



PORT DE COMMERCE DE LONGONI ACTIVITE 2020



TRAFIC 2020 / TRAFFIC 2020
MAYOTTE CHANNEL GATEWAY

A deep-water port less than 300 nautical miles from the north of Mozambique, Longoni offers the capacity to serve the country's emerging oil and gas sector as well as providing a base for trans-shipment in the Indian Ocean. Mayotte Channel Gateway Chairwoman **Ida Nel** describes its advantages to Omar Ben Yedder

Longoni Port: Ideally situated to service Mozambique's oil and gas sector

Ida Nel arrived in Mayotte in 1979. The island, as she recalls, only had three cars back then. She had left South Africa with her husband and then youngest child to go on a long sailing trip to discover the East coast of Africa and its islands. They moored in Mayotte and she has been there ever since.

Little did she know that 40 years later she'd be at the helm of Mayotte Channel Gateway (MCG), a company operating the country's commercial port, overseeing 40% growth over the past five years in terms of traffic and cargo that it handles. MCG is halfway through a 15 year lease and hopes to negotiate another eight-year extension.

The port, nestled between Madagascar and the East coast of Africa is less than 300 nautical miles from the north of Mozambique. With the advent of the oil and gas developments that are about to take place in the country following the massive gas finds, Nel is confident that the Port of Longoni, as it is officially known, offers the ideal location through which to service the oil and gas sector in Mozambique, both on and off-shore, especially as the north of the country currently lacks the infrastructure to receive and handle such a big undertaking.

The port's main client today is the international shipping group CMA-CGM, which principally uses the port for trans-shipment activities, that is to say as a hub to receive cargo in

bulk before redistributing these goods to neighbouring countries in the vicinity – Madagascar, Comoros as well as Kenya and Mozambique.

The growth in traffic (60%) and cargo (40%) has come largely from trans-shipment but as Nel mentions in the following interview, 7% of the growth can be

Mayotte is actually a French overseas territory. As such it follows French law and has to adhere to European standards and regulation

attributed to a growth in local demand also. The port's capacity, she explains, has been transformed from extensive works and also the addition of cranes and other port-related machinery.

Mayotte is actually a French overseas territory. As such it follows French law and has to adhere to European standards and regulation, something which Nel says adds a level of comfort to international shipping companies and also multinationals such as those operating in the oil and gas sector.

The island also has a first-class hospital with modern facilities, which again provides peace of mind from companies operating there. Given that other ports on the East Coast and neighbouring islands are congested, and its natural deep port facilities within a lagoon, she feels they are perfectly placed to service the sub-region and support these high growth industries.

What do you see as the USP of the port? And how are you positioning yourselves?

We are effectively a French Island, so we adhere to all the European standards and we are only about 300 nautical miles from the East Coast of Africa. Within our port, we've got three mobile harbour cranes that can lift up to 124 tonnes, and we're going to bring in another crane of 250 tonnes to be able to handle heavier so we are very well positioned (to handle) the cargo needs for the region. Our



geographic location close to Mombasa in Kenya and Mozambique, from Nacala to Maputo, makes us an interesting destination from which to service the sub-region.

What is important we've got a 14 metre draft so a ship can come in out, as well as the fact we're situated in a lagoon, which protects from swell you may have elsewhere. So, we are blessed by nature and have many things going for us to be used as trans-shipment harbour. We're currently working with one major shipping company, CMA CGM, which uses us for trans-shipment. All the containers come from the Middle East to here, and from here they are re-dispatched into the region.

Are you targeting a specific sector such as the oil and gas sector in Mozambique, which we know is being developed at a rapid pace and is looking at starting production at the back end of this year or early next year? Are you targeting specific sectors or are you just predicting a rise in traffic in general and a rise in trade in general which will give your port extra growth?

We are well positioned to help service the oil and gas sector as well as those large companies that need a base for trans-shipment in the Indian Ocean. On the other side of Madagascar and in Mauritius, the ports are all saturated and have harbours that are right open to the sea. We offer a calmer harbour especially during

periods of bad weather and because we have some spare capacity we will offer quicker turnaround times.

You say that you've seen traffic growth of 60% and container growth of just under 40% over the past five to six years. What do you attribute this growth to and in what sectors of activity?

We invested significantly in the port's infrastructure – four gantry cranes, warehousing etc – and as a result we've managed to attract new clients, like I mentioned. But we have spare capacity to absorb more demand and new client.

Going back to the traffic growth and the container growth, has it been mostly organic in terms of servicing the East African coast or from a rise in local demand?

We've seen 40% growth, of which 7% can be attributable to growth in servicing the local market. So the rest yes has been external. But not only the East African coast, we also service Madagascar, the Comoros – all the neighbouring countries.

With regards to the oil and gas sector in particular, do you see yourself developing other activities other than trans-shipment? How will the growth or the on-boarding of gas in Mozambique, what opportunity do you see there? How do you see it impacting the work that you're doing?

As they develop this sector, for the next

four to five years they will be rapidly developing the infrastructure there. So they will be bringing in equipment, materials and other goods to develop the industry and the infrastructure. We see ourselves as a natural port through which to service this, especially as they are lacking the ports infrastructure there to reception and service large vessels. So we see we can be of great help, in terms of marshalling the cargo and providing a solution on their doorstep.

You're saying that we have port congestion in places like Mauritius, and the lack of infrastructure in Mozambique means that they will need other partners through whom to bring their cargo and who can provide port activities such as yours.

The gas projects are in the north of the country. They do have the infrastructure in Nacala and Maputo but they are far from where the developments will take place.

What about your turnaround time? And your competitiveness in terms of costs and port efficiency? How do you rate those?

We do between 16 and 20 moves per hour per crane, so our productivity is very good. The charges are competitive. We've got minor taxes for entering the harbour but these are largely insignificant. What is important to note is that for the trans-shipment part there's no extra custom fee or anything like that.



