

PORT DE COMMERCE DE LONGONI MAYOTTE POINT SUR L'ACTIVITE 2017



TRAFIC 2017 / 2017 TRAFFIC
MAYOTTE CHANNEL GATEWAY





Jusqu'en 1992, le débarquement des produits ou des conteneurs est assuré par quelques boutres et chalands qui font le lien entre les navires ancrés en rade et un terre plein aménagé sur le front de mer de Mamoudzou.



Le port de Longoni dont le site avait été identifié depuis plus d'un siècle et demi pour ses qualités de protection de de tirant d'eau est mis en service en 1992.avec un premier quai de 130 m. Le développement de la consommation dans l'île imposera rapidement la mise en service d'un second quai en 2010 mais, jusqu'en 2014, les équipements de manutention n'ont fait l'objet d'aucun investissement.



Le port pour le désenclavement de Mayotte, prend depuis 2013 une nouvelle dimension pour se positionner dans le trafic maritime du canal du Mozambique

Le mot de la Présidente



Depuis novembre 2013, nous avons entrepris de multiples démarches, investi des sommes jamais vues pour les équipements portuaires, engagé des projets de toutes natures afin d'assurer l'activité et doper les performances du port de Longoni. L'objectif retenu par la convention de DSP, est, souvenons nous en, de donner à ce port d'approvisionnement, une véritable vocation commerciale à l'échelle de sa région.

A mon sens, cette mutation reste primordiale et elle doit être conduite sans perdre de temps si nous voulons matérialiser un véritable projet de développement d'échelle territoriale. Elle concerne l'ensemble des secteurs : compétences humaines, moyens logistiques, sûreté ou sécurité, le tout dans un cadre réglementaire national ou même international qui impose, à marche forcée, de profondes révisions des méthodes... Et les difficultés n'ont pas manqué, mais si elles ont fait parler d'elles, les chiffres prennent aussi la parole pour le port en 2017. Ils nous disent que le trafic portuaire est en forte expansion : + 12,5 % pour celui des conteneurs, + 36,4 % pour un tonnage global qui dépasse sans équivoque le million de tonnes traitées. Ils nous disent aussi et surtout les résultats des efforts entrepris par le personnel et leur adaptation à un nouvel environnement professionnel.

Notre projet se poursuit donc par l'emploi, par de nouveaux programmes de formation, par l'amélioration des équipements, la création de nouvelles plateformes logistiques dont le projet a été validé par une notification du FEDER et du CPER obtenue en janvier 2017. Nous avons l'ambition de tripler avant le terme de 2020 le potentiel logistique et de doubler le trafic avant 2023. Parions que la dynamique de 2017 se confirme pour le port de Longoni, cet outil qualifié par tous comme le poumon économique de l'île.

Ida NEL

SOMMAIRE





LE MOT DE LA PRESIDENTE

SOMMAIRE

UN CONTEXTE SOURCE D'OPPORTUNITES P6

LE TRAFIC

Fréquentation du port P7

Par type de navires

Mensuellement tous types de navires confondus

Evolution du trafic porte-conteneurs

Trafic du terminal conteneurs P8-10

Variation globale des mouvements in & out

Variation des mouvements au portail

Variation conteneurs pleins et vides

Transbordement des pleins

Embarquements des vides

Variation des volumes depuis 2014

Variation des volumes entre 2007 et 2013

Synthèse

Trafic conventionnel P11

Trafic croisières P11

Tonnage global effectué P12

LES INVESTISSEMENTS

Le projet desserte portuaire P13

Les équipements de manutention P14

Les chiffres clés en 2017 P14

MAYOTTE CHANNEL GATEWAY P15

Un contexte source d'opportunités



Le Canal du Mozambique avec la côte EST Africaine, connaît une très importante augmentation de son trafic maritime commercial : les volumes échangés entre l'Afrique et l'Asie se sont multipliés et le trafic augmente de 7% à 9% par an. De fait la plupart des ports EST africains sont saturés et ils investissent dans d'énormes projets de modernisation et d'extension. Longoni, de par sa position géographique, de par son statut de port français et européen, a pour ambition de jouer avec réalisme, un rôle de HUB secondaire.

L'exploitation des ressources énergétiques découvertes le long des failles géologiques longeant le canal est prévue vers 2022. Elle constitue une opportunité pour faire de Longoni, une base logistique arrière.



