

FRANCE MAYOTTE

l'édition
ECO

Edition Spéciale FMM N°3463 de décembre 2025

MATIN



Le port de Longoni à la croisée des chemins

NFC > L'INFO KWEZI > L'INFO KWEZI > L'INFO KWEZI > L'INFO KWEZI



0 €/mois à vie !!!

www.linfokwezi.fr

@MayShopCrea

Sommaire

04

Un développement indispensable dans les prochaines années

06

Une compagnie maritime régionale 100% mahorais

08

Un imbroglia juridique peu connu au port de Longoni

09

L'absence de stratégie claire entre l'État et le Conseil départemental pèse lourd

10

L'incertitude juridique demeure au dessus du port de Longoni

11

Un climat des affaires sous tension à Mayotte

12

Le port et le projet gazier

14

Le quai n°1 du port reste un chantier à problèmes

15

L'extension nécessaire des zones logistiques autour du port de Longoni

16

Le terminal pétrogazier en péril à Longoni

17

Deux usines pour produire l'eau localement

18

TotalEnergies temporise encore la reprise du chantier

19

Un quai de croisière à proximité du port sec

20

La nécessité d'un troisième quai pour répondre aux besoins futurs

21

Les opportunités liées au développement des projets gaziers régionaux

22

Le RSMA, un acteur majeur de la formation

24

2030, cap décisif pour l'avenir de Mayotte

25

Karim Kola, un œil sur le hub gazier mahorais

26

CJ ICM, géant logistique aux portes de Mayotte

27

La saturation routière et le besoin d'un port sec

Gérant et directeur de publication : Patrick Millan - patrick.millan976@gmail.com

Rédacteur en chef : Anne-Constance Onghéna - aco.kwezi@gmail.com

Rédacteur : Anthony Maltret

Conception graphique : Déborah Maréchal

Adresse : Villa Batrolo, descente Sogéa - BP 258 - 97600 Mamoudzou

Portable : 06 39 27 70 90

Contact publicités : Anne-Constance Onghéna - 06 39 29 09 39 -

aco.kwezi@gmail.com

RCS Mayotte : N°14 921/2010 • CNIL N° : 1426774 • N°ISSN : 2108-6931

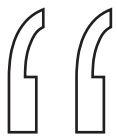
Date de 1^{ère} parution : 10 mai 2010

Périodicité : quotidien d'information générale

Immatriculation CPPAP : 0919 1 92453

Illustrations : © storyset.com Photos couverture : Freepik

Édito



Le cœur battant de Mayotte

À Mayotte, on parle souvent sécurité, logement, eau, écoles. Mais il est un sujet que l'on oublie trop souvent alors qu'il conditionne tous les autres : le port de Longoni. Ce port est bien plus qu'un équipement technique posé au bord du lagon. C'est le cœur battant de l'île, le point par lequel transite l'essentiel de ce que nous consommons, construisons ou importons. Chaque conteneur déchargé alimente notre économie, chaque ralentissement ou blocage impacte la vie quotidienne de tous : ménages, entreprises, services publics.

Et pourtant, malgré ce rôle central, l'incertitude règne. La gouvernance du port reste floue, tiraillée entre l'État et le Conseil départemental, chacun avançant selon ses contraintes, parfois même à contre-sens. La DSP arrive à son terme d'ici 2028, une décision de justice en première instance a fixé une dead line en 2026 mais aucune décision claire n'a encore été annoncée. Faut-il créer un grand port maritime, modèle éprouvé dans d'autres territoires ultramarins, ou maintenir la gestion actuelle ? Silence. Et ce silence coûte cher : il retarde les investissements, bloque les projets logistiques, décourage les partenaires industriels et fragilise la confiance économique.

Ce flou est d'autant plus préoccupant que Mayotte se trouve à un tournant historique. À quelques centaines de kilomètres, le projet gazier mozambicain de TotalEnergies se relance. Autour de lui gravitent déjà des mastodontes mondiaux de la logistique, du transport pétrolier, de la maintenance industrielle. Certains ont déjà pris contact, étudié la situation, regardé Mayotte comme une possible base arrière. Notre localisation est une chance. Mais une chance ne dure jamais longtemps : si nous ne l'attrapons pas, elle ira ailleurs.

Sur le terrain, les signaux sont clairs. Les infrastructures actuelles ne suffisent plus : saturation du trafic, manque d'espace logistique, contraintes techniques sur les quais, difficultés d'accès routier. Le port fonctionne, mais sous tension permanente. Et pendant ce temps, les besoins augmentent : croissance démographique, importations en hausse, projets structurants à venir comme le nouvel aéroport de Bouyouuni, qui placerait port et fret aérien à cinq kilomètres l'un de l'autre, une configuration rare, enviable, idéale pour devenir un hub régional.

Cette édition économique spéciale n'a pas pour but de critiquer, mais de rappeler une réalité simple : le développement de Mayotte ne sera possible qu'avec un port moderne, robuste, bien géré et doté d'un opérateur capable d'investir massivement. Longoni n'est pas un sujet technique : c'est un choix de société.

Il est temps de décider. Sans vision, Mayotte ne se développe pas : elle subit.

Anne-Constance Onghéna





Un développement indispensable dans les prochaines années

Alors que le trafic maritime continue d'croître, le port de Longoni, poumon logistique de l'île, arrive à saturation. Entre nouvelles zones logistiques, extension des quais, amélioration des accès routiers et investissements lourds, Mayotte doit planifier dès aujourd'hui un développement portuaire cohérent, sans quoi l'économie locale sera paralysée.

À Mayotte, le port de Longoni constitue bien plus qu'un simple site d'accostage : il est l'artère vitale par laquelle transite l'essentiel des marchandises, carburants et matériaux qui alimentent l'économie et la population. Mais cette plateforme, déjà sous tension, ne suffira pas à absorber les flux croissants des prochaines années. L'enjeu du développement portuaire est devenu stratégique, voire existentiel, pour l'avenir de l'île.

Les projections à l'horizon 2050 montrent une explosion du trafic liée à la croissance démographique et économique. Sur la base des dix dernières années, la hausse annuelle moyenne des importations est estimée à près de 8 %. Sans investissements structurants, le port sera incapable de répondre à la demande, avec des conséquences en chaîne : pénuries, flambée des prix, désorganisation logistique et perte d'attractivité pour les investisseurs.

Les priorités sont connues depuis plusieurs an-

nées, mais leur concrétisation tarde. La première urgence réside dans l'aménagement des espaces disponibles. Des zones logistiques doivent être créées à proximité immédiate du port, afin d'offrir aux transporteurs, importateurs et transitaires des surfaces adaptées. Une douzaine d'hectares sont déjà identifiés, auxquels pourraient s'ajouter une quinzaine d'hectares supplémentaires. Mais ces aménagements nécessitent un engagement clair du conseil départemental, propriétaire du foncier, et des arbitrages rapides. Manuport, le manutentionnaire, par exemple, souhaite sécuriser un bail de longue durée pour y investir.

« La quantité de camions et la demande logistique exigent des espaces supplémentaires. Tout est nécessaire, et vite », souligne un acteur portuaire. Cette urgence logistique se double d'un enjeu routier : les accès au port, étroits et sinueux, ne permettent plus une circulation fluide. Les files de poids lourds s'accumulent, avec un risque élevé d'accident. De plus, un simple incident, grève ou blocage, suffit à paralyser l'approvisionnement de l'île. L'élargissement de certains tronçons, même d'un kilomètre seulement, est identifié comme une mesure de court terme indispensable.

Au-delà de la logistique terrestre, les infrastructures portuaires elles-mêmes doivent être renforcées. Le développement des terre-pleins, la consolidation des quais existants et la construction de nouveaux postes d'accostage sont à l'ordre du jour.



L'ambition est d'avancer par phases successives : une première extension déjà validée, puis une deuxième et une troisième à moyen et long terme, jusqu'à atteindre une configuration capable de soutenir durablement l'activité.