SOMMAIRE

A large container ship is silhouetted against a clear blue sky at sea. In the foreground, several power lines stretch diagonally across the frame. The ship has multiple masts and cranes visible on its deck.

Quelques mots du jargon des quais

- **Mainliner** : navire de grande taille opérant sur 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 de 40 pieds est compté comme 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
-

Le mot de la présidente	P 2-3
LE TRAFIC	
Fréquentation du port – Harbour activity	
Par type de navires	P6
Mensuellement tous types de navires confondus	
Evolution du trafic porte-conteneurs	
Trafic du terminal conteneurs	
Variations globale des mouvements in & out	P7
Variation des mouvements au portail	
Variation conteneurs pleins et vides	
Transbordement des pleins	
Embarquements des vides	
Tableaux détaillés	P8-9
Variation des volumes depuis 2014	P10
Variation des volumes entre 2007 et 2013	
Synthèse	P11
Trafic conventionnel	P12
Trafic croisières	
Tonnage global effectué	P13
Chiffres clés	
L'évolution du trafic en graphiques	P14
Les équipements	P15
Mission Résilience/ avril 2020	
Les protections naturelles du port de Longoni	P16-18
Le port et sa gouvernance	P19

La fréquentation du port – Harbour activity

EVOLUTION DU TRAFIC – TRAFFIC EVOLUTION

	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
Navires – Vessels	168	192	164	191	206	187	156

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
PÊCHE – FISHING	0	0
RECHERCHE – RESEARCH	7	1
PORTE CONTENEURS - CONTAINERSHIP MSC	18	20
PORTE CONTENEURS - CONTAINERSHIP CMA-CGM	84	73



156 navires

MENSUEL – MONTHLY		
	2019	2020
Janvier	16	11
Février	21	10
Mars	15	13
Avril	18	18
Mai	19	19
Juin	13	13
Juillet	13	13
Août	10	10
Septembre	13	13
Octobre	16	16
Novembre	9	9
Décembre	11	11
Moyenne	16	13

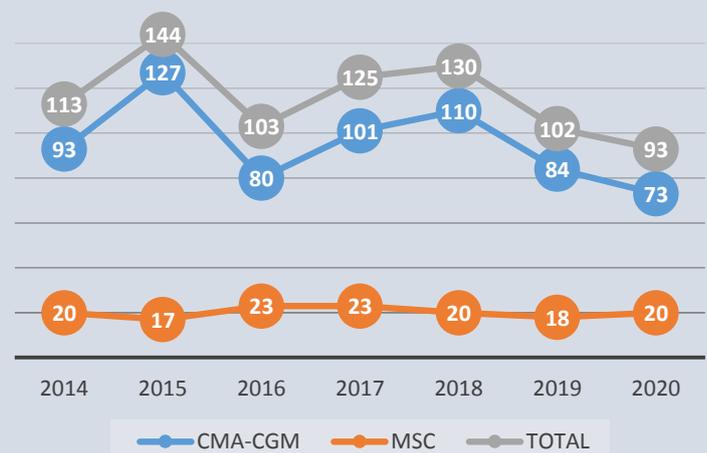
S'il faut relativiser la diminution depuis deux ans de la fréquentation des navires par l'amélioration du trafic de marchandises, la question des capacités de stockage pourrait bientôt s'imposer un peu plus encore sur le port et chez les importateurs mahorais.



La présence de navires scientifiques appartenant notamment à la marine nationale a été doublée depuis les séismes de 2018 et surtout depuis la découverte en 2019 du volcan sous-marin situé à moins de 50 km de Mayotte.

VARIATIONS DU TRAFIC PORTE-CONTENEURS CONTAINERSHIPS TRAFFIC TRENDS

En lien avec le ralentissement des importations de bien (2% au lieu de 21% en 2019) La fréquentation de porte-conteneurs diminue et on constate qu'elle dépend très directement des lignes CMA-CGM qui occupent 80% du trafic. S'il faut remonter à 2010 pour retrouver un niveau comparable 78, le trafic conteneur à chaque escale évolue très largement, comptant jusqu'à 1300 mouvements contre quelques centaines il y a 2-3 ans.



Le trafic du terminal conteneurs – Containers Terminal traffic

MOUVEMENTS ENTREE & SORTIE DU PORT - MOVEMENT VARIATION IN & OUT							
	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
EVP	55 694	61 698	63 660	71 564	108 392	74 491	80258
TONNES		652 578	631 394	961 215	902 830	506 043	571 780

Malgré une année 2020 complexe, l'augmentation du trafic atteint 8% et porte la moyenne sur les 4 dernières années à 10% et plus de 50% par rapport à 2013, l'année marquant la fin de la DSP précédente.

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	25 387	945	26 332	268 613
2020	27 199	835	28 034	298 878

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	7021	7019	14 040	237 430
2020	8 168	7482	15 650	272 902

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
2020	3235	28 425	31 660



MOUVEMENTS PORTAIL

	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
TOTAL EVP	19 144	21 244	43 084	42 233	34 999	26 205	28 034
MOYENNE / MOIS	1595	1770	3590	3519	2917	2184	2336
MOYENNE / JOUR	72	80	163	160	132	99	106

Les sorties de conteneurs augmentent en cohérence (7%) avec les imports. Malgré une année complexe, l'ensemble de la filière conteneur retrouve une tendance positive portée par la consommation et le développement de Mayotte.