Le port de MAPUTO investit 690 million €



Exploitation programmée en 2022

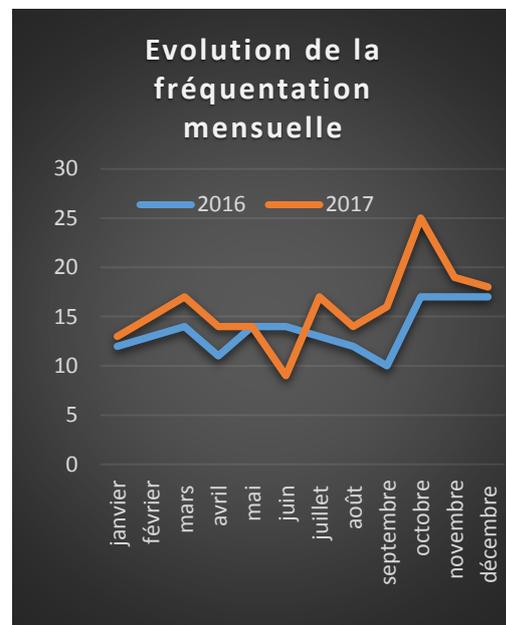
La fréquentation du port

EVOLUTION DU TRAFIC		2014	2015	2016	2017
TOTAL		168	192	164	191

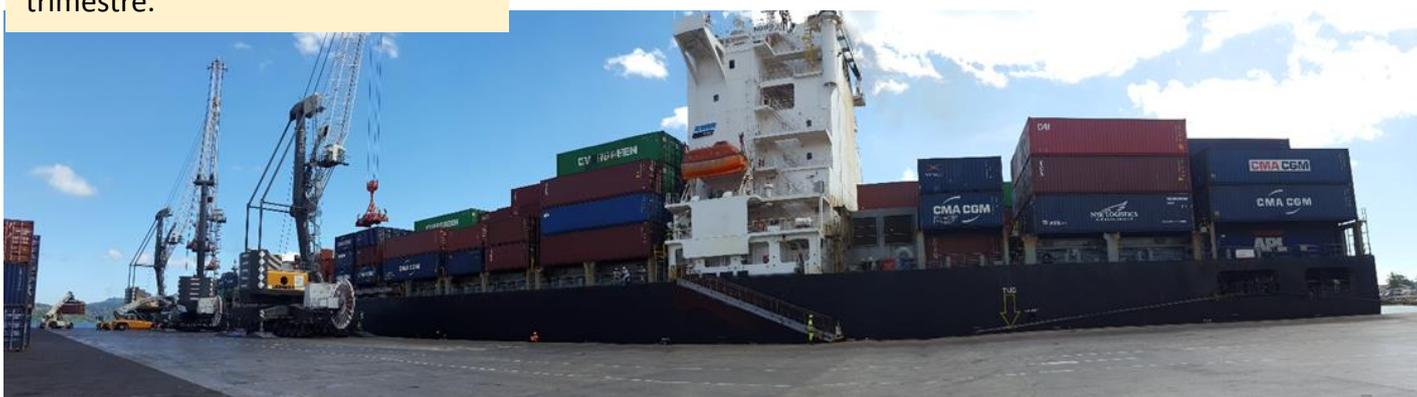
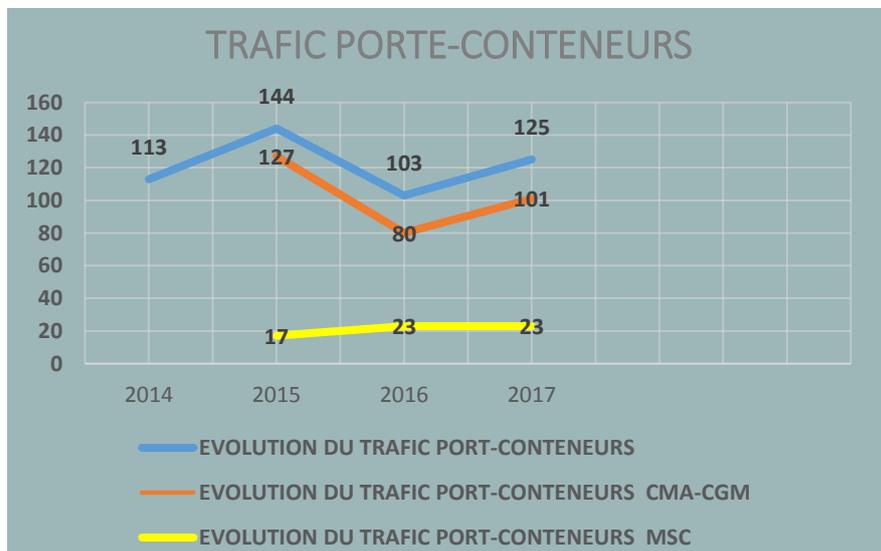
TYPE DE NAVIRE	2017
ARMEE	11
CIMENTIER / SACS	4
CIMENTIER VRAC	7
CONVENTIONNEL	13
GAZ	7
HYDROCARBURES	10
CROISIERE	8
SCIENTIFIQUE	4
PORTE CONTENEURS	124
DIVERS	3
TOTAL	191

