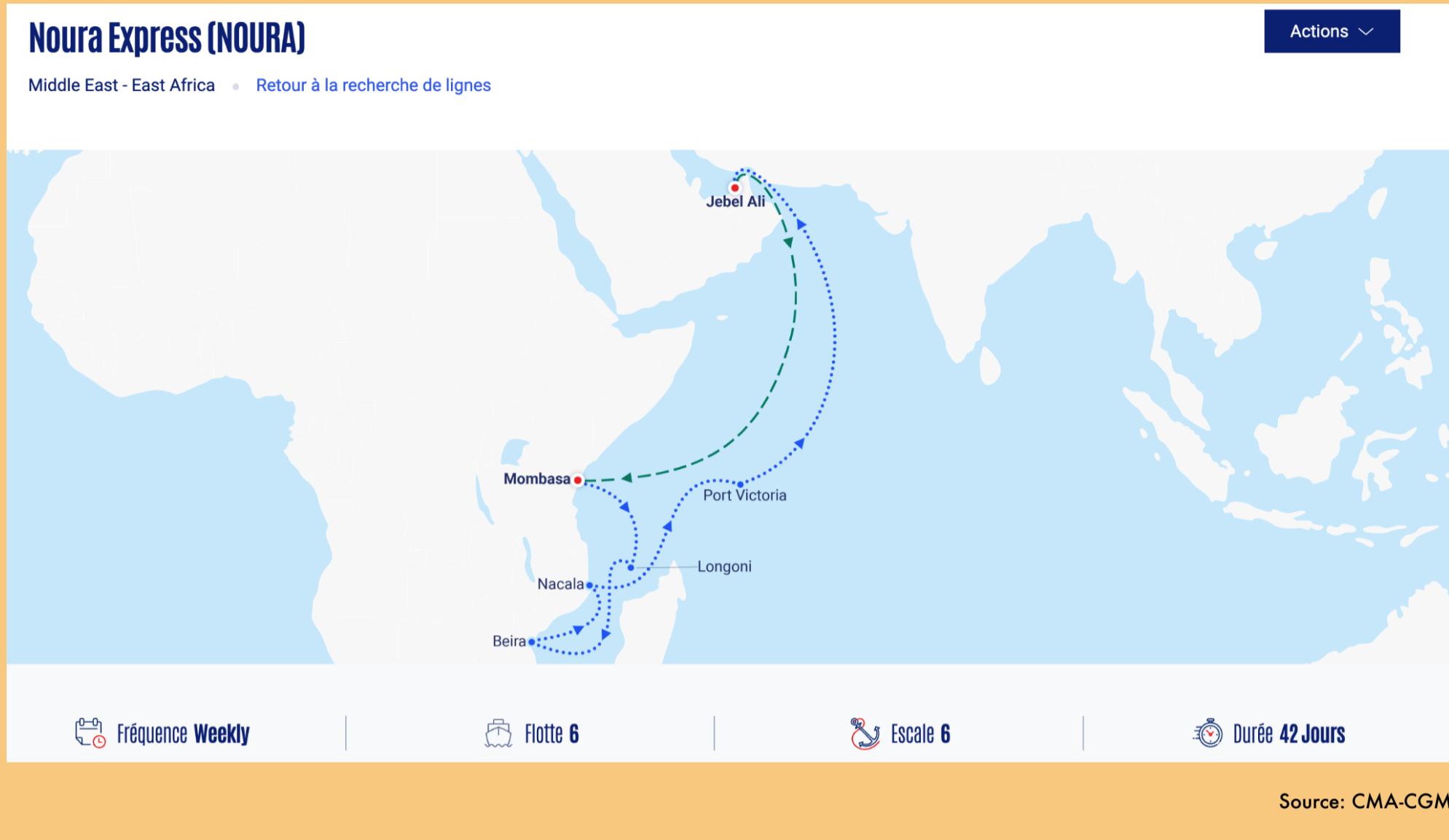


Point documents :

