

RAPPORT D'ACTIVITÉ

2018



PORT DE GALISBAY

SOMMAIRE

Trafic global	3
Trafic importations	4
Trafic exportations	5
Transbordement	6
Trafic EVP	7
Trafic croisière	8
Trafic passagers	9-10
ATC	11
La Compagnie des Îles du Nord	12
Le port de Marigot	13
Chiffres clés	14



TRAFIC GLOBAL

L'établissement public gérant le port de commerce de Galisbay enregistre une nouvelle hausse de trafic en 2018 (+ 4%) avec 328 067 tonnes de marchandises traitées.

Ce niveau d'activité s'explique essentiellement par l'effet post-Irma qui avait déjà généré une hausse de près d'un quart du trafic en 2017. Un an après le passage de l'ouragan qui a endommagé 95 % des habitations et équipements, le territoire est toujours en reconstruction, les besoins en matériaux et autres matériels demeurent très importants.

Cela se vérifie dès le second semestre avec un trafic mensuel à partir du mois d'août supérieur à 10 000 tonnes environ par rapport aux autres mois de l'année (sauf en novembre) ; cela est en lien avec des versements plus conséquents des indemnités par les compagnies

d'assurance. En septembre deux-tiers des indemnités ont été versées contre un tiers cinq mois plus tôt.

Comparativement aux années avant Irma, le trafic a progressé en moyenne de 30 %. Par rapport à 2015, il a augmenté d'un tiers, cela représente 83 765 tonnes supplémentaires traitées, soit l'équivalent de trois mois de trafic.

En termes d'escales, la progression atteint 19 % avec un total de 1 936 comptabilisées, soit + 310 escales. Excepté en janvier, mai et juin, le nombre d'escales a été supérieur à 150, voire 160 chaque mois. Le port a enregistré près de 200 escales en octobre et décembre.

Marchandises en vrac

Le trafic de marchandises en vrac représente 56 % du trafic total du port de Galisbay avec un volume de 185 972 tonnes. Il est quasiment stable par rapport à 2017.

Sur l'année, il est en dents de scie avec des pics en mars, juin, août, octobre et décembre avec un trafic supérieur à 17 400 tonnes. 80 % des marchandises en vrac sont importées. Cette répartition est la même depuis plusieurs années.



- Plus de la moitié des marchandises traitées sont en vrac (185 972 tonnes).
- Plus des deux-tiers des marchandises traitées sont importées.
- 38 % des marchandises traitées sur le port sont des matériaux de construction avec 125 518 tonnes.
- Les carburants sont les deuxième marchandises traitées (61 940 tonnes).
- Les produits alimentaires représentent 17 % du volume traité.

TRAFIC IMPORTATIONS

Les importations de marchandises représentent un peu plus des deux tiers du trafic global. Elles ont progressé de plus de 6 % pour atteindre 224 612 tonnes.

Ces performances s'expliquent par les besoins liés à la reconstruction après l'ouragan Irma. Par rapport à 2016, ce sont 25 680 tonnes de marchandises supplémentaires importées sur l'année, soit l'équivalent de plus d'un mois d'activité.

La courbe des marchandises entrant a surtout progressé durant les deux derniers trimestres de l'année avec 118 810 tonnes traitées entre juillet et décembre, cela représente plus de la moitié du volume annuel traité. Un pic à 27 086 tonnes a été observé en août. Il s'agit du

second chiffre record enregistré depuis 2016, après les quelque 28 240 tonnes traitées en novembre 2017 (volume qui avait correspondu en l'approvisionnement en vivres et matériels d'urgence après Irma). Des volumes mensuels de 19 300 à 22 830 tonnes ont été enregistrés à quatre moments dans l'année ; ce sont des niveaux jamais atteints.

Ces résultats sont aussi portés par une hausse importante des importations conteneurisées qui atteignent 75 031 tonnes : + 15 % sur un an, + 84 % sur deux ans.