Le trafic retrouve une progression significative de la fréquentation à +16%.grace à la filière des porte-conteneurs.

Avec la mise en service des grues, pour les navires les utilisant, la durée de stationnement quai à diminué de moitié, un paramètre commercial attractif pour le port.



Les porte-conteneurs représentent 65 % du trafic du port. Deux armateurs se partagent le marché mahorais et si MSC assure une desserte stable, celle de CMA CGM, qui utilise les grues de quai, affiche une progression de 26% et de 30% sur le seul dernier trimestre.



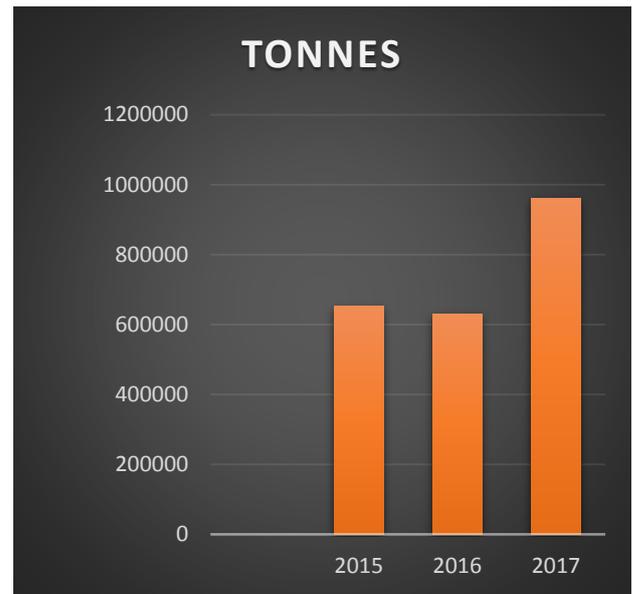
Les mouvements progressent sur le quai : 350 à 400 / jour

Le trafic du terminal conteneurs

MOUVEMENTS IN-OUT	2014	2015	2016	2017
TOTAL / EVP	55694	61698	63660	71564



La quantité des EVP augmente de 12,4% en 1 an et de 31,8% sur 4 ans de DSP
Le tonnage traité est encore plus significatif avec 52,2% d'augmentation avec 2016.



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

TRANSBO PLEINS /EVP	IMPORTS	EXPORTS	TOTAL	TONNES
2014	6 276	9140	15 416	
2015	8 960	7447	16 407	
2016	6 827	7194	14 021	292 187
2017	13 364	13587	26 951	567 607

EMBARQUEMENT	EVP VIDES
2014	22533
2015	23350
2016	27525
2017	27719

Les mouvements enregistrés tant sur le quai qu'au portail sont stables entre 2016 et 2017. L'activité progresse donc grâce au transbordement : + de 92 % en EVP, ce qui confirme dès la première année de mise en service des grues, la pertinence des choix et des investissements et donc l'attractivité des performances ou des capacités logistiques offertes aux armateurs.