Les zones de stockage et les aires logistiques doivent aussi s'adapter aux standards internationaux. « Ce n'est pas seulement une question de mètres carrés, mais de fluidité globale », rappellent les opérateurs. À Mayotte, où les procédures administratives et les lourdeurs institutionnelles ralentissent chaque étape, la question de la gouvernance est également centrale. Entre l'État, le Département et le délégataire, les responsabilités se chevauchent et créent des blocages.

La facture de ces investissements indispensables est considérable : entre 250 et 300 millions d'euros seraient nécessaires pour mettre le port de Longoni à la hauteur des besoins à venir. Qui va payer ? Des financements européens sont envisagés, mais leur mobilisation reste incertaine. L'État doit affronter un déficit budgétaire abyssal, le Conseil départemental a un budget fragile. Seul le délégataire de la gestion du port pourrait jouer un rôle d'appui, en apportant des garanties financières pour débloquer les crédits bancaires. Toutefois, une telle démarche nécessite une clarification institutionnelle et juridique claire : se dirige-t-on vers une Grand port Maritime ou le CD976 va-t-il garder la gestion en direct ? Quel contrat entre le délégataire et le gestionnaire et pour quel délai permettant l'amortissement des investissements ? Quelles garanties pour le délégataire que les contraintes de prise de décisions et d'autorisation ne vont pas anéantir les projets de développement ? Cette impatience se nourrit d'une expérience amère : nombre de projets portuaires à Mayotte ont été annoncés mais n'ont jamais abouti. L'exemple des grues, attendues depuis les années 1980, précisément 1987 et installées seulement en 2015, illustre ces décennies de retard accumulé. Or, face à la croissance démographique et économique actuelle, le territoire ne peut plus se permettre de repousser les échéances.

Le développement portuaire est d'autant plus vital que les infrastructures alternatives manquent cruellement. Le terminal pétrogazier, essentiel à l'approvisionnement en carburant et en gaz, souffre lui aussi de faiblesses structurelles. Tout retard de modernisation ferait peser un risque majeur sur la sécurité énergétique de l'île.

À l'horizon 2050, les scénarios étudiés tablent sur une augmentation exponentielle des flux, qui nécessitera non seulement de nouveaux quais et zones logistiques, mais aussi une planification intégrée avec le développement des routes et des zones industrielles. Cette planification devra être réajustée tous les cinq ans pour coller à la réalité du terrain.

Dans un contexte où l'économie mahoraise reste dépendante des importations, la modernisation du port de Longoni n'est pas une option, mais une obligation. Il s'agit d'un défi collectif qui engage l'État, le conseil départemental, les opérateurs privés et les acteurs économiques. Car sans port performant, c'est toute la dynamique de développement de Mayotte qui risque l'asphyxie.

Anne-Constance Onghéna

Une compagnie maritime régionale 100% mahoraise



IBS prépare le lancement d'une nouvelle compagnie maritime régionale opérant avec des navires polyvalents capables d'accéder aux ports secondaires. Une initiative structurante pour l'économie locale, qui pourrait renforcer la résilience logistique de Mayotte, favoriser les échanges commerciaux et ouvrir la voie à une vraie souveraineté maritime régionale

À Mayotte, un projet discret mais déterminant prend forme : la création d'une compagnie maritime régionale portée par IBS. L'idée n'est pas nouvelle, mais elle trouve aujourd'hui un contexte favorable, nourri par les fragilités révélées lors des crises logistiques récentes.

« Le projet est né d'un constat simple : l'océan Indien manque d'outils adaptés à ses besoins », explique l'équipe d'IBS. Face à l'épuisement progressif des ressources, notamment la roche, et à la dépendance totale aux grandes routes maritimes mondiales, l'entreprise imagine une solution : une flotte de navires polyvalents appelés LCT, capables d'accéder à des ports secondaires, de débarquer à quai, mais aussi, en cas d'urgence, directement sur des rampes ou plages.

Ces navires ne visent pas seulement le transport de matériaux. Ils pourraient assurer des liaisons régulières entre Mayotte, Madagascar, les Comores, La Réunion ou Maurice, transporter du fret agricole ou industriel, et même rapatrier des déchets pour éviter l'enfouissement. Une lo-

gique de circulation continue : exporter, importer, optimiser chaque rotation.

Pour IBS, la question n'est pas seulement économique : « Ce projet est aussi stratégique et environnemental. » En privilégiant le maritime plutôt que l'aérien, l'empreinte carbone diminue. À terme, l'entreprise envisage même des navires équipés d'assistance vélique, une propulsion hybride mêlant moteur et énergie du vent.

Les premières rotations pilotes devraient débuter entre Longoni et Majunga dès le mois prochain, en affrètement interne, avant le lancement officiel de la compagnie prévu pour 2026. Parallèlement, IBS a répondu à un appel à projet Interreg pour financer une étude régionale des flux, étape indispensable avant l'industrialisation du service.

Pour Mayotte, l'enjeu est clair : devenir un pivot logistique dans une région sensible aux tensions internationales et aux ruptures d'approvisionnement. « Si nous ne construisons pas notre propre outil maritime régional, d'autres le feront à notre place », prévient IBS.

À l'heure où l'économie mahoraise cherche stabilité et perspectives, l'initiative ouvre une fenêtre d'espoir : celle d'une autonomie logistique progressive, d'un commerce renforcé et d'une région mieux connectée. Une dynamique qui pourrait changer durablement le rôle de Mayotte dans l'océan Indien.

Anne-Constance Onghéna



VOS CLIENTS SONT ICI...



...VOTRE PUBLICITÉ DOIT Y ÊTRE AUSSI !

06 39 69 71 00





Un imbroglio juridique peu connu au port de Longoni

Le port de Longoni, poumon économique de Mayotte, reste au cœur d'un flou institutionnel. Alors que le Conseil départemental assure sa gestion, la pleine propriété des quais n'aurait jamais été transférée par l'État. Cette ambiguïté juridique freine les décisions, nourrit les tensions et complique la gouvernance.

Au port de Longoni, la question n'est pas seulement logistique, elle est aussi juridique. À qui appartient réellement cette infrastructure stratégique ? Si le Conseil départemental de Mayotte en assure la gestion via une délégation de service public (DSP), le transfert de propriété des quais par l'État n'aurait jamais été finalisé. Une situation héritée des années 2009-2011, lorsque le passage de relais entre l'État et le Département s'est mal ficelé.

Dans les textes, le Département ne serait que gestionnaire, tandis que la pleine propriété resterait entre les mains de l'État. Conséquence : une succession de blocages. L'entretien lourd de certains quais, comme le terminal pétrogazier, incombe à l'État, tandis que la gestion courante revient au Département. Résultat, chacun se renvoie la responsabilité des travaux, retardant d'autant les chantiers indispensables à la sécurisation et au développement de l'outil portuaire.

Cette ambiguïté alimente aussi un climat d'incertitude pour le délégataire. « C'est comme si on nous confiait une maison à louer, mais sans nous donner toutes les clés », résume un



acteur local. Impossible d'engager de nouveaux armateurs ou d'organiser la croissance du trafic sans clarifier les droits et devoirs de chaque partie.

Le Conseil départemental, déjà limité financièrement, peine à convaincre qu'il peut assumer seul les investissements, estimés à plusieurs

centaines de millions d'euros pour les prochaines décennies. De son côté, l'État intervient ponctuellement, comme pour lancer des appels d'offres sur certains terminaux, mais sans trancher définitivement la question de la propriété.

À l'heure où le trafic portuaire continue de croître de 7 à 9 % par an, le statu quo devient intenable. Tant que la gouvernance et le régime foncier du port ne seront pas clarifiés, Mayotte risque de voir son principal outil économique freiné par des querelles administratives qui paraissent loin des urgences du terrain.

Anne-Constance Onghéna



L'absence de stratégie claire entre l'État et le Conseil départemental pèse lourd



Au cœur du développement économique de Mayotte, le port de Longoni demeure entravé par une gouvernance floue entre État et Département. Entre l'opportunité d'un grand port maritime et la fin annoncée de la DSP, l'avenir reste incertain. Pourtant, la croissance de l'île exige un opérateur puissant et des investissements massifs.