224 612 tonnes
MARCHANDISES IMPORTÉES TRAITÉES

+13 663*
+6,5%

+4 129*
+3%

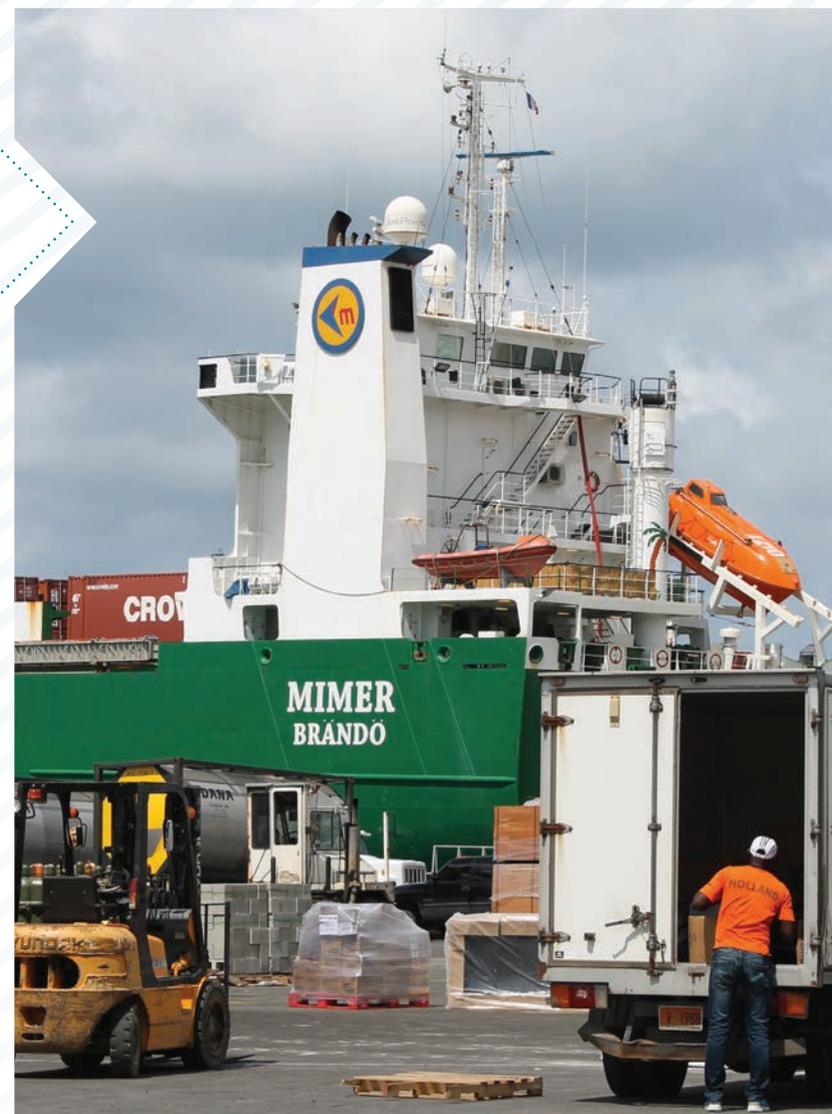


VRAC
149 581*



CONTENEUR
75 031*

+9 534*
+15%



*en tonnes

TRAFIC EXPORTATIONS

Les marchandises exportées depuis le port de commerce de Galisbay pèsent quasiment un tiers du volume total de marchandises traitées, avec 103 455 tonnes en 2018.

La faiblesse de ce poids s'explique essentiellement par le fait qu'il n'existe aucune production industrielle et agricole sur l'île à vendre à l'extérieur.

En revanche, malgré ce contexte, **les exportations sont en hausse significative : + 7 % par rapport à 2017, + 80 % par rapport à 2015.** Cette performance générale est due à la hausse

de l'activité transbordement et un développement du trafic domestique régional. Les exportations conteneurisées ont crû de 12 % pour atteindre **67 063 tonnes**, soit **7 378 tonnes** supplémentaires.