Variation conteneurs pleins & vides – Full & empty containers variation

Tableaux détaillés 2018- 2019 -2020

MAYOTTE		2018						2019					
IMPORT-EXPORT PLEINS MARCHÉ DE MAYOTTE	MOIS	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	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	
% Variation	3%		-2%		3%		30%		24%		30%		

TRANSBORDEMENT		2018						2019					
TRANSBORDEMENT PLEINS	MOIS	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	
% Variation	3%		120%		62%		-49%		-77%		-68%		



VIDES		2018			2019		
RETOUR VIDES IMPORT + TRANSBO VIDE EXPORT	MOIS	IMPORT TRANSBOS	EXPORT GLOBAL	TOTAL VIDES	IMPORT TRANSBOS	EXPORT GLOBAL	TOTAL VIDES
		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	13 659	30 804	44 463	2 958	26 207	29 165	
MOYENNE	1 138	2 567	3 705	247	2 184	2 430	
% Variation	336%	66%	105%	-78%	-15%	-34%	

2020					
IMPORTS PLEINS		EXPORTS PLEINS		TOTAL PLEINS	
EVP*	TONNES	EVP*	TONNES	EVP*	TONNES
2 246	20 669	21	3 906	2 267	24 575
1 716	19 496	77	717	1 793	20 213
1 968	20 323	55	482	2 023	20 805
1 836	19 398	40	431	1 876	19 829
2 268	26 015	74	676	2 342	26 691
1 563	19 483	35	134	1 598	19 617
2 511	27 315	134	910	2 645	28 225
2 922	29 141	126	1 016	3 048	30 157
2 173	23 790	63	304	2 236	24 094
3 320	32 195	95	1 071	3 415	33 266
1 961	20 269	53	302	2 014	20 571
2 715	29 724	62	1 111	2 777	30 835
27 199	287 818	835	11 060	28 034	298 878
2 267	23 985	70	922	2 336	24 906
7%		-12%		6%	



2020		2020		IN + OUT 2020	
IMPORTS TRANSBO PLEINS		EXPORTS TRANSBO PLEINS		TOTAL TRANSBO PLEINS	
EVP*	TONNES	EVP*	TONNES	EVP*	TONNES
836	16 288	584	6 053	1 420	22 341
844	15 721	224	5 313	1 068	21 034
786	13 415	1 171	19 632	1 957	33 047
497	7 493	578	10 194	1 075	17 687
398	6 242	765	13 089	1 163	19 331
1 419	26 298	442	6 767	1 861	33 065
1 038	13 967	1 663	28 200	2 701	42 167
535	10 435	251	4 775	786	15 210
239	3 843	904	17 097	1 143	20 940
692	14 503	508	9 256	1 200	23 759
331	8 391	265	4 316	596	12 707
553	9 277	127	2 337	680	11 614
8 168	145 873	7 482	127 029	15 650	272 902
681	12 156	624	10 586	1 304	22 742
16%		7%		11%	



2020		
IMPORT TRANSBOS	EXPORT GLOBAL	TOTAL
EVP	EVP	EVP
175	2 365	2 540
8	2 816	2 824
594	1 097	1 691
603	1 780	2 383
8	2 092	2 100
463	3 262	3 725
295	1 670	1 965
39	2 524	2 563
596	1 119	1 715
452	5 174	5 626
0	2 961	2 961
2	1 565	1 567
3 235	28 425	31 660
270	2 369	2 638
9%	8%	9%



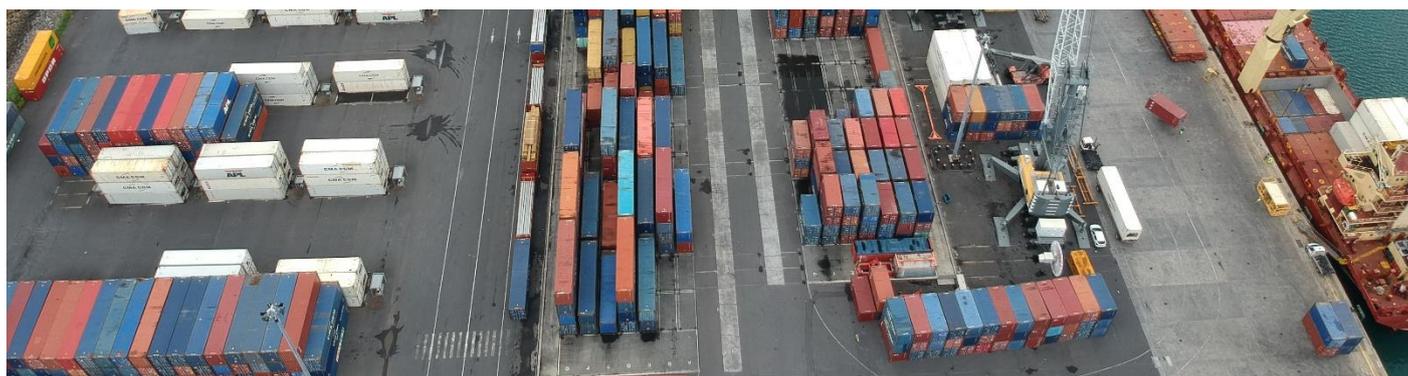
Variation des volumes 2014/2020 – 2014/2020 Containers traffic variation

1- Synthèse – Variation par type de conteneurs imports (EVP) Breakdown of different types of cargo import (TEU)

