Envoyé en préfecture le 04/03/2026
Reçu en préfecture le 04/03/2026
Publié le
ID : 976-229850003-20260304-DL1702260033-DE

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE
DÉPARTEMENT-RÉGION DE MAYOTTE

ASSEMBLÉE DE MAYOTTE

Assemblée Plénière du mardi 17 février 2026

Membres en exercice : 26
Présents : 22
Procuration(s) : 2
Absent(s) : 2
Nombres de votants : 24
Votes pour : 23
Vote(s) contre : 0
Abstention(s) : 1
Date de la convocation : mercredi 4 février 2026

DELIBERATION N°DL_AP2026_0033

Portant sur l'approbation du projet du schéma directeur du port de Mayotte

L'an deux mille vingt-six, le dix-sept février, à 09h00, l'Assemblée de Mayotte s'est réunie en Assemblée Plénière, en application de l'article L. 3121-19 du code général des collectivités territoriales, sur convocation et sous la présidence de Monsieur Ben Issa OUSSENI, Président du Conseil départemental de Mayotte.
Cette séance s'est tenue à l'hémicycle Younoussa BAMANA.

Étaient présents :
Monsieur Ben Issa OUSSENI, Monsieur Soibahadine NDAKA, Madame Mariam SAID KALAME, Monsieur Ali OMAR, Madame Zouhourya MOUAYAD BEN, Madame Bibi CHANFI, Monsieur Daoud SAINDOU MALIDE, Monsieur Madi Moussa VELOU, Monsieur Soula SAID SOUFFOU, Madame Nadjima SAID, Madame Rosette VITTA, Monsieur Alain SARMENT, Madame Zamimou AHAMADI, Madame Maymounati MOUSSA AHAMADI, Madame Echati ISSA, Monsieur El Anrif HASSANI, Madame Farianti MDALLAH, Madame Laini ABDALLAH BOINA, Monsieur Nadjayedine SIDI, Monsieur Abdoul KAMARDINE, Monsieur Saindou ATTOUMANI, Madame Zaounaki SAINDOU

Étaient représentés :
Monsieur Elyassir MANROUFOU donne pouvoir à Madame Maymounati MOUSSA AHAMADI, Madame Hélène POLLOZEC donne pouvoir à Madame Mariam SAID KALAME

Étaient absents :
Monsieur Daniel ZAIDANI, Madame Soihirat EL HADAD

Secrétaire de séance désignée :
Madame Farianti MDALLAH

Le Président constate que le quorum est atteint,

Vu le code général des collectivités territoriales ;
Vu le Code des transports, notamment ses articles L. 1821-1 et suivants,
Vu la délibération n°DL_AP2021_0197 du 1er juillet 2021 relative à l'élection de Monsieur Ben Issa OUSSENI en qualité de Président du Conseil départemental de Mayotte ;

Considérant la nécessité de disposer d'une stratégie portuaire ambitieuse pour assurer la pérennité et le développement des infrastructures portuaires à Mayotte ;

Considérant le rapport n°2026-02921 de Monsieur le Président de l'Assemblée de Mayotte ;

Considérant l'avis de la Commission administration générale, transports et transition écologique du 11 février 2026 ;

Envoyé en préfecture le 04/03/2026
Reçu en préfecture le 04/03/2026
Publié le
ID : 976-229850003-20260304-DL1702260033-DE

Après en avoir délibéré, par

23 voix Pour
1 abstention : Monsieur Soula SAID SOUFFOU

L'Assemblée de Mayotte,

DECIDE

Article 1 : d'approuver le projet du schéma directeur du port de Mayotte comme ligne directrice de l'ambition du Département-Région de Mayotte pour le port ;

Article 2 : d'inviter le Président de l'Assemblée de Mayotte à présenter le projet du schéma directeur du port de Mayotte à l'Etat pour recueillir son accord pour amorcer sa mise en œuvre ;

Article 3 : en application des dispositions de l'article R421-1et suivants du code de justice administrative, cette délibération peut faire l'objet d'un recours devant le tribunal administratif de Mamoudzou dans les deux mois qui suivent sa publication et sa transmission au représentant de l'Etat dans le Département-Région de Mayotte.