VARIATION DES VOLUMES / EVP

TYPES DE CONTENEURS	2 014	2 015	2016	2017
IMPORT DRY	15 092	16 478	17 318	18 949
IMPORT REEFER	2 229	2 595	2 734	2 001
IMPORT IMO	1109	1294	1304	1166
TOTAL IMPORT PLEIN	18 430	20 367	21 356	22 116
IMPORT TRANSBO DRY	5 384	7 903	5 864	12 627
IMPORT TRANSBO REEFER	839	947	875	584
IMPORT TRANSBO IMO	53	110	88	153
TOTAL IMPORT PLEIN TRANSBO	6 276	8 960	6 827	13 364
TOTAL IMPORT VIDE TRANSBO	1 963	2 874	3 245	3 134
TOTAL IMPORT	26 669	32 201	31 428	38 614

La vérification de l'importance prise par le transbordement en 2017 est sans équivoque : + 3,6 % pour le trafic local, un niveau un peu inférieur aux ratios annuels attendus (4 à 5%) qui trouvent peut être son explication dans le long mouvement de blocage que Mayotte a connu.

Parallèlement on assiste à un quasi doublement du « transbo » qui lui, est lié par nature aux marchés extérieurs.

Deux lignes feeder mises en place par la compagnie CMA-CGM intègrent le Port de Longoni comme un hub régional. Elles desservent l'Afrique de l'Est avec le Mozambique, le Kenya, la Tanzanie et aussi les Comores, Madagascar, La Réunion et Maurice.



En moyenne : 5 navires feeder par mois

VARIATION DES VOLUMES / EVP

TYPES DE CONTENEURS	2 014	2 015	2016	2017
EXPORT DRY	622	733	658	764
EXPORT REEFER	2	0	0	1
EXPORT IMO	90	144	100	13
TOTAL EXPORT PLEIN	714	877	758	778
EXPORT TRANSBO DRY	7 060	6 387	6 177	12 760
EXPORT TRANSBO REEFER	871	935	901	694
EXPORT TRANSBO IMO	1 209	125	116	133
TOTAL EXPORT PLEIN TRANSBO	9 140	7 447	7 194	13 587
TOTAL EXPORT VIDE TRANSBO	19 171	21 173	24 280	18 585
TOTAL EXPORT	29 025	29 497	32 232	32 950

VOLUME GLOBAL	2017
IMPORT et EXPORT PLEIN MAYOTTE	22 894
IMPORT et EXPORT PLEIN TRANSBO	26 951
EXPORT VIDE TRANSBO	21 719
IMPORT et EXPORT	71 564

SYNTHESE DE LA VARIATION DU TRAFIC ANNUEL DE CONTENEURS				En EVP / Equivalent 20 pieds
PORT DE LONGONI	2014	2015	2016	2017
TOTAL MOUVEMENTS	55 694	61 698	63 660	71 564
AUGMENTATION/année précédente	5.41 %	10.78 %	3.18 %	12.42 %

La progression du trafic de conteneurs est de 36,5 % depuis 2014 et de 98 % depuis 2007

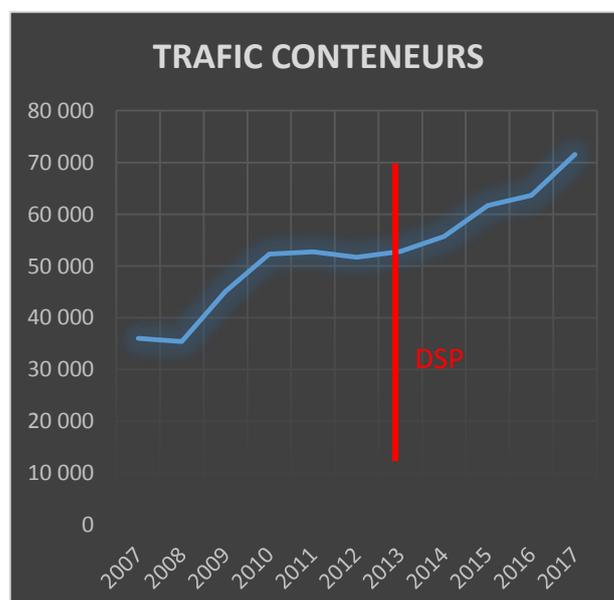
Considérant les nombreuses difficultés connues par le port depuis 4 ans et la mise en service des équipements de manutention qui n'a été effective qu'en janvier 2017, on peut espérer que cette tendance soit maintenue à minima. En gardant une moyenne équivalente, l'activité conteneurs aura doublé en 2022, atteignant l'objectif que s'est fixé MCG pour les dix premières années de la DSP.