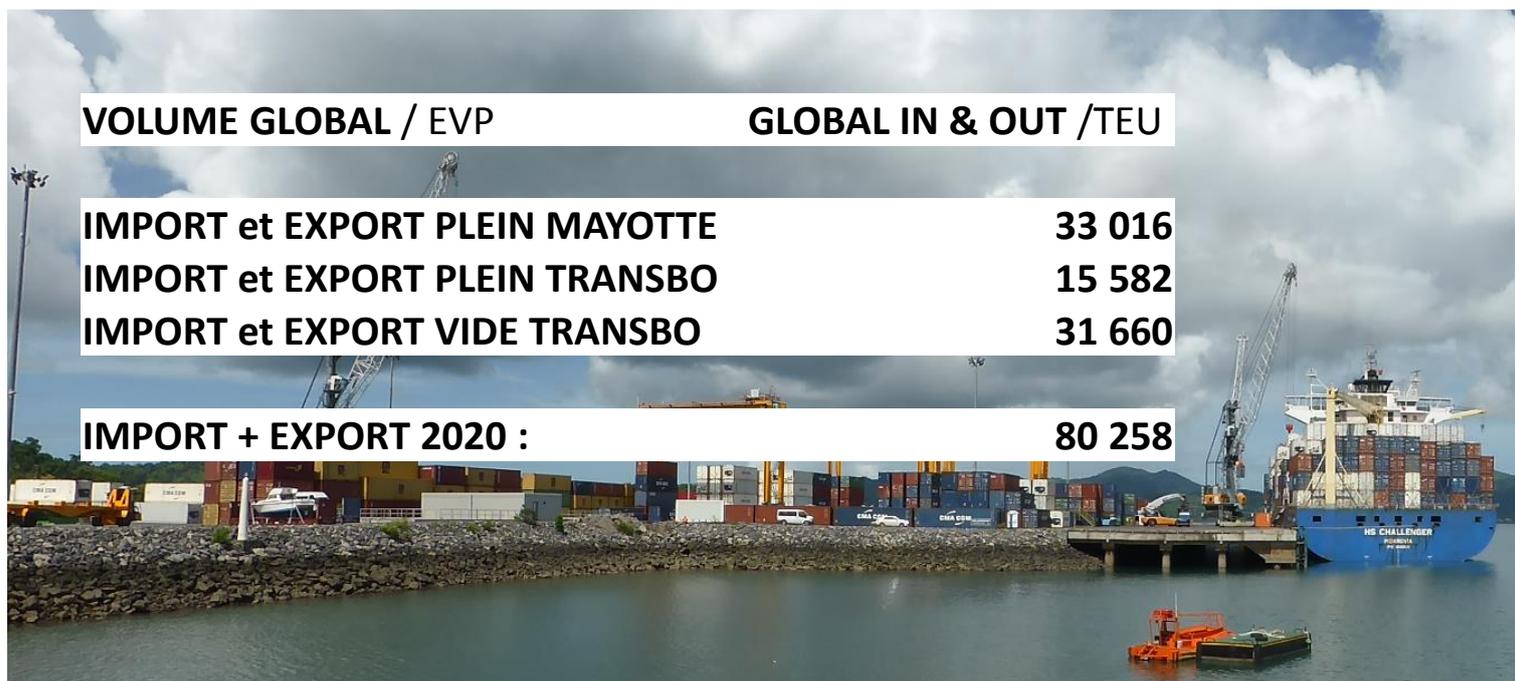
IMPORTS	VARIATION DES VOLUMES / EVP – VARIATION IN VOLUMN						
TYPES DE CONTENEURS	2 014	2 015	2 016	2 017	2 018	2019	2020
IMPORT DRY	15 092	16 478	17 318	18 949	13 970	25 387	27 199
IMPORT REEFER	2 229	2 595	2 734	2 001	1 788	3 300	3 709
IMPORT IMO	1109	1294	1304	1166	3697	1 240	1 210
TOTAL IMPORT PLEIN	18 430	20 367	21 356	22 116	19 455	29 927	32 118
IMPORT TRANSBO DRY	5 384	7 903	5 864	12 627	13 165	6 142	7 351
IMPORT TRANSBO REEFER	839	947	875	584	481	879	817
IMPORT TRANSBO IMO	53	110	88	153	112	109	112
TOTAL IMPORT PLEIN TRANSBO	6 276	8 960	6 827	13 364	13 758	7 130	8 280
TOTAL IMPORT VIDE TRANSBO	1 963	2 874	3 245	3 134	13 659	2 958	3 235
TOTAL IMPORT	26 669	32 201	31 428	38 614	46 872	40 015	43 633

2- Synthèse – Variation par type de conteneurs exports (EVP) Breakdown of different types of cargo export (TEU)

EXPORTS	VARIATION DES VOLUMES / EVP						
TYPES DE CONTENEURS	2 014	2 015	2 016	2 017	2 018	2019	2020
EXPORT DRY	622	733	658	764	748	945	835
EXPORT REEFER	2	0	0	1	0	0	0
EXPORT IMO	90	144	100	13	14	65	63
TOTAL EXPORT PLEIN	714	877	758	778	762	1 010	898
EXPORT TRANSBO DRY	7 060	6 387	6 177	12 760	29 342	6 298	6 737
EXPORT TRANSBO REEFER	871	935	901	694	483	842	459
EXPORT TRANSBO IMO	1 209	125	116	133	129	119	106
TOTAL EXPORT PLEIN TRANSBO	9 140	7 447	7 194	13 587	29 954	7 259	7392
TOTAL EXPORT VIDE TRANSBO	19 171	21 173	24 280	18 585	30 804	26 207	28 425
TOTAL EXPORT	29 025	29 497	32 232	32 950	61 520	34 476	30 025



Le trafic du terminal conteneurs – Containers Terminal traffic



VOLUME GLOBAL / EVP

GLOBAL IN & OUT /TEU

IMPORT et EXPORT PLEIN MAYOTTE	33 016
IMPORT et EXPORT PLEIN TRANSBO	15 582
IMPORT et EXPORT VIDE TRANSBO	31 660

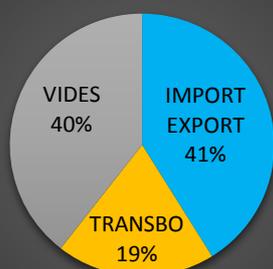
IMPORT + EXPORT 2020 : 80 258

VARIATION DES VOLUMES VARIATION IN VOLUME

	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
TOTAL MOUVEMENTS	55694	61698	63 660	71 564	108 392	74 491	80 258
VARIATION	5.4 %	10.8 %	3.2 %	12.4 %	51.4%	- 31%	+ 8%

Compte tenu de l'augmentation du trafic, la répartition des trois principales « familles » reste identique avec une équivalence à 40% du trafic local et des vides et 20% pour le transbordement. Les importations étant directement liées aux besoins de l'île, la variable passerait par une amélioration du échanges régionaux.