Le port de Longoni, principal outil économique de Mayotte, concentre aujourd'hui toutes les interrogations. Entre l'État, toujours propriétaire des terrains faute de décentralisation menée à terme, et le Conseil départemental, gestionnaire du site, aucune stratégie commune ne se dessine. Cette ambiguïté entretient l'immobilisme alors que l'échéance de la délégation de service public (DSP), prévue entre 2026 et 2028, approche à grands pas.

Au fil des années, les discours ministériels se sont succédés sans trancher. L'ancien ministre Manuel Valls plaiderait pour la création d'un grand port maritime, solution qui aurait placé Longoni sous l'égide de l'État. Mais du côté de Bercy et des Transports, les réticences financières ont bloqué cette option, ces ministères étant sous la contrainte de pressions financières et d'attrac-

tivité. En effet où trouver et installer la soixantaine d'experts et leur famille indispensable au pilotage de l'infrastructure. Le Conseil départemental, de son côté, redoute de perdre les recettes de la taxe de débarquement et d'embarquement (TDA), essentielles à son budget. Résultat : aucune feuille de route n'est arrêtée.

Pourtant, les enjeux sont colossaux. La perspective de voir émerger, à proximité, le nouvel aéroport à Bouyouini ouvre la voie à une complémentarité stratégique. Dans un périmètre de 20 kilomètres se concentreraient bientôt 100 % du fret maritime et aérien de Mayotte. Un levier de compétitivité unique, à condition que les infrastructures portuaires et routières suivent. Mais ces investissements nécessitent des opérateurs solides, capable de mobiliser plusieurs centaines de millions

d'euros du côté du port mais aussi de l'aéroport. C'est la condition pour moderniser les quais, développer les terre-pleins, construire des entrepôts et offrir aux armateurs un service fiable. Sans cette impulsion, Mayotte restera à la marge des grands flux régionaux. L'île ne peut se contenter d'un statu quo. À l'heure où TotalEnergies est pressé de relancer ses projets gaziers au Mozambique, des géants mondiaux de la logistique s'intéressent déjà à l'océan Indien. Si Mayotte veut devenir une base arrière crédible, il faut trancher : grand port maritime ou maintien sous gestion départementale. Le temps presse, car l'avenir économique de l'île dépend en grande partie de Longoni.

Nadjim El Farouk



L'incertitude juridique demeure au dessus du port de Longoni

La DSP du port de Longoni doit être résiliée en septembre 2026 tel en a décidé le tribunal administratif en juin dernier, le dossier poursuit son chemin juridique dans le cadre du droit français. Le conseil départemental n'a entrepris aucune démarche, tandis que Mayotte Channel Gateway a interjeté appel et demande un sursis à exécution. L'affaire est désormais entre les mains de la cour administrative d'appel de Bordeaux

La décision du tribunal administratif de Mamoudzou, rendue en juin 2025, a marqué un tournant majeur dans la gestion du port de Longoni. En résiliant la délégation de service public (DSP) confiée à Mayotte Channel Gateway, les juges ont ouvert une nouvelle phase d'incertitude pour l'avenir du site stratégique de Mayotte. Presque 6 mois plus tard, le dossier poursuit son chemin juridique dans le cadre du droit français.

Premier constat : le conseil départemental, autorité délégante, n'a entrepris aucune démarche contre la décision du TA de Mamoudzou. Aucun appel n'a été formé de sa part et aucune prise de position publique n'a suivi la décision de suspension. Un silence qui interroge sur la stratégie institutionnelle face à un dossier pourtant crucial pour le territoire.

À l'inverse, Mayotte Channel Gateway, gestionnaire contesté, a choisi d'engager deux recours devant la cour administrative d'appel de Bordeaux. Le premier vise à obtenir un sursis à exécution de la décision de septembre 2026. Si la cour venait à accéder à cette demande, la date butoir fixée à septembre 2026 pour la fin de la DSP serait annulée,

permettant à l'entreprise de poursuivre son mandat jusqu'à l'échéance initiale prévue en 2028. Le second recours constitue un appel au fond contre la suspension elle-même. La procédure suit son cours. Selon nos informations, plusieurs mémoires ont été déposés dès juillet 2026 pour le sursis à l'exécution de la résiliation, mais les parties adverses n'ont pas produit leurs écritures dans les délais impartis, récemment ils ont demandé un délai supplémentaire pour fournir leur mémoire en réponse, le tribunal a accordé un délai. Selon nos informations, MCG estime que la partie adverse cherche à différer l'audience, alors que le sursis à exécution relève d'une procédure d'urgence.

En attendant que la cour se prononce, l'avenir de la DSP reste suspendu à la décision de la justice. Mayotte Channel Gateway se trouve donc seule à contester la suspension considérant que l'UMM n'est pas fondé à agir dans ce dossier au regard de la jurisprudence, dans un bras de fer juridique dont l'issue conditionnera la gouvernance du port au-delà de 2026. L'absence d'initiative du Département entretient le flou institutionnel, tandis que l'opérateur maintient sa défense avec l'objectif affiché de prolonger son mandat.



Anne-Constance Onghéna



Un climat des affaires sous tension à Mayotte

Alors que la fin d'année approche, les indicateurs économiques de Mayotte montrent des signaux contrastés. Le climat des affaires reste au-dessus de sa moyenne, mais la trésorerie des entreprises se dégrade et pèse sur leur confiance. Les perspectives demeurent incertaines dans un contexte de reconstruction, d'investissement stratégique et de dépendance aux échanges extérieurs explique Florence Mart Picard, la directrice de l'IEDOM

FMM : Quel est le climat des affaires pour la dernière partie de l'année ?

Florence Mart-Picard : Pour le deuxième trimestre 2025, le climat des affaires baisse de 5,1 points pour s'établir à 104,8. S'il reste au-dessus de sa moyenne de longue période, la baisse semble indiquer que l'activité n'est pas aussi soutenue par la reconstruction qu'escompté. La

dégradation des niveaux de trésorerie affecte particulièrement la confiance des chefs d'entreprises. Ces derniers anticipent une hausse de l'activité au troisième trimestre, sans toutefois d'amélioration de leur trésorerie. Les tendances conjoncturelles du deuxième trimestre 2025 publiées par l'IEDOM sont disponibles ici.

FMM : Le rythme des défaillances d'entreprise dans notre département se situe comment par rapport à la tendance nationale ?

FMP : Nous ne disposons pas de statistiques à ce propos. La difficulté à obtenir un indicateur fiable réside notamment dans l'absence de déclarations de nombreuses entreprises. Néanmoins, une étude publiée par l'IEDOM Mayotte en mai 2025 concernant les capacités de financement des entreprises est disponible ici. Elle donne une idée de la santé financière des entreprises du territoire sur la période 2020-2022.

FMM : Quel est le rapport import-export dans le PIB de Mayotte ?

FMP : Le taux de couverture est très faible, oscillant entre 1 et 2 %. Au deuxième trimestre 2025, la valeur des exportations rapportée à celle des importations est ainsi de 1,7 %.

FMM : En quoi le développement du port peut aider l'éco-

nomie locale à se développer ?

FMP : Le port de Longoni est une artère essentielle de l'activité économique du territoire. C'est par son biais que sont acheminées la majorité des marchandises. Le port porte l'ambition de devenir un point de transbordement pour le trafic en provenance des pays d'Afrique bordant le canal du Mozambique. Le cas échéant, l'ensemble du département bénéficierait d'une augmentation d'activité et de ses retombées : revenus tirés de cette activité, hausse de l'emploi et des investissements, réduction des coûts de transport, etc.

FMM : Le port de Mayotte peut-il être un atout pour le projet gazier ?

FMP : Le projet Mozambique LNG de TotalEnergies avait identifié Mayotte comme possible hub logistique et médical. Toutefois, cela dépend de la reprise du projet, suspendu depuis 2021.

FMM : Le fret aérien peut-il se développer ?

FMP : Le développement du fret aérien est limité par la longueur de la piste de l'aéroport, son exposition à la submersion, la faible connectivité et les vols retour à vide, ce qui augmente les coûts.

