

RAPPORT D'ACTIVITÉ

2017



PORT DE GALISBAY

SOMMAIRE

Introduction	3
Trafic global de marchandises	4
Trafic conteneurisé	5
Evp	6
Transbordement	7
Port / Irma L'impact de l'ouragan	
Irma sur la plate-forme	8
Irma en photos	9
Trafic croisière	10
Trafic passagers domestique	11
Perspectives	12



INTRODUCTION

L'année 2017 a été marquée par le passage de l'ouragan Irma le 6 septembre. La structure n'a pas été touchée et a été opérationnelle très rapidement. Seul le bâtiment administratif a été endommagé mais cela n'a pas empêché le fonctionnement du port. La plate-forme de Galisbay a été la seule porte d'entrée maritime sur l'île de Saint-Martin pendant deux semaines.

L'événement climatique a eu un impact immédiat sur le trafic de marchandises (hausse) et de passagers (baisse).

Le volume total de marchandises traité s'est établi à 315 706 tonnes en 2017, soit une augmentation de 23 % par rapport à 2016.

Le trafic passagers enregistré une baisse de 23 % en 2017 pour atteindre 112 940 personnes.

Au niveau de la croisière, les escales ont été annulées pour la saison 2018-2019, seul le Crystal Esprit a maintenu toutes ses croisières au départ de Marigot.

La gestion de crise post Irma a confirmé l'intérêt du port de commerce de la partie française et justifié les besoins de son développement.



TRAFIC GLOBAL DE MARCHANDISES

Près de 59 200 tonnes de marchandises ont été traitées sur le port de commerce de Galisbay en plus en 2017 par rapport à 2016. Cela représente une hausse de 23 % et porte à 315 706 tonnes le volume total de marchandises traitées dont les deux tiers à l'importation.

Un pic a été observé en novembre avec 58 517 tonnes de marchandises traitées, soit 2,4 fois plus qu'en novembre 2016. C'est aussi deux fois plus de volume traité qu'habituellement en haute saison. Cela s'explique essentiellement par les besoins générés par le passage d'Irma. En effet 39,6 % du volume total des marchandises ayant transité par Galisbay l'ont été entre septembre et décembre. A titre comparatif en 2016, seul un tiers du trafic annuel avait été enregistré durant cette même période.

Il convient par ailleurs de noter qu'avant Irma le trafic global de marchandises était en hausse constante. Sur les huit premiers mois de l'année, le port enregistrait une augmentation de 11 % de son trafic marchandises (+19 000 tonnes).

Les importations et exportations représentent plus de 97 % du trafic marchandises sur le port de Galisbay, soit un trafic total de 307 560 tonnes. 60 % sont des marchandises en vrac.

Le transbordement représente une part minime de l'activité avec 8 146 tonnes traitées.

Le nombre d'escales est en revanche stable avec 1 626 escales, soit 14 de plus qu'en 2016.



315 706 tonnes
MARCHANDISES TRAITÉES

8 146
tonnes

TRANSBORDEMENT

1 626
escales

ESCALES

TRAFIC CONTENEURISE

Le trafic conteneurisé enregistre une croissance de plus de 78 % en 2017 avec un volume de marchandises traitées de 125 182 tonnes ; l'année 2016 avait enregistré un recul de ce trafic (-20 %).

Le trafic conteneurisé a représenté près de 40 % de l'activité du port de la partie française en 2017.

Cette augmentation est portée par celles des exportations (+ 103 %) ; les importations ont elles aussi largement progressé (+ 61 %). Leur volume reste supérieur (65 497 tonnes) à celui des exportations (59 685).

Ces performances sont essentiellement dues aux besoins post Irma. Le mois de novembre a enregistré un trafic record de 24 091 tonnes dont 80 % à l'export. Après Irma, entre septembre et décembre, le volume des marchandises conteneurisées importées a crû de 97 %, celui des

marchandises exportées de 205 % par rapport à 2016 à la même époque et sur la même période.

Une grande partie des marchandises était à destination de Saint-Barthélemy. A noter également que Galisbay a aussi reçu une partie du trafic domestique de la partie hollandaise, le port de Philipsburg étant inopérant durant les semaines qui ont suivi le passage de l'ouragan.