Répartition par filières



■ IMPORT EXPORT ■ TRANSBO ■ VIDES



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	52 827

Le trafic conventionnel – Bulk trade

TRAFFIC CONVENTIONNEL EN TONNES - BULK TRADE BY WEIGHT (TONS)							
FILIERES	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
CIMENT BIG-BAG BIBBAG CIMENT	51 454	45 992	50 000	36 200	60 538	71 500	80 500
CIMENT POMPAGE PUMPING CIMENT	16 300	52 570	44 100	37 700	34 500	40 000	30 700
CONVENTIONNEL BREAKBULK	708	3 721	5 071	1 086	894	1 200	738
BOIS WOOD	171	0	0	778	609	411	893
DIVERS OTHERS	9 449	0	0	855	702	762	352
PRODUITS PETROLIERS PETROLEUM PRODUCTS	100 040	100 769	108 085	103 267	103 099	120 393	116 291
GAZ GAS	3 132	570	3 950	8 624	4 850	4 710	5 400
TOTAL	181 254	203 622	211 206	188 510	205 192	238 926	234 874
VARIATION	-3%	12%	4%	-11%	9%	16%	-2%

NAVIRES - VESSELS	34	40	45	44	42	62	48
VARIATION	-3%	18%	13%	-2%	-5%	48%	-23%

Le trafic conventionnel accuse une légère baisse mais les produits ciment et hydrocarbures (97% du conventionnel) cumulent pour la seconde année une augmentation de 25 000 tonnes par rapport 6 années précédentes.
Les importations de gaz, avec une année de décalage augmentent à leur tour de 16% >



Le trafic passagers – Passengers traffic

	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
NAVIRES DE CROISIERE	3	5	5	7	6	4	1
PASSAGERS (PAX)	807	770	1819	3300	3279	1626	600
VARIATION	-21%	-5%	136%	81%	-1%	-60%	-55%

Secteur fortement touché par la crise sanitaire, le tourisme, à Mayotte, semble se limiter à deux catégories : le tourisme affinitaire » qui progresse de 21% en 2020 ou encore le tourisme de niche qui pourrait se développer avec la création d'infrastructures locales. La part du tourisme de croisière est devenue malheureusement insignifiante en l'absence d'une vraie stratégie d'accueil, d'infrastructures et de services.

TONNAGE GLOBAL EFFECTUE - OVERALL TONNAGE CARRIED OUT

	2016	2017	2018	2019	2020
TERMINAL CONTENEURS	631 394	961 215	902 830	506 043	571 780
Variation	-3%	+ 52%	- 6%	- 44%	13%
TERMINAL CONVENTIONNEL	211 206	188 510	205192	238 976	234 874
Variation	4%	- 11%	+ 9%	+ 16%	-2%
TOTAL	842 000	1 149 725	1 108 022	745 018	806 654
Variation	-1,6%	36%	- 4%	- 33%	8%

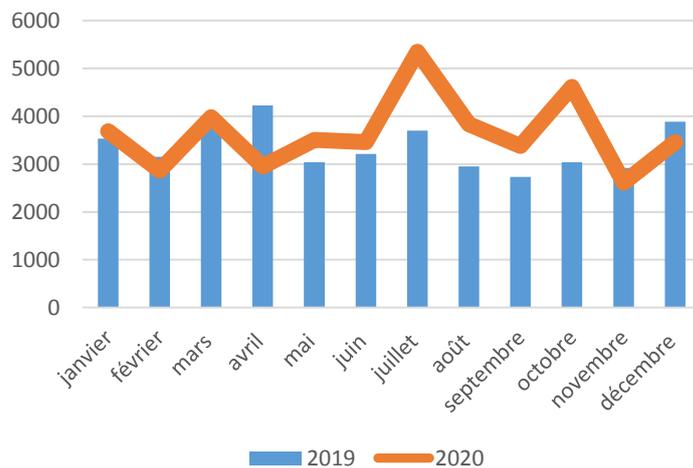
2019 > 2020

Fréquentation navires + 7%	Mouvements EVP + 8%	Tonnage traité + 8%	Imports + 9%	Transsbo + 8%
--------------------------------------	-------------------------------	-------------------------------	------------------------	-------------------------