Propos recueillis par Nadjim El Farouk



Le port et le projet gazier



Le projet gazier, destiné à faire de Mayotte une base logistique pour les opérations gazières régionales, avance dans un cadre technique et administratif complexe. Entre besoins fonciers, infrastructures portuaires insuffisantes et attentes des opérateurs internationaux, le territoire se trouve face à un défi stratégique.

Le port de Mayotte se trouve au cœur d'un enjeu majeur avec le projet Gazier, qui vise à installer sur l'île une plateforme logistique pour accompagner les opérations gazières régionales menées au large du Mozambique. L'ambition est considérable : attirer de grands opérateurs internationaux, dont des sociétés issues de Singapour, de Corée du Sud ou de Belgique, qui considèrent Mayotte comme un point d'appui stratégique.



Mais le projet se heurte à une série d'obstacles. D'abord fonciers : les besoins exprimés se chiffrent en dizaines d'hectares pour stocker et préparer du matériel lourd destiné à l'offshore. Or, les terrains disponibles sont rares, morcelés ou contraints par la topographie. Les quatre hectares déjà dégagés apparaissent bien insuffisants face aux attentes. Des études évoquent la possibilité de remblayer pour créer de nouvelles surfaces, mais ces aménagements nécessitent des autorisations longues à obtenir et des investissements lourds. Sur le plan portuaire, les limites sont tout aussi criantes. Le quai n°1, endommagé et déjà en retard de six années sur son calendrier de rénovation, ne permet pas d'accueillir les équipements hors normes requis par l'industrie gazière, notamment l'assemblage des pipelines destinés à être posés entre le site d'extraction et la base sur terre. Le recours au quai n°2 sera indispensable pour certaines opérations de levage, mais les professionnels insistent sur l'urgence d'un troisième quai, seul à même d'assurer la continuité des flux. Ces retards administratifs et techniques nourrissent l'inquiétude, les autorisations sont délivrées tardivement, parfois après près d'un an d'attente. Ces facteurs ralentissent la mise en place des plateformes. De leur côté, les lo-

gisticiens rappellent que la cadence des projets offshore exige une organisation continue, 24 heures sur 24, et une capacité d'accueil immédiate pour les sous-traitants internationaux. Au-delà du seul port, le projet Gazier implique toute une chaîne logistique : logements pour les travailleurs, restauration, services annexes, gestion des déchets industriels. Les discussions avec l'État et les collectivités locales portent également sur la question des visas et de la main-d'œuvre, avec une éventuelle répartition des emplois entre techniciens mozambicains et mahorais. Le Mozambique insiste pour l'emploi sur toutes les activités de professionnels de leur pays.

À ce stade, le projet poursuit son chemin, mais son avenir dépend d'une accélération des décisions locales. Pour Mayotte, l'enjeu est double : saisir l'opportunité économique d'un secteur en plein essor et éviter que les opérateurs ne se détournent vers d'autres hubs portuaires de la région mieux préparés. Mayotte a un besoin impérieux de ce développement économique source de richesse pour une jeunesse en mal de débouchés et une population qui subit un taux de chômage de 34%.

Anne-Constance Onghéna

À DESTINATION DES ENTREPRISES

RSMA DE MAYOTTE UNE TRADITION D'EXCELLENCE ET D'ENGAGEMENT

22 filières professionnelles.

Un encadrement militaire
structurant.

75% d'insertion à l'issue de la formation.

Le RSMA, acteur majeur de la
jeunesse et de l'emploi à Mayotte.

COLLABORER EFFICACEMENT AVEC LE RSMA : MODE D'EMPLOI

Ce dont nous avons besoin :

1. Lieux exact
2. Niveau requis ou expérience souhaitée
3. Compétences spécifiques & certifications
4. Salaire proposé
5. Conditions particulières
(ex. horaires décalés, permis exigé...)

ENSEMBLE, FAISONS CORRESPONDRE
VOS BESOINS ET NOS COMPÉTENCES.

*Tout réussit
à celui qui y croit :*

*Tamamungu
Kalatsia !*

Envoyez vos offres précises

ou contactez-nous directement
pour toute question à :

chef-ins@rsma-mayotte.fr
02 69 60 87 59

Nos cadres de filière se chargeront
de la diffusion auprès des candidats
les plus pertinents





Le quai n°1 du port reste un chantier à problèmes

© Vincent Liétar

Intégré à la délégation de service public mais sans utilisation, le quai n°1 du port de Longoni relève directement du conseil départemental. Miné par des erreurs de conception et des retards accumulés, il demeure inutilisable et représente un lourd handicap pour le développement portuaire de Mayotte.

Le quai n°1 du port de Longoni illustre les fragilités structurelles et institutionnelles de la gouvernance portuaire mahoraise. Contrairement aux autres installations confiées à un opérateur privé dans le cadre de la délégation de service public (DSP), il reste en dehors du périmètre contractuel et relève exclusivement du conseil départemental. Un choix qui pèse lourdement aujourd'hui, car cet ouvrage demeure inutilisable.

Sept années d'études ont déjà été nécessaires, et les travaux pourraient n'aboutir qu'à l'horizon 2026 au mieux. De plus, il ne s'agira que d'un « quai de compromis », comme l'admettent plusieurs observateurs. Les erreurs initiales de conception – absence de fondations adaptées, structures montées avant la consolidation du sol – ont compromis sa fiabilité. Les pieux métalliques exposés à l'air marin ont rouillé, imposant des réparations coûteuses et tardives.

La société chargée du chantier est restée dix mois sans activité avant de reprendre fin août dernier. L'objectif est désormais de stabiliser la plateforme, mais la dalle renforcée ne compensera pas entiè-

rement les défauts de base. Pour l'opérateur du port, le constat est clair : ce quai n'a jamais pu être commercialisé. À chaque tentative, les arrêtés de la capitainerie ou les constats de dégradation ont conduit à des fermetures. Le Département, seul responsable, doit assumer les conséquences financières. L'absence du quai n°1 équivaut pour le délégataire à payer pour une maison amputée de ses chambres : les charges demeurent, mais l'outil fait défaut. Le préjudice est évalué à plusieurs dizaines de millions d'euros.

Les impacts dépassent la seule exploitation. La dégradation des berges adjacentes, y compris celles du quai n°2, accentuée par le cyclone Chido, a fait perdre près de 15 mètres de terrain. Le terminal pétrogazier voisin, essentiel à l'approvisionnement en carburants et en gaz de l'île, est lui aussi menacé si les travaux de protection tardent. Le risque est clair : sans intervention rapide, Mayotte pourrait connaître des ruptures d'approvisionnement en énergie.

Malgré les annonces de financements et d'appels d'offres, les délais administratifs et la lourdeur des procédures retardent les décisions. Entre l'État, le Département qui semblent se renvoyer la balle, et le gestionnaire, chacun se renvoie une partie de la responsabilité. En attendant, le quai n°1 reste inutilisable, symbole d'un équipement vital abandonné aux lenteurs et aux compromis.

Anne-Constance Onghéna

L'extension nécessaire des zones logistiques autour du port de Longoni



Le développement du port de Longoni ne peut se limiter aux quais. Faute d'espaces suffisants pour entreposer, organiser et redistribuer les marchandises, les logisticiens sont à l'étroit. Un projet prévoit de mobiliser près de 27 hectares supplémentaires, mais les lenteurs administratives retardent sa concrétisation.

Si Longoni reste le cœur économique de Mayotte, son avenir dépend autant de ses quais que des espaces qui l'entourent. Car la logistique est aujourd'hui le maillon faible. Les manutentionnaires et transitaires manquent de terrains pour stocker les conteneurs, organiser les flux et créer de nouvelles plateformes adaptées à la croissance du trafic.

Un plan a pourtant été esquissé dès 2020, validant le transfert de parcelles départementales vers la zone portuaire. Près de 12 hectares ont

été identifiés, auxquels s'ajoutent 15 hectares supplémentaires pour développer de nouveaux terre-pleins. Ces surfaces permettraient d'accueillir à la fois des entrepôts, des ateliers et des espaces de gestion de conteneurs. Mais à ce jour, la majorité de ces terrains n'ont pas encore été attribués.

La direction du port plaide pour une planification en trois phases, allant de l'aménagement immédiat à une extension à long terme jusqu'en 2050. L'objectif : anticiper la croissance annuelle du trafic, estimée entre 7 et 9 %, et éviter l'asphyxie logistique.

