

Projet d'extension du port de Galisbay : un terminal moderne et polyvalent au service du développement économique du territoire

Présentation du projet et de son modèle économique
juillet 2025

Objectifs et contenu de ce document

- Présenter dans le détail le projet d'extension du port de Galisbay :
 - L'opportunité marché et le positionnement stratégique ciblé
 - Les prévisions de trafics
 - Les investissements
 - L'organisation des opérations

- Présenter le plan d'affaires du scénario de « référence »
 - Hypothèses
 - Résultats
 - Leviers d'optimisation identifiés
 - Scénarios alternatifs

Lexique

sigle	signification
Car carrier	Navires spécialisés pour le transport de véhicules légers
Dwell time	Délai moyen en jours entre l’entrée et la sortie d’un conteneur du terminal
ETP	Équivalent Temps Plein
ERC	Mesures environnementales : Eviter, Réduire, Compenser
EVP	Equivalent Vingt Pieds
Gate	Poste d’entrée et de sortie des camions sur le terminal
GNR	Gasoil Non Routier
Ground slot	Emplacement au sol pour un conteneur 20’ sur un parc à conteneur
GT	Gross Tonnage
Hub & Spoke	Type de transbordement : éclatement des flux d’une ligne mère intercontinentale sur des lignes feeders à portée plus locale avec des plus petits navires
ILAT	Indice des loyers des activités tertiaires
Interlining	Type de transbordement entre lignes maritimes « mères » intercontinentales
LOA	« Longueur hors tout » du navire
Mvt/h	Mouvements / heure (indicateur de productivité d’un outillage portuaire)
OECS	Organization of Eastern Caribbean States (Organisation des États de la Caraïbe orientale)
PC	Navire Porte - conteneur
QSE	Qualité Sécurité Environnement
RS	Reach Stacker
TE	Tirant d’Eau
TGCA	Taxe Générale sur le Chiffre d’Affaires (prévue au code général des impôts de la Collectivité de Saint-Martin)
TRI	Taux de rentabilité Interne
Turn around time	Temps de passage du camion sur le terminal pour charger ou décharger un conteneur, mesuré en minutes entre l’entrée et la sortie
USVI	United States Virgin Islands
VL	Véhicule léger

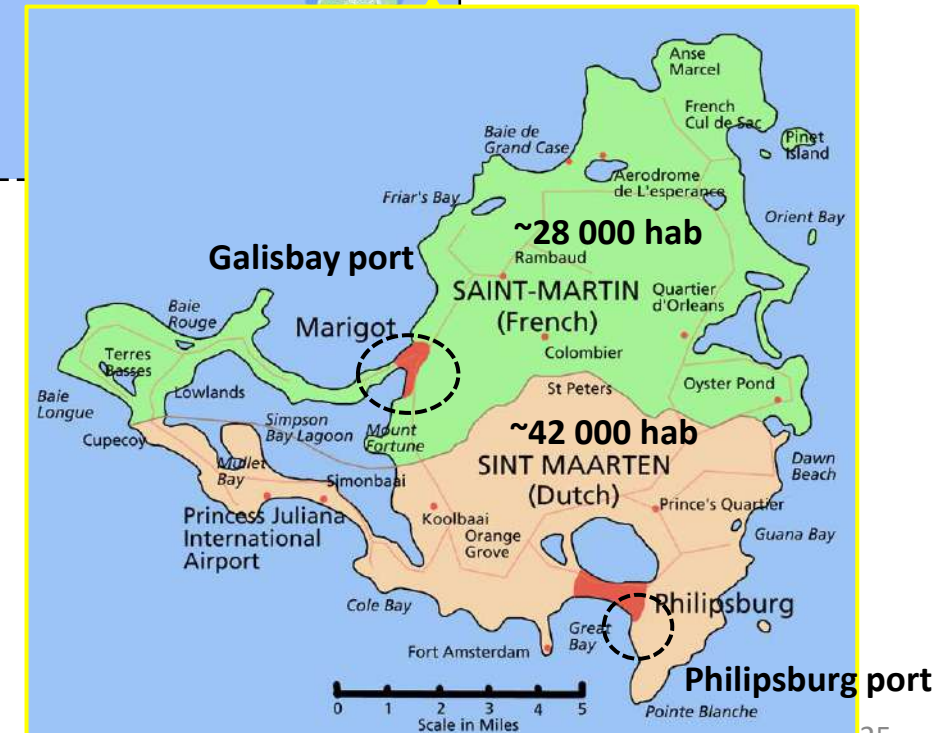
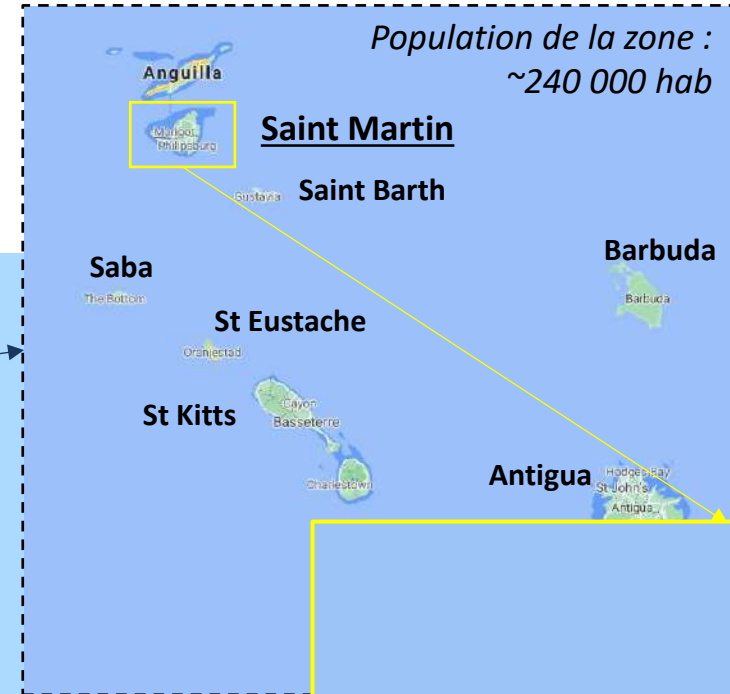
Extension du port de Galisbay - sommaire

- **L'opportunité : un besoin d'améliorer la desserte du marché domestique et une demande pour un service qualitatif de transbordement local** p.5
- Une extension portuaire durable, polyvalente et attractive p. 15
- Trafics, exploitation et capacité du futur terminal p. 17
- Plan d'affaires
 - Rappel des modes de gestion envisagés et du modèle économique p. 29
 - Scénario de référence : une extension a minima en réponse aux besoins portuaires p. 34
 - Des leviers d'optimisation à étudier par les futurs candidats p. 52
- Calendrier
- Annexes (hypothèses et comptes exploitation détaillés ...) p. 58
p. 60

Une île française et hollandaise de l'Est des Caraïbes

■ Une petite île au cœur de l'arc caribéen, au nord des petites Antilles

■ Une île majeure des petites Antilles au sein d'un bassin de 240 000 habitants (380 000 avec les USVI et BVI)



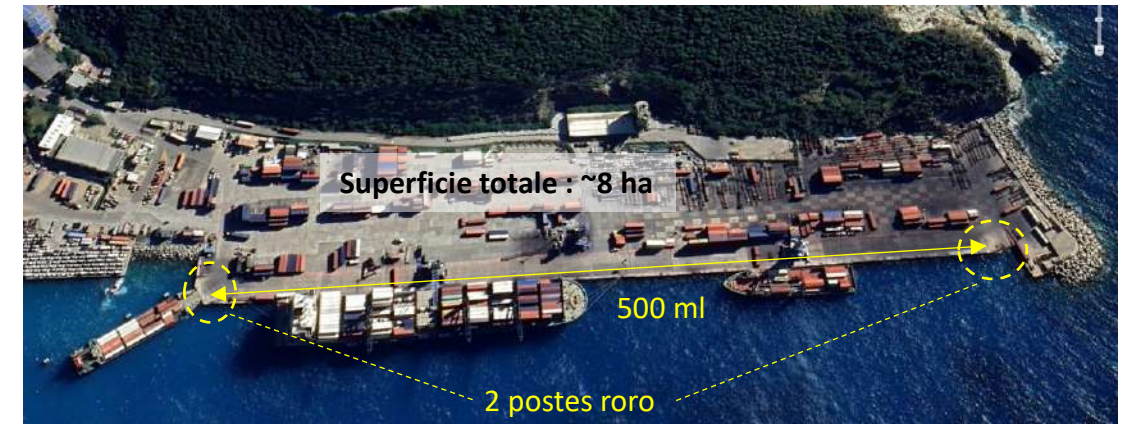
Une île avec 2 ports de commerce

Port de Galisbay (partie française)



- ~ 200 000 Tonnes + 17 000 EVP (dont 1000 EVP en TS)+ 2500 véhicules légers (VL)
- Tirant d'eau maximum des navires : 5,5 m
- Longueur maximum des navires : 150 m
- Compagnies maritimes : PRIORITY RORO, MARFRET/CIN, RMP

Port de Philipsburg (partie Hollandaise)



- Trafic estimé à ~ 600 000 Tonnes (dont vracs liquides sur le site proche de Cole Bay) + ~ 100 000 EVP (dont 60% transbordement) + 3200 VL
- Tirant d'eau max des navires : 9,5 m
- Longueur max des navires : 200 m ~2300 EVP
- 3 grues mobiles Gottwald 100T
- Compagnies maritimes : CMA CGM, TROPICAL SHIPPING, KING OCEAN + feeder roro indépendants

L'extension du port de Galisbay : une réponse à 5 enjeux principaux

- 1 Améliorer durablement la desserte de son marché domestique :
 - Un ré équilibrage des flux entre les 2 ports de l'île
 - Améliorer la qualité de service et la compétitivité du passage portuaire : augmentation des terrepleins portuaires, des hangars et entrepôts, modernisation des outillages et services, accueil de navires plus grands et économies d'échelle associées
 - Concerne tous les trafics : conteneurs, remorques, véhicules, vracs solides, vracs liquides
- 2 Saisir l'opportunité de développement sur le segment du transbordement local
- 3 Développer la croisière premium : augmenter la capacité d'accueil à quai des paquebots haut de gamme et développer les trafics notamment la tête de ligne
- 4 Aménagement du territoire : de nouveaux espaces de développement pour les entreprises locales dans un contexte de raréfaction foncière
- 5 Enjeux de souveraineté : disposer d'un port capacitaire, résilient et outillé pour la desserte du territoire en cas de crise sismique, climatique, sociale, géopolitique

Un besoin d'équilibrage de la desserte du marché intérieur

■ Filière Conteneurs

- Aujourd'hui, le port de Philipsburg capte 70-80% du marché intérieur sur le conteneur
 - Un marché total saint-martinois évalué entre 50 000 et 55 000 EVP, qui se répartit équitablement entre la partie hollandaise (25 000 EVP) et la partie Française (25 000 EVP)
 - Le port de Philipsburg capte 40 000 EVP soit 100% du marché hollandais et 50 à 60% du marché français.
- En cas de crise (comme le COVID), la fermeture possible des frontières peut bloquer l'alimentation de la partie française
- Par ailleurs, l'ensemble des conteneurs passant par le port hollandais paient une taxe dédiée à l'entretien du réseau routier hollandais. Ainsi, les conteneurs passant par Philipsburg à destination de la partie française paient ~2 M€ / an de taxe au gouvernement de Sint Maarten
- La desserte du marché français par le port de Galisbay présente un bilan socio-économique et environnemental favorable, comparée à une desserte via Philipsburg : moins de distance et de congestions des camions (donc moins d'émissions), cout du passage portuaire moins élevé.

■ Véhicules légers : le port de Philipsburg capte 70% du marché intérieur

■ Vrac liquides : le port de Philipsburg (via son site de Cole Bay) capte 85% du marché intérieur, dont 100% du flux de carburant aérien



2 Dans la Caraïbe, on observe 3 types de hubs locaux suivant la taille et le type des navires accueillis

Les différentes typologies de trafic sur les hubs de la Caraïbe

Exemples de positionnement de ports caribéens

Kingston Pointe-à-Pitre Philipsburg Galisbay

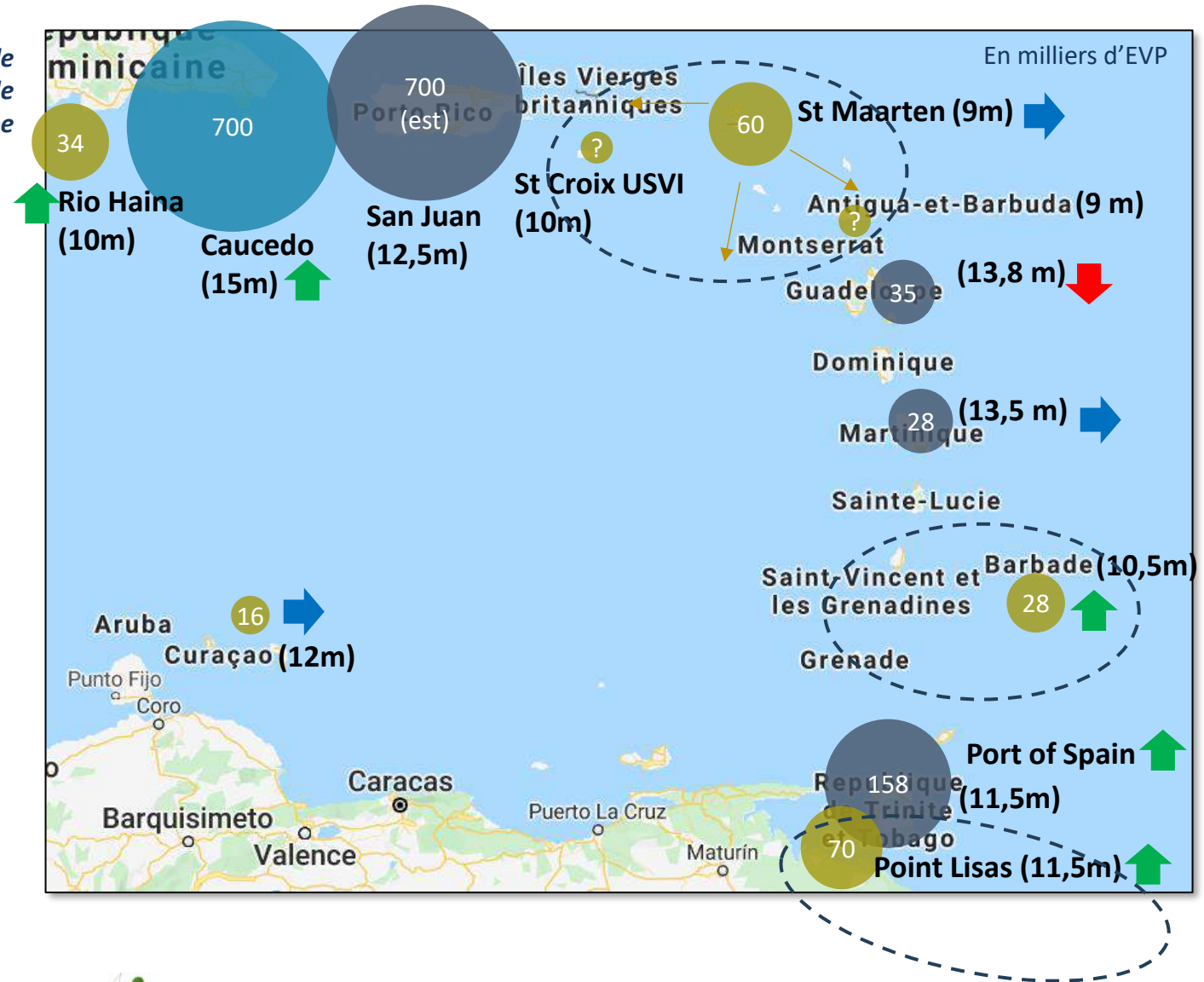
• Desserte du marché local					
Transbordement	• Global : interlining et hub & spoke (navires > 10 000 EVP)				
	• Régional : hub & spoke (navires 1000 - 6000 EVP)				
	• Local (navires < 2000 EVP)				
	• <i>Porte-conteneur → porte-conteneur</i>				
	• <i>Porte-conteneur → Roro</i>				
	• <i>Roro → Roro</i>				

- Philipsburg traite principalement le transbordement de porte-conteneurs en provenance de Miami vers des navires roro pour desservir les Leewards, mais également des transbordements de PC à PC suivant les stratégies de dessertes des armateurs US – Caraïbe
- Le port de Galisbay accueille aujourd'hui du transbordement de navires roro (PRIORITY RORO) à roro : MARFRET pour les Antilles françaises, 7Castle pour Saba et st Eustache, Blue&blue ...

Les hubs locaux desservent des ports à proximité

- Les petits navires roro utilisés pour desservir les ports non équipés ont des capacités limitées qui entraînent des coûts d'exploitation élevés par conteneur. Leur rayon d'action est donc limité.

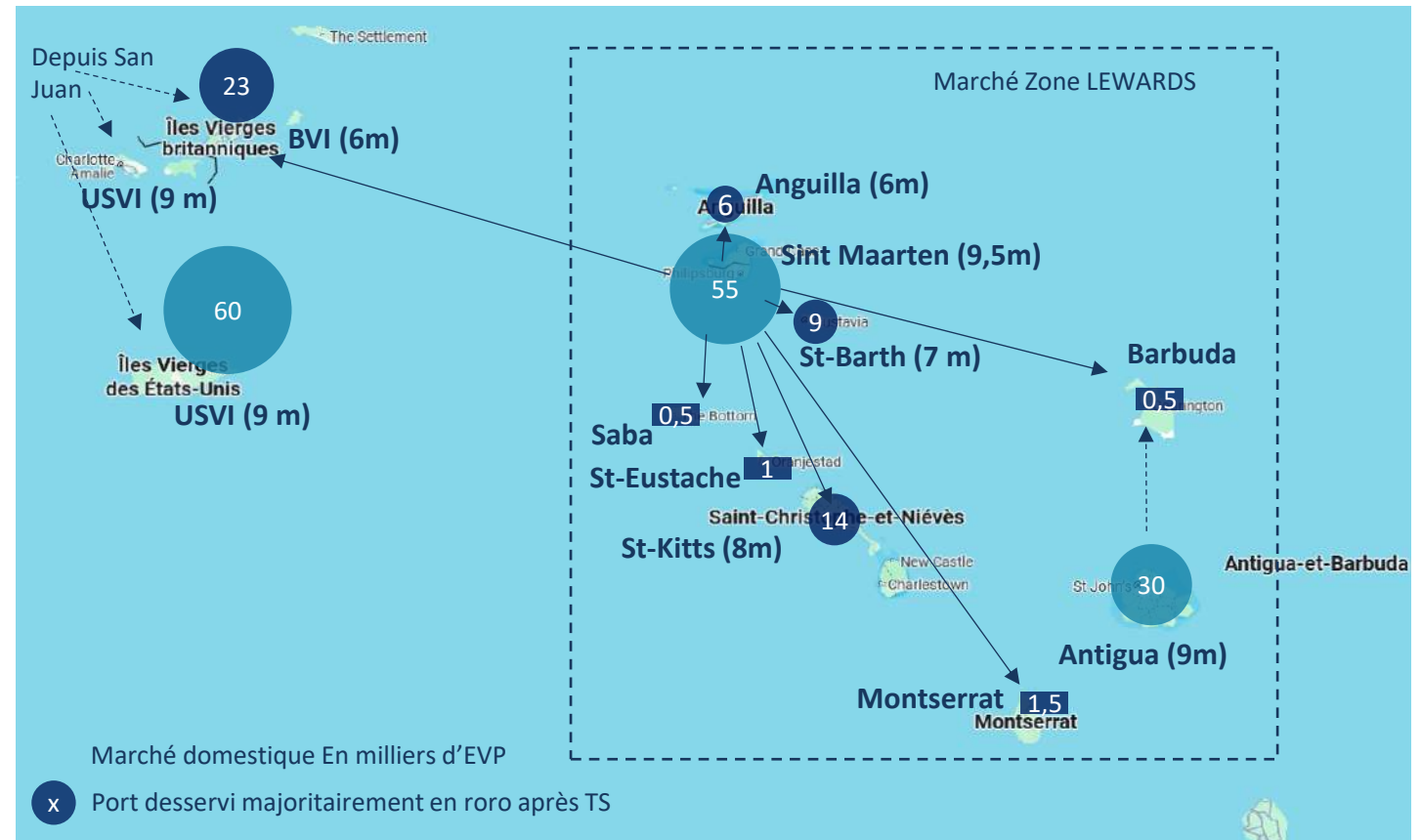
Estimation du rayon de chalandise des hubs locaux de l'Est de la Caraïbe