Pour extrait certifié conforme
Le Président de l'Assemblée de Mayotte



Ben Issa OUSSENI

Envoyé en préfecture le 04/03/2026
Reçu en préfecture le 04/03/2026
Publié le
ID : 976-229850003-20260304-DL1702260033-DE

ANNEXE à la Délibération N°DL_AP2026_0033 « RAPPORT DETAILLE »

1. Le port de Mayotte, un port polyvalent au service de son territoire

Le port de Mayotte est constitué des sites de Longoni, Mamoudzou et Dzaoudzi ainsi que le site des Badamiers qui dispose d'un usage spécifique. Les sites des Longoni et Mamoudzou sont localisé sur Grande Terre. Les sites de Dzaoudzi et des Badamiers sont quant à eux localisés sur Petite Terre.

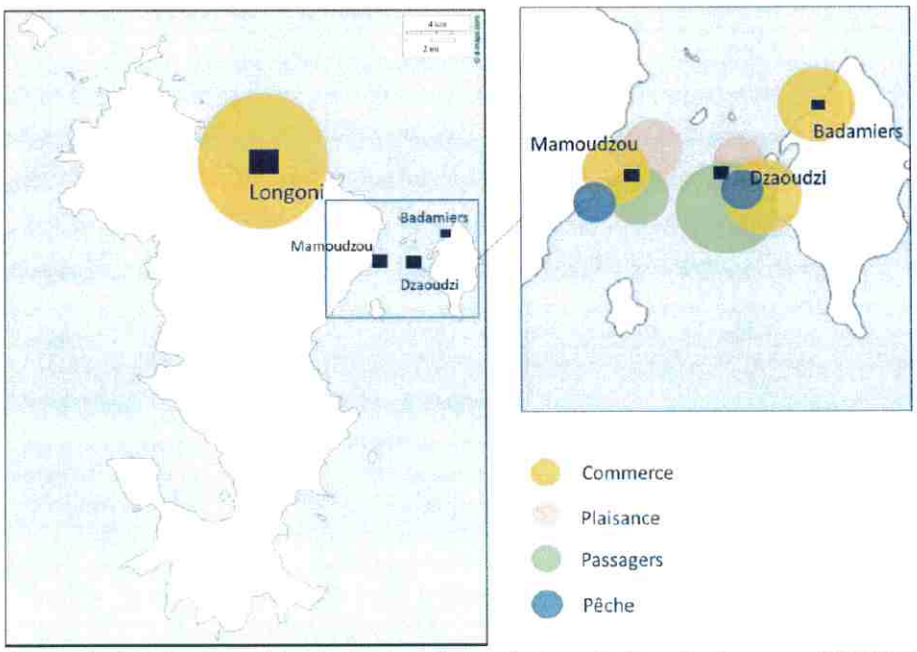
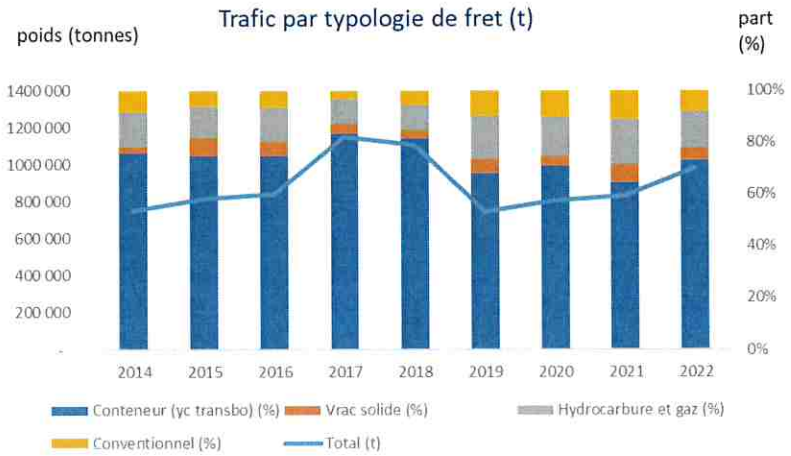


Figure 1 : Localisation et typologie des sites portuaires de Mayotte (source : ARTELIA)

Chacun des sites portuaires dispose d'un ou plusieurs usages que sont le commerce, la pêche, la plaisance, la croisière, ou encore le transport de passagers. Le port de Longoni s'impose comme le port de commerce principal de Mayotte et voit passer la quasi-totalité des marchandises à destination ou en provenance de l'archipel. Le site des Badamiers vient en complément du site de Longoni pour l'import d'hydrocarbure.

L'activité commerce est dominée par le trafic de conteneur.