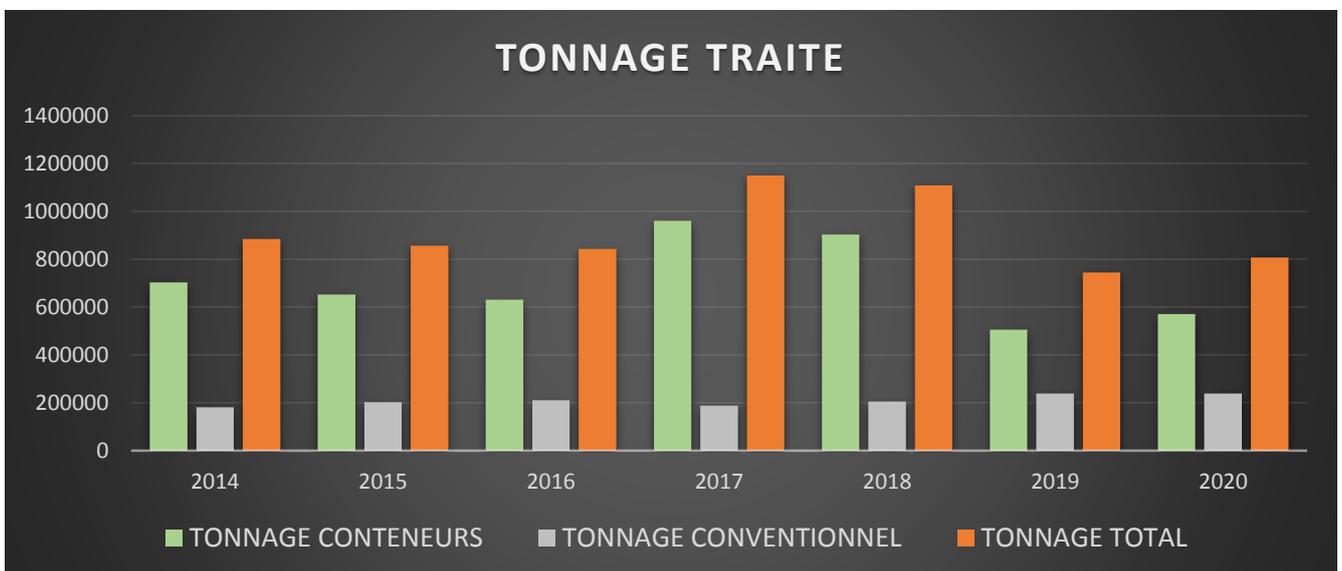
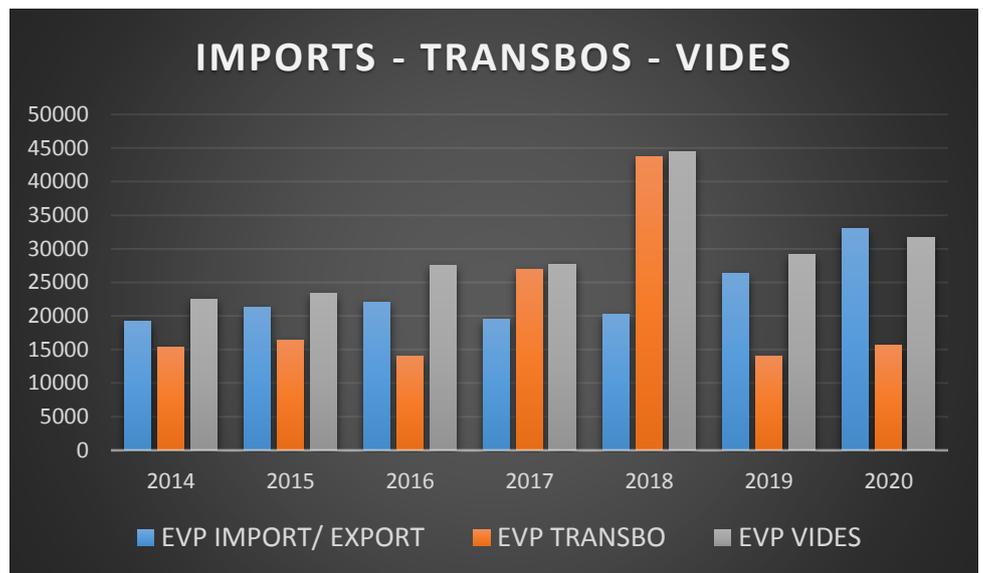
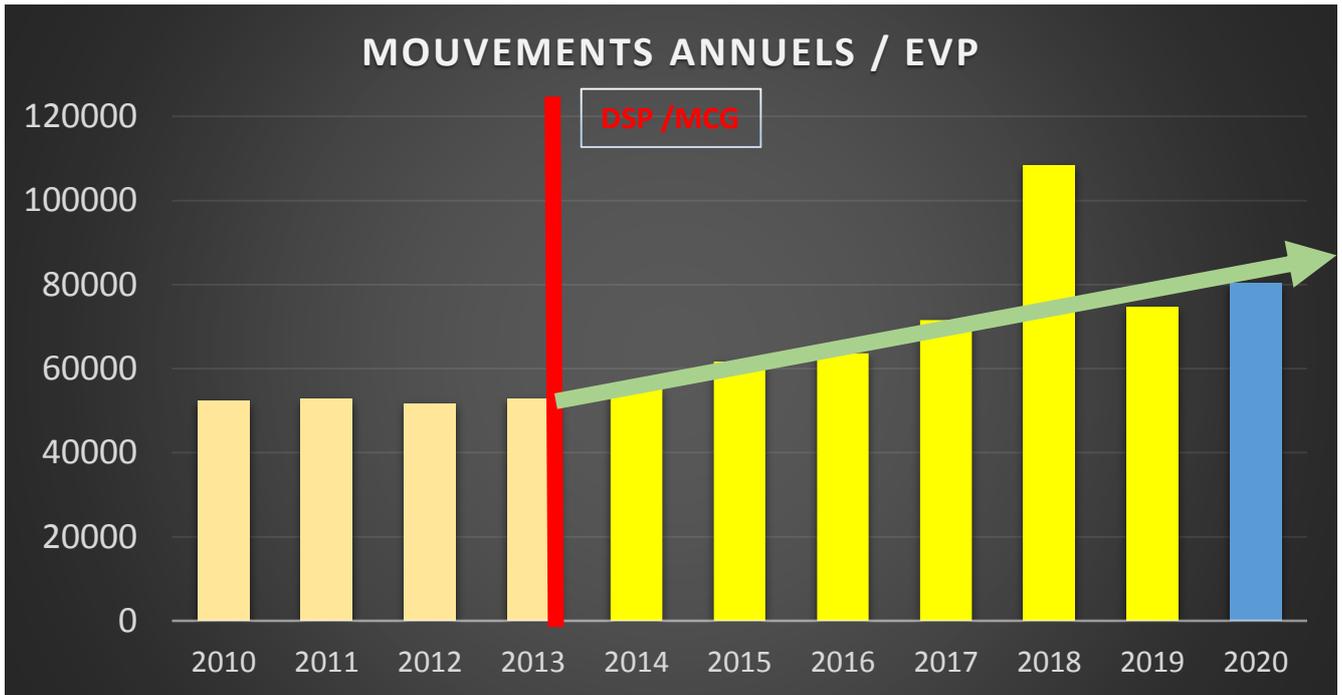
ACTIVITE NAVIRES