Sur la zone Leewards, les trafics de transbordement de type PC vers Roro se concentrent sur Philipsburg

- Hub PC → PC ou PC → Roro : des activités diffuses suivant les stratégies des compagnies maritimes
- Une compagnie maritime peut avoir 2 hubs : un hub où elle centralise ses trafics de/vers les États-Unis et un autre pour ses trafics Européens
- Principaux hubs locaux sur la zone Caraïbe Est
 - CMA CGM : Pointe-à-Pitre / Fort de France + Philipsburg
 - KING OCEAN : Philipsburg
 - SEABOARD : escale seulement sur Antigua
 - TROPICAL SHIPPING : St Thomas, Sint Maarten
 - MARFRET / CIN : Pointe-à-Pitre + Galisbay + Philipsburg
 - PRIORITY RORO (roro) : Galisbay
- Ces compagnies s'appuient souvent sur des opérateurs neutres multi users comme CFS (petits PC de 500 à 1800 EVP), Seven Castle (roro de 24 EVP), ...qui alimentent des plus petits ports non équipés
- Dans la zone Leewards (carte ci contre), Philipsburg est le principal hub PC/roro et dessert via transbordement les marchés domestiques des îles de la zone qui un faible tirant d'eau ou un marché de petite taille, qui représente environ 30 000 EVP soit 60 000 EVP de T/S

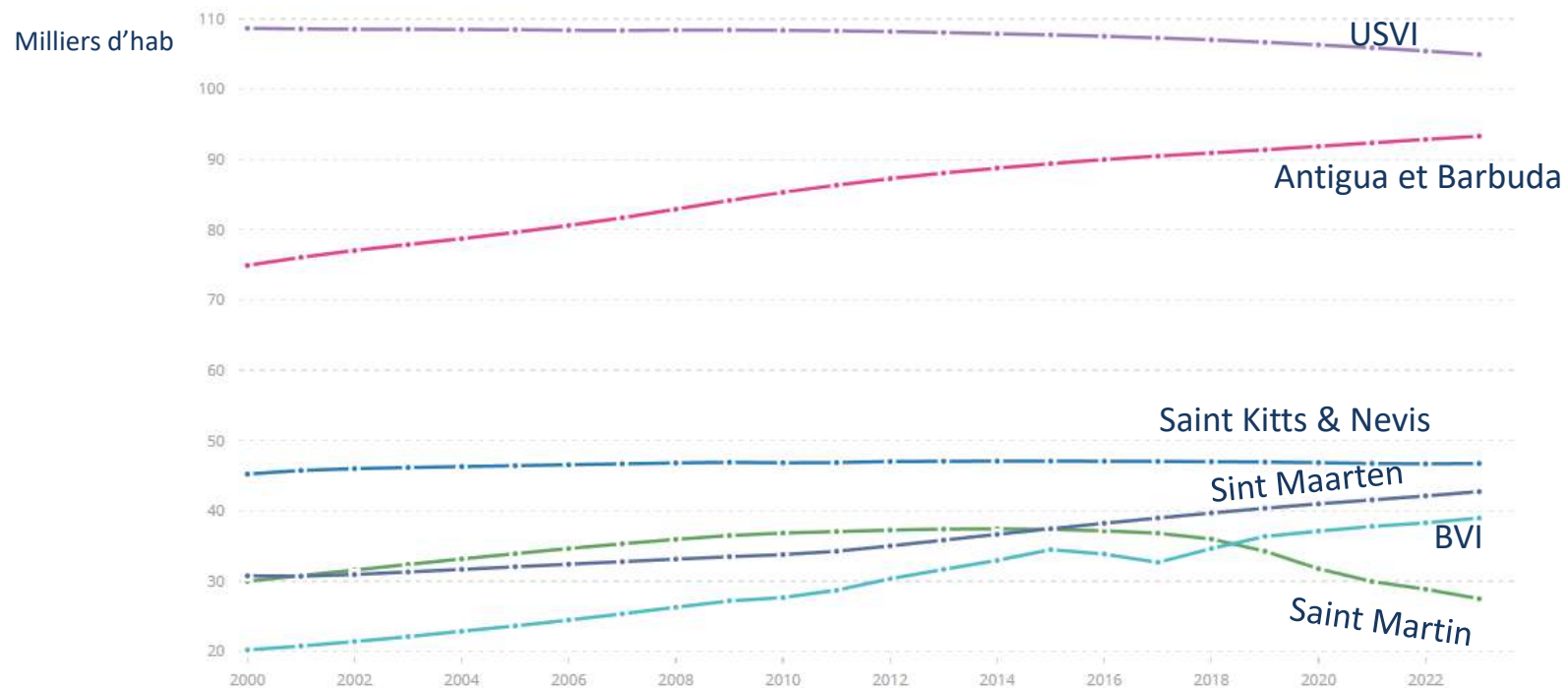
Estimation des marchés domestiques, tirant d'eau max des navires et ports feederisés en roro



Un marché PC – roro sur les Leewards tiré par le tourisme malgré une démographie plutôt stable

- Les marchés domestiques des îles Leewards sont liés à leur population, plutôt stable, voire en légère hausse et au tourisme en croissance (forts consommateurs et générateurs d'imports)

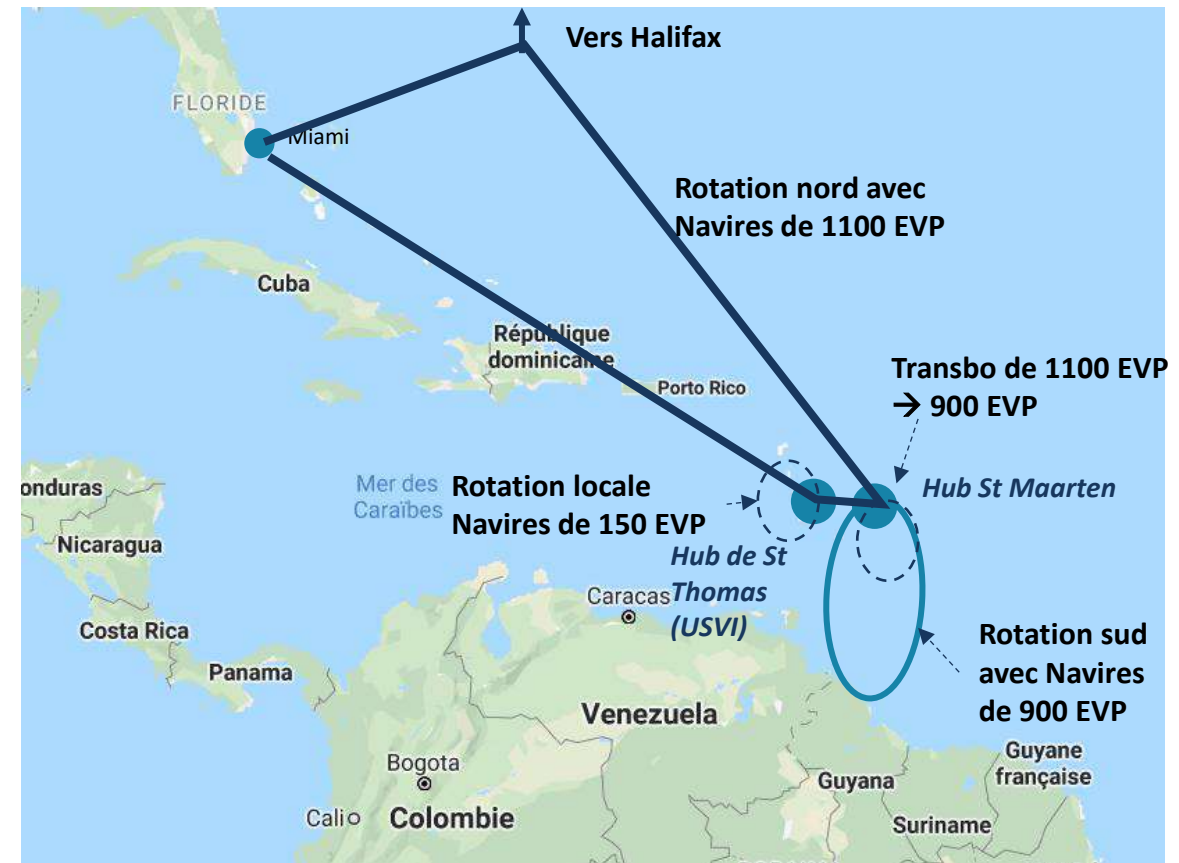
Évolution des populations (source : Banque mondiale)



Quelques opérateurs régionaux font du transbordement de PC à PC sur des hubs secondaires de la zone

- Plusieurs raisons poussent certains opérateurs locaux à organiser du Transbordement de PC de 1000 EVP à un autre PC de 1000 EVP sur des hubs secondaires de la zone pour :
 - **Optimiser les rotations des navires** rythmés par un tempo hebdomadaire : par exemple si la rotation depuis Miami vers un hub du nord de l'arc Caraïbe fait 7 jours, rajouter une ou 2 escales sur des ports plus au sud va entraîner une rotation de 10 jours non optimale car le navire aura 4 jours sans naviguer. Il est plus intéressant de transborder sur un port pour maintenir une rotation de 7 jours, et d'utiliser un autre navire qui va organiser une rotation de 7 ou 14 jours entre le hub et le sud
 - **Optimisation des performances des navires de la flotte** : certains navires ont de meilleures performances de navigation (consommation réduite) et sont plus adaptés sur des rotations avec plus de navigation que du multi stop.
- Ces schémas restent envisageables par les compagnies dans la mesure où les coûts de transbordement sont inférieurs à ~150 USD / conteneur)
- Opérateurs concernés (non exhaustif):
 - TROPICAL SHIPPING sur Philipsburg et St Thomas
 - KING OCEAN sur Philipsburg
 - MAERSK sur Point Lisas

Organisation de la desserte de la zone par TROPICAL SHIPPING (analyse See'Up)



Une réorganisation en cours de la desserte de la région par la CMA CGM

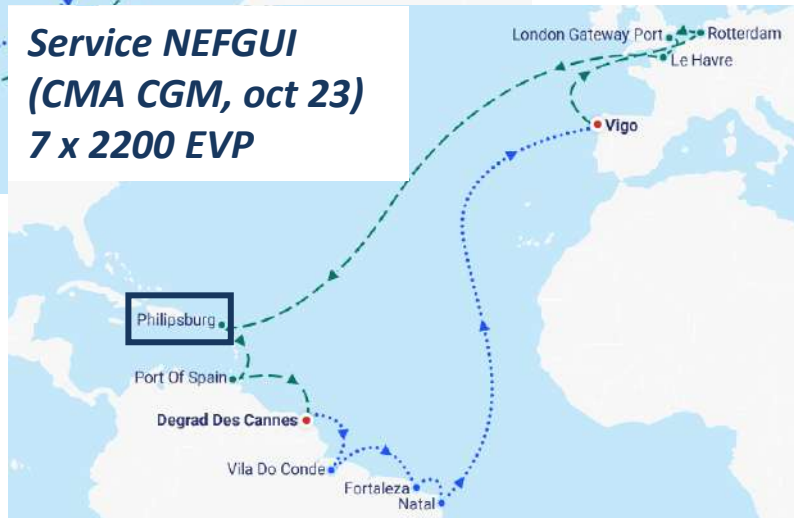
Service MEDCAR (CMA CGM, oct 23) 8 x 6900 EVP



Service NEFWI (CMA CGM, oct 23) 6 x 3500 EVP



Service NEFGUI (CMA CGM, oct 23) 7 x 2200 EVP



Desserte actuelle de la CMA CGM

Evolution probable

- Augmentation des navires sur NEFWI de 3500 à 7900 EVP (mi 2025)
- Suppression annoncée de NEFGUI (fin 2026)
- → Feederisation Guyane / St Martin depuis Hub Antilles avec 1 ou 2 services et navires de 2200 EVP
- Incertitude sur le timing de déploiement, à mettre en cohérence avec les aménagements nécessaires sur le Hub Antilles
- Impact : rallongement du transit time (de 10 à 14j entre LHV et SXM)

- Desserte directe de Saint Martin avec des 2200 EVP escalant sur Philipsburg
- Transbordement sur Philipsburg vers Leewards et sud Caraïbe

Une opportunité à saisir pour le développement des trafics sur Galisbay

Un contexte international à prendre en compte dans l'évaluation de l'opportunité de Galisbay

Impact de la réorganisation de la desserte avec une feederisation de Sint Maarten

- Maintien des trafics de la CMA CGM sur Philipsburg après transbordement sur le Hub Antilles
- Le rallongement du transit time ne rendra plus possible l'import de produits ultra frais (ex : laitiers) depuis l'Europe
 - Augmentation du sourcing Guadeloupe / Martinique (via FERRYMAR/ Marfret)
 - Augmentation sourcing US
- Potentiellement perte pour Philipsburg du transbordement actuellement fait par la CMA sur LEEWARDS au profit de Pointe à Pitre

Fiscalisation du carbone (ETS) :

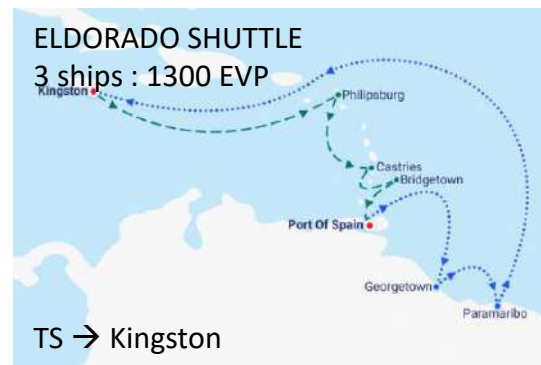
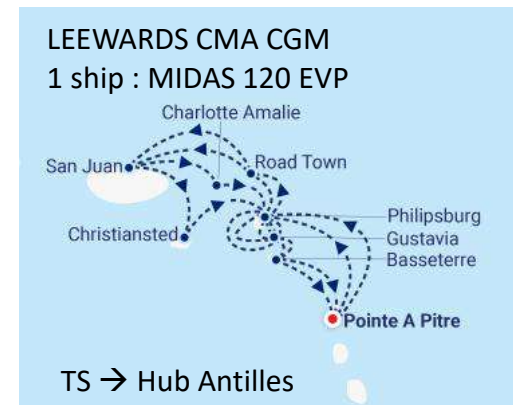
- Le dispositif actuel favorise les liaisons Fr – RUP (0%) d'ici 2030 : donc aurait tendance à inciter le service KALINAGO (CMA CGM) à escaler à Galisbay (plutôt que sur Philipsburg), mais l'économie n'est « que » de 1000€ par rotation (avec 76€/T de CO²)
- Sur les autres feeders, le système en l'état crée un désavantage compétitif :
 - Exemple Eldorado Shuttle : si escale à Galisbay vs SXPHI, surcout de 10 000€ par escale
 - Une liaison directe Miami : si escale à Galisbay +10 – 15 000€ vs SXPHI

CII : délai de mise en œuvre accordé aux armateurs → possible décalage de la mise en œuvre du HUB ANTILLES et conservation de la ligne NEFGUI d'ici fin 2026

Nouvelles mesures protectionnistes US :

- Droit de douanes + 60% sur importations chinoises
- Surtaxe des navires construits en Chine (1/3 de la flotte mondiale), seulement annoncé, pas de calendrier de mise en œuvre
- → contraction du marché (et disponibilité de navires de grande capacité actuellement sur les lignes EST – OUEST) avec réorganisation probable : transbordement dans la caraïbe pour feederisation US

Ligne CMA escalant sur SXPHI réalisant un peu de T/S sur SXPHI actuellement



Benchmark : bien qu'annoncé, le port d'Antigua peine à se positionner en hub régional

- 9 ha de TP, dont 4,5 ha réellement dédiés / adaptés au conteneur
- Desserte régulière par CMA CGM, KING OCEAN, SEABOARD, GEESTLINE, TROPICAL
- Configuration étroite peu adaptée au transbordement régional
- Outillage limité (1 seule grue mobile)
- Selon les entretiens : prix élevé et qualité de service perfectible
- Pas ou peu de transbordement à date observé sur le planning d'escale disponible en ligne
 - KING OCEAN ne dessert Antigua qu'avec les petits navires de desserte locale Midnight RoRo 60m
 - TROPICAL dessert Antigua avec la ligne Leewards, ligne principale qui connecte avec la Floride (1/semaine)
 - CMA CGM dessert avec la ligne Kalinago (Medkon Pep) env. 1/semaine juste après Philipsburg
 - SEABOARD dessert 1 fois/semaine avec un 1100 TEU
 - GEESTLINE reefer (env. 1/mois)
 - Transbordement PC → RORO : Des petits navires rechargent des remorques pour desservir Barbuda



Une opportunité pour le port de Galisbay de positionnement en hub PC/ro-ro et PC / PC

■ Développement à prévoir des trafics de transbordement de PC à Roro :

- Augmentation de la taille des navires sur les lignes feeder dans la caraïbe (effet « cascading* »)
- Une durabilité du mode roulier à prévoir due aux limites structurelles des capacités d'accueil des ports des Petites Antilles (faible tirant d'eau, pas d'équipement de manutention)
- Des marchés intérieurs des petites îles en croissance, tirés par le tourisme et la hausse du niveau de vie, malgré une démographie stagnante

→ **Besoin de terminaux adaptés pour réaliser ces trafics de transbordement entre feeder régional et rouliers locaux**

■ Une demande pour des services qualitatifs et attractifs pour du transbordement de PC à PC :

- Les compagnies maritimes régionales poursuivent le développement d'organisations intégrant du transbordement de PC à PC, qui devrait s'accroître si la restriction sur la desserte des US sont mises en place
- Un trafic certes volatile et dépendant des stratégies des compagnies maritimes, mais la desserte du marché intérieur de Saint Martin reste aussi un facteur d'attractivité dans le choix du hub

■ Une concurrence limitée :

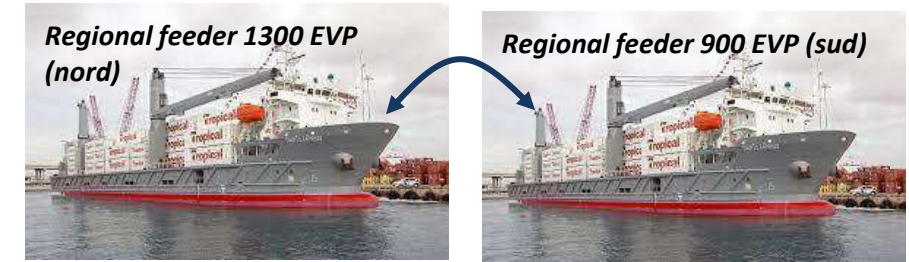
- Saturation du port de Philipsburg : trafic de 100 000 EVP en 2024 pour une capacité théorique de 120 000 EVP, sans capacité d'extension
- Capacités limitées du hub d'Antigua : configuration et superficie peu adaptées au transbordement, malgré l'affichage d'un positionnement de « Hub de l'OECS »
- Faible qualité de service sur les hubs PC / roro de la zone (service « artisanal »)
- Un recentrage de la Guadeloupe sur un hub « régional »: interlining + hub & spoke

■ **Besoin d'un hub local PC → PC et PC → Roro qualitatif : outillage adapté, productivité, superficie, prix attractifs, prises reefers, services logistiques**

Transbordement PC - Roro



Transbordement PC - PC



*Les plus grands navires qui arrivent sur le marché les lignes transocéaniques « chassent » les précédents sur d'autres lignes, entraînant une augmentation de la taille moyenne des bateaux

