

2021

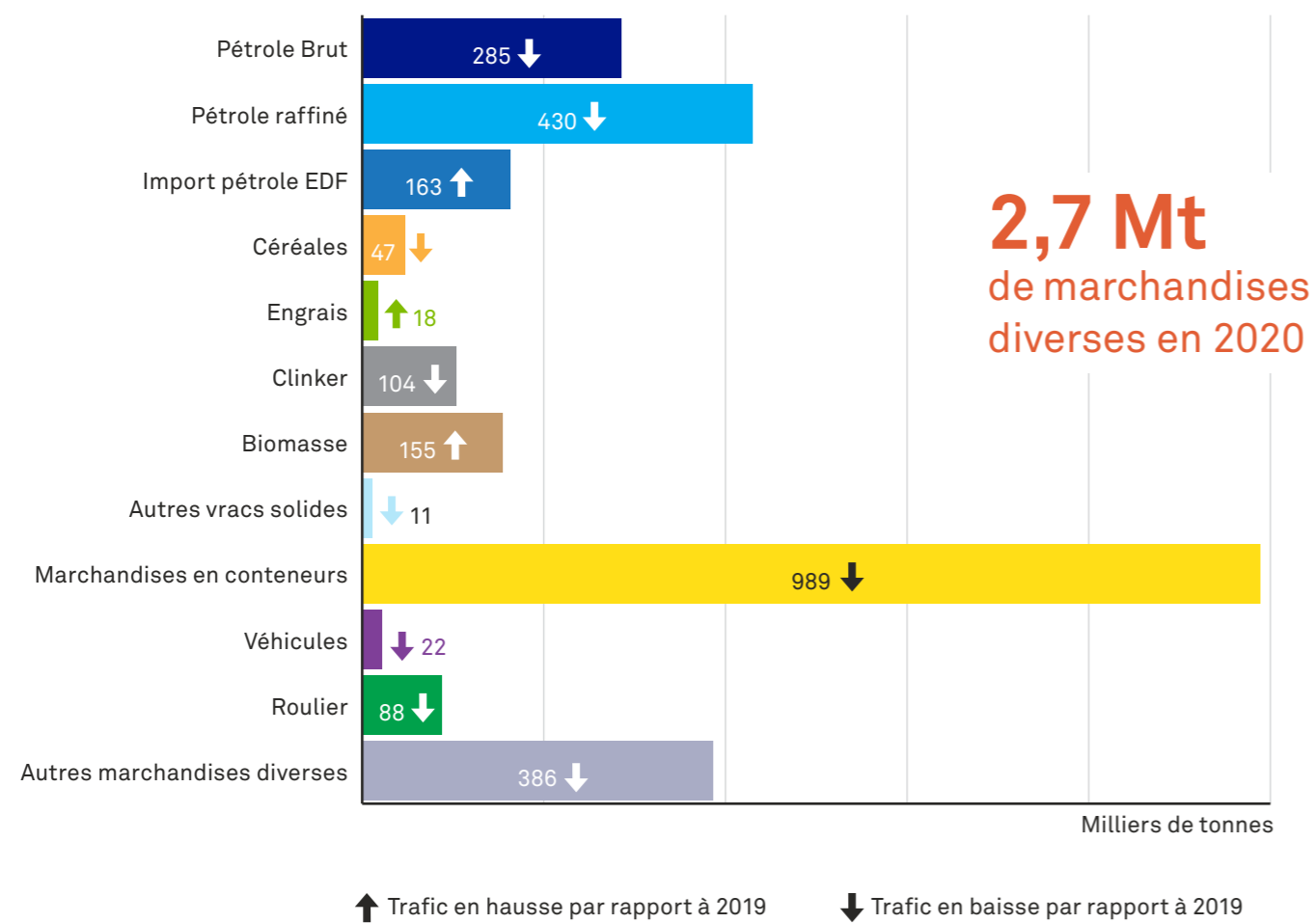
NOTE DE CONJONCTURE
PORTUAIRE DU GRAND
PORT MARITIME
DE LA MARTINIQUE



SOMMAIRE

- * 6 LES STATISTIQUES DE TRAFIC 2020
- * 12 QUELQUES INDICATEURS DE PERFORMANCE
- * 14 LE GRAND PORT MARITIME DE LA MARTINIQUE PRÉPARE L'AVENIR...