Parmi les opérateurs privés, certains affichent leur intérêt, comme CMA-CGM. Mais les acteurs lo-

caux rappellent que la priorité est d'abord de sécuriser le foncier et de mettre à disposition les terrains. Le Conseil départemental et les intercommunalités, compétentes pour les documents d'urbanisme, doivent valider les modifications nécessaires.

Le retard inquiète les opérateurs : chaque année perdue complique les investissements et freine l'installation de nouvelles entreprises. Pour Longoni, l'enjeu est simple : sans zones logistiques, le port restera un cul-de-sac saturé, incapable d'accompagner le développement économique de Mayotte.

Nadjim El Farouk

Le terminal pétrogazier en péril à Longoni



Le terminal pétrogazier du port de Longoni, essentiel pour l'approvisionnement en carburant, gaz et fioul, montre des signes inquiétants de fragilité. Entre recul du quai, érosion et défauts de conception, l'infrastructure menace le ravitaillement de l'île. L'État a dû lancer en urgence un appel d'offres.

Le terminal pétrogazier (TPG) de Longoni, par lequel transitent l'essence, le fioul et le gaz de toute l'île, est dans un état préoccupant. Les dernières tempêtes et l'érosion ont grignoté près de 200 mètres de berges, fragilisant les accès. Les opérateurs ont déjà alerté qu'en l'absence de travaux, les navires pourraient refuser d'accoster. Le risque est majeur : sans TPG, Mayotte se retrouverait rapidement privée de carburant, d'électricité et de gaz.

À l'origine, l'infrastructure avait été construite avec des contraintes budgétaires qui avaient limité sa profondeur. Résultat, les pétroliers doivent décharger une partie de leur cargaison d'abord aux Badamiers,

avant de rejoindre Longoni. Une opération coûteuse et fastidieuse.

La situation s'est aggravée avec le cyclone Chido et des défauts de conception relevés récemment par des bureaux d'études. Face à l'urgence, l'État a pris la main, lançant un appel d'offres pour des travaux lourds. La procédure est en cours, avec des réponses attendues d'ici peu, mais les délais administratifs repousseront les premiers chantiers à début 2026.

En attendant, des réparations de fortune ont été réalisées pour éviter l'arrêt complet des installations. Mais elles ne suffiront pas à garantir durablement la sécurité du terminal. Le Conseil départemental, gestionnaire du port, assure que la responsabilité incombe à l'État, propriétaire du site, mais cette répartition entretient un climat d'attente.

L'urgence est pourtant évidente, circulation automobile aérienne et électricité dépendent de cet approvisionnement. Un blocage plongerait Mayotte dans une crise énergétique et logistique sans précédent.

Anne-Constance Onghéna



Deux usines pour produire l'eau localement



IBS porte un projet industriel ambitieux : créer les deux premières usines d'embouteillage d'eau de Mayotte. Malgré les besoins urgents du territoire, le dossier n'avance que lentement faute d'impulsion institutionnelle. Avec un modèle moderne, durable et pensé pour l'emploi local, l'entreprise veut mettre fin à la dépendance totale aux importations.

SÀ Mayotte, l'eau potable embouteillée reste entièrement importée. Lors des crises, les pénuries et les stocks éphémères rappellent la fragilité du territoire. IBS ambitionne de changer cette réalité avec un projet industriel structurant : deux usines locales d'embouteillage, modernes, autonomes et capables de produire entre 20 et 40 millions de bouteilles par an selon les autorisations d'exploitation.

Le foncier est sécurisé à Combani pour la première unité, destinée à produire de l'eau plate. Malgré cela, le projet peine à avancer. Présenté depuis plusieurs années aux institutions, il n'a reçu aucun retour concret jusqu'à une récente rencontre avec la préfecture. « Le dossier dormait alors que les besoins sont évidents », regrette l'équipe. Une prise de conscience semble émerger auprès des institutions pour reprendre l'analyse du dossier. Une seconde usine est prévue à Dembéné, là encore le foncier est sécurisé. Elle permettra de diversifier la production avec des boissons locales (« soft drinks ») et de créer un minimum de résilience industrielle. « Une usine peut tomber en panne. Deux, c'est de la sécurité », expliquent les porteurs. Les deux sites permettraient la création d'environ 25 emplois directs et jusqu'au double en indirects. La dimension environnementale

est également centrale. IBS prévoit une transition vers des bouteilles biosourcées en PLA, fabriquées à partir de bagasse de canne à sucre et compostables. Une réflexion est aussi engagée sur la consigne et sur une filière locale de valorisation, même si les volumes restent insuffisants pour justifier une usine de recyclage à grande échelle. Selon IBS, la viabilité technique, économique et industrielle est acquise : les études sont faites, les partenaires identifiés, et les business plans validés. Ce qu'il manque désormais, ce n'est pas de l'ingénierie ni des investisseurs : c'est un signal politique clair. « Si l'impulsion est donnée, en deux ans les premières bouteilles sortiront des lignes. Sans volonté institutionnelle, rien ne changera », conclut l'entreprise.

Anne-Constance Onghéna

TotalEnergies temporise encore la reprise du chantier



Suspendu depuis 2021 après l'attaque de Palma, le projet gazier Mozambique LNG de TotalEnergies n'a toujours pas redémarré. Si le gouvernement mozambicain affirme que les conditions de sécurité sont réunies, le groupe français reste silencieux. Les attaques djihadistes persistent à Cabo Delgado, maintenant l'incertitude sur l'avenir du chantier.

Lancé avec l'ambition de transformer le Mozambique en futur géant gazier, le projet Mozambique LNG, piloté par TotalEnergies dans la province de Cabo Delgado, demeure à l'arrêt. La multinationale française avait déclaré la force majeure en avril 2021, après l'attaque de Palma menée par des insurgés affiliés à l'État islamique. Depuis, les infrastructures restent figées.

En janvier 2025, le PDG Patrick Pouyanné avait rappelé que le redémarrage dépendait d'un retour « durable de la paix et de la sécurité » dans la région (Le Monde, Adrien Pécourt, 22 janvier 2025). Or, si la situation a évolué, elle reste loin d'être stabilisée. En juillet 2025 encore, plus de 46 000 personnes ont dû fuir de nouvelles attaques dans le nord du pays, selon l'Organisation internationale pour les migrations, citée par l'Associated Press.



Le retrait, en 2024, de la mission militaire de la Communauté de développement de l'Afrique australe (SAMIM) a laissé place à un dispositif centré sur les forces rwandaises, toujours présentes à Cabo Delgado. Mais selon l'Institut d'études de sécurité (ISS Africa, octobre 2025), l'insurrection, entamée en 2017, conserve sa capacité de nuisance, frappant villages et axes stratégiques. Malgré ce contexte, le président mozambicain Daniel Chapo a déclaré début octobre 2025 que « les conditions sont réunies » pour une relance du projet, avec une mise en service désormais envisagée pour 2029. Une annonce accueillie avec prudence : TotalEnergies, interrogé par Reuters, a décliné tout commentaire, confirmant que la force majeure reste officiellement en vigueur puis a semblé nuancer son propos. Dans le secteur, beaucoup scrutent ce

signal politique. Le site Upstream rappelait début octobre que la levée de la force majeure n'avait pas encore été décidée par l'opérateur. Pour les analystes, la reprise dépendra non seulement d'une amélioration durable de la sécurité mais aussi d'une clarification des engagements des sous-traitants et des financements.

Pendant ce temps, d'autres acteurs avancent : l'italien Eni a validé ce mois d'octobre l'investissement pour « Coral North », sa seconde unité flottante de liquéfaction, attendue en 2028. Un contraste qui souligne l'enjeu pour TotalEnergies : revenir dans la course ou voir ses concurrents occuper seuls le terrain gazier du Mozambique.

Nadjim El Farouk



Après le passage du cyclone Chido et la destruction des ports de plaisance, la question de l'accueil des touristes en provenance des paquebots est centrale. Un projet de quai croisière, associé à une zone touristique, est à l'étude. Objectif : diversifier l'activité, renforcer l'attractivité et offrir de nouvelles perspectives économiques à Mayotte.