La croisière premium : une opportunité en complémentarité de Philipsburg

- Le segment haut de gamme de la Croisière est en forte croissance
 - La croisière reste un marché mondial en fort développement, tiré par la Caraïbe
 - Le segment premium est en forte croissance comme le montre le carnet de commande des chantiers sur les navires de moins de 500 pax /200 m et l'arrivée de nouveaux entrants (groupe Accord)
- Une recherche d'exclusivité, loin de la croisière de « masse »
 - Exclusivité et discrétion : loin des terminaux accueillant les paquebots de 5000 pax (comme Philipsburg)
 - Embarquement à quai de préférence, mais mouillage toléré
 - Offre touristique qualitative, authentique et culturelle
- Des demandes croissantes pour des escales tête de ligne sur Galisbay :
 - Galisbay accueille ~ 5000 pax en 2024 (vs 15 000 pax en 2011)
 - Nombreuses demandes pour de la tête de ligne haut de gamme coté français
 - Atouts : exclusivité, authenticité et culture du coté français, localisation dans les Caraïbes, proximité de l'aéroport international coté hollandais (non soumis à l'ETS aérien)
 - Faiblesses liées au port : tirant d'eau et longueur de quai, absence de terminal, cohabitation avec activités commerce
- Afin de concrétiser cette opportunité : un besoin d'une infrastructure qualitative et adaptée, avec la capacité d'accueillir à quai un paquebot de 200m

Contenu

■ L'opportunité : une demande pour la desserte du marché domestique et pour un service qualitatif de transbordement local	p.5
■ Une extension portuaire durable, polyvalente et attractive	p. 15
■ Trafics, exploitation et capacité du futur terminal	p. 17
■ Plan d'affaires	
• Rappel des modes de gestion envisagés et du modèle économique	p. 29
• Scénario de référence : une extension a minima en réponse aux besoins portuaires	p. 34
• Des leviers d'optimisation à étudier par les futurs candidats	p. 52
■ Calendrier	p. 58
■ Annexes (hypothèses et comptes exploitation détaillés ...)	p. 60

Un projet d'extension du port à 2 pôles au service de l'ensemble des activités

- **Dragage du chenal à -9m** permettant l'accès à des navires de 8,1m de tirant d'eau (soit des porte-conteneurs de 2000 EVP, chargés à 80% ou des paquebots de 200m)
- **Extension de la digue pour protéger le plan d'eau + extension du quai existant de 175 ml avec 2 ducs d'albes pour en faire un quai polyvalent de 280 ml**
- **Utilisation des matériaux extraits du dragage du chenal pour créer un TP de 10 ha avec 200 ml de quai (conteneur) et un poste roro de 120ml**

Focus sur l'aménagement du quai polyvalent

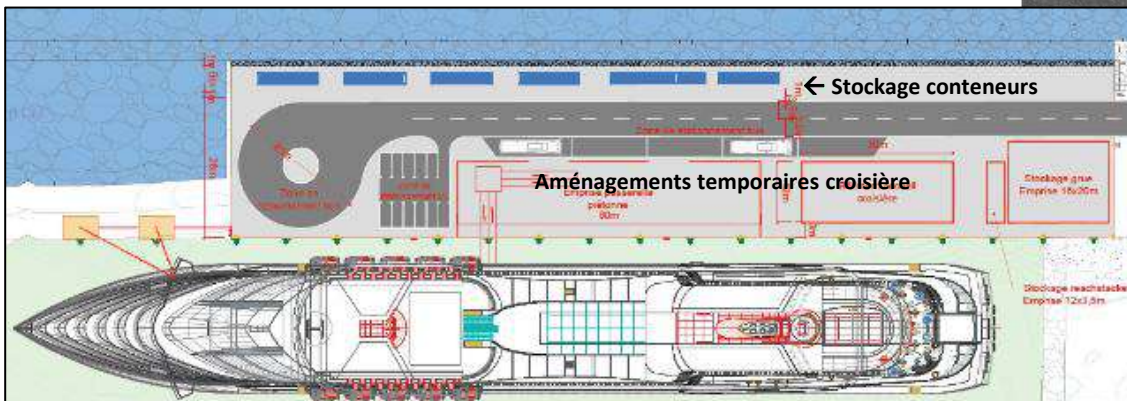
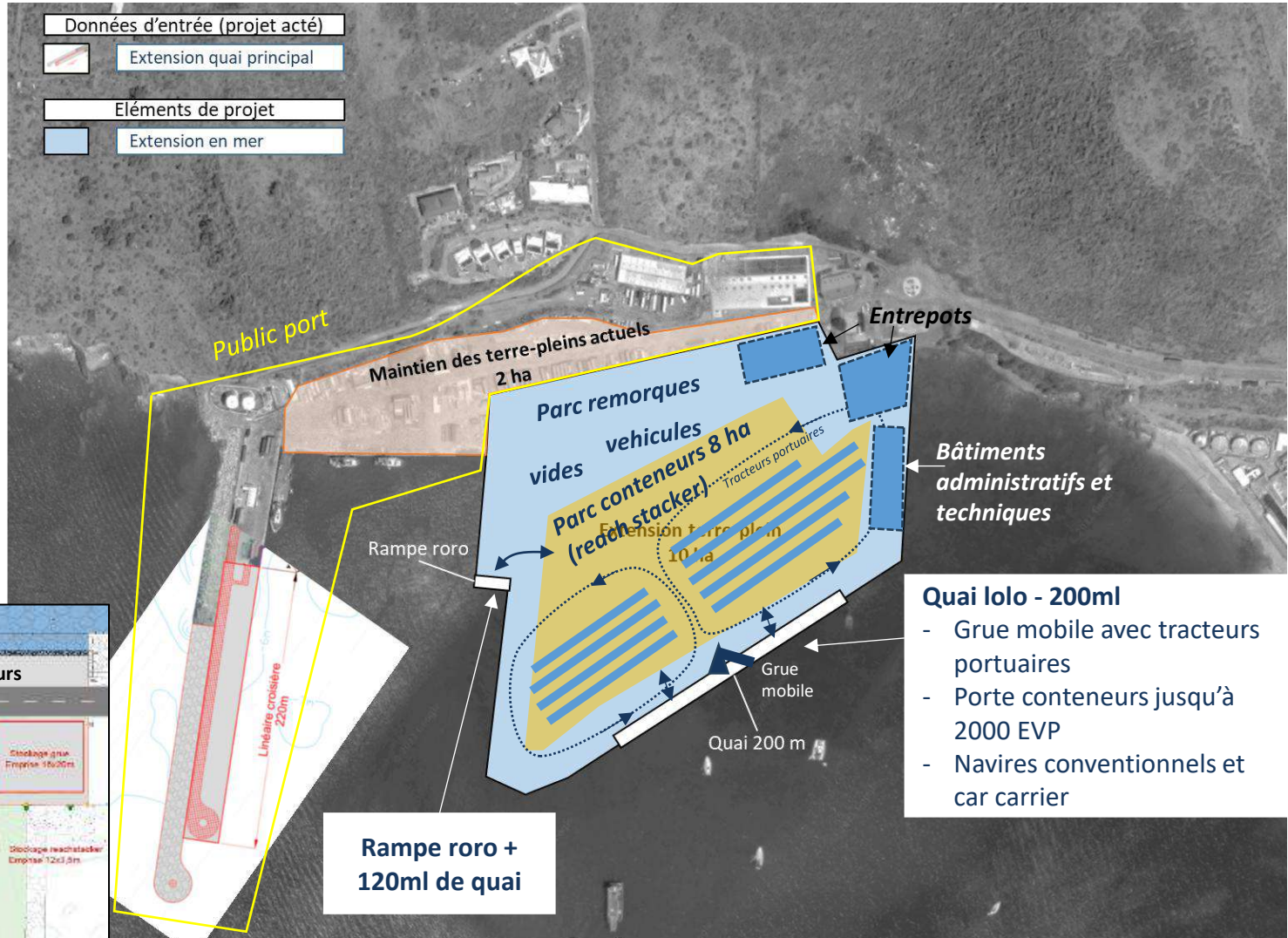


Schéma d'aménagement possible des activités sur les espaces portuaires



Contenu

- L'opportunité : une demande pour la desserte du marché domestique et pour un service qualitatif de transbordement local p.5
- Une extension portuaire durable, polyvalente et attractive p. 15
- Trafics, exploitation et capacité du futur terminal p. 17**
- Plan d'affaires
 - Rappel des modes de gestion envisagés et du modèle économique p. 29
 - Scénario de référence : une extension a minima en réponse aux besoins portuaires p. 34
 - Des leviers d'optimisation à étudier par les futurs candidats p. 52
- Calendrier p. 58
- Annexes (hypothèses et comptes exploitation détaillés ...) p. 60

L'extension accueillerait les trafics de conteneurs, rouliers et conventionnels

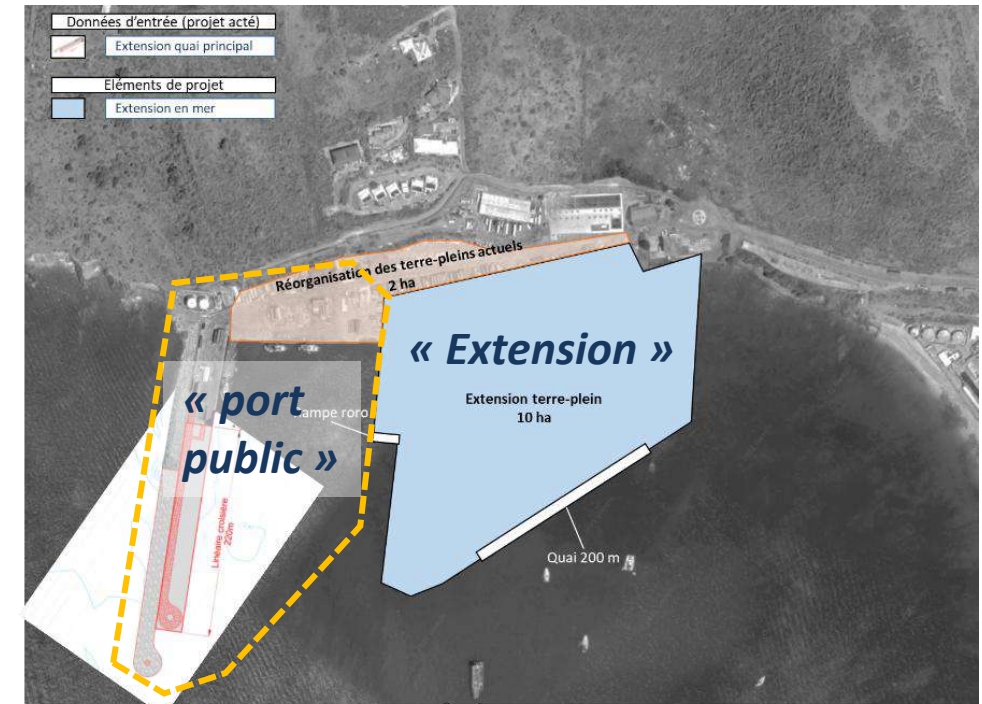
Répartition des trafics / activités par zone du port après réalisation de l'extension

	« Port public »	« Extension »
Croisières	✓	
Vrac liquide	✓	
Avitaillement	✓	
Vrac solide	✓ BTP (barges)	✓ Navires à fort tirant d'eau
Conventionnel	✓ Colis & palettes (petits caboteurs)	✓ Hors gabarit, fardeaux, etc. (navire <i>multipurpose</i>)
Véhicules et engins		✓
Conteneurs roro		✓
Conteneurs lolo		✓

~ 40% du trafic actuel

~ 60% du trafic actuel

Schéma du projet d'extension

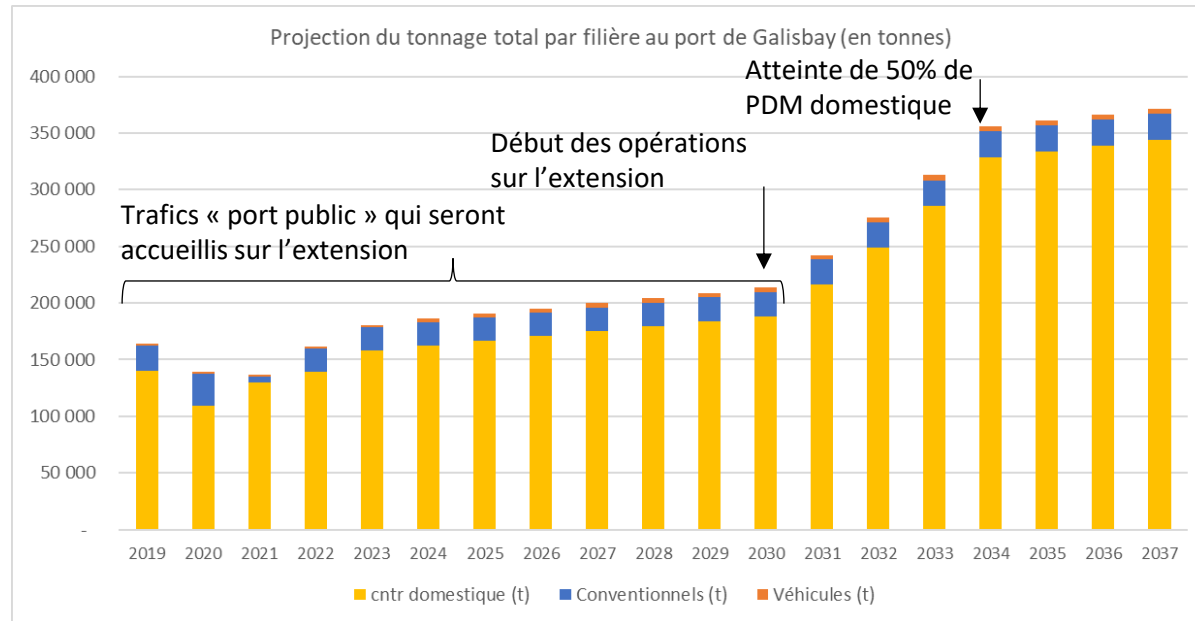


Projections de trafic : hypothèses principales

- Hypothèses de croissance du marché domestique :
 - Conteneurs : 56 000 EVP en 2024, + 1,5% / an
 - Véhicules et engins : 4700 unités en 2024, +1,5%/an
- Evolution des trafics de Galisbay entre 2024 et 2030
 - Conteneur : croissance mesurée +2,5%/an (vs +3,5%/an entre 2012 et 2024)
 - Conventionnel : +1%/an
 - Véhicule et engins : +1,5 %/an
- Début des opérations sur l'extension en 2030
- L'extension favorise le développement du transbordement de conteneurs et permet à Galisbay de capter 50% du marché domestique de Saint-Martin
 - Transbordement de conteneurs :
 - Captation des trafics de transbordement d'une compagnie dès 2030 (~50 à 100 conteneurs transbordés par semaine, soit ~20 000 EVP / an manutentionnés pleins et vides, au croisement de 2 lignes hebdomadaires feeder de 800 - 1 300 EVP, ou repris par 2 ou 3 petits navires feeder roro de ~50 EVP)
 - 2^{ème} compagnie (ou ligne) en 2032 (+~20 000 EVP, avec 2 escales : un feeder 1300 EVP et un feeder 2000 EVP)
 - 3^{ème} compagnie (ou ligne) en 2034
 - Conteneur domestique : captation de 50% du marché de l'île d'ici 2034 (vs 30% en 2024), facilitée par l'arrivée des nouvelles compagnies (qui desservent également le marché domestique)
 - Véhicule et engins : captation de 50% du marché de l'île d'ici 2034 (vs 30% en 2022)
 - Conventionnel : +1% /an

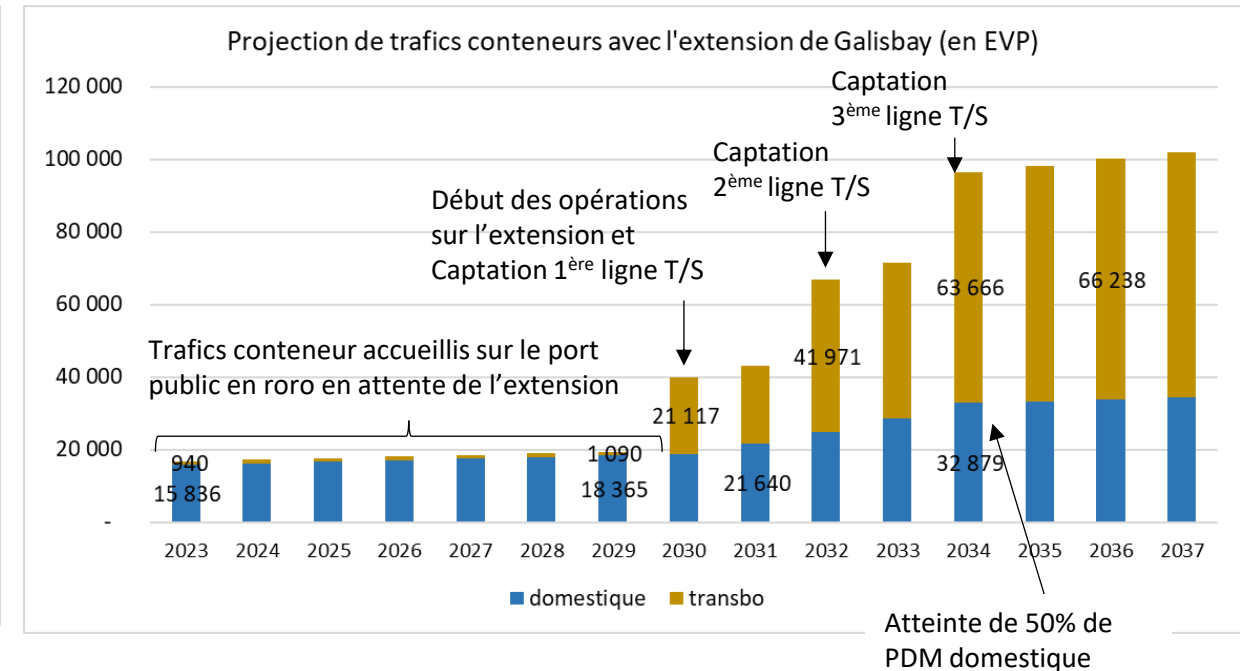
L'extension doit permettre de quadrupler le trafic conteneurs en 10 ans

Un trafic principalement conteneurs



- Conteneurs : un doublement des trafics domestiques
- VL : jusqu'à 3000 unités
- Conventionnel : 6000 T/an

Jusqu'à 100 000 EVP en 2037 (scénario prudent)