57 % du trafic s'est effectué entre juillet et décembre 2018 avec un volume mensuel traité systématiquement supérieur à 9 500 tonnes (sauf en août), un record pour la plateforme portuaire. A trois reprises, un volume de plus de 10 690 tonnes a été enregistré.

103 455*
TRAITÉES

+6 844*
+7%

*en tonnes



TRANSBORDEMENT



1 698
BOÎTES TRANSBORDÉES
dont 1073 EVP
+29%

Le transbordement est une activité que la direction développe depuis plusieurs années. Situés au Nord de l'arc antillais, Saint-Martin jouit d'une position stratégique entre les routes maritimes, notamment Nord/Sud, Nord/Ouest.

De plus, le port de Galisbay est idéalement situé pour desservir les îles avoisinantes comme Saint-Barthélemy, Anguilla, Saba ou Saint-Eustache qui ne disposent pas d'infrastructures nécessaires pour accueillir les navires assurant le trafic domestique caribéen, par exemple les bateaux en provenance de la République dominicaine transports fruits et légumes.

En 2018, le trafic s'est élevé 1 698 conteneurs. C'est 383 boîtes supplémentaires par rapport à l'année précédente (+ 29 %). Soit l'équivalent de plus de trois mois d'activité. Pratiquement les deux tiers sont des EVP. Le transbordement d'EVP a explosé sur les quatre derniers mois de l'année avec 583 EVP traités, soit 54 % du nombre total d'EVP traités en transbordement.

85 % des EVP transbordés sont des conteneurs 40 pieds.

Le transbordement représente 6,8 % du trafic total EVP.

TRAFIC EVP

La croissance du nombre d'EVP traités se confirme de nouveau cette année avec une progression, encore plus grande, de 25 % pour atteindre un total de 15 630. Pour rappel, en 2017, une hausse de 21 % avait été enregistrée et en 2016 de 10 %.

C'est 3 066 EVP supplémentaires traités en 2018, soit l'équivalent de deux mois d'activité en basse saison. C'est quatre à cinq mois d'activité supplémentaire par rapport à 2015.