Statistiques de trafic 2020



UNE ACTIVITÉ MAINTENUE
PENDANT LA CRISE COVID-19
MAIS UN TRAFIC MAJORITAIREMENT
EN BAISSÉ EN 2020

2020 révèle la résilience du Grand Port Maritime de la Martinique : durant la crise mondiale COVID-19, l'activité portuaire est maintenue sans interruption. Cependant le Grand Port Maritime de Martinique n'échappe pas à une baisse globale de ses activités et de ses trafics, comme enregistrés par la majorité des principaux secteurs de l'économie. Les secteurs passagers et hydrocarbures sont les plus touchés.

Dès le deuxième semestre, le port accélère ses investissements pour amorcer avec détermination ses projets phares.

LES STATISTIQUES DE TRAFIC 2020

LA CRISE ENTRAINE UN NOUVEL ÉQUILIBRE...

Les hydrocarbures en baisse, l'import de fuel lourd pour la centrale EDF en hausse

Le premier confinement a rapidement stoppé la circulation routière, aérienne et par voie de conséquences la consommation de carburants.

Le trafic d'hydrocarbures a donc été largement impacté (-21%). Le volume global traité de vracs pétroliers atteint 693 000 t contre 1,3 Mt en 2019 avec deux tankers de moins que les prévisions initiales.

À cela s'ajoute l'arrêt technique de la raffinerie au dernier trimestre de l'année.

Les approvisionnements de fuel pour la centrale EDF de Bellefontaine progressent de 9 % (163,000 t en 2021 contre 150,000 t en 2020) alors que la centrale de Fort-de-France réduit sa production, entraînant une baisse de ses besoins en gasoil de l'ordre de 30 %. **FIG. 1**

La chute du clinker, le rebond de l'import de biomasse et d'engrais

Le secteur du BTP est complètement à l'arrêt pendant le confinement, de nombreux chantiers étant suspendus ou annulés.

La demande de matériaux est donc quasi nulle, entraînant une diminution du trafic du clinker (constituant du ciment) de 28 % (soit -40 000 t).

Les écarts observés sur le graphique ci-dessous s'expliquent essentiellement par des effets de stock de l'usine de production, variables d'une année à l'autre (opportunités d'approvisionnement, coût d'achat...). **FIG. 2**

Les céréales après avoir bien résisté, ont souffert d'une absence d'approvisionnement sur le dernier mois (-7 % par rapport à 2019), représentant 3 567 t, soit moins qu'un chargement.

Avec 155 597 t, soit plus de 50 % des vracs solides, l'import de biomasse en légère progression (+1 %) et les engrais en léger rebond (+6 %) freinent la chute du secteur. **FIG. 3**

Le volume global traité de vracs pétroliers atteint 693 000 t contre 1,3 Mt en 2019

Avec plus de 50 % des vracs solides, l'import de biomasse en légère progression et les engrais en léger rebond freinent la chute du secteur.