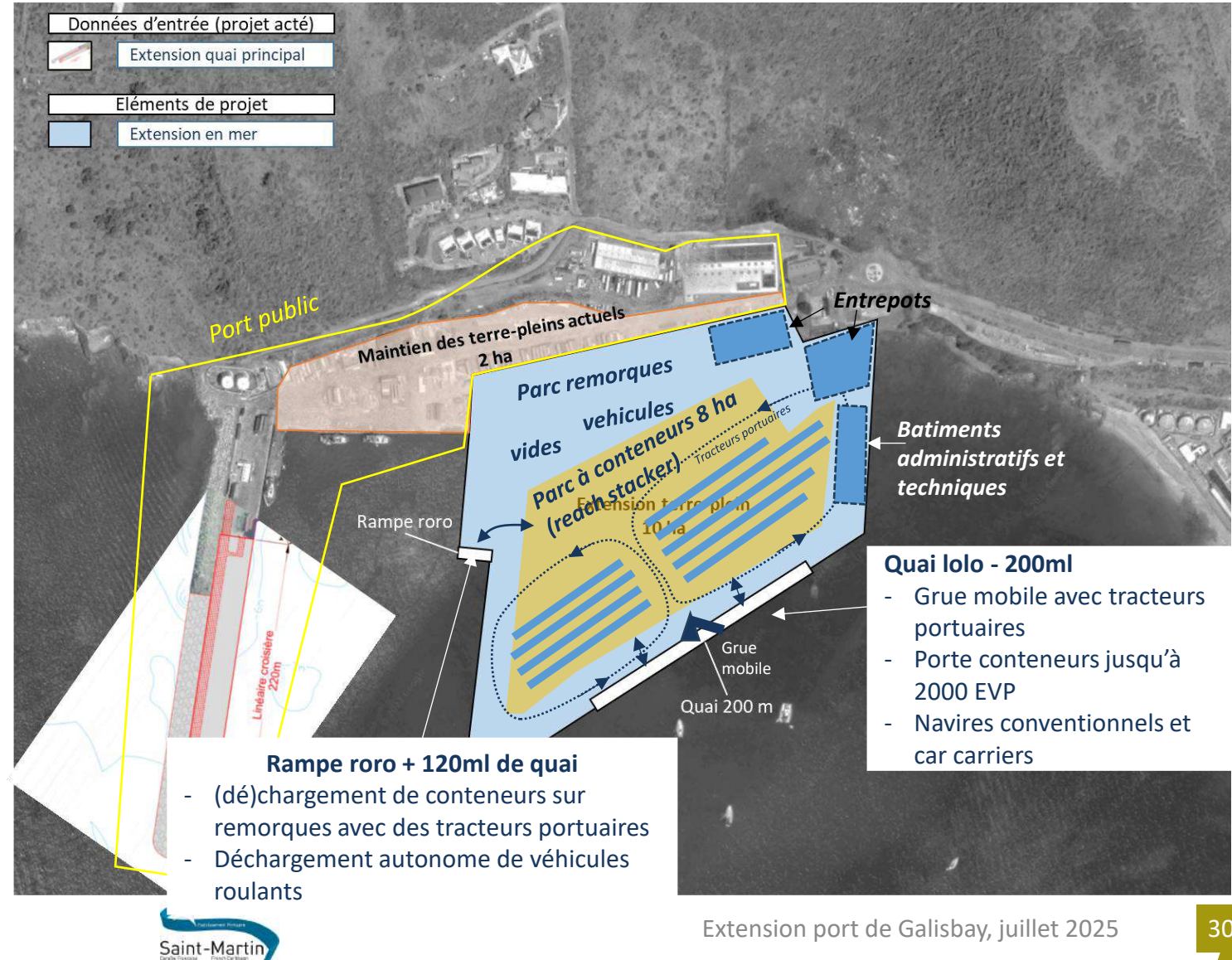


Puis, légère croissance des volumes pour atteindre les 110 000 EVP sur du long terme

Un terminal avec 1 poste roro et 1 poste lolo en interaction

- Des escales peuvent avoir lieu simultanément sur les 2 postes roro et lolo
- Des flux de transbordement auront lieu entre les 2 postes (i.e un navire déchargeant un conteneur sur le quai lolo sera ensuite chargé sur une remorque puis embarqué sur un navire roulier via le poste roro)
- Les conteneurs roro peuvent être :
 - stockés et empilés sur 2 ou 3 hauteurs dans le « parc à conteneurs »
 - Stockés sur leur châssis dans un espace dédié « parc remorques »

Schéma des opérations sur l'extension



5 navires types ont été considérés pour modéliser les schémas d'escales hebdomadaires de l'extension

Caractéristiques des navires type escalant sur l'extension et schéma d'escale hebdomadaire

	Capacité nominale	GT	LOA	Tirant d'eau Chargé à 80%	Taille d'escale & poste	Schéma d'escale 2030 - 39 000 EVP	Schéma d'escale en 2040 - 100 000 EVP
Local feeder roro 50 - 150 EVP	50 à 150 TEU	De 2 000 à 6 000	De 60 à 120 m	De 4 à 7 m	De 30 à 60 EVP/ escale <i>Poste roro</i>	5 - 7 escales/ sem	5-7 escales/ sem
Regional feeder 1300 EVP	1300 TEU	16 000	160 m	7,5m	150 - 200 EVP/ esc. <i>Quai lolo</i>	1 escales/ sem	2 escales/ sem
Caribbean feeder 2000 EVP	2000 TEU	25 000	190 m	8,1 m	400 EVP/ escale <i>Quai lolo</i>		2 escales/ sem
Conventionnel	3000 T	5 500	120 m	8 m	200 T/ escale <i>Quai lolo</i>	2 escales / mois	2 escales / mois
Roro mixte	250 unités	7 000	125 m	8 m	120 – 150 vl /esc. <i>Poste roro</i>	1 escale / mois	1 escale / 3 semaines



Extension port de Galisbay, juillet 2025

Le mode roulier perdure sur le trafic domestique et le lolo se développe tiré par le transbordement

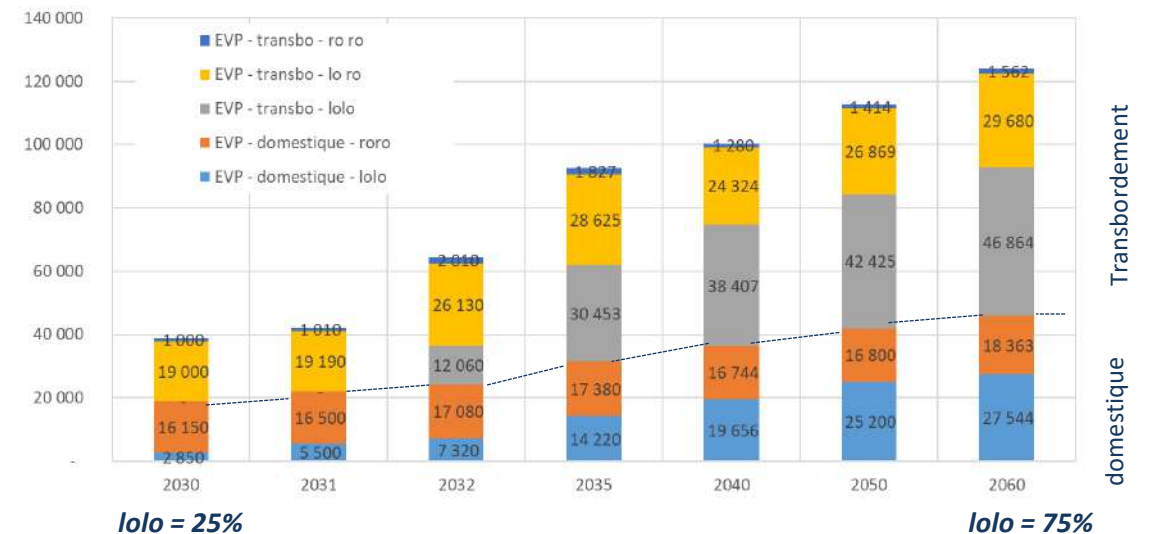
Traffics domestiques conteneurs

- Un trafic domestique équilibré et stable sur la durée du modèle
 - 50-50 import et export
 - À l'exception des conteneurs vides de retour de Saint Barth, les conteneurs entrants « à l'import » sont pleins
 - Les reefers représentent 15% des conteneurs pleins à l'import
 - Une **transition progressive du roro vers le lolo** : Le mode roulier représente 85% des flux en 2030 et va se réduire progressivement jusqu'à 40% en 20 ans pour laisser la place au lolo sur le quai principal de l'extension (les nouvelles compagnies qui viennent réaliser du transbordement alimentent également le marché intérieur en lolo)

Traffics de transbordement

- 55% de conteneurs pleins (les vides sont également transbordés au retour)
- 7% de reefers
- Un transbordement majoritairement lo – ro au début (de porte conteneur vers feeder roro alimentant les leewards notamment), puis le lo-lo se développe pour du transbordement entre petits PC (croisement de lignes pour des flux US)
- Un transbordement de PC vers roro qui se maintient (indiqué « EVP – transbo – lo ro » dans schéma)
- les compagnies roro feeder sur les leewards disposent généralement de leur propre flotte de chassis portuaire, et

Répartition des conteneurs manutentionnés de l'extension par mode lolo vs roro



Une exploitation au Reach Stacker plus adaptée à l'extension de Galisbay



	Exploitation au Reach stacker	Exploitation au Cavalier
Productivité des opérations	Similaire, conditionnée par la productivité de l'équipement de quai	
Densité de stockage	170 ground slots / ha	250 ground slots / ha
Investissements (CAPEX)	Mesuré : 0,45 M€ pour un RS et 80 k€ pour un tracteur portuaire avec châssis Pour 1 grue : besoin de 3 RS + 6 tracteurs portuaires → 1,8M€	Supérieur (entre 0,8 et 1 M€ par cavalier pour un hybride) Pour 1 grue : besoin de 3 Cavaliers → 2,4 à 3 M€
Coûts d'exploitation	Besoins en maintenance inférieure, disponibilité des pièces, mécanique accessible	Fort besoin en maintenance, rareté des pièces, compétences spécifiques
Besoin en personnel	Elevé pour une grue : 3 conducteurs de RS + 6 conducteurs de tracteurs	Pour une grue : 3 conducteurs
Optimisation des opérations	2 ruptures de charges entre le quai et le parc	1 rupture de charge

Adaptée pour les terminaux avec :

- Faible trafic (< 150 000 EVP)
- Place disponible
- Faible coût de main d'œuvre
- Grue mobile

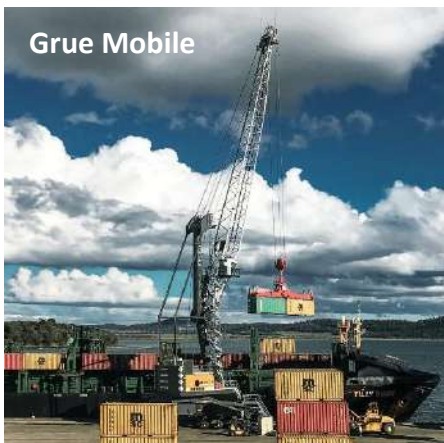
Adaptée pour les terminaux avec :

- Trafic important
- Place réduite
- Coût de main d'œuvre élevé
- Portiques

Voir détails en annexes

Organisation – principales hypothèses

	Quai lolo	Poste roro	Gate / parc
Mode d'exploitation	Grue mobile + Reach stacker + tracteurs portuaires	Tracteurs portuaires	Reach stacker
Productivités	Grue mobile : 15 mvt/h RS : 10 mvt/h Tracteur portuaire : 3 mvt/h	Cible : 10 mvt/h Tracteur portuaire : 3mvt/h	Turn around time : 30m
Fonctionnement	16h / jour, 5j/7	16h / jour, 5j/7	8h / jour, 5j/7
Equipements	1 grue mobile RS : 3 puis 4 (dont 1 de secours) Tracteurs + châssis : 6	Tracteurs portuaires : de 4 à 5	Empty Handler pour le dépôt de vides Utilisation des RS du parc
Taille d'équipe	12 personnes/ grue 1 chef d'équipe + pour 1 grue mobilisée : 1 conducteur de grue 2 conducteurs de RS 5 conducteurs de tracteurs portuaires 1 agent à quai (pointeur/lasheur) 2 agents à bord	7 personnes Chef d'équipe mutualisé avec l'équipe lolo si simultanée 4 conducteurs de tracteurs 1 agent à quai (pointeur/ lasheur) 1 agent à bord	3 personnes polyvalentes 1 agent au poste d'entrée/sortie des camions (la « gate ») 2 électro-mécaniciens Les autres besoins de conducteurs d'engins (RS ou tracteurs) sont couverts par les équipes de quai lorsqu'elles ne travaillent plus sur le navire



Dimensionnement des équipes : des ressources partageant leur temps entre quai – parc – gate

■ Personnel direct - logique de dimensionnement par pic d'activité:

- Calcul du nombre d'équipes nécessaires aux activités du quai lolo (déterminé par le trafic)
- Définition d'un % d'escales simultanées au quai lolo et roro
- Capacité résiduelle de l'équipe lolo (de taille supérieure) à gérer le poste roro
- Calcul du besoin en personnel supplémentaire pour gérer le roro
- Calcul du temps disponible restant de ces équipes et leur capacité à gérer la gate dans les temps morts
- Dimensionnement des éventuelles ressources complémentaires pour la gate

■ Personnel indirect : une équipe optimisée

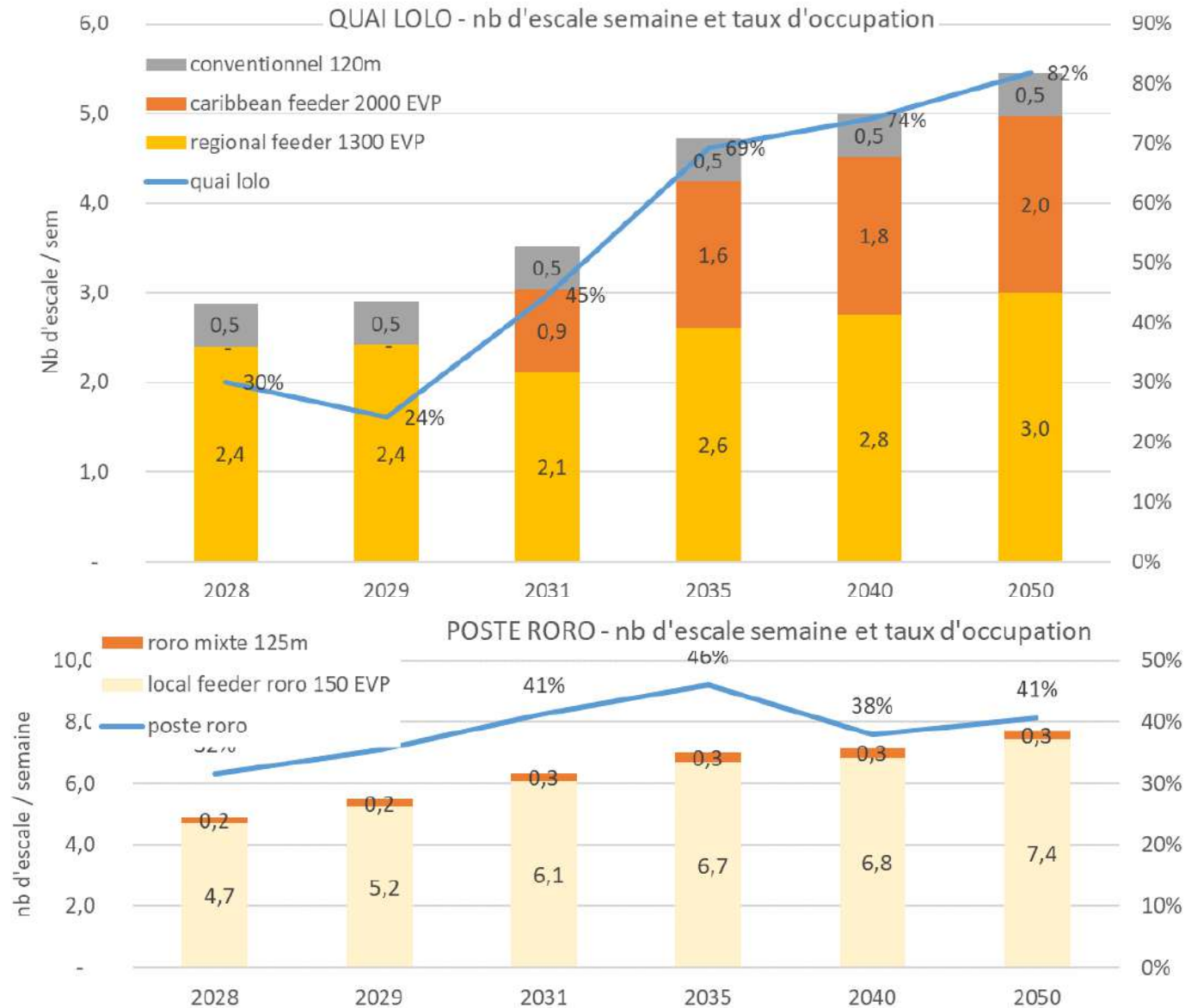
- 1 terminal manager
- 1 assistante de direction et administrative
- 1 responsable comptabilité / finances

Une capacité de 150 000 EVP minimum avec 8 ha dédiés au conteneur

	Cible 2050	Cible 2050 avec baisse du dwell time	Besoin en superficie pour traiter les trafics des 10 premières années	
Superficie dédiée au parc conteneur	8 ha	8 ha	4 ha	4 ha
Hauteur de stockage	2	2	2	2
Dwell time	5 j	4 j	5 j	4 j
Capacité du terminal	150 000 EVP	180 000 EVP	75 000 EVP	95 000 EVP

- La capacité du terminal est le minimum entre la capacité du quai et la capacité du parc
- La capacité permise par le terminal est suffisante par rapport aux objectifs de trafics
- Un parc de stockage de 4 ha offre déjà une capacité de 75 000 EVP, suffisante pour traiter les 10 premières années de trafic.
- Par ailleurs, suivant les besoins, en stockant sur 3 hauteurs, 3 ha seraient suffisants pour traiter 100 000 EVP (avec une majorité de lolo et peu de roro)

Modélisation de l'activité : une occupation acceptable des 2 postes d'ici 2035, puis intensification sur le quai lolo



- Jusqu'à 5 escales / semaine sur le quai lolo en 2050 et 7 escales/ semaine sur le quai roro
- Un développement du lolo et une stabilité du poste roro
- A partir de 2035, le déploiement de 2 grues peut être envisageable pour le futur opérateur. Cependant, l'utilisation des éventuelles grues de bord des navires est également possible pour accélérer les opérations

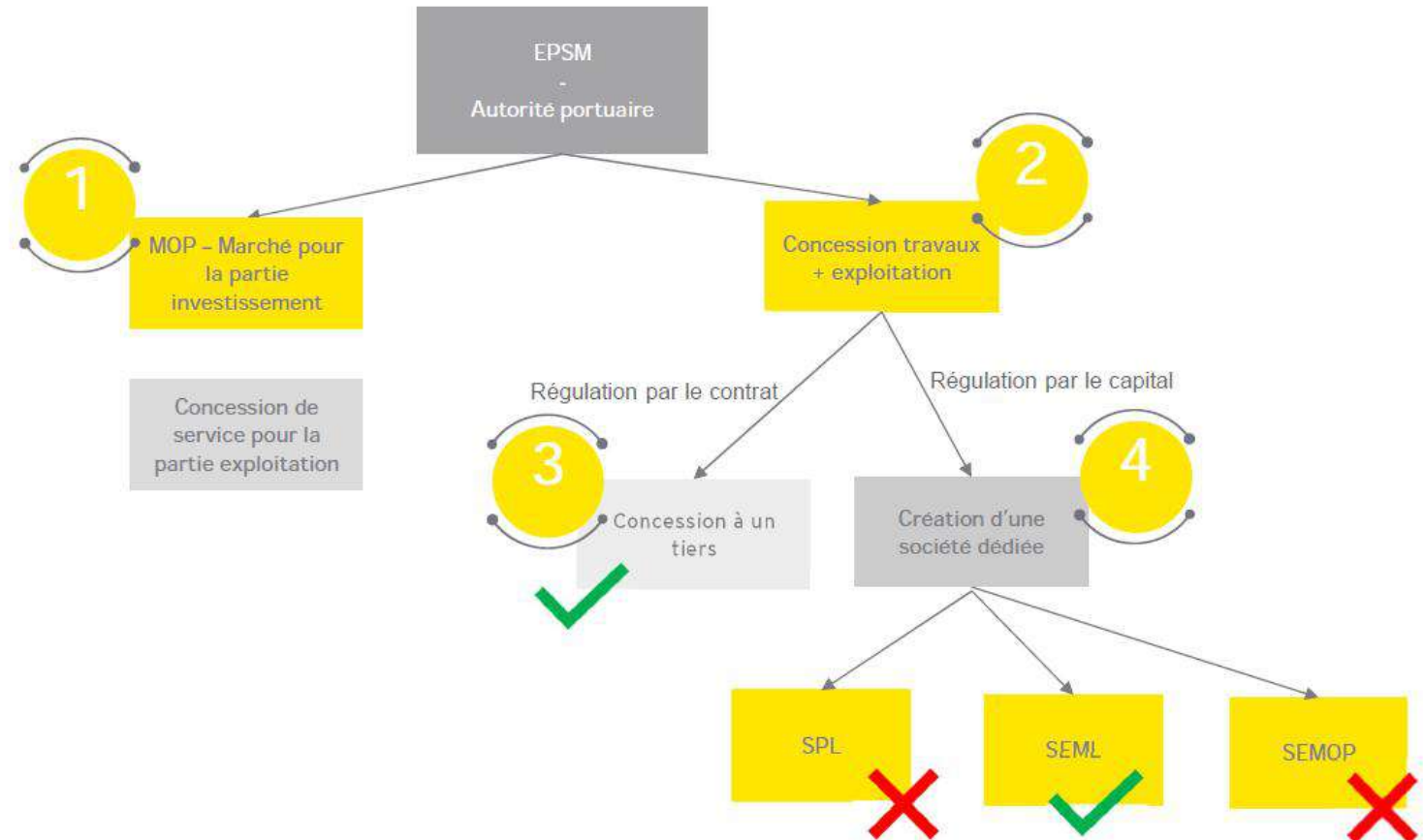
Contenu

- L'opportunité : une demande pour la desserte du marché domestique et pour un service qualitatif de transbordement local p.5
- Une extension portuaire durable, polyvalente et attractive p. 15
- Trafics, exploitation et capacité du futur terminal p. 17
- **Plan d'affaires**
 - **Rappel des modes de gestion envisagés et du modèle économique** p. 29
 - Scénario de référence : une extension a minima en réponse aux besoins portuaires p. 34
 - Des leviers d'optimisation à étudier par les futurs candidats p. 52
- Calendrier p. 58
- Annexes (hypothèses et comptes exploitation détaillés ...) p. 60