VARIATIONS DES VOLUMES DE 2007 à 2013

	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013
IMPORTS	16 269	17 132	16 129	17 154	18 205	16 699	19 273
EXPORTS	15 030	17 309	16 275	18 367	18 328	19 337	17 644
TRANSBO	2 706	960	12 721	16 795	16 204	15 628	15 920
TOTAL	36 042	35 401	45 125	52 316	52 737	51 664	52 827



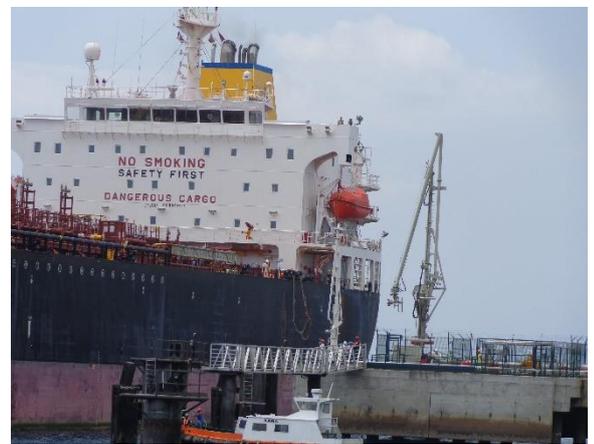
L'installation des grues sur le terminal Quai 2 en 2017, a permis de doubler la vitesse de débarquement des conteneurs.



Le trafic conventionnel

TRAFIC CONVENTIONNEL				
PAR TYPE DE NAVIRES ET EN TONNES	2014	2015	2016	2017
CIMENT BIG-BAG	51 454	45 992	50 000	36 200
CIMENT POMPAGE	16 300	52 570	44 100	37 700
CONVENTIONNEL	708	3 721	5 071	1 086
BOIS	171	0	0	778
DIVERS	9 449	0	0	855
HYDROCARBURES	100 040	100 769	108 085	103 267
GAZ	3 132	570	3 950	8 624
TOTAL	181 254	203 622	211 206	188 510
NOMBRE DE NAVIRES	34	40	45	44

Le trafic conventionnel connaît des variations qui témoignent d'une relative fragilité de l'économie mahoraise. Pourtant le secteur de l'énergie (hydrocarbures et surtout gaz) ne peut que se développer tandis que le secteur du bâtiment fait l'objet de programmations ambitieuses à partir de 2018, ce qui devrait se ressentir sur les importations de matériaux et ciment.



Le terminal pétro-gazier : + 5% d'occupation

Le trafic passagers

NOMBRE DE NAVIRES - CROISIERE

2014	2015	2016	2017
3	5	6	7



PASSAGERS (PAX)

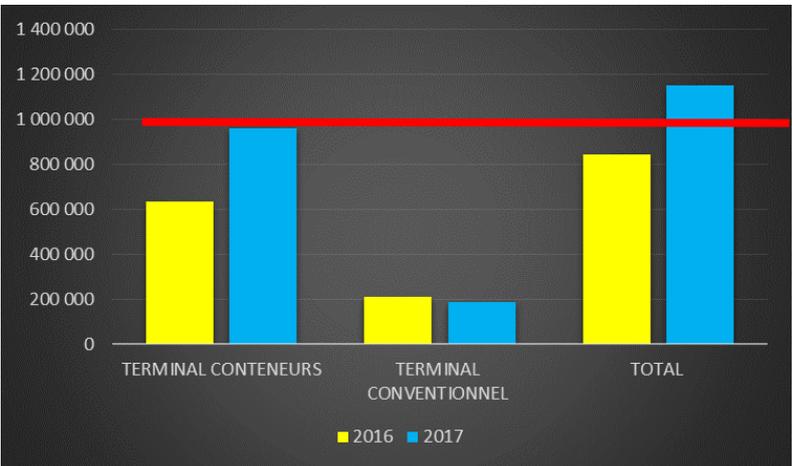
2014	2015	2016	2017
807	770	1819	3300

La filière du tourisme de croisière est en progression régulière mais reste très en deçà des résultats des années 2000-2008 où une trentaine de navires s'arrêtaient à Mayotte chaque saison. C'est un secteur d'activité qui fera l'objet d'un prochain projet sur le port.