Après la destruction des infrastructures le 14 décembre dernier, dans les plans de développement, une autre ambition se dessine : aménager des espaces disponibles en lieu capable d'accueillir les navires de

croisière. Une perspective qui ferait de Mayotte une escale touristique incontournable de l'océan Indien. Rappelons qu'avant le cyclone les paquebots restaient dans la rade de Mamoudzou pendant que des annexes assuraient la liaison avec le centre-ville, aujourd'hui les annexes accostent sur un quai d'urgence.

L'idée est simple : aménager un quai dédié aux paquebots, distinct des zones de fret. À ses abords, une zone touristique serait développée, avec des espaces d'accueil, des commerces et des circuits organisés pour valoriser l'île. Ce projet permettrait de capter une partie des flux de croisière qui irriguent déjà La Réunion, Maurice

ou Madagascar. Ce quai serait installé à proximité du port sec à Mamoudzou.

Pour les acteurs touristiques, il s'agit d'une diversification stratégique. L'ouverture au tourisme créerait de nouvelles retombées économiques : hébergements, restauration, artisanat, transports. Chaque escale pourrait injecter des centaines de milliers d'euros dans l'économie locale.

Mais comme toujours, les obstacles sont nombreux. Le foncier reste à sécuriser, les études doivent être menées, et les financements identifiés. Les procédures administratives pourraient repousser la réalisation de plusieurs années. De plus, les infrastructures routières, déjà saturées, devront être adaptées pour absorber le flux de visiteurs.

Ce projet n'est pourtant pas un luxe. Dans un contexte où Mayotte doit diversifier ses activités, le tourisme maritime représente une opportunité unique. Reste à savoir si la volonté politique et les moyens financiers suivront pour faire de Mayotte une escale de croisière reconnue.

Nadjim El Farouk



La nécessité d'un troisième quai pour répondre aux besoins futurs



Avec des flux d'importation en hausse continue et l'arrivée attendue de nouveaux projets industriels régionaux, les deux quais actuels de Longoni ne suffiront plus. La création d'un troisième quai apparaît comme une urgence stratégique pour assurer la continuité et la compétitivité du port.

Depuis plusieurs années, la croissance des importations à Mayotte suit un rythme soutenu, estimé entre 7 et 9 % par an. Si cette tendance se poursuit, les infrastructures actuelles du port de Longoni atteindront rapidement leur limite. Déjà, le quai opérationnel fonctionne à plein régime, contraignant parfois les armateurs à patienter pour décharger leurs navires.

La construction d'un troisième quai est donc envisagée comme une solution incontournable. Il ne s'agit pas seulement de répondre à la demande actuelle, mais aussi d'anticiper les besoins futurs. Les projets gaziers régionaux, notamment au Mozambique, pourraient générer des flux massifs de matériels lourds nécessitant des installations

adaptées. Longoni, de par sa position géographique, pourrait devenir une base logistique stratégique, à condition d'avoir la capacité d'accueil suffisante.

Un troisième quai permettrait également de réduire la vulnérabilité du port. Aujourd'hui, chaque incident technique sur une installation paralyse une partie de l'activité. Avec un quai supplémentaire, la souplesse opérationnelle serait renforcée et le risque de saturation réduit.

Mais comme toujours à Mayotte, les obstacles restent nombreux : coûts élevés, procédures administratives longues, incertitudes sur la gouvernance portuaire. Les opérateurs insistent sur la nécessité de décisions rapides. Car la construction d'un quai prend du temps : entre études, financements et travaux, il faut compter plusieurs années. Pour les acteurs économiques, le message est clair : sans troisième quai, Mayotte risque de décrocher face à ses voisins de l'océan Indien. Avec lui, au contraire, l'île pourrait consolider sa place dans les grands circuits logistiques régionaux.

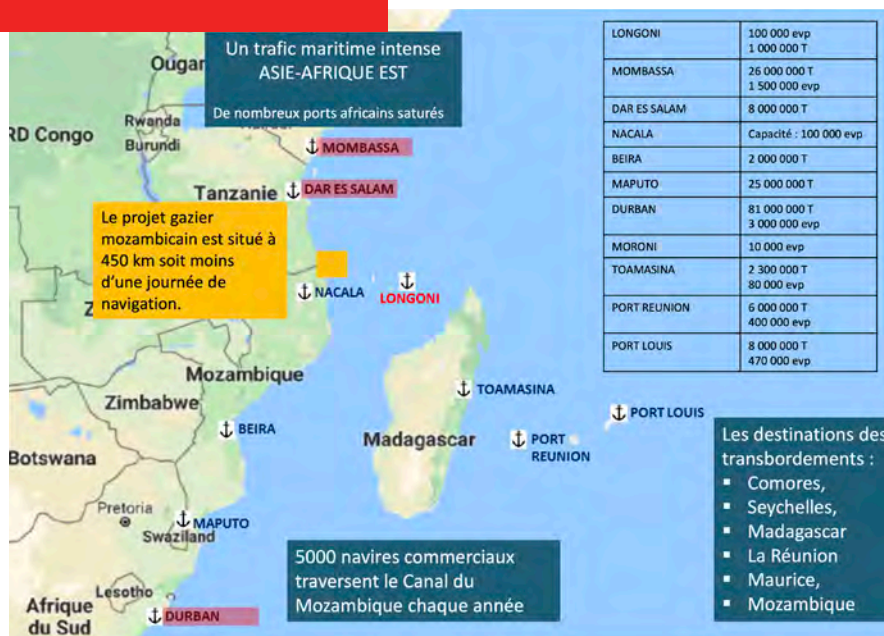
Anne-Constance Onghéna

Les opportunités liées au développement des projets gaziers régionaux

À proximité des grands projets gaziers du Mozambique, Mayotte devrait se préparer à jouer un rôle central. Sa position stratégique pourrait en faire une plateforme logistique de premier plan pour accueillir, stocker et redistribuer les équipements nécessaires aux chantiers offshore mais aussi comme un hub d'échange vers l'international.

Le développement gazier au Mozambique attire l'attention de tout l'océan Indien. TotalEnergies et d'autres majors du secteur ont relancé ou vont relancer leurs projets après une période troublée par l'instabilité sécuritaire. À quelques centaines de milles marins, Mayotte pourrait tirer parti de cette dynamique grâce à son port de Longoni. En effet, l'île n'est qu'à une nuit de mer environ des installations

Pour les opérateurs, l'opportunité est claire : devenir une base logistique de soutien aux chantiers offshore en zone européenne. Les sociétés impliquées dans l'extraction gazière ont besoin de vastes espaces de stockage, de quais capables de supporter des charges lourdes et de services de manutention performants. Longoni dispose d'atouts pour répondre à ces exigences, à condition de réaliser les aménagements nécessaires. Les entreprises ont également besoin de bases arrière pour leur personnel qu'il



s'agisse des correspondances aériennes ou encore des besoins médicaux

Des contacts existent déjà avec des acteurs internationaux venus prospecter sur l'île. Les attentes sont immenses : plusieurs hectares d'entrepôts, des plateformes adaptées aux convois exceptionnels et des infrastructures portuaires robustes. Le moindre retard ou défaut d'organisation pourrait toutefois détourner ces investissements vers d'autres ports de la région, mieux préparés. Des zones d'accueil des personnels, des lieux de détente mais aussi des structures médicales adaptées.

Au-delà des retombées directes pour Longoni, l'enjeu concerne toute l'économie mahoraise. Un afflux d'entreprises, de sous-traitants et de main-d'œuvre

pourrait générer des centaines d'emplois et stimuler de nombreux secteurs, de l'hôtellerie à la restauration, bien au-delà des aspects purement portuaires : il faut traiter des déchets, ravitailler les plateformes et offrir aux professionnels des zones de transit entre les périodes de travail.