Le schéma privilégié : concession de travaux et d'exploitation (1/2)

- Un marché de travaux (1) présente trop de risques de calendrier et d'investissements
- La concession (2) est adaptée : elle peut être confiée à un tiers ou à une société dédiée pouvant impliquer une collectivité comme l'EPSM (la SEML)
- Intérêts du modèle concessif : opérateur unique, maîtrise du calendrier, transfert des risques
- La SEMOP n'est pas favorite à ce stade car présente un risque fort de dilution des responsabilités et de calendrier

Arbre de décision des montages contractuels (EY, déc 2022)



Le schéma privilégié : concession de travaux et d'exploitation (2/2)

Synthèse de l'analyse comparative des montages contractuels (EY, déc 2022)

Schémas envisageables	Périmètre couvert par le schéma	Capacité à transférer les risques sur la tête du cocontractant	Calendrier de mise en œuvre	Contrôle par l'autorité concédante	BILAN avantage / inconvénient
Régie et concession de services	✓	✗	✗	✓	✗
Concession à un tiers	✓	✓ ✓	✓ ✓	✓	✓ ✓
Concession à une SEML	✓	✓	✓ ✓	✓ ✓	✓ ✓
Concession à une SPL	✓	✗	✗	✓ ✓	✗
Concession à une SEMOP	✓	✗	✗	✓	✗

Le modèle économique associé : le concessionnaire réalise l'ensemble des travaux, mais n'exploite que l'extension

Le concessionnaire réaliserait l'ensemble des travaux dans les modalités suivantes :

Lot de travaux / investissements	Subvention ?	Travaux	Exploitation	Maintenance
Dragage, extension de la digue et quai polyvalent / croisière	Subvention de 100% par la Collectivité	Conception et réalisation des travaux, puis transfert / mise à disposition de la collectivité	Non	Non
Création du TP gagné sur la mer avec les sédiments de dragage	Non <i>(voir leviers d'optimisation du modèle)</i>	Conception et réalisation des travaux	Oui	Oui
Surfaçage du TP, quai lolo et poste roro	Non	Conception et réalisation des travaux	Oui	Oui

Durée envisagée : de 30 à 50 ans au regard de l'équilibre économique de la concession*

* : La durée d'une concession dépend « du temps raisonnablement escompté par le concessionnaire pour qu'il amortisse les investissements réalisés pour l'exploitation des ouvrages ou services avec un retour sur les capitaux investis, compte tenu des investissements nécessaires à l'exécution du contrat.(art R3114-2 code cde publique)

En contrepartie de la réalisation de ces travaux d'infrastructure le concessionnaire pourrait collecter les redevances portuaires

❏ Périmètre d'intervention et de responsabilité du concessionnaire et revenus associés :

	Infrastructure : TP (hors surfacage) et quais	Superstructure : outillages, surfacage TP, bâtiments, ...
Investissements	oui	oui
Entretien / maintenance	oui	oui
Revenus associés	Droits de Port Navire Droits de port Marchandise	Manutention, stockage Prestations logistiques diverses Location de TP et de surfaces dans entrepôt construit par le concessionnaire

❏ Revenus et responsabilités restant à l'EPSM autorité concédante :

- DPN et DPM sur les trafics de la partie « publique », amodiations déjà existantes
- Entretien et maintenance des quais polyvalents et annexes, du chenal et des terres-pleins hors extension

❏ Le concessionnaire versera une redevance à l'EPSM pour l'occupation et l'exploitation de l'extension

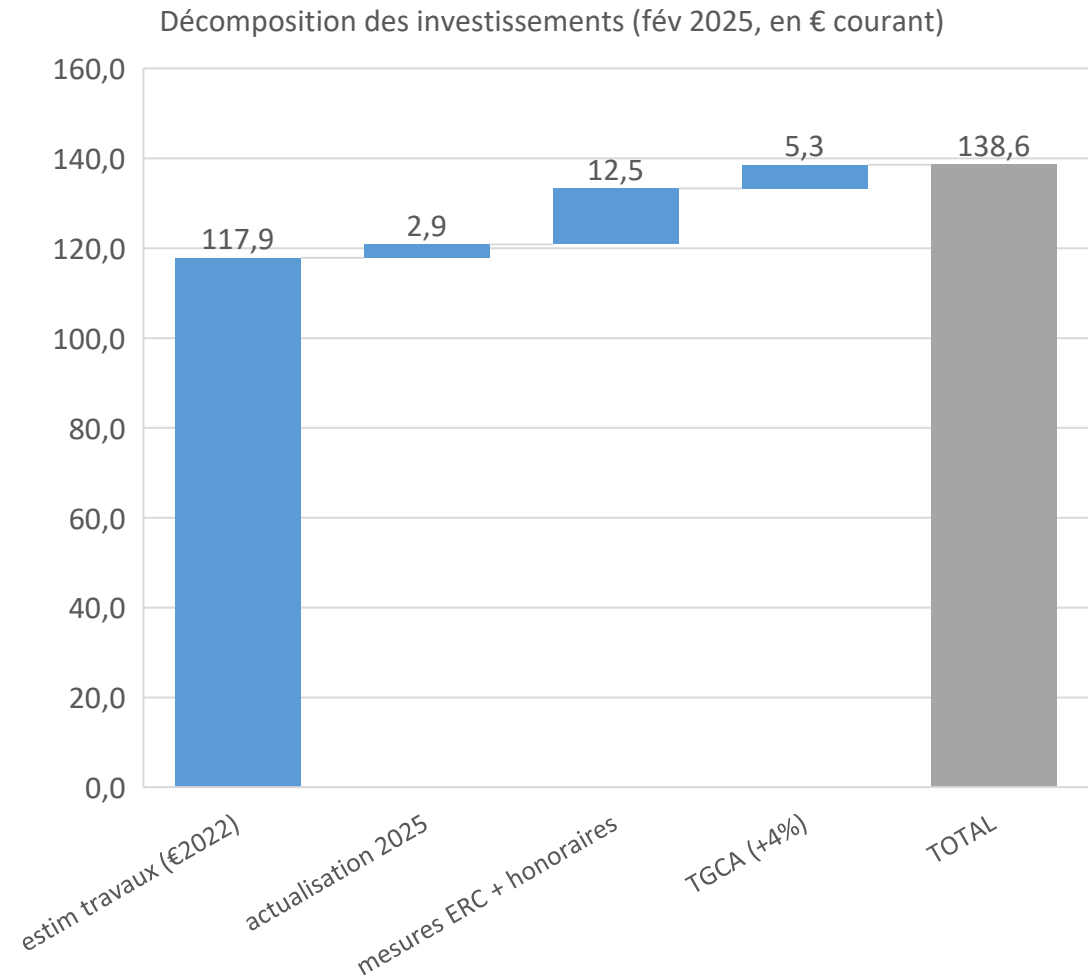
Contenu

- L'opportunité : une demande pour la desserte du marché domestique et pour un service qualitatif de transbordement local p.5
- Une extension portuaire durable, polyvalente et attractive p. 15
- Trafics, exploitation et capacité du futur terminal p. 17
- **Plan d'affaires**
 - Rappel des modes de gestion envisagés et du modèle économique p. 29
 - **Scénario de référence : une extension a minima en réponse aux besoins portuaires** p. 34
 - Des leviers d'optimisation à étudier par les futurs candidats p. 52
- Calendrier p. 58
- Annexes (hypothèses et comptes exploitation détaillés ...) p. 60

Un programme initial d'investissement hors équipement réévalué à 138 M€

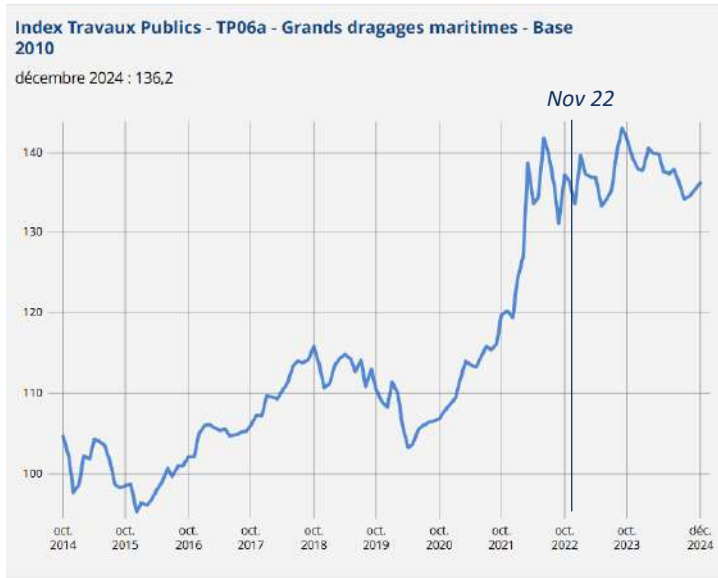
Le volume d'investissements (~138 M€) se base sur :

- Un programme de travaux complet étudié par la société SETEC en 2022 (118 M€), dont 4,5M€ sont une actualisation d'un chiffrage d'EGIS de 2012 pour les quais lolo et roro de l'extension
- Une actualisation sur la base d'indices de la construction (grands dragage, travaux terrassement, ...) entre 0% et 1% par an entre 2023 et 2028, hypothèses formulées sur la base de l'évolution des indices (forte variation 2021 - 2022 en raison de la crise sanitaire et énergétique, puis stabilisation voire baisse, cf. planche suivante)
- Des honoraires à 8,4% et des mesures ERC significatives (+13 M€)

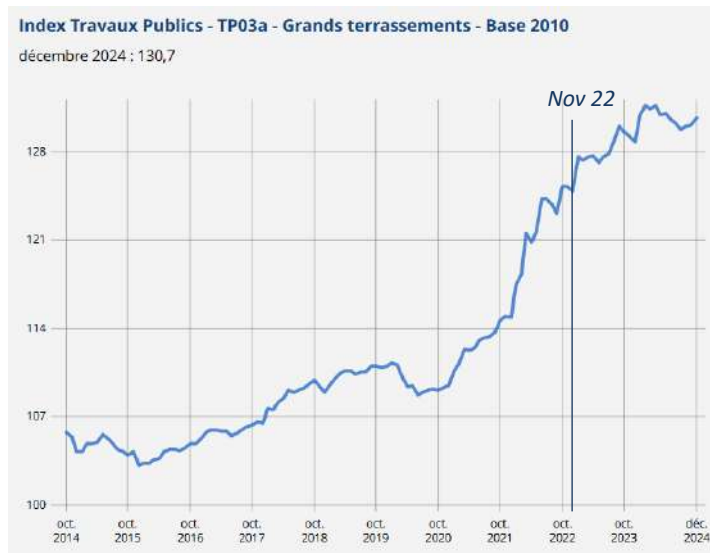


Le décalage de 2 ans du projet impose une actualisation du montant des investissements

■ Dragage : 16 M€₂₀₂₂



■ Digue + Création / viabilisation
TP extension 20 ha: 65 M€₂₀₂₂



■ Création des quais : 35,9 M€₂₀₂₂



Valeur retenue
pour inflation
annuelle entre
2023 et 2030

► **+0,5%**

+1%

+0%

Des leviers d'optimisation ont été identifiés et pourront être approfondis par les futurs candidats

Leviers identifiés

- Une optimisation des investissements en réponse aux besoins de l'opérateur
 - Surfaçage partiel du terre-plein en fonction des perspectives de trafic (total initialement prévu de 25,5M€ pour 10 ha de TP)
 - Simplification du poste roro : non réalisation du linéaire de quai associé remplacé par des ducs d'Albe (économie d'environ 4-5M€ sur les 9,5M€)
- Une optimisation des investissements sous réserve de la faisabilité environnementale et de la compatibilité avec le dossier d'autorisation environnementale en cours :
 - Optimisation des opérations de dragage et valorisation de l'ensemble des matériaux extraits
 - Augmentation de la taille de l'extension et commercialisation de foncier
 - Obtention de subventions sur la création du TP et le surfaçage
 - Achat d'outillages d'occasion
- Un développement des revenus : vente de prestations logistiques, location d'entrepôt, augmentation des tarifs, accueil des trafics d'hydrocarbures, ...
- Optimisation des surfaces d'exploitation et valorisation d'une partie de l'extension pour d'autres activités (ex : chantier naval)
- Une optimisation de l'exploitation, des charges et du financement

Leviers considérés dans le scénario de référence présenté ci-après

Leviers à étudier par les futurs candidats sous réserve de leur faisabilité

Présentation du scénario « de référence » modélisé

■ Optimisation des investissements

- Réalisation d'un poste roro (et non du quai Roro), permettant une économie de 4,7 M€ d'investissement

■ Densification de l'usage de l'extension avec un chantier naval

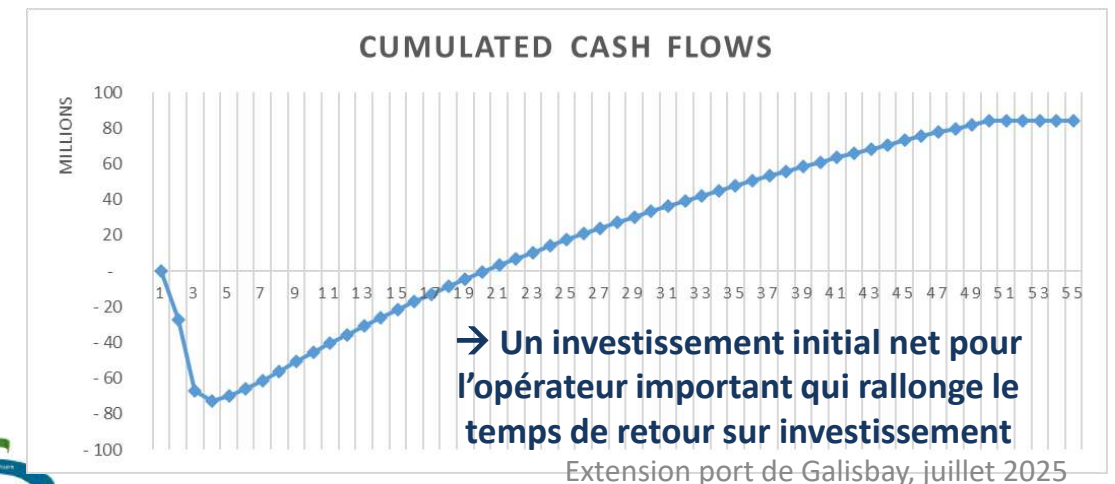
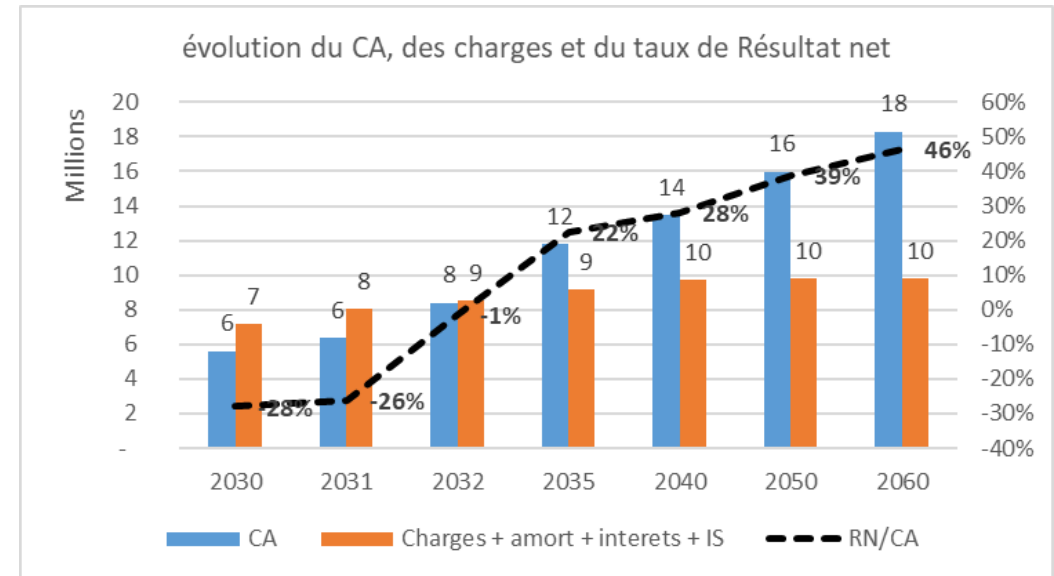
- Surfaçage de l'ensemble des 10 ha du terminal
- Réservation de 6 ha pour le terminal polyvalent soit une capacité de 80 – 120 000 EVP
- Mise à disposition d'un foncier aménagé de 4 ha pour chantier naval → revenu sup de ~ 800 000€/an payé par le futur opérateur du chantier

■ La partie « port public » (64M€) financée intégralement par des fonds publics

Résultats : Un TRI acceptable, une VAN significative sur 50 ans et un projet générateur de cash flows

Feuille de synthèse du scénario de référence

Investissements	2027 - 2056	2057-2076	tx de subv	subvention
infrastructure - AP	62 086 485	-	100%	62 086 485
infrastructure - TO	71 000 975	-	0%	-
quay equipment	5 582 913	6 483 996	0%	-
yard equipment	5 254 268	71 444	0%	-
buildings	888 512	-	0%	-
autres	150 000	-	0%	-
total	144 963 153	6 555 439	41%	62 086 485
Investissement net Opérateur			89 432 108	
TP - phase 1	100%	année phase 2	2030	
heure /grue / an	4500	année 2eme grue	2077	
Financement				
Apport en capital initial	10 000 000	nb d'an trésor <0	12	
Part financée par la dette (0 - 5 ans)				
sur RAF après subvention	80%	5 ans et +	80%	
financement en fond propre (RAF)	50%		12 992 361	
financement en apport CCA et tx	50%	6,00%	2 992 361	
dette - taux all in	4,0%	sur période	30	
dividendes versées en % si RN> à	50%	300 000	-	149 526 913
Résultats				
	total période	moy /an		
Resultat net total (€)	291 385 538	5 827 711		
Free Cash Flow actualisé	162 602 060	3 252 041		
redevance versée au port	39 804 808	796 096		
	fixe	32 178 083	643 562	
	variable	7 626 725	152 534	
taux d'actualisation à 30ans et +	4,0%	3,0%		
	avec VNC	sans VNC	VAN (avec VNC)	
TRI Projet 20 ans	6,1%	3,9%	17 752 270	
TRI Projet 30 ans	7,4%	7,0%	40 845 083	
TRI Projet 50 ans	8,4%	8,39%	84 412 097	
TRI Actionnaire	20 ans	30 ans	50 ans	
	7,4%	9,2%	10,1%	