EVP PLEINS IN & OUT



L'évolution du trafic en graphiques – Traffic évolution



Les équipements



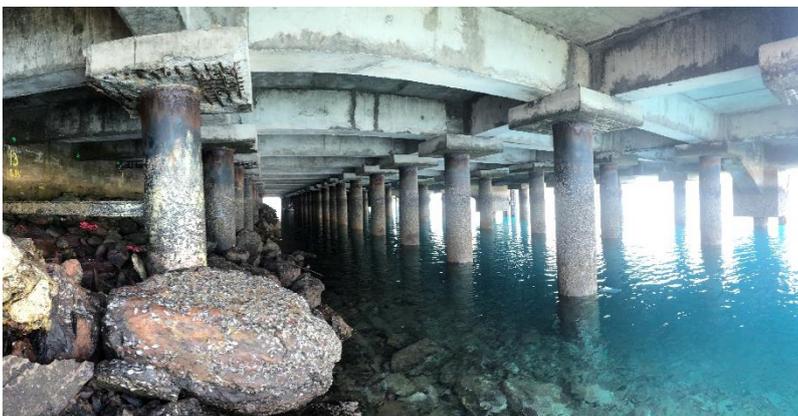
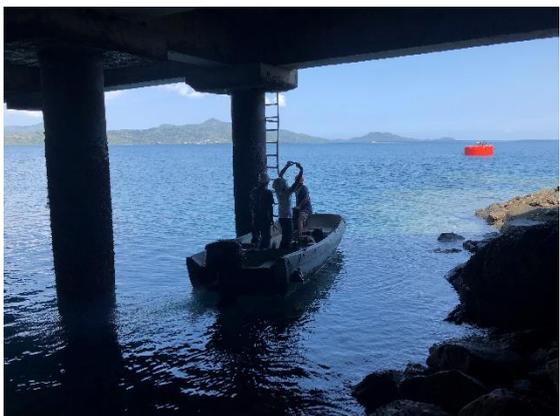
Les efforts ont porté sur la sûreté et la sécurité avec la réfection ou le remplacement de plusieurs kilomètres de clôtures sur le périmètre du port et le remplacement des deux coffres d'amarrage des quai 1 et 2. Le plan de sûreté de l'installation portuaire (PSIP) a été validé par arrêté préfectoral en février 2020,



Quai 1 / Vers une opération de remise en état.

L'utilisation exclusive du quai 1 dans le projet de base arrière pour le projet du gaz mozambicain a créé un fort enjeu et MCG pour garantir son intégration dans les moyens mis à disposition a fait procéder à un diagnostic très précis des désordres de l'infrastructure. Les conclusions ont relevé une usure limitée et normale des pieux sans conséquence sur la solidité de l'ouvrage, la nécessité de réparation des poutres béton et leur renforcement ainsi que celui de la dalle principale pour pouvoir accueillir les grues de 400 tonnes.

Le chantier de rénovation sera conduit par le Département avec l'assistance de la DEAL.



MISSION RESILIENCE - MAYOTTE

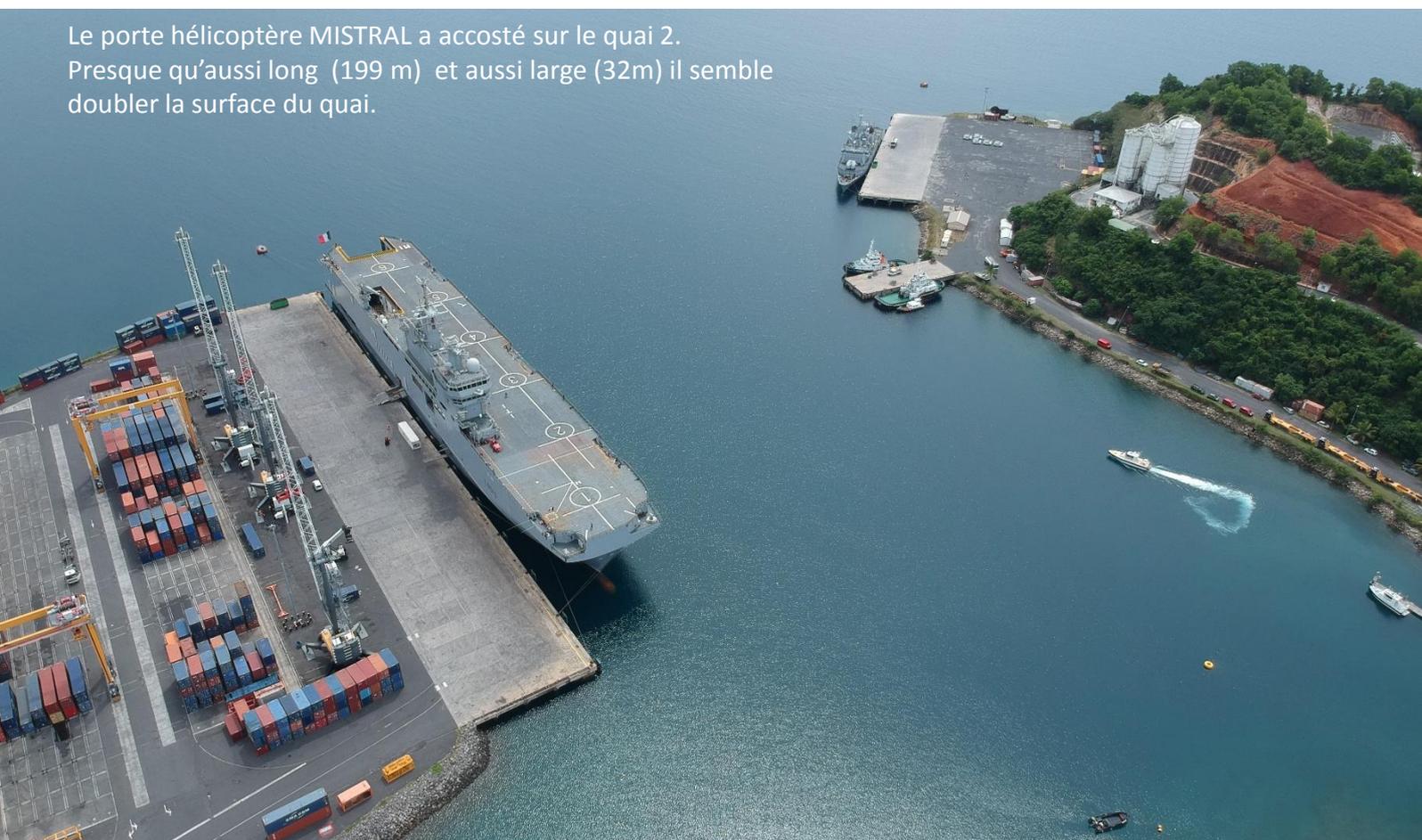
LE MISTRAL AU PORT DE LONGONI / 16 -18 avril 2020