- Le site Marine Traffic est une source d'informations précieuses pour les professionnels des transports mais aussi pour les enseignants de géographie. Ce site suit l'ensemble des navires enregistrés au monde et suivis par radar. Il permet donc d'observer les routes maritimes majeures mais aussi en sélectionnant un navire particulier, de connaître des détails sur le type de navire, la route emprunté, l'armateur et le pays d'enregistrement du bateau par exemples.
- Le porte-conteneur figurant sur le document ci-dessus est un cargo porte-conteneur de 210 m de long de l'armateur français CMA-CGM. Le navire est enregistré aux Bahamas, visible avec le drapeau jouxtant le titre (l'occasion d'aborder la question des pavillons de complaisances, en particulier en lycée). Ce cargo va relier en 13 jours Mayotte (YT) Longoni (LON) à Singapour (SG SIN), second port mondial. Ce même jour, deux autres portes conteneurs venant de Beira (Mozambique) et Mombasa (Kenya) attendent d'accoster au quai numéro deux de Longoni destiné aux conteneurs.
- Il est également possible d'utiliser le site de l'armateur, ici CMA-CGM (<https://www.cma-cgm.fr/>) pour obtenir des informations similaires et complémentaires. Deux sites intéressants pour des mises en situation éventuelles des élèves amenés ainsi à réfléchir aux démarches à effectuer pour un chef d'entreprise voulant importer ou exporter des produits et donc utiliser les infrastructures du port.

Document 7 :

Noura Express, ligne maritime de l'armateur CMA-CGM



Point documents :

- Ce document permet d'introduire un vocabulaire géographique important: ligne maritime, armateur, avant-pays.
- Cette ligne, Noura Express, est une des lignes les plus importantes pour le port de Longoni car elle relie Mayotte au port de Jebel Ali à Dubaï qui le grand port d'éclatement reliant par exemple l'océan indien à l'Europe (un conteneur provenant de France emprunte souvent cette ligne après un transbordement à Dubaï).
- Il est possible avec le site de l'armateur CMA-CGM et grâce au site Marine Traffic précédemment évoqué, d'envisager une mise en situation des élèves comme acteur économique (entreprise dans l'import/export) ou privé (famille attendant son conteneur de déménagement). Ainsi, il est intéressant d'aborder des compétences liées au numérique tout en faisant de la géographie à partir d'une démarche inductive.

Document 8 : Le port de Longoni, futur hub portuaire du canal du Mozambique?

Le principal client du port est aujourd'hui le groupe international de transport maritime CMA-CGM, qui utilise principalement le port pour des activités de transbordement. C'est l'occasion pour le port, pour le pôle d'activité qui se développe dans son périmètre et donc pour Mayotte, 101e département français et région européenne, de se tourner vers ses partenaires naturels du canal du Mozambique. L'île dispose également d'un hôpital de premier ordre doté d'installations modernes, ce qui, là encore, assure la tranquillité d'esprit des entreprises qui y opèrent. Étant donné que les autres ports de la côte Est et des îles voisines sont encombrés, et que les installations portuaires de Longoni sont naturelles et en eau profonde et qu'elles se trouvent dans un lagon, elles sont parfaitement placées pour desservir la sous-région. Avec l'avènement des développements pétroliers et gaziers qui sont sur le point de se réaliser au Mozambique à la suite des découvertes massives de gaz (...) le port de Longoni offre l'emplacement idéal pour desservir le secteur pétrolier et gazier au Mozambique, à la fois sur et en mer, d'autant plus que le nord du Mozambique manque actuellement d'infrastructures pour recevoir et gérer un projet aussi important.

Source: MCG

Point documents :

- Un changement d'échelle permet d'aborder la situation et les potentialités du port de Longoni à l'échelle régionale au sein du canal du Mozambique. La législation française et européenne ainsi que la modernisation du port sont des arguments pour développer le trafic portuaire dans une région où les installations des pays voisins sont souvent dépassées.
- À l'échelle de l'archipel des Comores, le port de Longoni présente des atouts qui pourraient lui permettre de développer des activités de port d'éclatement pour la région même si les aspects politico-administratifs complexes de la région compliquent cette perspective. Le port de Moroni est un port de faible importance n'étant pas en eaux profondes, c'est le port de Mutsamudu à Anjouan qui joue le rôle de port en eaux profondes de transbordement pour la région. Dans le sud-ouest de l'océan indien, d'autres ports ont une dimension internationale comme Port Louis (île Maurice), Toamasina (Tamatave, Madagascar) ou le Port à la Réunion. À l'est du continent africain, deux grands ports dominent le trafic: Mombasa et Dar-es-Salam. Les ports du nord du Mozambique (Nacala et Pemba) souffrent des problèmes de sécurité et des défaillances de l'Etat, ce qui explique l'idée de faire de Mayotte une base arrière d'éventuels acteurs du projet gazier au nord du pays, Total en tête.
- Il est à noter que le projet d'exploitation gazière au nord du Mozambique, dont Total Energies est un des acteurs principaux, est actuellement à l'arrêt. La reprise du projet est toutefois envisagée à court terme avec une extraction débutant en 2027. Cet aspect pourra être abordé en lycée avec, par exemple, l'évocation de la visite de la présidente de l'assemblée nationale, Yaël Braun-Pivet, sur le port en janvier 2024 (voir lien en introduction).