Un scénario alternatif sans quai polyvalent



- Optimisation des investissements / financement
 - Réalisation d'un poste roro (et non du quai Roro), permettant une économie de 4,7 M€ d'investissement
 - Non réalisation du quai polyvalent : Réduction de l'investissement de la com de 18M€ → et **subvention des travaux de l'opérateur à hauteur de 10 M€**
 - Baisse de la contribution publique de 64 M€ à 56 M€

Utilisation de 4 ha pour le chantier naval

- Impacts opérationnels sans quai polyvalent
 - Pas de développement croisière
 - Pas d'économie d'échelle sur les appros hydrocarbures
 - Pas de quai de « secours » en cas d'indisponibilité du terminal privé

Feuille de synthèse du scénario alternatif sans quai polyvalent

Investissements	2027 - 2056	2057-2076	tx de subv	subvention
infrastructure - AP	62 086 485	-	100%	62 086 485
infrastructure - TO	71 000 975	-	14%	9 940 136
quay equipment	5 582 913	6 483 996	0%	-
yard equipment	5 254 268	71 444	0%	-
buildings	888 512	-	0%	-
autres	150 000	-	0%	-
total	144 963 153	6 555 439	48%	72 026 621
Investissement net Opérateur			79 491 971	
TP - phase 1	100%	année phase 2	2030	
heure /grue / an	4500	année 2eme grue	2077	
Financement				
Apport en capital initial		10 000 000	nb d'an tréso <0	10
Part financée par la dette (0 - 5 ans)				
sur RAF après subvention		80%	5 ans et +	80%
financement en fond propre (RAF)		50%		11 998 347
financement en apport CCA et tx		50%	6,00%	1 998 347
dette - taux all in	4,0%	sur période	30	
dividendes versées en % si RN> à		50%	300 000	- 154 659 916
Résultats				
		total période	moy /an	
Resultat net total (€)		303 561 185	6 071 224	
Free Cash Flow actualisé		168 957 625	3 379 153	
redevance versée au port		39 804 808	796 096	
	fixe	32 178 083	643 562	
	variable	7 626 725	152 534	
taux d'actualisation à 30ans et +		4,0%	3,0%	
		avec VNC	sans VNC	VAN (avec VNC)
TRI Projet 20 ans		7,1%	5,2%	23 335 420
TRI Projet 30 ans		8,4%	8,1%	47 803 799
TRI Projet 50 ans		9,3%	9,31%	92 128 314
	20 ans	30 ans	50 ans	
TRI Actionnaire	9,0%	10,6%	11,4%	

Extension port de Galisbay, juillet 2025



Hypothèses détaillées : Investissements considérés scénario « de référence » : 123 M€ d'infra + 9 M€ d'outillages/bâtiments

Rappel des investissements (€ courants)

Famille d'invest	Investissement	Programme initial	Programme scénario de référence		
			2025 - 2034	2035 - 2044	2045 et +
Infrastructure – Autorité portuaire	Dragage Chenal	21 704 954	21 704 954		
	Prolongement Digue	23 302 625	23 302 625		
	Quai polyvalent croisière / commerce	18 921 772	18 921 772		
Infrastructure pour l'extension	Quai conteneur lolo	13 388 004	13 388 004		
	Quai roro	9 506 295	4 753 147		
	TP extension 10 ha - création	28 725 308	28 725 308		
	TP surfacage de 5 ha (phase 1)	12 736 693	12 736 693		
	TP surfacage de 5 ha (phase 2)	12 736 693	0		
TOTAL infrastructures		141 022 344	123 532 503		
Bâtiments	Bâtiments admin et techniques de l'extension		976 294		
Outillage parc	sureté sécurité véhicules, Groupe electro, ...		200 000		
Autres	Terminal operating System		150 000		
Bâtiments	entrepôts à louer				
Outillage quai	grue mobile		5 580 913		6 483 996
Outillage parc	Reach stacker		1 370 351		2 062 086
	tracteur portuaire + rmq		487 236		551 939
	tracteur portuaire		243 618	63 068	347 413
TOTAL équipement et bâtiments extension			9 010 403	63 068	9 445 434
	TOTAL (142 M€)		132 542 916	63 068	9 445 434

64 M€ → 100% financé par des fonds publics

59 M€ → financé par le futur opérateur (programme initial revu à la baisse avec une économie de 17,5 M€ d'investissements)

9 M€ (+ 9 M€ de renouvellement d'outillage sur les 30 années suivantes) → financé par le futur opérateur

Sources : Infrastructure : données Setec actualisées par Philippe Ricochin Consultant / Outillage : See'Up
Hypothèses : Indice d'actualisation des coûts d'investissement infrastructures de 2025 à 2028 = 0 % , ensuite 0,5%/an + indexation coûts équipement sur inflation

Hypothèses détaillées : Un projet techniquement éligible à 39M€ de subvention publique

- Le projet est éligible à de la subvention publique dans la mesure où sa marge nette actualisée sur 25 ans est inférieure à l'investissement
- Règlementation considérée : Union Européenne - régime cadre d'exemption par catégorie (valable jusqu'à fin 2023)
- Durée de l'analyse sur 25 ans (par référence aux préconisations du règlement complémentaire FEDER pour le PO 2014 – 20 – art 15)
- Une assiette éligible de 39 M€ qui pourra constituer une part des 64M€ que la collectivité devra payer à l'opérateur en contrepartie de la récupération de la digue, du dragage et de l'extension du quai existant

Calcul de l'assiette éligible à la subvention suivant le règlement FEDER

	non actualisé	actualisé
Cout d'investissement Total (25 ans) (CIT)	132 605 985 €	126 526 958 €
Cout Investissement éligible (CIE)	123 532 503 €	
coef. d'éligibilité	87%	
Recettes Nettes (recettes - charges d'exploitation) (RN)		86 395 560 €
Déficit de Financement (DF = CIT - RN)		40 131 398 €
Taux de Déficit de Financement (TDF = DF/CIA)		31,7%
Assiette éligible à la subv FEDER (=TDF*CIE)	39 181 627 €	

Investissements, focus sur les outillages

■ Un investissement sur 20 ans de 9 M€ à renouveler une fois dans les 30 années suivantes

	Cout neuf	Durée d'amort	Durée de vie	Nb d'unités		Renouvellement sur les 50 ans	Optimisation ? (non simulée)
				2030	2040		
Grue mobile sur pneus	5,5 M€	15 ans	45 000h	1	1	Oui	Occasion à 3,5M€
Reach Stacker	450 k€	10 ans	45 000 h	3	3	Oui	Occasion à 250k€
Tracteur + remorque (quai lolo)	80 k€	5 ans	50 000 h	6	6	Oui	
Tracteurs portuaires (poste roro)	60 k€	5 ans	50 000h	4	5	Oui	
Empty handler	200 k€	10 ans	45 000h	1	1	Oui	
Équipement et véhicules divers (sureté, sécu, ...)	200 k€	10 ans				Non modélisé	
TOS	150 k€	5 ans		1	1	Non	

- Optimisation possible avec du matériel d'occasion : permettrait de réduire d'environ 40% l'investissement, mais risque de surcoût de maintenance et un renouvellement anticipé
- Mutualisation à évaluer avec les Reach Stackers déjà déployés sur le port de Galisbay
- NOTE : le choix de la grue devra tenir compte de la disponibilité de pièces dans la zone et donc des modèles similaires déployées sur d'autres ports (grues GOTTWALD sur Philipsburg)

Investissements : hypothèses de financement

- Subvention (ou paiement par la collectivité) à 100% des travaux de dragage et du quai polyvalent / croisières
- Un apport en fonds propres de 19 M€ par l'opérateur se décomposant
 - Apport en capital initial de 5 M€ par l'opérateur, principalement utilisé pour la trésorerie
 - Financement de 20% des investissements nets de subvention (14M€)
- Financement du reste des investissements (80%) avec de la dette au taux de 4% sur 30 ans
- Après 2040 : financement du renouvellement des outillages avec la CAF générée par l'exploitation jusqu'à la fin de la concession

Mode de financements des investissements sur les 4 premières années

		2025	2026	2027	2028	TOTAL 2025 - 28	
investissements	total	21 704 954	70 949 705	30 877 844	9 010 413	132 542 916	
	dont infra publique (digue, dragage, quai polyvalent)	21 704 954	42 224 397	-	-	63 929 351	
	dont infra extension	-	28 725 308	30 877 844	-	59 603 152	
	dont bati & outillage extension	-	-	-	9 010 413	9 010 413	
financement	subvention	21 704 954	42 224 397	-	-	63 929 351	48%
	fonds propres		5 745 062	6 175 569	1 802 083	13 722 713	10%
	apport en CCA	-	-	-	-	-	0%
	CAF	-	-	-	-	-	0%
	dette	-	22 980 247	24 702 275	7 208 330	54 890 852	41%
	total	21 704 954	70 949 705	30 877 844	9 010 413	132 542 916	

Hypothèses détaillées : **Hypothèses générales**

- Inflation lissée sur les 50 ans : + 0,5% par an
- Taux d'imposition sur les sociétés : 20 % (code impôts Saint-Martin)
- Évolution de l'indice ILAT (loyers commerciaux) : suivant l'inflation
- Durée de la concession : le modèle présente les résultats sur 20, 30 et 50 ans
- TGCA de 4% applicable sur les investissements de travaux (et exonération sur les équipements de manutention)
- Taux d'actualisation (standards européens pour les projets d'infrastructure) :
 - 4% sur les 30 premières années
 - 3% sur les 20 années suivantes

Hypothèses détaillées : Revenus- des tarifs dans la continuité permettant de maintenir l'attractivité de Galisbay (1/2)

DPN / DPM : tarifs ciblés par l'EPSM en 2023, indexés sur l'inflation

			2025
Droit de port NAVIRE			0,3
Droit de port MARCHANDISE			
EVP - domestiqu	import	plein 20'	98
		plein 40'	115
		vide	23
	export	plein 20'	52
		plein 40'	58
		vide	18
EVP - transbo		plein 20'	31
		plein 40'	39
		vide	22
conventionnel	import	€/T	15
	export	€/T	7,5
véhicule	import	€/unité	33
	export	€/unité	17

Manutention : des tarifs dans la continuité de l'existant

			2028
manutention quai (lolo = roro)			
EVP - domestiqu	import	plein 20'	140
		plein 40'	196
		vide	70
		reefer	210
	export	plein 20'	140
		plein 40'	196
		vide	70
		reefer	210
EVP - transbo		plein 20'	98
		plein 40'	126
		vide	42
		reefer	140
Reception / livraison (gate)			
		plein 20'	20
		plein 40'	25
		vide	15
conventionnel	imp/ exp	€/T	15
véhicule	imp/ exp	€/unité	15
stationnement - revenus moyens / c			
		moy €/cnt dome	30
		moy €/cntr trans	10
		moy €/rmq	30
		moy €/VL	15
prise frigo			
		€/j	50

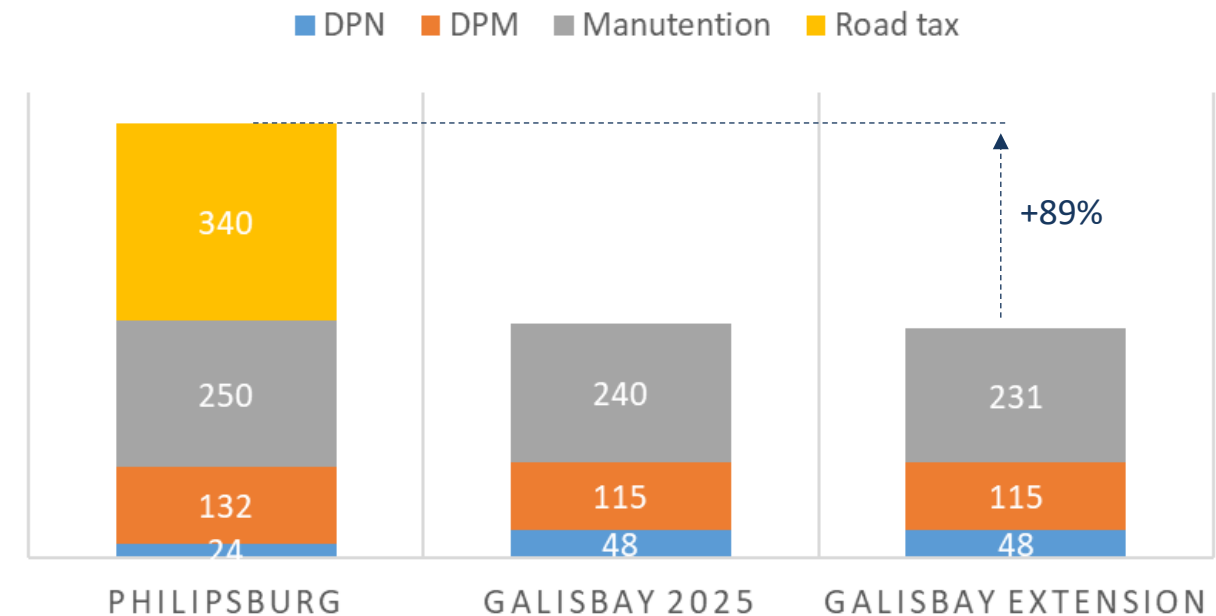
Tarifs amodiations :
3€/m²/mois pour TP
revêtu non bâti
15€/m²/mois pour
entrepôt

Hypothèses détaillées : Revenus - des tarifs dans la continuité permettant de maintenir l'attractivité de Galisbay (2/2)

- Hypothèses : navire type 1300 EVP (GT 16 000), escale de 200 conteneurs dont 40% en transbordement et 60% import / export
- En 2025 à Galisbay : cout de manutention d'un 40' à l'import :
 - ~120 € pour le roulage en sortie du navire
 - 2 x 40 €/mouvement de Reach stacker (du châssis portuaire vers le TP ou du TP vers le châssis client)
- *NOTE : Philipsburg pourrait gagner en compétitivité en supprimant temporairement la road tax*
 - Road tax appliquée à Phillipsburg sur les conteneurs à l'import :
 - 340 USD/ 20'
 - 310 USD/ 40'

Comparaison des couts de passage moyen d'un conteneur

1300 TEU VESSEL - IMPORT COSTS FOR 40' CNTR (2025)



Sources : Analyses See'Up, entretiens, grilles tarifaires des ports, actualisation

Hypothèses détaillées : Charges de personnel

Hypothèses de salaires bruts

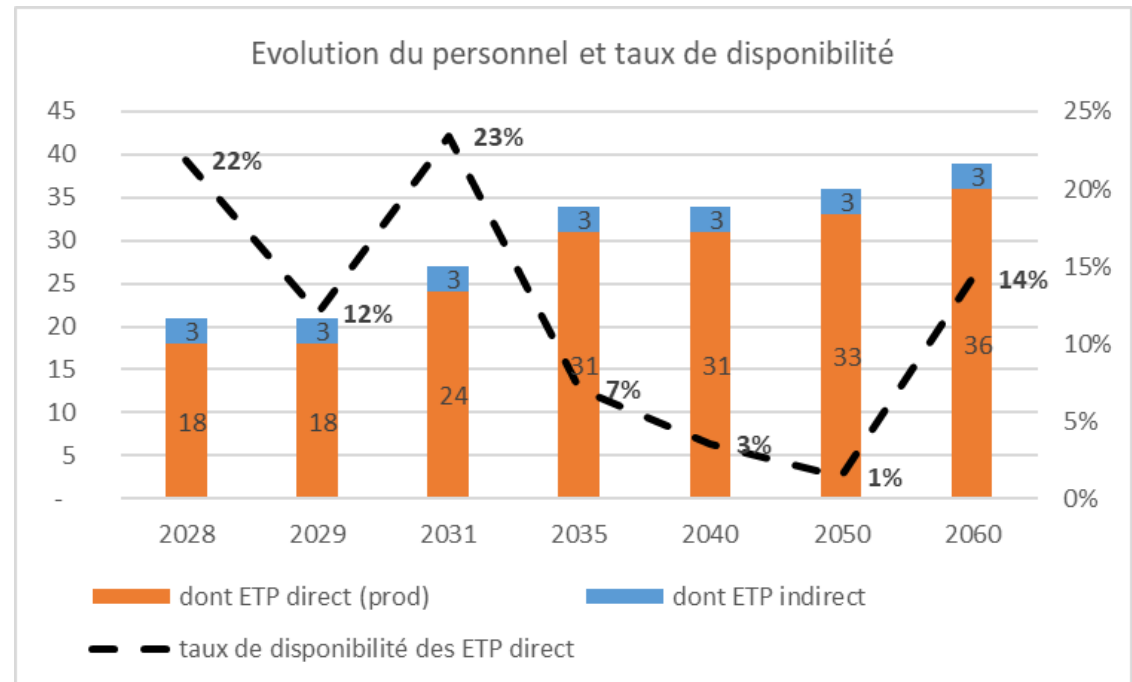
	salaire Brut annu en € 2025
Personnel "indirect"	
terminal and operation manager	75 000
assistante	28 000
responsable finance et compta	40 000
Personnel "direct"	
chef d'equipe	40 000
conducteur grue	50 000
conducteur cavalier / RS / tracteurs	35 000
dockers quai / parc polyvalent	30 000

■ Taux de charge patronale : 32%

■ Évolution des salaires : surperformance par rapport à l'inflation de + 0,5%

■ Rappel : dimensionnement des équipes en fonction du trafic et des outillages

■ De 21 à 39 ETP en 2060



→ La masse salariale représente ~30 €/EVP

Hypothèses détaillées : Autres charges d'exploitation

Consommations énergétiques – une charge variable avec le trafic

■ Coût unitaire

- Le coût de l'électricité en 2023 : 0,29 € / kWh
- Coût du GNR : 1,3€HT/l en 2024 (fin de l'exonération de taxe du GNR au 1^{er} janvier 2024)
- Coûts unitaires indexés sur l'inflation

■ Volume variable suivant les trafics

- Energie grue de quai : 6 kWh/conteneur ou 0,4 kWh/Tonne
- Consommation outillage parc suivant heures de fonctionnement (calculées sur la base des productivités et des trafics) et des ratios de consommation
 - Reach Stacker : 20 litres/h
 - Tracteur portuaire : 10 litres /h
 - Empty handler 10 litres /h
- Consommation d'une prise reefer : 2 kWh/h

■ Consommations de « fluides » des bâtiments : 15 €HT/m²/an*

→ Entre 7 et 8 €/EVP sur la durée du contrat

* Source : étude cabinet spécialiste de l'immobilier CBRE en 2022

Hypothèses détaillées : Autres charges

■ Entretien et maintenance

- Outillage : 3 % du CAPEX → de 400 à 550 k€/an
- Infrastructure extension (TP et quais) : 0,2 % du CAPEX → de 120 à 150k€/an
- Entrepôts loués : 1% du CAPEX → de 40 à 120 k€ (évolution avec la surface construite)
NB : le scénario de référence ne comporte pas d'entrepôt
- Bâtiments administratifs et techniques, nettoyage et multi technique : 28€HT/m²/an (source cabinet CBRE) → de 3 à 6k€/an suivant la surface d'entrepôt développée
- → **~10 €/ EVP**

■ Frais administratifs

- Téléphonie, internet, bureautique, vêtements travail, ...
- 1 500€HT/ETP/an

■ Frais de communication, marketing : 15000€/an

■ Véhicules de service : 8k€/an par véhicule, 1 VL pour 10 ETP, soit de 3 à 5 VL

■ Honoraires : comptabilité, juridique, ... 15 à 20 k€/ an

■ Assurance : 1,5% du CA, de 80 à 300k€/an

■ Frais bancaires : 5 à 10k€/an

■ Frais de siège : 1% du CA jusqu'en 2035, puis 0,5% (les dix premières années mobilisent plus de soutien du siège)

