

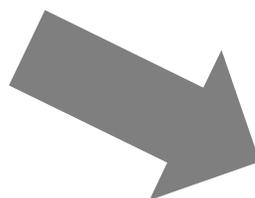
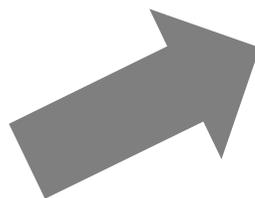


***Développement du port de Longoni
Proposition du Groupement Bolloré – CMA CGM
Mayotte – Mars 2013***



1. Une plateforme portuaire de référence dans la sous-région
2. Proposition de terminal moderne et performant pour Mayotte
3. Atouts du Groupement Bolloré – CMA CGM pour le succès du projet

**Stratégie commerciale
pour faire de Mayotte une
plateforme de référence
dans la sous-région**



**Etendre le rayonnement
sous-régional de Mayotte**

- ◆ Valoriser la position idéale de Mayotte, sur la route maritime Asie – Afrique
- ◆ Faire de Mayotte un hub de transbordement régional de CMA CGM
- ◆ Proposer une solution à la congestion des ports de la côte Est Africaine

**Transformer le terminal en
plateforme logistique
moderne et performante**

- ◆ Valoriser les nouvelles capacités du terminal en déployant des moyens modernes d'exploitation
- ◆ Accroître la productivité opérationnelle au niveau des ports internationaux
- ◆ Attirer de nouveaux armateurs

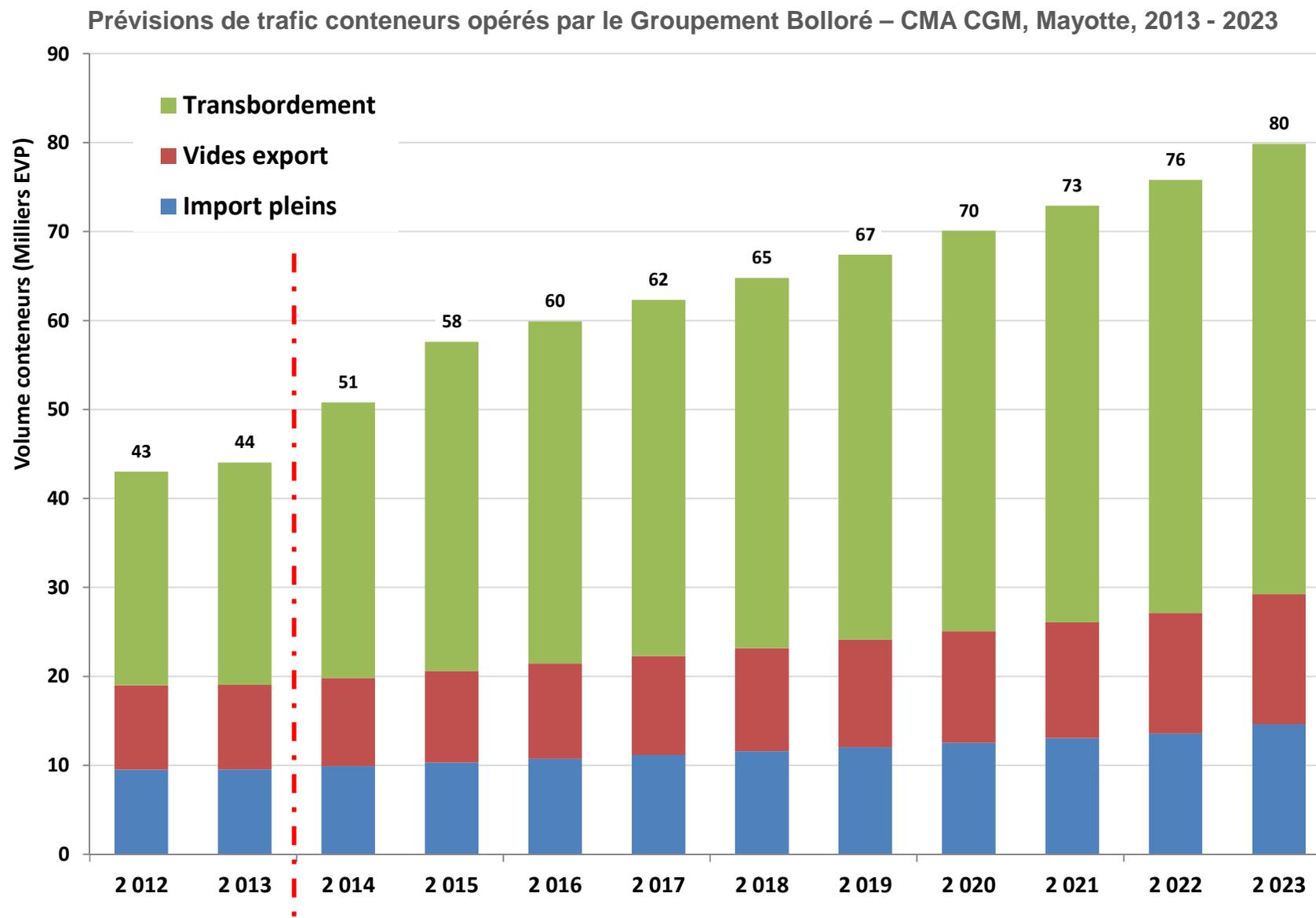
Cibles commerciales de la Plateforme de transbordement de Mayotte