Envoyé en préfecture le 04/03/2026
Reçu en préfecture le 04/03/2026
Publié le
ID : 976-229850003-20260304-DL1702260033-DE

Figure 2 : Trafic de marchandise en tonnes et par type de conditionnement (source : ARTELIA/MCG)

Le trafic non conteneurisé est quant à lui majoritairement représenté par les imports d'hydrocarbure en progression avec l'augmentation de la consommation de carburants routiers.

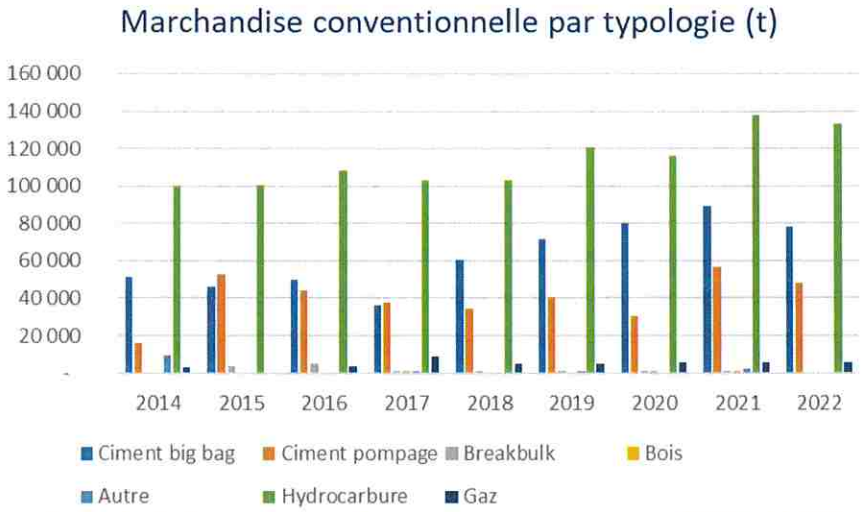


Figure 3 : Trafic de marchandise non conteneurisé (source : ARTELIA/MCG)

Le trafic de conteneurs affiche une croissance quasi continue sur les dernières années, portée par la croissance démographique de l'île. En effet, c'est le trafic de conteneurs plein hors transbordement qui est en croissance, le trafic de conteneurs transbordés étant relativement stable mis à part des hausses ponctuelles liée à des stratégies d'armateurs volatiles et peu prévisibles.

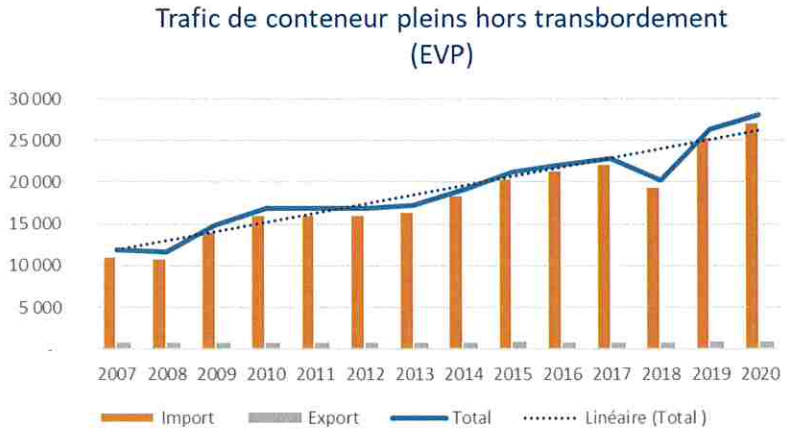


Figure 4 : Evolution du trafic de conteneur hors transbordement (source : ARTELIA/MCG)

Envoyé en préfecture le 04/03/2026
Reçu en préfecture le 04/03/2026
Publié le
ID : 976-229850003-20260304-DL1702260033-DE

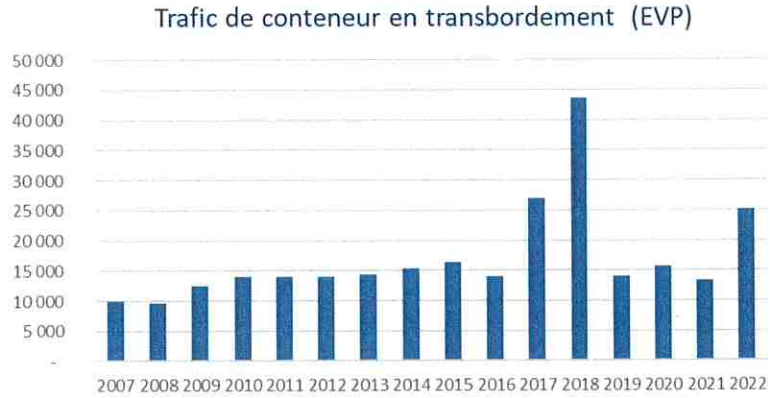


Figure 5 : Evolution du trafic de conteneur transbordés (source : ARTELIA/MCG)