FIG. 1 Évolution du trafic pétrolier sur 10 ans

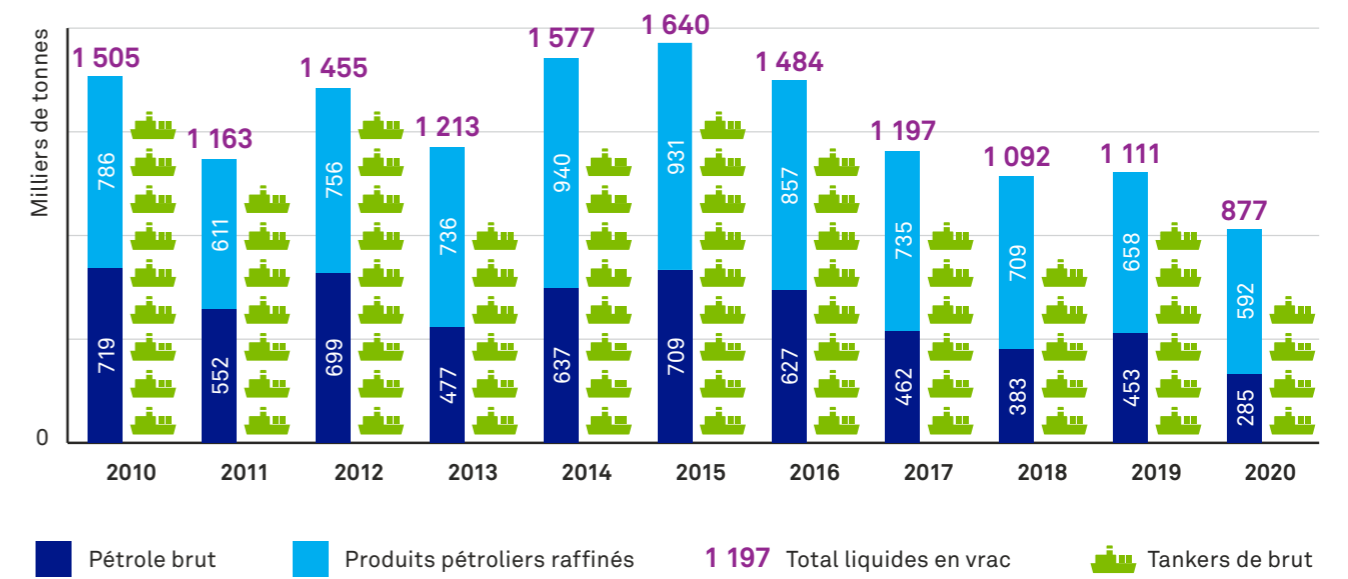


FIG. 2

Import de clinker vs ventes de ciment

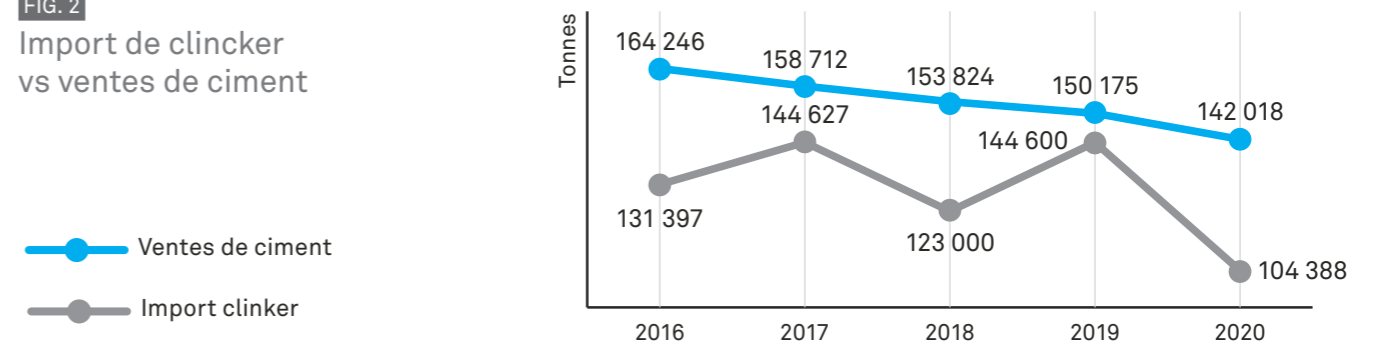
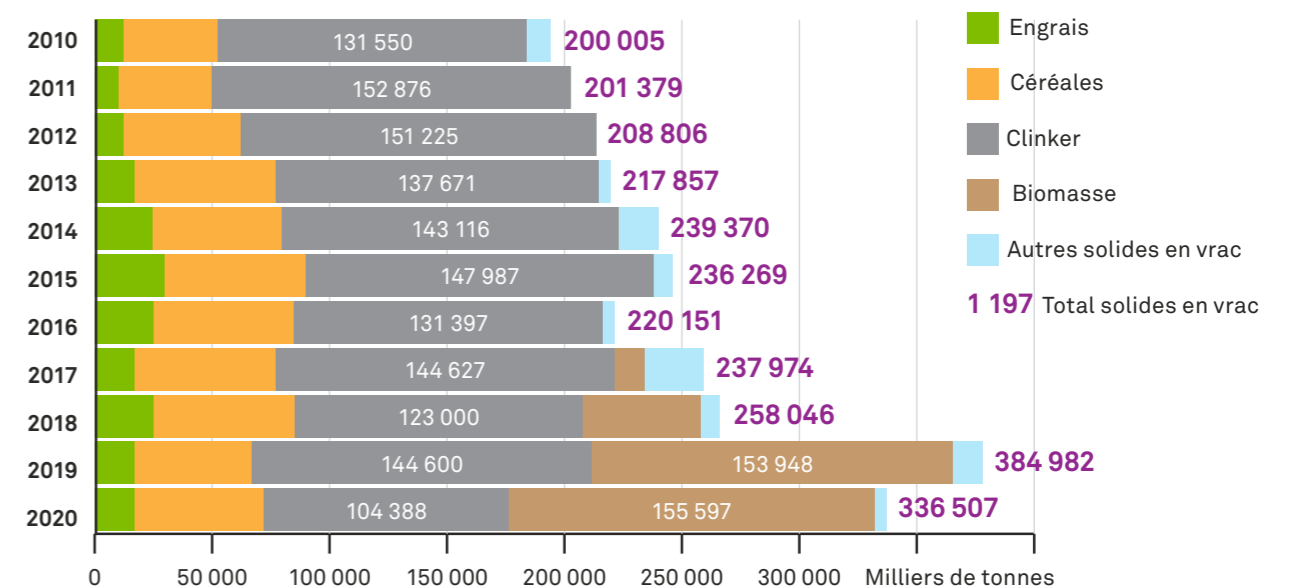