NAVIRES	PAX	ARRIVEE
SILVER DISCOVERER	99	09/01/2017
SILVER CLOUD	259	10/03/2017
BOUDICCA	670	11/11/2017
BOUDICCA	656	25/11/2017
BOUDICCA	626	09/12/2017
SIVER SPIRIT	469	23/12/2017
BOUDICCA	521	24/12/2017
TOTAL	3300	



TONNAGE GLOBAL EFFECTUE PAR LE PORT DE LONGONI	2016	2017
TERMINAL CONTENEURS	631 394	961 215
TERMINAL CONVENTIONNEL	211 206	188 510
TOTAL	842 000	1 149 725



Pour la première fois la barre du million de tonnes traitées par la port de Longoni a été atteinte et dépassée avec une augmentation globale du trafic de 36,4 % sur la seule année 2017.

Les investissements 2017

La phase 1 de l'opération de Amélioration de la desserte portuaire

Le projet d'amélioration des capacités de stockages par la remise en état de plateformes logistiques ou leur création est arrêté à 32 M[°]€. Le projet spécifique en cours (budget 25,5 M[°]€) a fait l'objet d'un financement FEDER et CPER.

- En mai 2017 la première phase du projet a été engagée. Elle est destinée au stockage et aux livraisons.
- Phase 1 (2017-2018) :
- Terrassements sur l'ensemble de la surface
- Revêtement pavés béton 45 000 m²
- Réseaux alimentations (HTA)
- Assainissement EP
- Création de 2 lignes RTG de 180 ml
- Installation d'une clôture ISPS



Le projet global ajoutera en 2020, 8,5 hectares à la surface consacrée du port



Investissement 2017 :
3,5 M[°]€
Prévisionnel 2018 :
3M[°]€

En 2020 le port possédera

- Une ZAR de 15,5 hectares
- Une plateforme « PRO » de 2,5 hectares
- Un nouvel atelier d'entretien mécanique
- Un nouvel accès routier
- Un dispositif ISPS en place intégrant un nouveau GATE

La poursuite des investissements en matériels de manutention

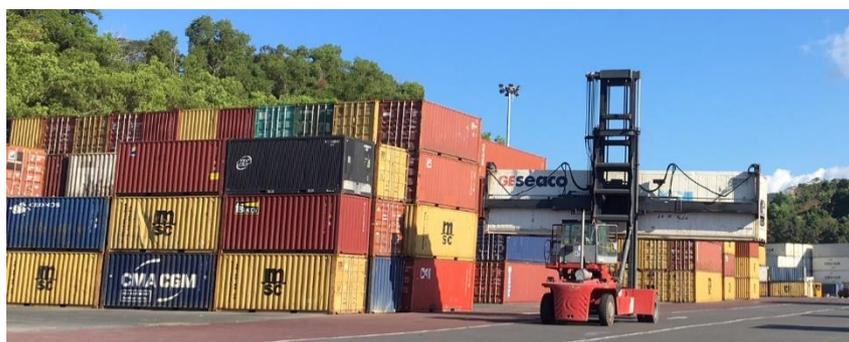
la création d'une flotte d'équipements portuaires se complète après les importants investissements qui ont permis en 2016, la mise en services des machines roulantes et en 2017 celle des grues.

En 2017, 2 Empty-handlers réservés comme il se doit au stockage des conteneurs vides et 3 tracteurs supplémentaires ont été acquis . Un investissement prévisionnel (2018) de 3 Stackers est attendu.



Arrivée du matériel mi 2015

MATERIEL DE MANUTENTION
Investissements cumulés depuis 2014
30.2 M°€
Investissement 2017 :
0.6 M°€
Prévisionnel 2018 :
1,2 M°€