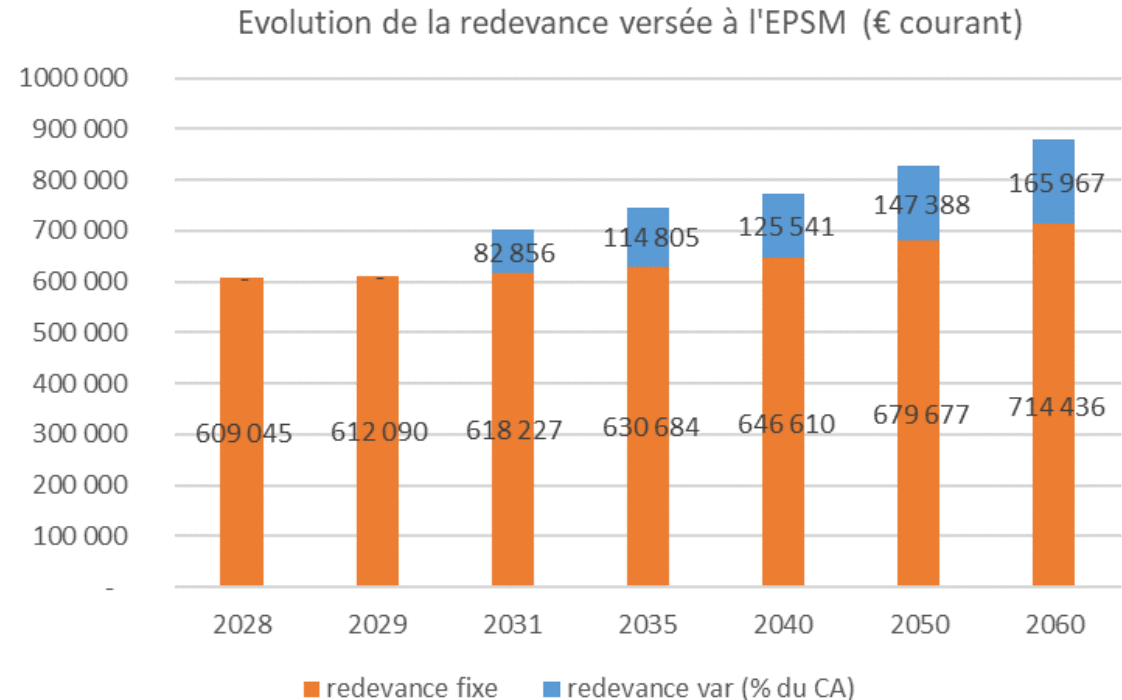
■ Impôts et Taxes : ~500k€ en 2050

- formation continue : 1,6% masse salariale chargée
- Apprentissage : 0,5% masse salariale chargée
- Effort sur la construction : 2% masse salariale chargée
- Patente (cf. code général des Impôts de Saint Martin)

Hypothèses détaillées : Redevance versée à l'EPSM

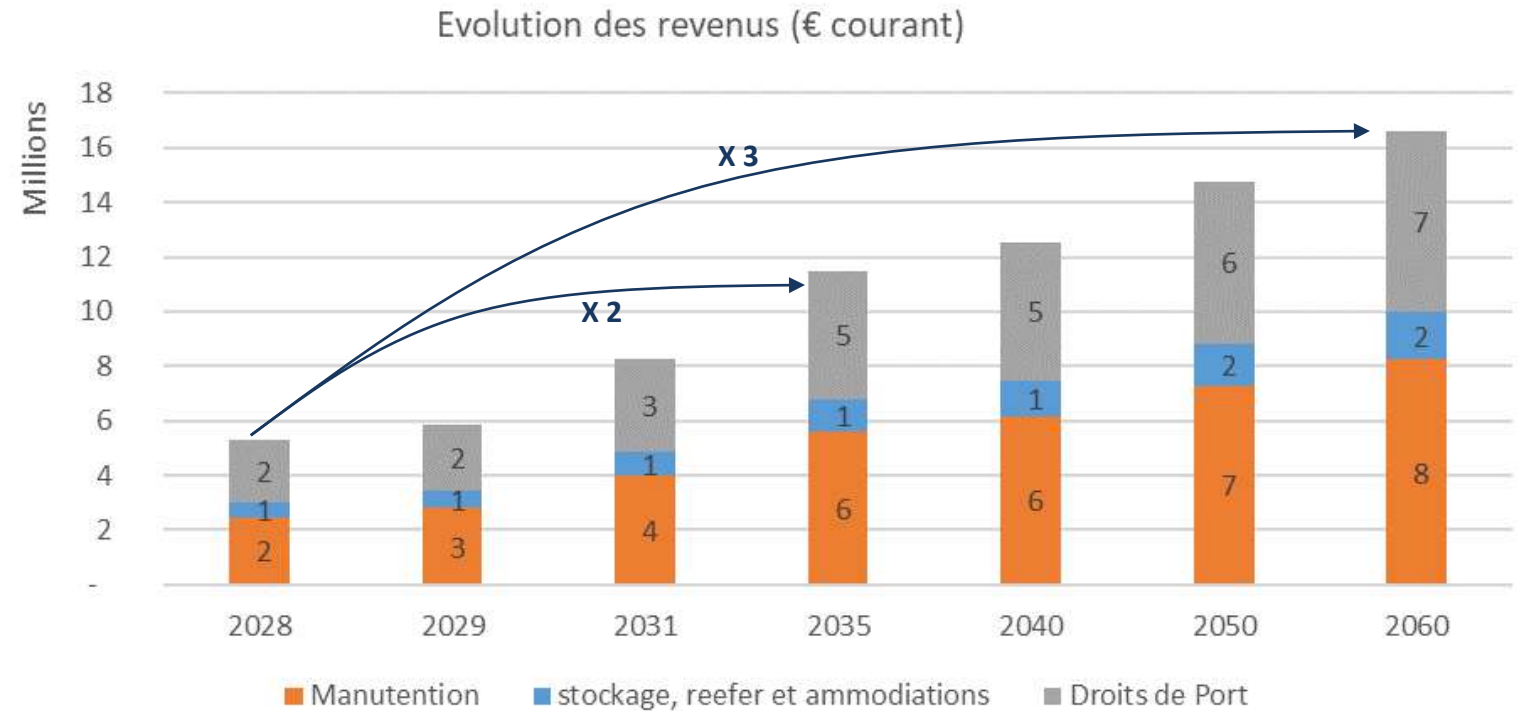
- Le concessionnaire bénéficie du droit d'exploitation de l'extension
- En plus de revenus de manutention et de services logistiques, il récupère les revenus des DPN et DPM pour les navires qu'il accueille
- Il verse donc en contrepartie une redevance à l'EPSM composée
 - D'une part fixe de 600 k€ versée par le concédant à partir de 2028
 - D'une part variable de 1% du CA dès 2030

→ Moyenne de 775 k€/an sur 50 ans
ou ~10 €/EVP



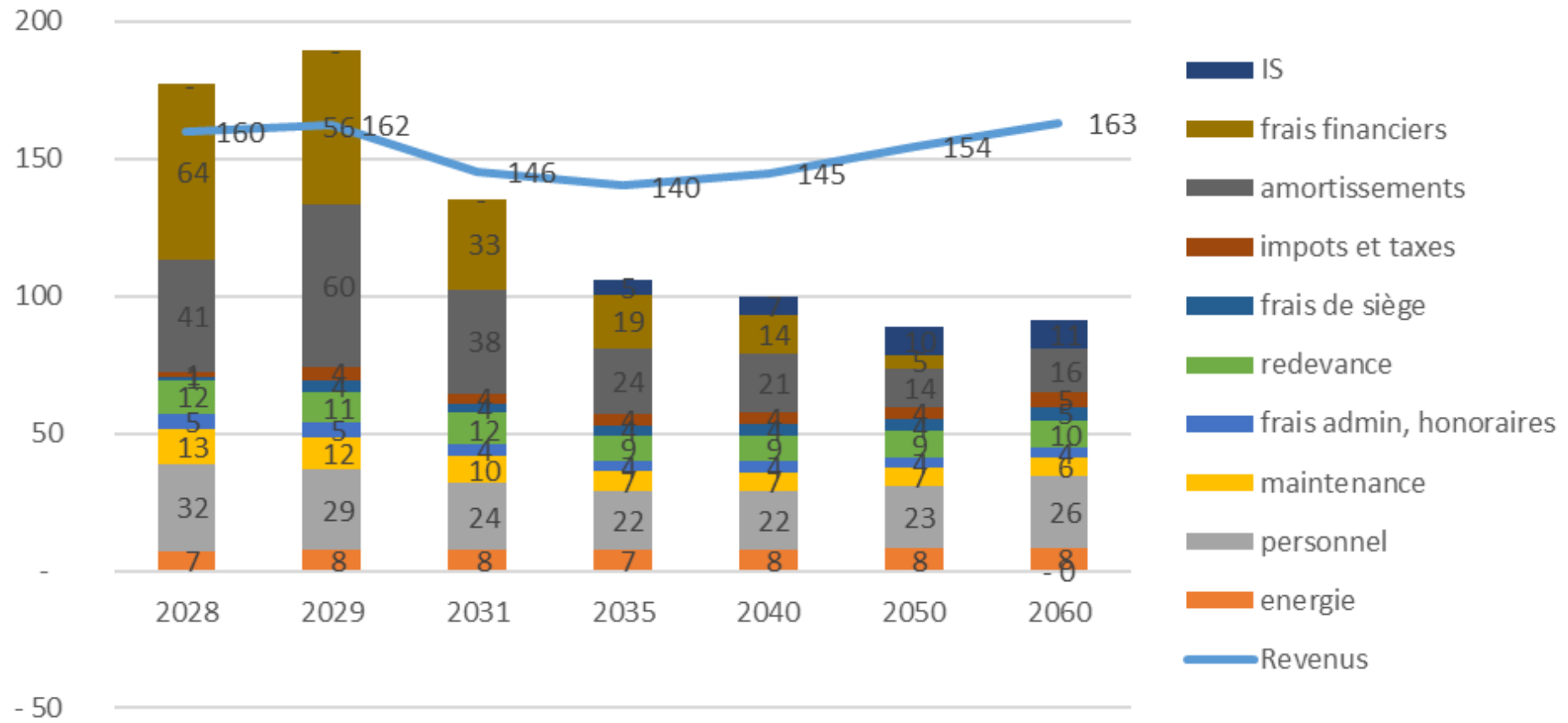
Un doublement du CA en 10 ans à 12M€

- L'activité de manutention génère 40% des revenus
- Les droits de port contribuent à hauteur de ~40% du CA de l'exploitant, de 2 à 7 M€



Résultats : Le revenu moyen par EVP permet dès 2031 de couvrir les couts

Evolution des revenus et couts €/EVP

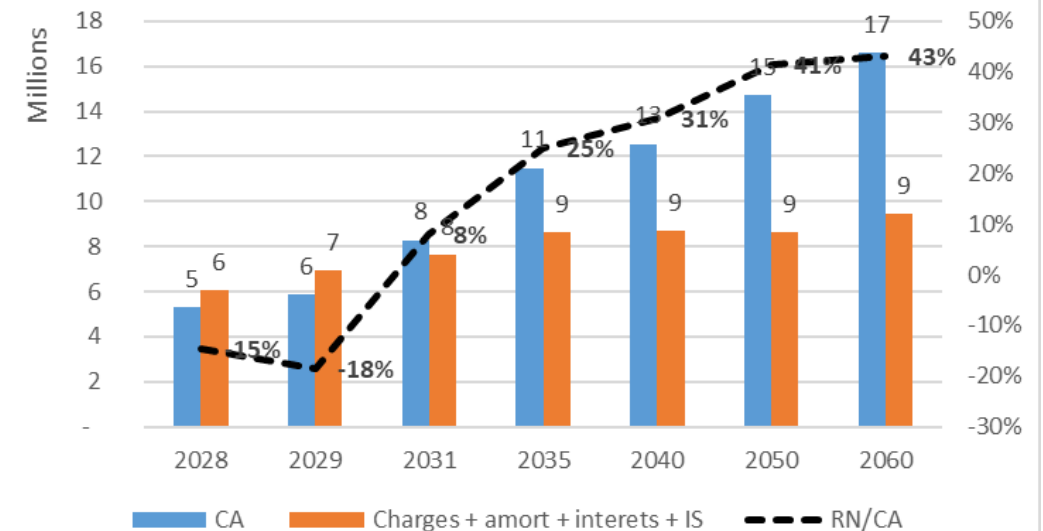


Résultats : Un TRI certes léger, mais une VAN significative sur 50 ans et un projet générateur de cash flows

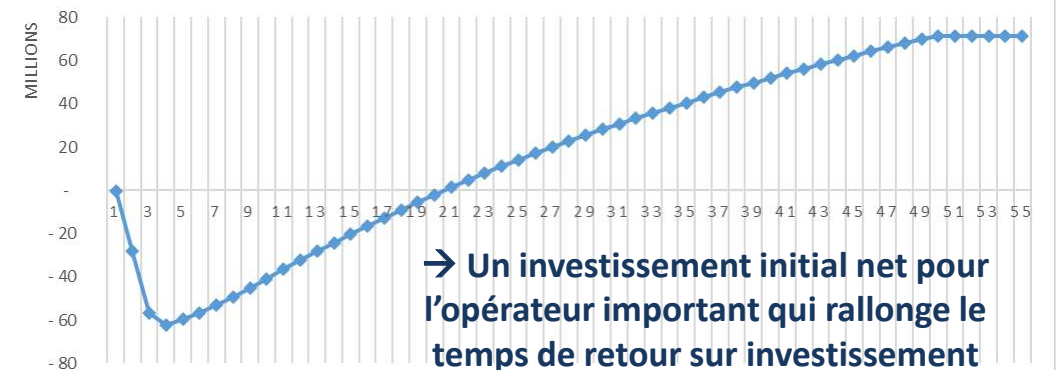
Feuille de synthèse du scénario de référence

Investissements	2025 - 2054	2055-2074	tx de subv	subvention
infrastructure - AP	63 929 351	-	100%	63 929 351
infrastructure - TO	59 603 152	-	0%	-
quay equipment	5 582 913	6 483 996	0%	-
yard equipment	5 254 268	71 444	0%	-
buildings	976 294	-	0%	-
autres	150 000	-	0%	-
total	135 495 979	6 555 439	45%	63 929 351
Investissement net Opérateur			78 122 068	
TP - phase 1	50%	année phase 2	2080	
heure /grue / an	4500	année 2eme grue	pas de 2eme grue	
Apport en capital initial		5 000 000	nb d'an trésor <0	7
financement en fond propre		20%		18 722 713
financement en apport CCA et tx		0%	5,00%	-
dette - taux all in	4,0%	sur période	30	
dividendes versées en % si RN> à		50%	300 000	- 128 290 025
Résultats		total période	moy /an	
Resultat net total (€)		250 183 086	5 003 662	
Free Cash Flow actualisé		148 262 523	2 965 250	
redevance versée au port		38 791 971	775 839	
	<i>fixe</i>	32 178 083	643 562	
	<i>variable</i>	6 613 888	132 278	
taux d'actualisation à 30ans et +		4,0%	3,0%	
		avec VNC	sans VNC	VAN (avec VNC)
TRI Projet 20 ans		1,8%	-0,3%	14 322 300
TRI Projet 30 ans		3,2%	2,8%	35 424 691
TRI Projet 50 ans		4,2%	4,19%	71 781 304
	20 ans	30 ans	50 ans	
TRI Actionnaire	1,3%	2,8%	3,8%	

évolution du CA, des charges et du taux de Résultat net



CUMULATED CASH FLOWS



Extension port de Galisbay, juillet 2025

Contenu

■ L'opportunité : une demande pour la desserte du marché domestique et pour un service qualitatif de transbordement local	p.5
■ Une extension portuaire durable, polyvalente et attractive	p. 15
■ Trafics, exploitation et capacité du futur terminal	p. 17
■ Plan d'affaires	p. 29
• Rappel des modes de gestion envisagés et du modèle économique	p. 34
• Scénario de référence : une extension a minima en réponse aux besoins portuaires	
• Des leviers d'optimisation à étudier par les futurs candidats	p. 52
■ Calendrier	p. 58
■ Annexes (hypothèses et comptes exploitation détaillés ...)	p. 60

Le projet dispose d'un fort potentiel d'optimisation qui pourra être étudié par les futurs candidats

- Une optimisation des investissements sous réserve de la faisabilité environnementale et de la compatibilité avec le dossier d'autorisation environnementale en cours :
 - Optimisation des opérations et techniques de dragage
 - Valorisation de l'ensemble des matériaux extraits (le projet initial prévoit un clapage en mer pour une partie, qui pourrait être valorisée autrement, après traitement)
 - Optimisation des techniques de construction
 - Augmentation de la taille de l'extension et commercialisation de foncier
 - Obtention de subventions sur la création du Terreplein et le surfaçage
 - Achats d'outillage d'occasion
- Un développement des revenus : vente de prestations logistiques, location d'entrepôt (avec panneaux photovoltaïques sur toiture), augmentation des tarifs, accueil de nouveaux traffics, ...
- Une optimisation des surfaces d'exploitation et valorisation d'une partie de l'extension pour d'autres activités (ex : chantier naval)
- Une optimisation possible de l'exploitation et des charges associées : amélioration de la productivité, optimisation des tailles d'équipes
- Amélioration des conditions de financement (dette, part de fonds propre, mécanisme de défiscalisation, ...)

La réduction du cout d'investissement de l'extension améliore fortement le TRI

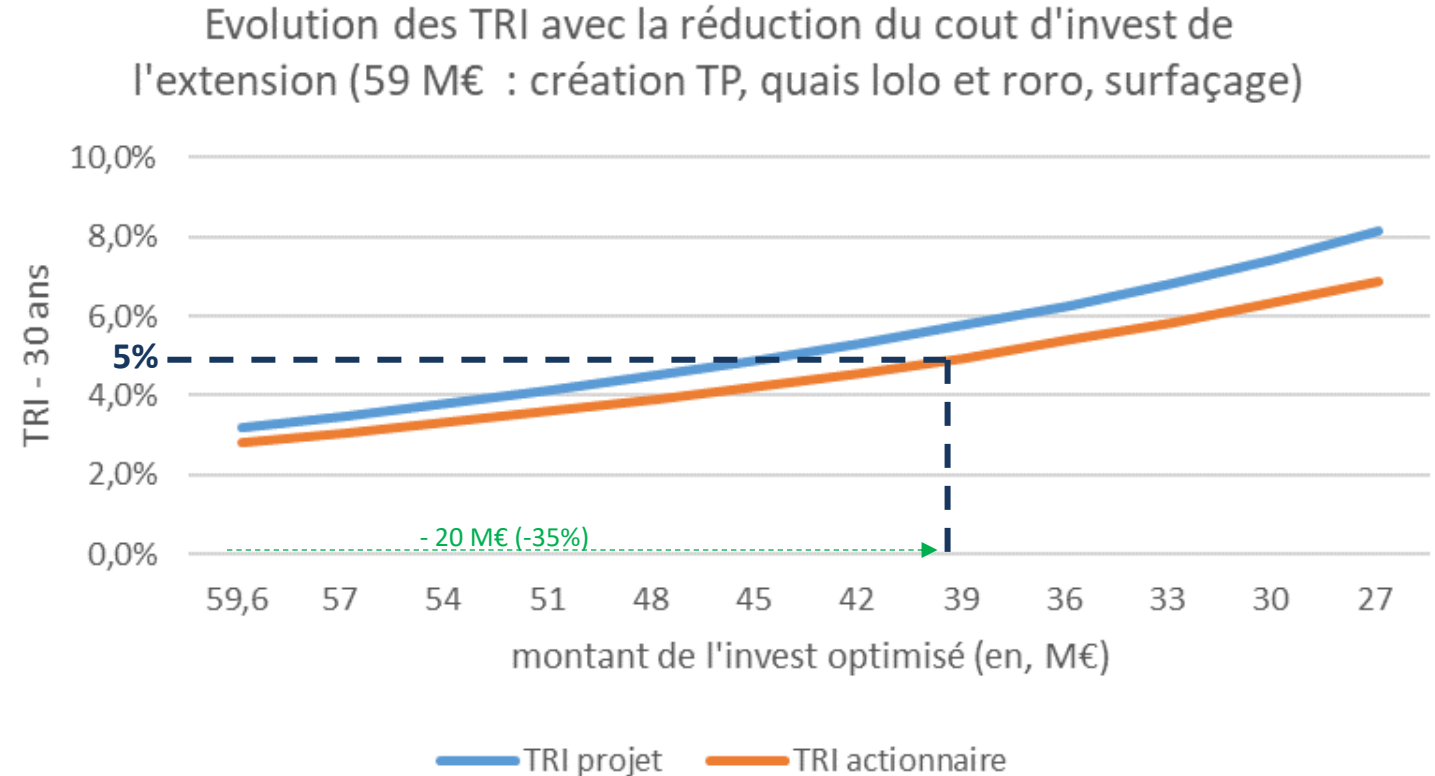
Rappel :