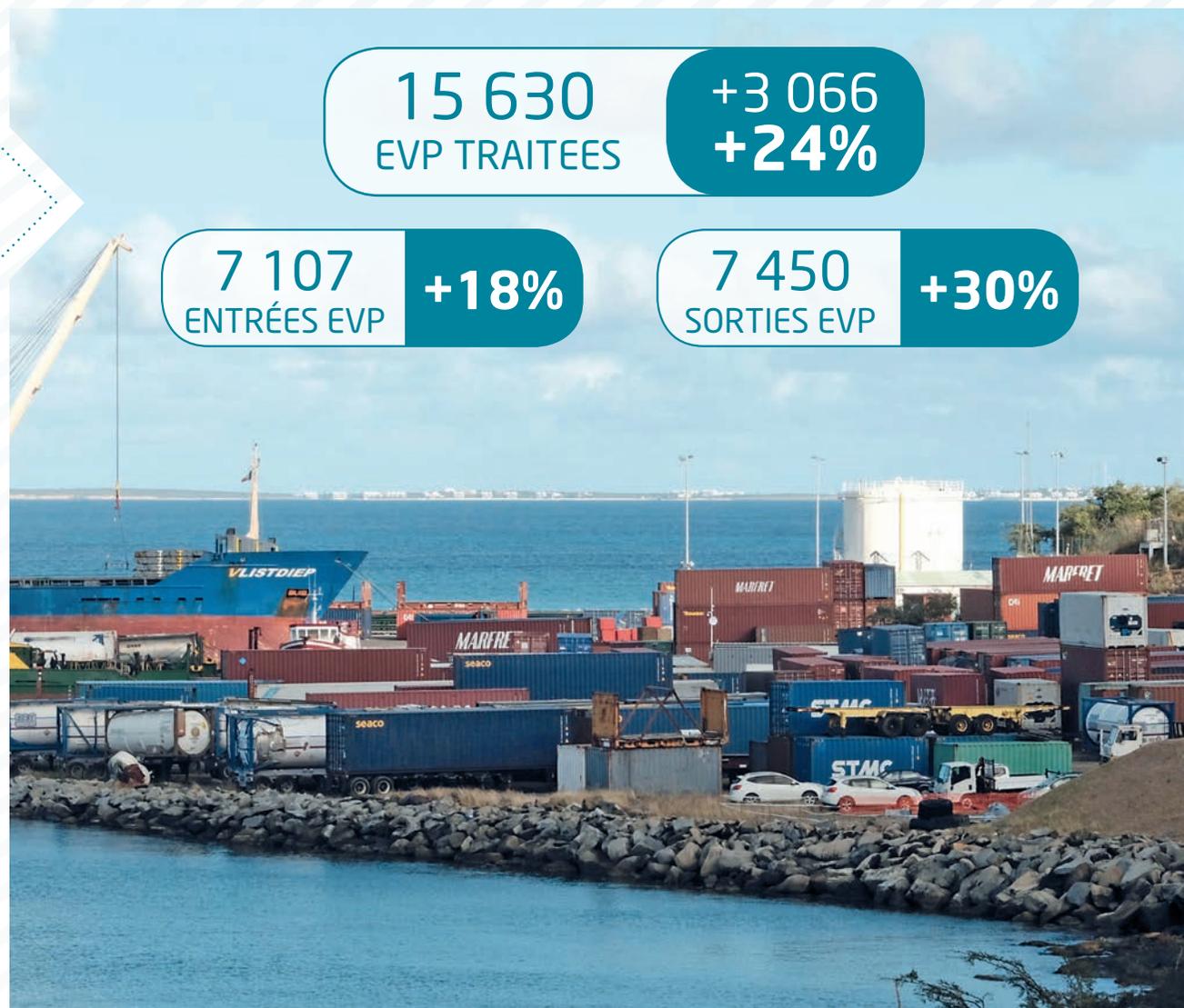
Cette performance est portée par une hausse de 30 % des EVP sorties.

Hors transbordement, 51 % du trafic EVP se font à l'exportation avec 7 540 EVP sorties du port de Galisbay et 7 107 entrées en 2018.

Au niveau des entrées, l'activité est régulière tout au long de l'année avec une moyenne allant de 480 à 510 EVP traitées mensuellement. Néanmoins, une hausse de trafic est constatée sur les cinq derniers mois de l'année avec systématiquement plus de 500 EVP par mois. Deux records ont été enregistrés en août et septembre (566 et 578 EVP).

Au niveau des sorties, l'activité est aussi régulière tout au long de l'année avec un trafic mensuel variant entre 470 et 520 EVP par mois.

Sept EVP sur dix traités sur la plateforme sont des 40 pieds.



TRAFIC CROISIERE

L'activité croisière a redémarré en 2018 mais lentement avec un total de 2 336 passagers accueillis. Si une hausse de 44 % du trafic est observée, celui-ci demeure inférieur de 35 % par rapport à 2016.

Le passage de l'ouragan Irma le 6 septembre 2017 a en effet fortement impacté l'activité croisière durant les mois qui ont suivi. Si les infrastructures d'accueil du port de Galisbay n'ont pas été endommagées, les compagnies ont reprogrammé tardivement leurs escales. Près de 57 % du trafic ont été réalisés en novembre et décembre.

La compagnie Crystal Cruises qui avait choisi le port de Marigot

comme tête de ligne de croisières en 2017 (et maintenu son engagement malgré Irma) a souhaité renouveler son contrat avec l'établissement portuaire pour la saison 2018/2019. Le Crystal Esprit embarque donc encore cette saison ses passagers tous les dimanches.

La compagnie de croisière de luxe SeaDream Yacht club a elle aussi sélectionné la partie française pour positionner le Sea Dream une fois par semaine.

D'autres paquebots de luxe comme Le Ponant ou le Club Med 2 ont effectué leur retour à Marigot. Autant de signes qui témoignent d'un attrait certain des infrastructures de Galisbay par les compagnies.