21 700 conteneurs vides gérés en 2017

LES CHIFFRES CLES DE 2017

NOMBRE NAVIRES TRAITES : 191
> + 16,5 %
/ 2016

TOTAL DES MVTS
71564 EVP
> + 12,4 %
/ 2016

TRAFIC TRANSBO
> + 92 %
/ 2016

EVOLUTION DU TRAFIC CONTENEURS
> + 36,5 % EN 4 ans

TRAFIC CMA CGM
81 %
MSC
19 %

TONNAGE GLOBAL
1 149 725 T.
> + 36,4 %
/ 2016

SURFACE DU PORT 9 Hectares
EXTENSION 4,5 hectares

INVESTISSEMENT MATERIEL MANUTENTION
31,5 M°€ EN 4 ANS

MAYOTTE CHANNEL GATEWAY

SOCIETE EN ACTIONNARIAT SIMPLIFIE
CREATION : 2013

Présidente : Madame Ida NEL
Vice président : Monsieur Johan NEL

Effectif de la société : 99

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

Etendue du périmètre de la DSP : 61 hectares

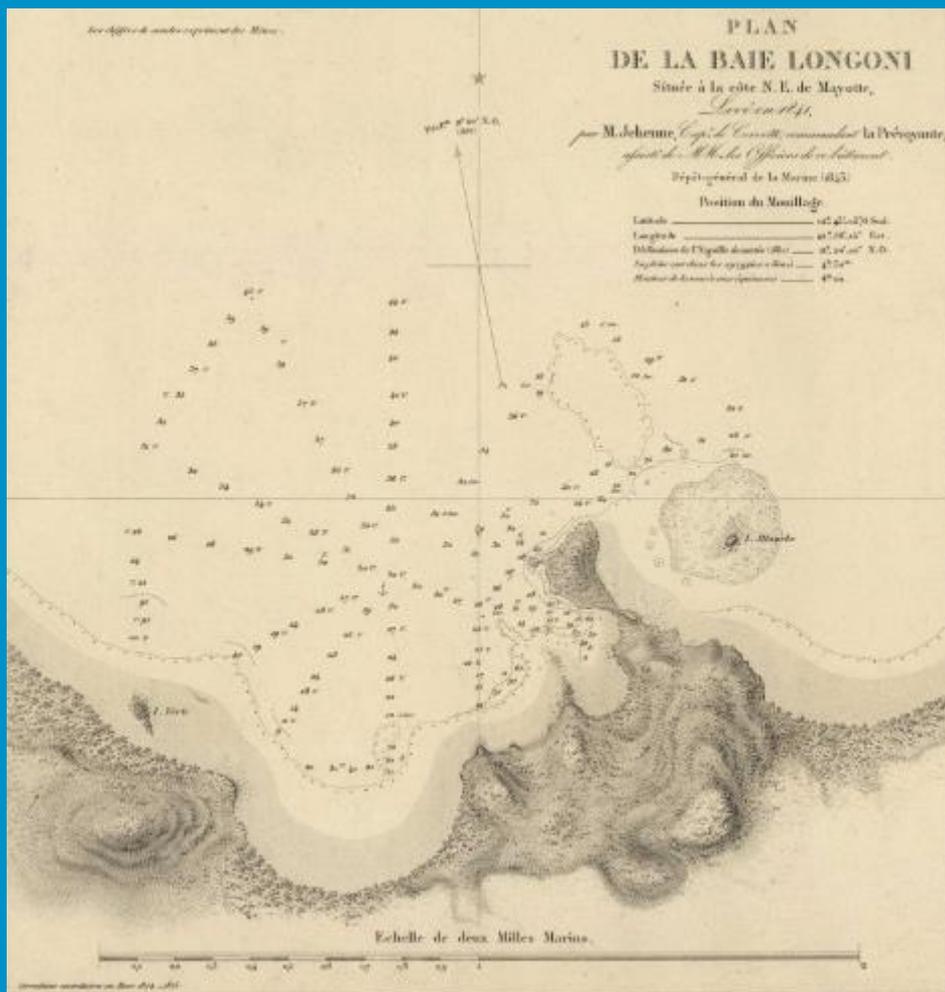
Nombre de terminaux : 3

- QUA1 1 (130 ml / TE: 11,5m) Terminal conventionnel et conteneurs
- QUAi 2 (223 ml / TE :14m) Terminal principal pour conteneurs
- Terminal pétro-gazier

- Ponton passagers croisière (Mamoudzou)

- Investissements programmés par la convention DSP : 104 M°€
- Investissements prévisionnels révisés : 155 M°€





Identification du site de longoni reconnu propice pour un port en eaux profondes en 1841

MAYOTTE CHANNEL GATEWAY SAS

PORT DE LONGONI
BP 553 - KAWENI
97600 MAMOUDZOU
TEL : 0269 62 15 45
FAX : 0269 62 15 50

www.channel-gateway.yt