Mais le temps presse. Les opérateurs gaziers avancent vite et choisiront les sites capables de tenir leurs calendriers. Pour Mayotte, l'opportunité est historique : saisir la vague gazière ou la voir passer au large. Malheureusement, les autorités ne semblent pas avoir pris la mesure des opportunités à venir, les formations tardent à se mettre en place, le développement des infrastructures patinent, pourquoi tant d'hésitation, l'opportunité est historique pour une île qui a un besoin vital de développement alors qu'elle ploie aujourd'hui sous la pression migratoire sans opportunité d'apporter des réponses aux besoins pourtant largement connus.

Anne-Constance Onghena



Le RSMA, un acteur majeur de la formation

À Mayotte, le RSMA est bien plus qu'un simple établissement d'insertion professionnelle. Dans un contexte marqué par des défis socio-économiques de taille, le régiment est un véritable rempart contre la précarité de la jeunesse locale. Ce dispositif offre aux jeunes Mahorais, les plus éloignés de l'emploi, une chance de s'insérer dans la vie active. Ses formations professionnelles contextualisées, le développement de ses partenariats avec les entreprises, son adaptation aux évolutions économiques et sociales sont des atouts majeurs pour Mayotte

Un modèle de formation et d'insertion unique

Chaque année, ce sont près de 670 volontaires stagiaires, âgés de 18 à moins de 26 ans, qui franchissent les portes du RSMA en quête d'un avenir meilleur. Pour leur apprendre un métier, environ 200 volontaires techniciens les accompagnent. Ils

sont en appui des engagés volontaires du SMA, tous spécialistes d'un domaine de formation, et sont commandés par des militaires d'active de l'armée de Terre.

En combinant formation professionnelle, éducation civique et encadrement militaire, le régiment façonne de jeunes citoyens responsables et autonomes. Au RSMA, le facteur humain est très important. Le témoignage d'un jeune volontaire en formation reflète parfaitement leur volonté d'aller de l'avant : « Je me suis engagé au RSMA pour avoir un avenir radieux. Le côté militaire m'intéresse beaucoup ». Grâce à cette approche globale, de nombreux jeunes décrochent un emploi stable et s'émancipent. Cette dimension humaine, additionnée à une pédagogie innovante est le fil conducteur du RSMA.

Un partenariat vertueux avec les entreprises

Les derniers chiffres du taux d'insertion du RSMA sur le marché du travail sont de 75%. Parmi les 22 filières proposées, certaines pré-

sentent un succès modéré dans l'économie locale : agent de propreté et d'hygiène, agent de restauration et serveur de restaurant. Pour les entreprises de ces secteurs qui hésitent à recruter, le RSMA propose une « Période d'Adaptation en Entreprise ». Ce dispositif est peu ou prou une période d'essai, financée par le RSMA, durant laquelle le stagiaire est testé par son employeur et dont l'objectif est de l'insérer dans l'emploi durable.

Le RSMA propose une large gamme de formations et de qualifications et s'adapte en permanence aux besoins du bassin d'emploi local. Quel transporteur mahorais ne souhaiterait pas recruter un jeune qui possède déjà son permis de voiture, poids lourd et super poids lourd ? Pour les acteurs économiques, recruter un jeune formé par le RSMA est une valeur ajoutée. Celle de trouver des profils motivés, qualifiés et prêts à s'engager sur le long terme.



CAP VERS L'AVENIR

PORT DE COMMERCE DE LONGONI

- **Plus que jamais, le Port doit être un acteur économique qui sort des limites de son territoire : l'Afrique et les pays du Canal du Mozambique est devant nous.**



Avec une croissance démographique forte et une dépendance quasi totale aux importations, Mayotte joue son avenir économique sur la décennie. Le développement du port de Longoni doit être pensé dès maintenant, car les décisions prises d'ici 2030 conditionneront l'équilibre de l'île pour les décennies suivantes.



2030, cap décisif pour l'avenir de Mayotte



Mayotte fait face à une échéance cruciale. En 2030, la population de l'île aura encore augmenté, la demande en biens de consommation et en infrastructures sera plus forte, et les flux maritimes auront doublé si la ten-

dance actuelle se confirme. D'ici là, des choix stratégiques doivent être faits pour éviter l'asphyxie économique.

Le port de Longoni, principal outil logistique du territoire, est au cœur de ces enjeux. Sa modernisation, l'ajout d'un troisième quai, la création d'un port sec et le développement de zones logistiques ne sont plus des options, mais des nécessités. Sans ces évolutions, l'île restera prisonnière de goulets d'étranglement, incapables de soutenir la croissance de sa population et de son économie. La création de l'aéroport à côté du port impose de penser global et de structurer une feuille de route en intégrant les besoins conjoints, notamment en termes de déplacement pour se rendre à l'aéroport, les flux de personnes pourraient rencherir un problème déjà prégnant ou encore en termes logistiques.

Les observateurs soulignent que les décisions doivent intervenir sans délai. Chaque année perdue alourdit les coûts des projets et accentue le retard pris sur les voisins de la région. Dans un océan Indien où La Réunion, Maurice ou Madagascar investissent massivement, Mayotte ne peut se permettre l'immobilisme. Au-delà de la logistique, c'est tout le développement de l'île qui est en jeu. L'implantation d'entreprises, la création d'emplois, la sécurité énergétique et alimentaire dépendent directement de la capacité du port à répondre aux besoins. Les choix à venir détermineront si Mayotte peut transformer sa position géographique en atout économique.

Le président de la République en avril dernier, alors qu'il était en déplacement sur le département, a fixé le cap pour le développement économique du département, son port, son aéroport sont pour lui, les leviers essentiels de l'essor économique de l'île au Lagon, sauf que une fois remonté dans l'avion présidentiel, il semble que l'euphorie soit retombée et que plus rien ne se passe. L'horizon 2030 est donc un cap. Les années qui viennent diront si Mayotte saisira cette opportunité historique ou si elle restera en marge, spectatrice du dynamisme régional.

Anne-Constance Onghéna



Karim Kola, un œil sur le hub gazier mahorais

Le magnat nigérian Karim Kola pourrait voir en Mayotte un maillon logistique pour le projet gazier géant de TotalEnergies. À la tête du groupe nigérian Shoreline, Karim Kola s'est imposé dans le pétrole et les infrastructures en Afrique. Alors que TotalEnergies envisage de relancer le chantier gazier du Mozambique, son profil d'investisseur intégré en énergie et logistique pourrait l'amener à considérer Mayotte comme une base arrière stratégique.

Karim Kola, 56 ans, est un visage bien connu des cercles économiques africains. Patron du groupe Shoreline, il a bâti sa fortune sur le pétrole nigérian, notamment à travers Shoreline Natural Resources, devenu l'un des premiers producteurs indépendants du Delta du Niger. Son groupe s'est depuis diversifié dans l'ingénierie, la construction et les infrastructures, grâce à des alliances capitalistiques avec des géants comme Mota-Engil.

Cette polyvalence lui permet de se positionner sur des projets mêlant énergie et logistique. Or, avec le redémarrage annoncé du chantier Mozambique LNG, conduit par TotalEnergies dans la province de Cabo Delgado, les besoins logistiques régionaux explosent : zones de stockage, manutention lourde, transport sécurisé. Mayotte, de par sa localisation et la perspective d'extension du port de Longoni, se retrouve sur la carte. Pour Karim, habitué aux financements lourds et aux environnements complexes, un hub mahorais pourrait servir de point d'appui stratégique. Mais un tel investissement exige des garanties : clarté des responsabilités entre État, Département et délégataire, calendrier précis d'aménagements et foncier sécurisé. S'il venait à s'intéresser à Mayotte, ce serait moins un pari isolé qu'un prolongement logique de sa stratégie : associer pétrole, infrastructures et réseaux internationaux pour se placer au cœur des grandes chaînes de valeur énergétique africaines. Selon nos informations, ses collaborateurs sont déjà en train de regarder les opportunités.

Anne-Constance Onghéna



CJ ICM, géant logistique aux portes de Mayotte



Présente dans 36 pays avec plus de 160 implantations, CJ ICM Logistics s'est imposée comme un acteur majeur de la logistique industrielle et pétrolière. Filiale du groupe sud-coréen CJ Logistics, elle assure le transport et l'installation d'équipements hors normes, la gestion d'entrepôts spécialisés et la coordination logistique de projets de grande ampleur. Son savoir-faire s'est illustré dans plusieurs zones sensibles, de l'Irak à la Turquie, mais surtout au Mozambique, où elle a accompagné les premières phases du méga-projet Mozambique LNG piloté par TotalEnergies.