La quasi-totalité des volumes de conteneurs hors transbordement sont en import, reflétant ainsi les échanges commerciaux de Mayotte corrélés directement à la consommation et à la production sur l'île.

Ainsi, l'activité commerce du port de Mayotte est directement liée au territoire que le port dessert et la croissance des trafics portuaire du port de Mayotte dépend essentiellement de la croissance démographique. La mission de service public du port, dans son volet commerce, est d'accompagner la croissance économique de Mayotte.

2. Un potentiel de développement important et un projet de territoire

Les infrastructures du port, une fois remises en état pour celles qui le nécessitent, sont suffisamment dimensionnées pour accompagner la croissance des trafics de marchandises à moyen terme, à condition de réorganiser les opérations sur le site :

- Le linéaire du quai #2 existant permet une croissance de plus de 60% du trafic conteneur (en utilisation exclusive du quai pour le trafic conteneurs).

- Le terminal hydrocarbure permet de multiplier par 5 le trafic hydrocarbure.

- Le quai #1, en cours de réhabilitation, pourra supporter la hausse des trafics de conventionnel et vracs secs à l'exception des navires de projet transportant le ciment big-bag et accueillir des trafics de project cargo opportunistes de manière ponctuelle.

- La surface disponible de terre-pleins permet de multiplier les trafics conteneurs par 2 et est suffisante pour les marchandises conventionnelles.

C'est l'organisation de l'exploitation et la performance opérationnelle qui permettront d'atteindre ces niveaux de trafics, ainsi que la structuration de la chaîne logistique dans l'arrière-pays portuaire.

Au-delà, le port peut se fixer des objectifs ambitieux pour son développement qui devront passer par des investissements importants afin d'accroître les linéaires des quai #1 et #2 et ses surfaces de stockage.

Envoyé en préfecture le 04/03/2026
Reçu en préfecture le 04/03/2026
Publié le
ID : 976-229850003-20260304-DL1702260033-DE

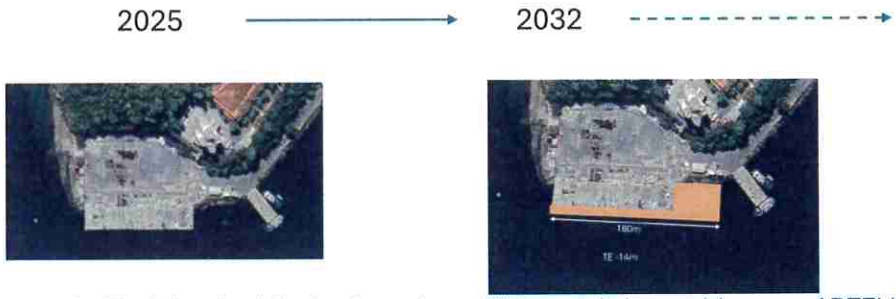


Figure 6 - Evolution des infrastructures du quai #1 - port de Longoni (source : ARTELIA)