- Dragage + quai polyvalent + digue → 64 M€ financé à 100% par la collectivité
- Extension création du TP, quais lolo et roro et surfaçage → 59 M€

La simulation montre l'évolution du TRI projet et actionnaire à 30 ans suivant la réduction du coût d'investissement de l'extension de 59M€ soit par optimisation, soit avec de la subvention

Pour un TRI actionnaire de 5%, besoin d'une subvention / optimisation de 35% des coûts de l'extension, soit une économie de 20M€

A l'inverse, une augmentation de 10% de ce cout d'investissement abaisse le TRI projet à 2,7% (et le TRI actionnaire à 2,3%)



Un TRI également sensible aux modalités de financement et la redevance versée à l'EPSM

		VAN 30 ans	TRI projet 30 ans	TRI actionnaire 30 ans
Scénario de référence		35 M€	3,2%	2,8%
A Baisse de la durée d'emprunt à 20 ans et du taux à 3,5% (vs 30 ans à 4% dans sc référence) → Effets : baisse des charges financières, donc augmentation de l'IS et baisse du TRI projet // mais augmentation du Résultat Net et donc des dividendes versés et du TRI actionnaire		34 M€	3,1%	3,3%
B Augmentation des fonds propres de 19 à 24 M€ → Effet : augmentation de fonds propres, à iso dividendes, donc baisse du TRI actionnaire, mais amélioration de la trésorerie et du ratio de solvabilité dette / fonds propres.		35 M€	2,8%	1,8%
C Augmentation redevance fixe + 50% Scénario réf : 600k€ fixe + 1% CA Simulation : 900 k€ fixe + 1% CA	Rdv versée 1 100 k€/an (vs 725 k€/an sc réf)	31 M€	2,9%	2,5%

Le développement envisageable des revenus impacte positivement le modèle

	VAN 30 ans	TRI projet 30 ans	TRI actionnaire 30 ans
Scénario de référence	35 M€	3,2%	2,8%
A Augmentation des tarifs de manutention de +5%	38 M€	3,4%	3,1%
B Développement et location de 3000 m² d'entrepôt sur les 5 ha de TP <i>Construction en 2028 (1000€/m² → 3 M€, hors actualisation)</i> <i>location en 2029 à 15€/mois/m²,</i> <i>Frais de maintenance</i> <i>Le terre-plein résiduel est capacitaire pour l'activité conteneur</i>	39 M€	3,4%	3,0%
C Mise à disposition de 3000 m² de TP revêtu pour une activité logistique (sur les 5 Ha de TP) <i>location en 2029 à 3€/mois/m²</i> <i>Pas de frais associés</i> <i>Le terre-plein résiduel est capacitaire pour l'activité conteneur</i>	37 M€	3,3%	2,9%

Le modèle reste très sensible à l'inflation

	VAN 30 ans	TRI projet 30 ans	TRI actionnaire 30 ans
Inflation à 0%/an sur 50 ans	29 M€	2,7%	2,2%
Scénario de référence avec inflation à 0,5% / an	35 M€	3,2%	2,8%
Inflation à + 1% / an	42 M€	3,7%	3,4%

- L'inflation impacte autant les charges que les revenus. Cet effet ciseau améliore le résultat net annuel de l'activité et donc le TRI

Contenu

■ L'opportunité : une demande pour la desserte du marché domestique et pour un service qualitatif de transbordement local	p.5
■ Une extension portuaire durable, polyvalente et attractive	p. 15
■ Trafics, exploitation et capacité du futur terminal	p. 17
■ Plan d'affaires	p. 29
• Rappel des modes de gestion envisagés et du modèle économique	p. 34
• Scénario de référence : une extension a minima en réponse aux besoins portuaires	p. 52
• Des leviers d'optimisation à étudier par les futurs candidats	
■ Calendrier	p. 58
■ Annexes (hypothèses et comptes exploitation détaillés ...)	p. 60

Un lancement des opérations en 2030 après 2 ans de travaux

planning

	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030
Concertation publique							
Dépôt dossier d'autorisation environnementale		x					
Instruction dossier							
Préparation Procédure concession							
Procédure concession							
Selection fin 2025				X			
Travaux 2026 - 2027							
lancement opérations						x	x

■ De nombreuses études ont déjà réalisées à ce stade :

- Études stratégiques et juridiques
- Modélisation opérationnelle et économique
- Etudes d'ingénierie technique
- Un programme de 2 ans d'études environnementales
- Concertation publique

■ NB : La période de 2 ans de travaux pourrait être optimisée avec l'accélération du tassement du terre-plein créé grâce à des techniques de compactage et de drainage

Contenu

■ L'opportunité : une demande pour la desserte du marché domestique et pour un service qualitatif de transbordement local	p.5
■ Une extension portuaire durable, polyvalente et attractive	p. 15
■ Trafics, exploitation et capacité du futur terminal	p. 17
■ Plan d'affaires	
• Rappel des modes de gestion envisagés et du modèle économique	p. 29
• Scénario de référence : une extension a minima en réponse aux besoins portuaires	p. 34
• Des leviers d'optimisation à étudier par les futurs candidats	p. 52
■ Calendrier	p. 58
■ Annexes (hypothèses et comptes exploitation détaillés ...)	p. 60

Organisation : description des opérations sur un terminal exploité avec des Reach Stackers



■ Déchargement d'un conteneur au quai lolo

- Quai : Déchargement du conteneur à la grue mobile
- Dépose du conteneur sur un châssis portuaire tiré par tracteur portuaire
- Roulage jusqu'en bout de rangée de conteneurs sur le parc
- Prise par un Reach Stacker (RS) et stockage sur le parc

■ Sortie d'un conteneur du terminal

- Passage du camion par la gate et roulage jusqu'à la rangée indiquée
- Prise du conteneur sur le parc par le RS et dépose sur le châssis du camion (ou dépose au sol en bout de rangée si le camion est autodéchargeant)
- Départ du camion

■ Déchargement d'un conteneur roro

- Roulage du châssis + conteneur hors du navire par les tracteurs portuaires
- Si le châssis reste sur le parc, roulage jusqu'au parc de remorque et décrochage
- Si le châssis ne reste pas : roulage jusqu'en bout de rangée du parc conteneur
- Prise du conteneur par le RS et stockage dans le parc

Organisation : description des opérations sur un terminal exploité avec des cavaliers

Cavalier



■ Déchargement d'un conteneur au quai lolo

- Quai : Déchargement du conteneur à la grue mobile
- Dépose du conteneur au sol
- Prise par un cavalier et roulage jusqu'au parc
- Dépose sur le parc

■ Sortie d'un conteneur du terminal

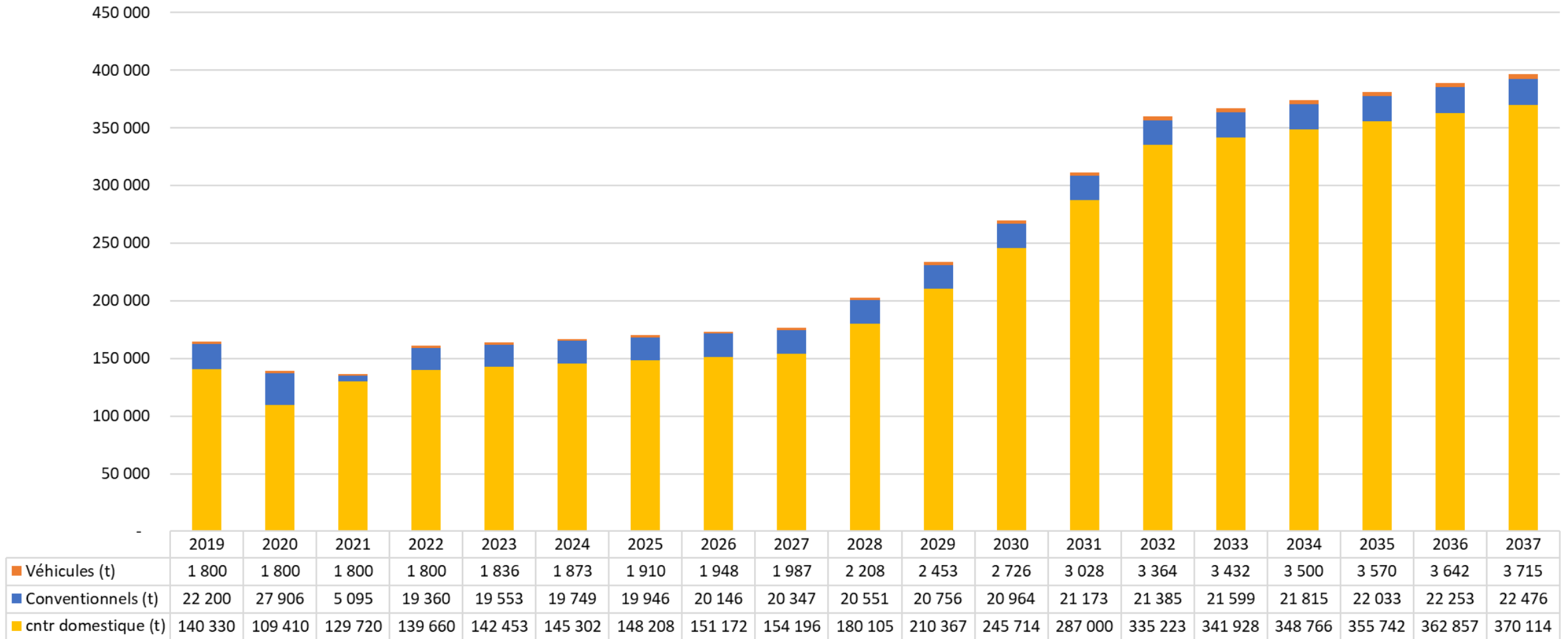
- Passage du camion par la gate et roulage jusqu'à la zone d'interface indiquée
- Prise du conteneur sur le parc par le cavalier et dépose sur le châssis du camion (ou dépose au sol si le camion est autodéchargeant)
- Départ du camion

■ Déchargement d'un conteneur roro

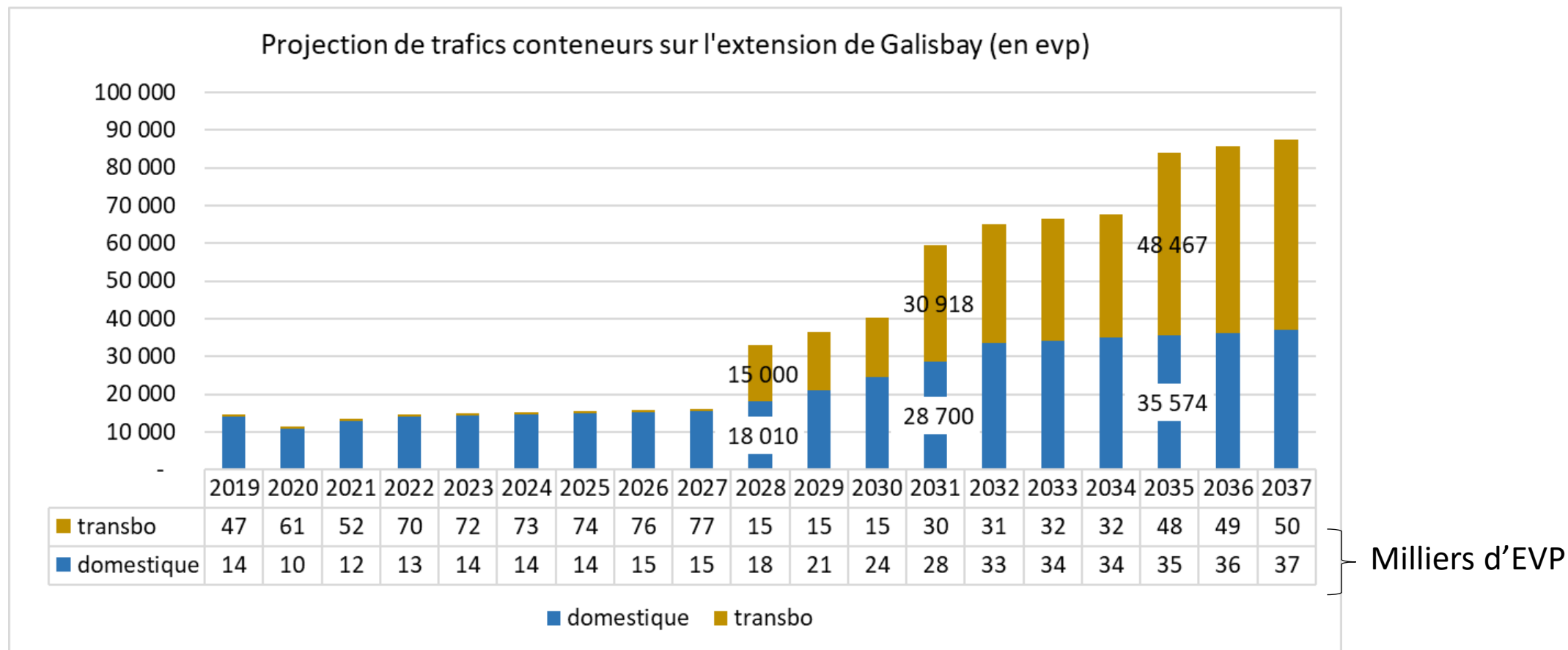
- Roulage du châssis + conteneur hors du navire par les tracteurs portuaires
- Si le châssis reste sur le parc, roulage jusqu'au parc de remorque et décrochage
- Si le châssis ne reste pas : roulage jusqu'à une zone d'interface
- Prise du conteneur par le cavalier et dépose sur le parc

Projections de trafic en tonnages sur l'extension

Projection de trafic sur l'extension de Galisbay, par filière (hors conteneurs en transbo) (en tonnes)



Projection des trafics conteneurs en EVP sur l'extension



Scénario de référence - détail des valeurs indicateurs opérationnels

		2028	2029	2031	2035	2040	2050	2060
EVP - trafic total		33 000	36 150	56 902	81 920	86 587	95 410	101 816
EVP - domestiqu	import plein	5 477	6 390	8 094	10 863	11 928	13 875	15 049
EVP - domestiqu	export plein	5 933	6 922	8 768	11 768	12 922	15 031	16 303
EVP - domestiqu	vide	6 590	7 688	9 738	13 069	14 351	16 694	18 106
EVP - transbo	plein + vide	15 000	15 150	30 302	46 220	47 387	49 810	52 357
répartition par type de manutention (lolo vs roro)								
EVP - domestique - lolo		4 464	5 712	9 299	16 900	20 008	24 624	26 707
EVP - domestique - roro		13 536	15 288	17 301	18 800	19 192	20 976	22 751
EVP - transbo - lolo		12 750	12 878	27 271	42 522	43 596	45 825	48 169
EVP - transbo - lo ro		1 500	1 515	2 121	3 235	3 317	3 487	3 665
EVP - transbo - ro ro		750	758	909	462	474	498	524
nb d'escale par semaine								
local feeder roro 150 EVP		4,7	5,2	6,1	6,7	6,8	7,4	8,0
regional feeder 1300 EVP		2,4	2,4	2,1	2,6	2,8	3,0	3,2
caribbean feeder 2000 EVP		-	-	0,9	1,6	1,8	2,0	2,1
conventionnel 120m		0,5	0,5	0,5	0,5	0,5	0,5	0,5
roro mixte 125m		0,2	0,2	0,3	0,3	0,3	0,3	0,3
taux d'occupation des quais		-						
quai lolo		30%	24%	45%	69%	74%	82%	87%
poste roro		32%	35%	41%	46%	38%	41%	44%
tx d'occupation du TP		42%	46%	69%	85%	78%	76%	82%
Indicateurs Opérationnels								
ETP TOTAL		21	21	27	34	34	36	39
dont ETP indirect		3	3	3	3	3	3	3
dont ETP direct (prod)		18	18	24	31	31	33	36
taux de disponibilité des ETP direct		22%	12%	23%	7%	3%	1%	14%
Nb d'equipement								
grue mobile		1	1	1	1	1	1	1
Reach stacker		3	3	3	3	3	4	4
tracteur + remorque (quai lolo)		6	6	6	6	6	6	6
tracteurs portuaires (quai roro)		4	4	4	5	5	5	5

Scénario « de référence » - détail des valeurs

Compte de résultat prévisionnel d'exploitation

		2 028	2 029	2 031	2 035	2 040	2 050	2 060
PRODUITS D'EXPLOITATION		5 359 356	5 987 198	8 535 181	12 062 850	13 521 574	16 680 859	19 737 710
Manutention		2 515 176	2 860 416	4 105 833	5 892 335	6 645 172	8 267 752	9 808 548
stockage, reefer et ammodiations		570 699	645 527	917 373	1 246 452	1 403 598	1 742 162	2 063 374
Droits de Port		2 273 482	2 481 255	3 511 975	4 924 063	5 472 805	6 670 945	7 865 788
CHARGES D'EXPLOITATION		- 2 639 608	- 2 835 222	- 3 705 872	- 4 668 142	- 5 035 529	- 5 889 556	- 7 148 021
Achats pièces & consommables		- 244 635	- 282 128	- 444 140	- 640 507	- 715 364	- 878 818	- 1 038 347
Charges de personnel indirect		- 197 382	- 200 343	- 206 398	- 219 064	- 235 994	- 273 880	- 317 849
Charges de personnel direct		- 862 685	- 875 625	- 1 226 843	- 1 662 127	- 1 790 582	- 2 192 959	- 2 833 972
maintenance		- 436 244	- 440 606	- 576 002	- 601 586	- 632 273	- 720 626	- 796 019
gardiennage		-	-	-	-	-	-	-
Frais admin, com et dépl		- 72 636	- 73 363	- 84 391	- 108 253	- 113 775	- 129 526	- 149 452
honoraires, assurances, banque		- 111 299	- 121 026	- 159 873	- 214 081	- 237 653	- 288 686	- 338 564
redevance fixe		- 617 671	- 623 447	- 634 813	- 656 722	- 682 350	- 726 563	- 759 536
redevance var (% du CA)		-	-	- 85 352	- 120 628	- 135 216	- 166 809	- 197 377
Frais de siège		- 53 594	- 59 872	- 85 352	- 120 628	- 101 412	- 83 404	- 98 689
impôts & taxes (pro, formation, Patente)		- 43 463	- 158 813	- 202 707	- 324 545	- 390 910	- 428 286	- 618 216
EXCEDENT BRUT D'EXPLOITATION (~EBITDA)		2 719 748	3 151 976	4 829 309	7 394 707	8 486 045	10 791 304	12 589 690
EBE/CA		51%	53%	57%	61%	63%	65%	64%
Dotation aux amortissements (après subv)		- 1 361 886	- 2 162 809	- 2 162 809	- 1 984 446	- 1 818 004	- 1 361 886	- 1 710 373
RESULTAT D'EXPLOITATION		1 357 862	989 167	2 666 500	5 410 262	6 668 041	9 429 418	10 879 316
REX/CA		25%	17%	31%	45%	49%	57%	55%
Frais financiers		- 2 105 105	- 2 031 795	- 1 885 173	- 1 591 930	- 1 225 376	- 492 269	0
IS		-	-	-	- 763 666	- 1 088 533	- 1 787 430	- 2 175 863
RESULTAT NET		- 747 243	- 1 042 628	781 327	3 054 665	4 354 131	7 149 719	8 703 453
RN/CA		-14%	-17%	9%	25%	32%	43%	44%
TRESO en fin de période		- 1 818 099	- 2 530 687	- 2 137 288	3 218 344	13 132 994	39 617 525	85 188 413