Cette présence au plus près des sites gaziers mozambicains confère à CJ ICM une légitimité forte pour devenir un partenaire incontournable du redémarrage du chantier, prévu après les années de suspension liées aux violences djihadistes. L'entreprise maîtrise la logistique lourde, indispensable pour acheminer, stocker et manipuler des modules de plusieurs centaines de tonnes, destinés aux installations offshore et onshore.

Dans ce contexte, Mayotte se positionne comme une option crédible pour servir de base arrière régionale. Sa localisation, entre l'Afrique de l'Est et Madagascar, lui offre un

Spécialiste mondial de la logistique pétrolière, CJ ICM pourrait transformer Mayotte en hub clé du projet gazier de TotalEnergies. Implantée de Maputo à Dubaï, l'entreprise CJ ICM est un acteur incontournable de la logistique lourde pour les projets pétroliers et gaziers. Forte de son expérience sur les chantiers LNG au Mozambique, elle pourrait voir en Mayotte un relais stratégique. Pour l'île, les retombées économiques seraient considérables.

avantage géographique pour accueillir des plateformes de stockage, de pré-assemblage et de réexpédition. Si CJ ICM venait à y investir, ce serait une opportunité unique pour l'île : création d'emplois qualifiés dans la manutention et l'ingénierie, développement d'une filière logistique locale, modernisation du port de Longoni et ouverture accrue vers les marchés régionaux.

Mais pour concrétiser un tel scénario, plusieurs conditions doivent être réunies : des infrastructures portuaires renforcées, une gouvernance claire entre État et Département, et des engagements fermes sur le foncier. Sans cela, CJ ICM pourrait préférer d'autres hubs concurrents, de Dar es-Salaam à Nacala.

À l'inverse, si Mayotte saisisait cette chance, l'arrivée d'un géant mondial comme CJ ICM dépasserait la seule reconstruction post-cyclone : elle placerait l'île dans le cœur battant des routes énergétiques de l'océan Indien.

Anne-Constance Onghéna



La saturation routière et le besoin d'un port sec

Le port de Longoni connaît une croissance soutenue des importations, mais ses accès routiers, étroits et congestionnés, ne suivent plus. Avec 150 camions sortant chaque jour, les embouteillages deviennent chroniques. Pour y remédier, un projet de port sec est à l'étude afin de stocker les conteneurs en dehors du terminal.

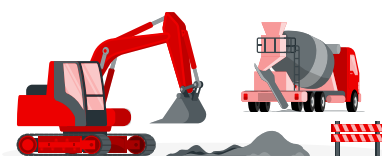
Chaque matin, dès 4 heures, des files de poids lourds quittent le port de Longoni. Avec 150 conteneurs pleins qui sortent quotidiennement, les infrastructures routières sont au bord de la rupture.

Là où, il y a quelques années encore, une cinquantaine de camions circulaient, le trafic a triplé. Résultat : la route reliant Longoni à Kawéni et Mamoudzou est saturée, générant retards et risques d'accidents. La vie de la population est totalement bouleversée par cette situation faisant naître un risque de santé publique.

Le problème n'est pas tant le port lui-même que son environnement logistique. Faute de place pour stocker les conteneurs, Longoni s'apparente à un immense entrepôt à ciel ouvert. La moindre grève, le moindre blocage, et le trafic s'effondre. En cas de cyclone ou d'arrêt prolongé

des barges, les conteneurs s'accumulent, créant un engorgement qui peut durer plusieurs semaines. Pour sortir de cette impasse, un projet de port sec est envisagé. L'idée : aménager une zone logistique en retrait immédiat du terminal, capable d'accueillir les conteneurs la nuit, avant leur redistribution de jour. Une manière de fluidifier les sorties et de limiter la pression sur la route départementale.

Le préfet aurait donné son accord de principe, mais deux parcelles sous la gestion du Conservatoire du littoral sont en attente de clarification juridique d'usage. Les discussions



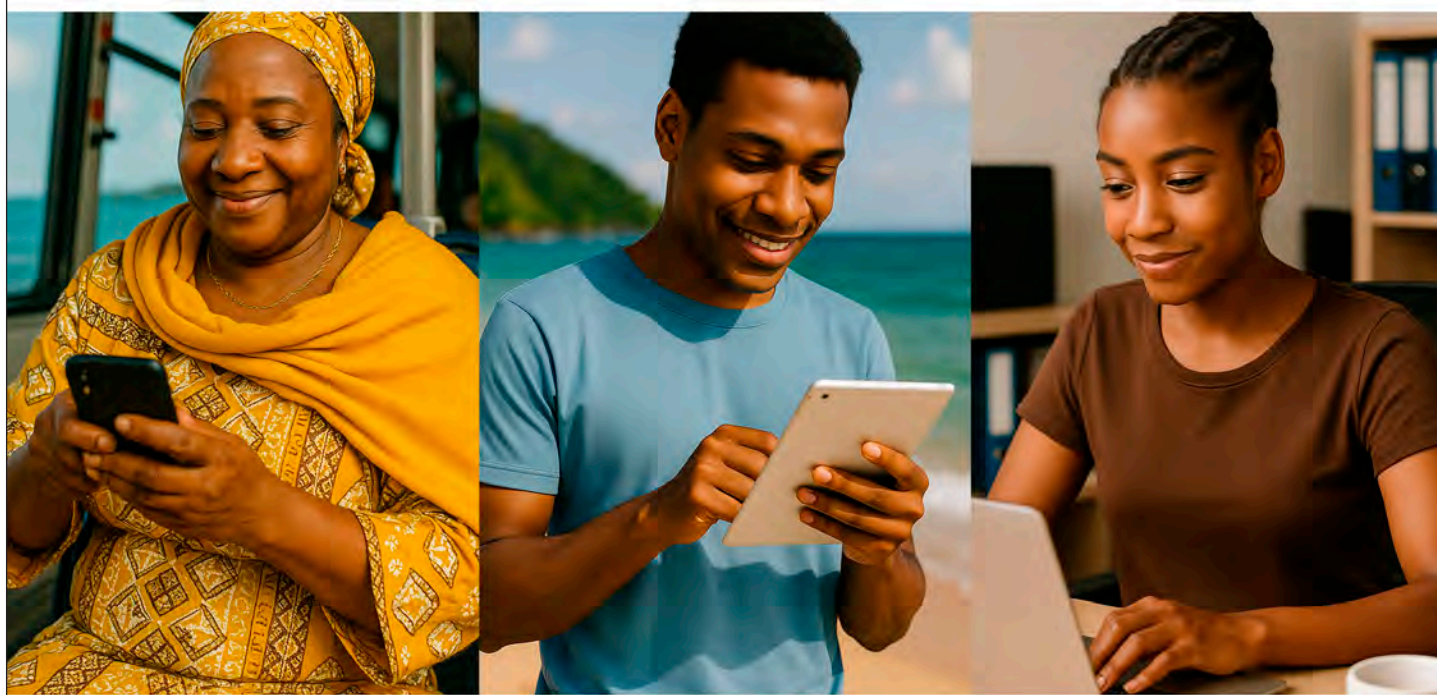
sont en cours pour leur transfert. En parallèle, l'investissement estimé à 16 millions d'euros reste à sécuriser, dans un contexte où chaque année de retard renchérit le coût de 5 à 8 %.

À l'heure où le trafic portuaire progresse de 7 à 9 % par an, le port sec apparaît comme une condition de survie pour la logistique mahoraise. Sans lui, Longoni et ses accès risquent l'asphyxie.

Nadjim El Farouk

➤ L'INFO KWEZI

Nouveau site internet, même mission



L'actu vérifiée
les visages,
les événements,
les débats

Toute l'info
mahoraise
en continu et
partout 24h/24

*Mayotte connectée
à son actu*

KTV ➤ 24h/24

Direct TV
Tous les replays

Vivez Mayotte comme jamais !

linfokwezi.fr 