Cependant, il convient de souligner que le trafic de marchandises conteneurisées était déjà en très forte progression avant Irma : + 45 % pour les importations et + 55 % pour les exportations entre janvier et août.

Le nombre de conteneurs traités sur la plate-forme augmenté de 18 % en 2017 pour atteindre un volume de 8 190 boîtes ; c'est 1 269 de plus qu'en 2016. Le port a traité 3 896 conteneurs entrant et 3 784 sortant dont la moitié vide.



IMPORTS
65 497
tonnes

125 182 tonnes
MARCHANDISES TRAITÉES

EXPORTS
59 685
tonnes

3 896
conteneurs
entrants

8 190
conteneurs
traités

3 784
conteneurs
sortants



EVP

Le nombre d'EVP traités sur le port de Galisbay a progressé de 22 % en 2017 confirmant les résultats de 2016 (+ 10 %) pour atteindre un total de 12 564. Ce sont 2 227 EVP traités en plus. Cette augmentation est principalement due à la hausse des entrées (+ 29,3 % en un an).

Cette performance est indépendante d'Irma. En effet entre janvier et août, le volume traité était déjà supérieur de près d'un tiers à celui de 2016 à même époque. A la différence d'avec d'autres trafics, Irma a ralenti cette progression puisque la croissance tombe à 3 % entre septembre et décembre.

7 EVP sur 10 traités sur la plate-forme sont des 40 pieds. Ce type de conteneur est en hausse de 26 % : 8 718 en 2017 contre 6 936 en 2016.

Contrairement aux deux dernières années, la part des EVP traités en 2017 à l'importation est supérieure à celle traités à l'exportation. Quasiment la moitié des EVP (6 047) sont entrés sur le port ; en 2015 ou 2016, seulement 45 % l'étaient.

Le nombre d'EVP sortis est de 5 712.



6 047
ENTRÉES EVP

5 712
SORTIES EVP

8 718
EVP
40 PIEDS

12 564
EVP
traités

3 846
EVP
20 PIEDS

TRANSBORDEMENT



510
EVP
transbordés

Bien que toujours marginale, l'activité transbordement qui représente 2,6 % du volume total des marchandises (8 146 tonnes) traitées sur le port de Galisbay, affiche une nette progression en 2017.

Le nombre d'EVP transbordés a doublé, passant de 392 à 805 ; celui des conteneurs a augmenté de 127 %, passant de 224 à 510.

La moyenne mensuelle de marchandises transbordées sur la plate-forme est de 600 tonnes (entre 465 et 738 tonnes). Deux pics ont été enregistrés en octobre et novembre avec respectivement un volume de 1 053 et 1 092 tonnes.

Cela s'explique principalement par le contexte post Irma. De nombreux conteneurs ont été réorientés vers Saint-Barthélemy.

PORT / IRMA L'impact de l'ouragan Irma sur la plate-forme

L'ouragan Irma a affecté l'île de Saint-Martin mercredi 6 septembre 2017 au matin. Le port de commerce s'était préparé à l'événement ; les services de la collectivité étaient venus nettoyer le site afin d'enlever tous matériaux, équipements et autres objets qui auraient pu se transformer en projectiles et abîmer la structure.

Dès la levée des alertes, la route d'accès et les quais ont été nettoyés. Seul le bâtiment abritant les activités administratives a été impacté de même qu'une partie de l'éclairage. Les fonds marins et l'ensemble de la structure ont été inspectés par une société spécialisée afin de pouvoir autoriser en toute sécurité l'accostage des bateaux ; les autorités avaient urgemment besoin d'un point d'entrée maritime pour envoyer l'aide humanitaire.

Les premiers navires sont arrivés le vendredi soir au nombre de trois. Le lendemain deux autres accostaient également ainsi que des barges. Au total ce sont 600 000 tonnes de marchandises qui ont été traitées en

l'espace de six semaines sur la plate-forme, soit 2,3 fois le volume annuel moyen. Chaque navire transportait entre trente et quarante conteneurs. A noter que l'aide humanitaire n'a pas été comptabilisée dans le trafic propre du port.