2 336
PASSAGERS



TRAFIC PASSAGERS

Outre les infrastructures du port de commerce à Galisbay, l'établissement portuaire gère la gare maritime située en centre-ville de Marigot. De là partent les navettes maritimes assurant les liaisons avec Saint-Barthélemy et Anguille.

Trafic vers Saint-Barthélemy

Côté français, il existe deux gares d'où partent les bateaux de la compagnie maritime assurant la rotation entre Saint-Martin et Saint-Barthélemy, celles de Marigot (côté Caraïbe) et d'Oyster Pond (côté Atlantique). Mais seule la gare de Marigot est gérée par l'établissement portuaire.

Les navettes sont assurées tous les jours et plusieurs fois par jour. En 2018, le trafic entre Marigot et Gustavia a quasiment doublé pour atteindre un total de 33 195 passagers. Chaque mois, plus de 2 000 passagers ont été

enregistrés. Des pics records ont été observés en janvier, avril et mai avec plus de 3 000 passagers accueillis. La barre des 4 000 a été frôlée en décembre.

La direction du port explique cette explosion du trafic à Marigot par une récupération de celui de la gare d'Oyster Pond. Très endommagée par l'ouragan Irma, elle a vu son activité ralentir d'autant. Or, elle était privilégiée car les traversées à son départ étaient plus rapides que celles au départ de Marigot en raison de son emplacement géographique.

33 195
PASSAGERS
> ST BARTH.



TRAFIC PASSAGERS

Trafic vers Anguille

Le passage d'Irma en septembre 2017 a également impacté le trafic entre Saint-Martin et Anguille. Jusqu'en septembre 2017, il était en hausse et ces forts résultats de début d'année avaient permis de compenser la chute de trafic durant les quatre derniers mois de 2017.

En 2018, 85 402 passagers ont pris un ferry à destination d'Anguille, soit 10 619 de moins qu'en 2017 (-11 %). Comparativement aux années d'avant Irma, cela représente une baisse de l'ordre de 34 %. Cela s'explique principalement par la diminu-

tion du nombre de navettes ; endommagées lors de l'ouragan, toutes n'avaient pas été réparées en début d'année.

Progressivement, le nombre de passagers croît au cours du second semestre ce qui laisse supposer un retour à un trafic d'avant Irma en 2019.



LA COMPAGNIE DES ÎLES DU NORD, acteur stratégique sur le marché maritime régional

Le contexte insulaire impose des liaisons maritimes régulières entre les îles françaises, Martinique, Guadeloupe, Saint-Martin et Saint-Barthélemy. C'est sur ce marché que la Compagnie des Îles du Nord (CIN) s'est positionnée en 1995.

L'agence de Saint-Martin est basée sur le port de Galisbay. CIN effectue une **rotation**

hebdomadaire entre les territoires français des Antilles avec le navire Le Marin.

Pour le compte de ses clients - particuliers et professionnels - elle transporte marchandises en vrac et containérisable, produits secs, frais, objets personnels, voitures, moto, etc. Aucune taille, aucun poids n'est requis.

Si CIN rayonne uniquement sur le **marché**

domestique local, elle a aussi créée une filiale pour le marché international. Easy Way est spécialisée dans le **fret aérien et maritime** au départ et vers les États-Unis, l'Europe et l'Asie. Les conteneurs arrivent au port de Philipsburg en partie hollandaise de l'île et sont rapatriés par voie terrestre en partie française pour y être traités.