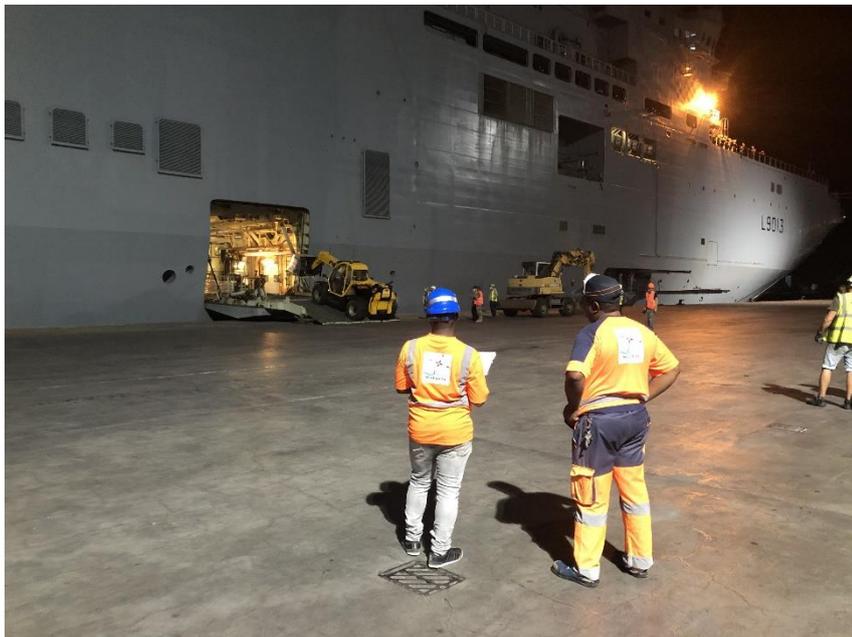


Cette action de solidarité conduite dans le cadre de la lutte contre la pandémie par la Préfecture de Mayotte et la marine nationale à mobilisé MCG et MANU-PORT pendant 3 jours pour une mission d'approvisionnement d'urgence en convoyant plus de 220 tonnes de produits en situation de pénurie sur l'île.

Accompagné du NIVOSE et du GUEPRATTE, le porte hélicoptère MISTRAL, a accosté sur le quai 2 du port de Longoni le jeudi 16 avril en fin de journée.

Le porte hélicoptère MISTRAL a accosté sur le quai 2. Presque qu'aussi long (199 m) et aussi large (32m) il semble doubler la surface du quai.





Les premières palettes ont été débarquées vers 21h le jeudi même de l'arrivée du navire.

Le travail s'est alors poursuivi jusqu'à 2h du matin pour reprendre à 8h. Au total 427 palettes et un engin TP ont été livrés avant 13h30, le vendredi 17 avril.

Il s'agissait d'un trafic exceptionnel pour le port mais aussi pour les hommes du MISTRAL.

De fait, une organisation particulière a été mise en place : le déchargement du navire à terre été assuré par les marins du MISTRAL, personne ne montant à bord pour des raisons évidentes de sécurité sanitaire tandis que sur le quai, pour répondre à l'urgence de la livraison, une vingtaine de personnes de MCG et MANU PORT ont assuré les mouvements et les mises à disposition selon les quantités prévues par zones aux transitaires. Ceux-ci ont pu les acheminer et les livrer quasi-immédiatement à leurs destinataires définitifs.

Une seconde mission de même nature a été assurée par le MISTRAL le 11 mai 2020





**Personnel MCG et
MANU-PORT**

Chauffeurs : 6
Pointeurs : 4
Encadrement : 6

Machines & matériel

Elévateurs : 3
Elévateur
manuscopique : 1
Stackers : 2

Conteneurs
40 pieds : 30
20 pieds : 5
Frigo : 2

Volume déchargé

Total : 224 tonnes
Palettes : 427 U

**Mobilisation du MISTRAL
au quai 2**

Arrivée : jeudi 16 / 20h
Départ : samedi 18 / 16h



MAYOTTE CHANNEL GATEWAY SAS

SOCIETE EN ACTIONNARIAT SIMPLIFIE

Présidente : Madame Ida NEL

Vice président : Monsieur Johan NEL

Capital : 2000 000 €

Création : 2013

Effectif de la société : 87



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€



CAP VERS L'AVENIR

PORT DE COMMERCE DE LONGONI



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