Les deux principaux navires (Miner, Marin) qui desservent Saint-Martin ont augmenté leurs rotations. Durant près d'un mois, ils sont venus trois fois par semaine contre une ou deux fois en temps ordinaire. Ils ont transporté toute l'aide humanitaire (véhicules réquisitionnés, palettes d'eau, etc.) et autres marchandises pour alimenter certains magasins au départ de la Guadeloupe.

Jusqu'au 29 septembre, toute la logistique a été assurée par la Sécurité civile.

Le Midas qui habituellement accoste à Philipsburg en partie hollandaise a effectué des rotations à Galisbay les jours qui ont suivi l'ouragan du fait de la fermeture du port de Sint Maarten. Le port de commerce de Galisbay a joué un rôle central dans la gestion de crise en partie française.

BILAN

Après le passage dévastateur d'Irma, le port de commerce de Galisbay a été l'unique porte d'entrée maritime de l'île.

«Irma a démontré la solidité de la structure», confirme Albéric Ellis, le directeur de l'établissement. «Nous avons su très rapidement nous réorganiser et mettre en place une nouvelle logistique avec les différents services de l'Etat», commente-t-il. Néanmoins, cette crise a montré les limites de la plate-forme portuaire de la partie française à deux points de vue.

D'une part en termes de stockage. «Avec la hausse du trafic, nous avons été rapidement saturés», avoue Albéric Ellis. Mais grâce à l'implication de tous les agents du site, des transitaires et des clients à qui il a été demandé de ve-

nir rapidement récupérer les marchandises, la situation a été bien gérée et aucun incident n'a été constaté.

D'autres part en termes de tirant d'eau. Le BPC Tonnerre envoyé par l'Etat et arrivé le 23 septembre à Saint-Martin n'a ainsi pu débarquer ses 290 hommes, quatre hélicoptères de manœuvre et une centaine de véhicules de l'armée du génie sur le port de Galisbay. Le débarquement a eu lieu sur les plages ainsi que sur les quais du port de Philipsburg.

Une déception certaine de la part de la direction de l'établissement d'autant qu'il ne manquait que quelques mètres pour permettre au Tonnerre d'accoster à Galisbay.

La gestion de crise post Irma a confirmé l'intérêt du port de commerce de la partie française et justifié les besoins de son développement.



IRMA EN PHOTOS



TRAFIC CROISIERE

L'activité croisière est celle qui enregistre les plus mauvais résultats en 2017 avec une baisse de 54 % du trafic passagers ; l'établissement portuaire a accueilli 1 624

passagers durant l'année contre 3 593 en 2016. La raison essentielle est le passage de l'ouragan Irma qui a contraint les compagnies à annuler leurs escales en partie française

les mois qui ont suivi. Seul un paquebot a maintenu sa présence, le Crystal Esprit (lire ci-dessous). Globalement, le trafic à Galisbay se concentre durant le premier

trimestre et les mois de novembre et décembre. Entre janvier et mars, le trafic était déjà en baisse de 36 % par rapport à l'année passée durant la même période.

Le port de Galisbay, tête de ligne du Crystal Esprit

Le port de Galisbay a été sélectionné grâce à ses prestations et ses tarifs attractifs par la Crystal Cruises comme tête de ligne pour l'un de ses navires de luxe, le Crystal Esprit ; la compagnie américaine a annoncé son choix en mars lors du Seatrade Cruise Global en Floride. D'une capacité de 62 passagers et 91 membres d'équipage, le Crystal Esprit embarque tous les dimanches durant la haute saison ses clients qui sont pour la plupart Américains. Malgré le passage de l'ouragan Irma et après plusieurs

visites sur le terrain, la compagnie a choisi de maintenir ses croisières au départ de Saint-Martin, une véritable marque de confiance en la plate-forme. Deux mois après Irma, le port de Galisbay a été le premier port de l'île à accueillir le premier paquebot. Le Crystal Esprit a embarqué ses passagers le 12 novembre. Fin 2017, la Crystal Cruises a confirmé à la direction sa volonté de conserver le port de Galisbay comme tête de ligne de ses croisières opérées avec le Crystal Esprit.