- ◆ Faire de Mayotte un hub de transbordement régional de CMA CGM pour desservir les Comores et Madagascar
- ◆ Devenir une solution alternative performante face à la congestion des ports du Kenya, de la Tanzanie et du Mozambique

1.3

Volumes conteneurs doublés sur 10 ans sous l'effet des trafics de transbordement générés



1.4 Augmentation de la capacité des navires CMA CGM escalant à Mayotte

Services actuels et futurs de CMA CGM escalant à Mayotte

Services actuels : capacité de 700 à 1 600 TEUs

- ◆ **Service « Mascareignes »**
 - Marché : ligne Asie – Afrique de l'Est
 - Capacité : 1 600 TEU
 - Draft : 10 m
 - LOA = 180m
 - Navires grésés
- ◆ **Feeder**
 - Marché : dessertes régionales
 - Capacité : 700 TEU
 - Draft : 7m
 - LOA = 120m



Services futurs : capacité de 5 000 TEUs

- ◆ **Nouveaux services**
 - Marché : ligne Asie – Afrique de l'Est
 - Capacité : 5 000 TEU
 - Draft : 13,5 m
 - LOA = 290m
 - Navires non-grésés



- ◆ **Transformer le port de Longoni en plateforme de transbordement sous-régional nécessite de répondre à plusieurs exigences opérationnelles, telles que :**
 - Pouvoir accueillir des navires à fort tirant d'eau
 - Pouvoir opérer des navires porte-conteneurs non grésés → Installation nécessaire de **deux grues mobiles de quai** pour manutentionner ces navires
 - Atteindre une productivité moyenne de chargement et déchargement de **30 conteneurs par heure**
 - Déploiement d'une gestion informatisée des opérations de manutention Bord et Terre, système indispensable pour l'optimisation des flux sur le terminal

- ◆ **Cette transformation s'accompagnera d'un transfert de savoir-faire au personnel**
 - Formation continue du personnel nécessaire pour prendre en charge les nouveaux équipements,
 - Utilisation et formation du personnel aux outils de gestion informatisés,
 - Sensibilisation du personnel aux nouvelles procédures opérationnelles