LE PORT DE MARIGOT, une alternative pour les clients de Marfret



Marfret a développé son activité sur l'île il y a deux décennies. «*Mais nous avons desservi de manière exclusive et durant très longtemps le port de la partie hollandaise. Notre ligne historique était la rotation entre le Nord de la Caraïbe et l'Europe en passant par la Guyane française*», explique Bruno Julius, le responsable de Marfret en Guadeloupe. Puis au début des années 2010, Marfret et la Compagnie des Îles du Nord (CIN) spécialisée dans le trafic maritime régional (Saint-Martin/Guadeloupe/Martinique) ont dressé un même constat : chacune voyait son navire positionner à quai à Guadeloupe plusieurs jours en début de semaine pour l'une, en fin de semaine pour l'autre. Aussi se sont-elles concertées et mises d'accord en 2014 sur une mutualisation de leurs moyens ; leur stratégie ayant été de partager un navire, en l'occurrence Le Ma-

rin de Marfret. C'est ainsi que la compagnie est arrivée sur le port de Galisbay en effectuant des rotations entre la Guadeloupe et Saint-Martin.

«*Nous offrons ainsi une alternative à nos clients, notamment ceux basés en partie française en important des conteneurs d'Europe via la Guadeloupe à Saint-Martin*», souligne Bruno Julius.

Au vu de son développement sur le port de Galisbay, Marfret a ouvert une agence en août et doit recruter début 2019 un deuxième collaborateur localement. Le manager considère qu'il existe un réel potentiel de développement. «*A la condition que le port se structure encore et offre davantage d'équipements, de stockage.*» En revanche Bruno Julius insiste : «*il ne doit pas devenir le clone du port de la partie hollandaise sinon il n'aura plus d'intérêt. Sa force est justement d'être*

différent, son atout est d'attirer des opérateurs plus petits et de les satisfaire grâce à son mode de fonctionnement adapté.

Marfret nourrit donc de nouvelles ambitions pour cette île des An-

tilles. «*Saint-Martin réunit tous les critères pour un déploiement majeur de Marfret. Cette île française correspond aux marchés de niche sur lesquels nous sommes traditionnellement positionnés*», souligne Guillaume Vidil, directeur général de Marfret.



ATC, transitaire qui a misé sur « la qualité » pour se différencier

Créée en 2007 par Gaëtan Crenn, ancien agent maritime salarié, Agence Transport Caraïbe ou ATC est l'un des principaux transitaires de la partie française. L'entreprise réalise transports de marchandises et déménagements pour le compte de professionnels et de particuliers.

ATC a débuté son activité dans le quartier de Bellevue mais a rapidement migré vers la plateforme portuaire, site d'avantage stratégique. Elle prend en charge les marchandises quel que soit le mode de transport, la provenance et la destination.

Face à la concurrence imposée par le port de Philipsburg, Gaëtan Crenn a su se positionner. Au début des années 2010, il a notamment investi dans un top loader et surtout misé sur la qualité. «Nos équipements répondent aux normes européennes et sont vérifiés tous les six mois par des experts»,

explique-t-il. Il privilégie en outre «une main d'œuvre qualifiée». Aujourd'hui, l'entreprise emploie six salariés et envisage de recruter en 2019.

Ses investissements lui permettent aujourd'hui de profiter de la hausse du trafic portuaire observée sur le port de Galisbay. Gaëtan Crenn estime que les prochaines années seront tout aussi dynamiques. «La reconstruction port Irma va s'étaler sur plusieurs années et elle ne concerne pas uniquement Saint-Martin», commente-t-il. En effet, les îles avoisinantes comme Saba, St Kitts ou Anguilla sont aussi concernées et le port de commerce de Galisbay aura un rôle stratégique à jouer d'autant plus que «le port de Philipsburg est saturé». ATC réfléchit déjà ainsi à de nouveaux investissements et à une nouvelle stratégie de développement pour pouvoir rester compétitive.



CHIFFRES CLÉS

IMPORTS

224 612
tonnes



328 067 tonnes
MARCHANDISES TRAITÉES

EXPORTS

103 455
tonnes



MARCHANDISES
EN VRAC
185 972 tonnes

MARCHANDISES
CONTENEURISÉES
142 093 tonnes

15 630
EVP TRAITÉES

1 698
BOÎTES TRANSBORDÉES



GARE MARITIME
118 597
PASSAGERS



CROISIÈRE
2 336
PASSAGERS ACCUEILLIS