TRAFIC PASSAGERS DOMESTIQUE

Outre le port de commerce, l'établissement portuaire gère la gare maritime située en centre-ville de Marigot, l'un des points de départ* des navettes assurant les liaisons avec Saint-Barthélemy et Anguille.

Le trafic passagers enregistre une baisse de 23 % en 2017 pour atteindre 112 940 personnes ; cette baisse est due à une chute du trafic vers Anguille (- 26 %). La raison est le passage de l'ouragan Irma.

Endommagée, la gare est restée fermée jusqu'en novembre. De plus, les navettes assurant la liaison avec Anguille ont elles aussi été abîmées et ont dû rester plusieurs semaines en réparation. Le Voyager assurant la liaison

vers Saint-Barthélemy était parti en Martinique à l'annonce d'Irma, José et Maria pour se protéger. Dès que la gare de Marigot et le port de Gustavia ont rouvert, il a pu opérer.

Trafic vers Saint-Barthélemy

Avec 16 919 personnes, le trafic vers Saint-Barthélemy représente 15 % du trafic total de passagers. Il enregistre une très légère baisse par rapport à 2016 (- 1,28 %). Toutefois, Irma a eu l'effet inverse que sur le trafic global. En effet, on constate qu'entre septembre et décembre, le nombre de passagers est supérieur de 13,6 %

par rapport à la même période en 2016, alors que durant les huit premiers mois de l'année il est en baisse de 7,3 %.

Cette hausse est surtout significative en novembre et décembre avec 1,6 fois plus de passagers enregistrés (4 816 contre 2 976). Cela s'explique par les besoins post Irma.

Trafic vers Anguille

Avec 96 021 personnes en 2017, le trafic vers Anguille représente 85 % du trafic passagers. Il est en baisse de 26 % sur l'année en raison d'Irma. Après le passage de l'ouragan on enregistre en effet une chute de 78 % du nombre de personnes

transportées par rapport à 2016 : 8 078 passagers entre septembre et décembre contre 37 889 à la même période l'année précédente.

A noter que durant les huit premiers mois de l'année, le nombre de passagers était en diminution de 4,3 %.



* La seconde gare maritime en parie française située à Oyster Pond d'où part le Voyager assurant des rotations entre Saint-Martin et Saint-Barthélemy n'est pas gérée par l'établissement portuaire. D'autres navettes relient l'île à celle d'Anguille au départ de Philipsburg en partie hollandaise.



PERSPECTIVES

La reconstruction de Saint-Martin après le passage dévastateur de l'ouragan Irma est immense et nécessitera plusieurs années. Ses effets se sont déjà fait ressentir sur le trafic du port de commerce avec un maintien en début d'année 2018 de la hausse du volume de marchandises traitées. Si, certes, le besoin en matières premières est plus grand, la plate-forme est aussi davantage sollicitée par les entreprises et autres acteurs de l'économie de la partie française. L'intérêt de la plate-forme n'a été qu'une nouvelle fois démontré et constaté par la Collectivité et l'État qui ont été les premiers à envoyer des bateaux à Galisbay après le cyclone.

En ce qui concerne l'activité de croisière, le port de Galisbay devrait en 2018 accueillir de nouveau le Crystal Esprit. La compagnie Ponant a également retenu Marigot comme tête de ligne pour sa nouvelle croisière à Cuba durant la saison 2018-2019.



ENJEU

Le paysage portuaire est en pleine mutation dans la Caraïbe dont la situation géographique, à la croisée des lignes Nord-Sud et Est-Ouest, est stratégique. Si les plus grands ports se modernisent afin de pouvoir accueillir les new Panamax, les ports plus petits ne sont pas exclus de cette nouvelle dynamique de développement. A l'échelle régionale, ils ont un rôle important à jouer. Le port de commerce de Galisbay peut être une pièce maîtresse dans cet échiquier qui est en train de se dessiner dans les Petites Antilles.

En ayant pu accueillir les premiers bateaux moins de trois jours après le passage dévastateur de l'ouragan Irma, la plate-forme portuaire de la partie française a su montrer sa solidité et son intérêt. Un investissement de 100 millions d'euros est aujourd'hui nécessaire à l'extension et au développement du port de commerce de la partie française. Un partenariat entre des opérateurs privés et les pouvoirs publics est privilégié.