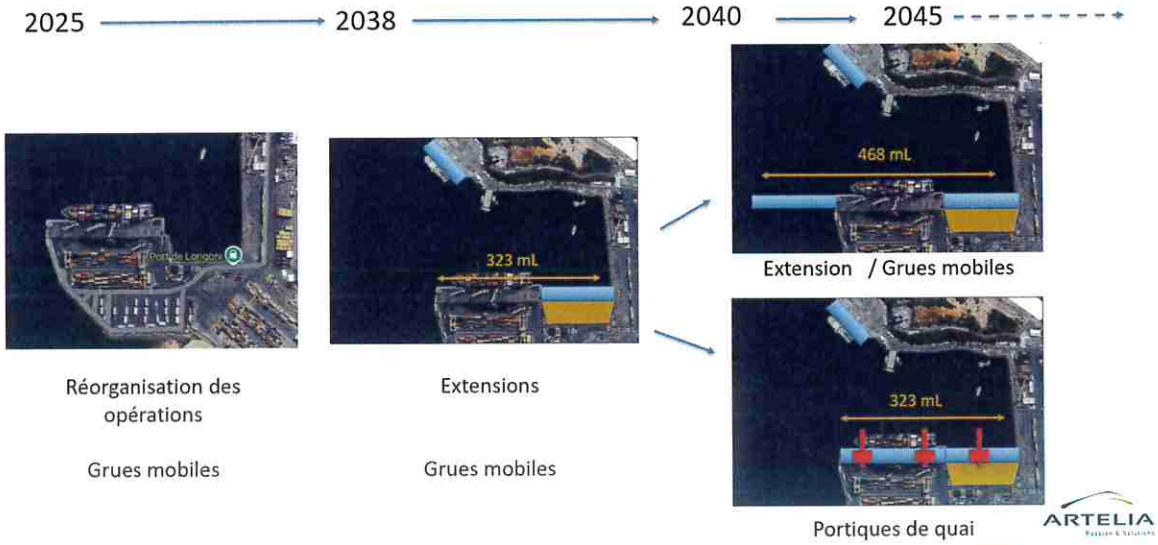


Figure 7 : Evolution des infrastructures du quai #2 - port de Longoni (source : ARTELIA)

A court terme, il est donc possible de se concentrer sur des investissements modérés et sur l'amélioration de l'organisation opérationnelle du port sans ni ralentir le développement naturel du port, ni obérer de nouvelles opportunités de croissance.

Par ailleurs, les besoins du territoire appellent un développement de l'activité portuaire en réponse aux projets suivants :

- La création et le développement d'un réseau de transport maritime intra-lagonaire tant pour les passagers que pour le fret, afin d'offrir une alternative au transport routier actuel ;

- La création et le développement d'une filière d'entretien et de réparation navale dotée d'infrastructures adaptées aux spécificités des différentes flottilles présentes sur l'archipel, afin d'une part de réduire les délais et les coûts d'intervention pour les propriétaires et opérateurs maritimes, et d'autre part d'être en mesure dans une situation extrême comme celle qui prévaut aujourd'hui sur Mayotte de réparer (avec mise à sec) des unités de transport de l'archipel ;

Pour accueillir ces activités, des investissements importants doivent être envisagés afin de créer de nouvelles infrastructures et accès nautiques.

Envoyé en préfecture le 04/03/2026
Reçu en préfecture le 04/03/2026
Publié le
ID : 976-229850003-20260304-DL1702260033-DE

Le schéma directeur du port de Mayotte propose ainsi une feuille de route centrée sur trois axes, pour réaffirmer la vocation territoriale du port de commerce :



OPTIMISATION ET MONTÉE EN PUISSANCE DU PORT DE LONGONI

- améliorer l'efficacité du port
- organiser les flux et mutualiser les moyens,
- accroitre les capacités de traitement.



STRUCTURATION DU TERRITOIRE LOGISTIQUE

- zone logistique arrière à proximité du port de Longoni ;
- zones logistiques près des zones de consommation ;
- réseau de cabotage lagonaire de fret



CRÉATION D'UNE FILIÈRE LOCALE DE MAINTENANCE ET RÉPARATION NAVALE

- sécuriser l'entretien de la flotte locale,
- structurer une filière porteuse d'emplois
- renforcer l'écosystème maritime local.

Ce port au service de son territoire implique des investissements maîtrisés à court terme et ambitieux à moyen et long terme :

- Court terme :
  - Création d'un second portail d'accès
  - Réfection des chaussées du parc conteneur
  - Remise en état des outillages
  - Réorganisation opérationnelle de l'exploitation conteneur
  - Réhabilitation du quai #1 de marchandises conventionnelles (en cours)
  - Sécurisation et mise en conformité des sites de transports de passagers
  - Modernisation de la Gare Maritime Internationale

- Moyen - long terme :
  - Allongement du quai conventionnel à horizon 2032
  - Allongement du quai conteneur à horizon 2038
  - Création de sites portuaires de cabotage (fret et passagers)
  - Développement de zones de stockage/logistiques rétro-portuaires
  - Création d'une aire de réparation navale (accès nautiques, quai d'armement, aire de carénage, élévateur à bateaux, outillages, terre-plein).
  - Développement de l'offre des services de plaisance et de croisière