2.1 Expertise métier déployé pour améliorer la productivité du Terminal

Moyens modernes déployés

◆ Modernisation de manutention



Tracteurs Terberg

2 Grues mobiles



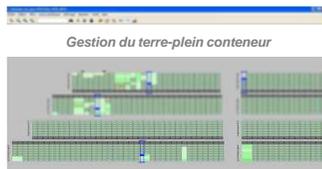
◆ Gestion informatisée des opérations



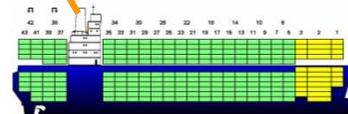
Teklogix



DGPS



Gestion du terre-plein conteneur



Gestion du chargement navire

◆ Développement du personnel

- Main d'œuvre qualifiée
- Formation du personnel
- Procédures fiabilisées



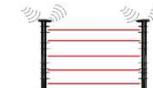
◆ Maîtrise de la maintenance

Amélioration de la productivité

- ◆ Augmentation des cadences de chargement et déchargement navires : → objectif de 30 conteneurs / h
- ◆ Optimisation des surfaces de stockage
- ◆ Réduction des durées de
 - Stationnement des navires
 - Stockage des conteneurs
 - Transit
 - Contrôle
- Amélioration importante de la productivité
- Compétitivité et attractivité du Port pour les marchandises importées
- Hausse des volumes et de l'activité du Port de Longoni

ISPS et Q-HSE

- ◆ Moyens de sécurité modernes sur le terminal
- ◆ Sensibilisation du personnel aux procédures
- ◆ Certification ISPS et ISO du terminal



2.2 Embauche et formation du personnel, facteurs clés de la transformation opérationnelle

Transition sociale et Politique RH inscrite dans la durée

◆ Gestion de la transition sociale avec les opérateurs existants

- Recrutement du personnel en place de la CCI
- Pour les besoins complémentaires, priorité accordée au recrutement du personnel déjà du secteur et qualifié de Mayotte
- Mise à profit de l'expérience démontrée par le Groupement dans le démarrage d'une concession portuaire

◆ Politique de transfert de savoir-faire et de formation continue du personnel

- Formation de dockers à la conduite des équipements de type grues de quai dans des grands ports internationaux
- Formation du personnel aux outils informatisés permettant l'optimisation des opérations de manutention
- Formation des cadres au management via un programme de formation internationale au management
- Formation aux procédures opérationnelles (conduite, manutention) et Q-HSE (code ISPS, prévention d'incendie, produits dangereux, premiers soins, ...)

◆ Mise en œuvre d'une politique RH soucieuse du bien être de ses collaborateurs

- Grille salariale incitative



3 Atouts du Groupement Bolloré – CMA CGM pour assurer le succès du projet

◆ Expertise conjuguée de deux opérateurs portuaires parmi les leaders mondiaux

→ Groupe Bolloré, à travers ses filiales Bolloré Logistics et Bolloré Africa Logistics

- Premier opérateur portuaire privé en Afrique, avec 14 terminaux à conteneurs
- Opérateur portuaire présent en France dans 16 terminaux opérés, dont 4 concession
- L'un des plus importants commissionnaires de transport au Monde, avec une très forte implantation en France

→ Groupe CMA CGM, à travers ses filiales Terminal Link et CMA Terminals

- Présent en Amérique du Nord, Caraïbes, Europe du Nord, Méditerranée, Afrique, Moyen Orient et Asie
- Plus de 9,5 millions de TEU traités en 2012

◆ Très forte majorité des volumes maritimes de Mayotte réalisés par les lignes de CMA CGM

→ Premier transporteur maritime à Mayotte avec 75% de parts de marché ; escale à Mayotte depuis 1994

→ Stratégie de faire de Mayotte un hub régional pour les Comores et Madagascar, dans le cadre du développement de la coopération régionale avec les pays de la zone Océan Indien

◆ Force d'attractivité commerciale de deux réseaux mondiaux

→ Réseau mondial de logistique, présent dans 110 pays, avec plus de 40 000 collaborateurs (Groupe Bolloré)

→ Capacité à fédérer les flux des grands opérateurs économiques internationaux sur la plateforme portuaire, grâce à un large réseau de clientèles internationales des deux Groupes

◆ Connaissance approfondie du tissu économique de Mayotte et solide expérience sociale

→ Connaissance du marché et de ses acteurs, avec lesquels le Groupement a noué des relations étroites, notamment : Transitaires, Exportateurs / Importateurs, UMM, etc...

→ Agent CMA CGM à Mayotte depuis 2009 et agence SDV depuis 2010 (filiale du Groupe Bolloré)