FIG. 3 Évolution des vracs solides sur 10 ans



...MAIS LE TRANSPORT DE MARCHANDISES ET DE PASSAGERS S'AFFAÏSENT

Le transport de marchandises en baisse

Marchandises diverses, conteneurs et marchandises en ro-ro connaissent une baisse significative en 2020.

La baisse des marchandises diverses (-14%) (marchandises en conteneurs et véhicules roulants) s'explique principalement par la chute du transbordement (-48%) ce qui confirme ainsi la volatilité de ce trafic au gré des décisions des armateurs. **FIG. 4**

La réorganisation des lignes entre l'Europe et la Martinique des armements a sérieusement entamé le trafic de transbordement. **FIG. 5**

La crise sanitaire ayant provoqué l'arrêt de la production automobile dans de nombreux pays, a eu pour conséquence une **régression notable du trafic roulier** (-12%).

Les immatriculations entre 2019 et 2020 baissent de 19%. Cela se répercute mécaniquement sur les importations de véhicules neufs qui enregistrent également une baisse de 19%. **FIG. 6**

Les écarts proviennent essentiellement des effets de stocks des concessionnaires, et d'opportunité d'achats sur certains types de véhicules (électriques notamment, en fonction des primes gouvernementales).

Au final, le tonnage total annuel de marchandises composé pour moitié de marchandises diverses et l'autre moitié de vracs, reste légèrement en-dessous des 2,7 Mt et chute de 16% (près de 515.000 t). **FIG. 7**

Les différents confinements de 2020 ont mis à mal les circuits d'importation en Martinique mais aussi dans le monde. Cela traduit notre grande dépendance aux marchés mondiaux, et la sensibilité de notre économie à l'importation.

Entre 2019 et 2020



-3,72 %
Importation de produits alimentaires



-27,81 %
Importation de clinker



-19,22 %
Importation de véhicules neufs

L'arrêt de la production automobile mondiale a entraîné une régression du trafic roulier

FIG. 4 Évolution des marchandises diverses

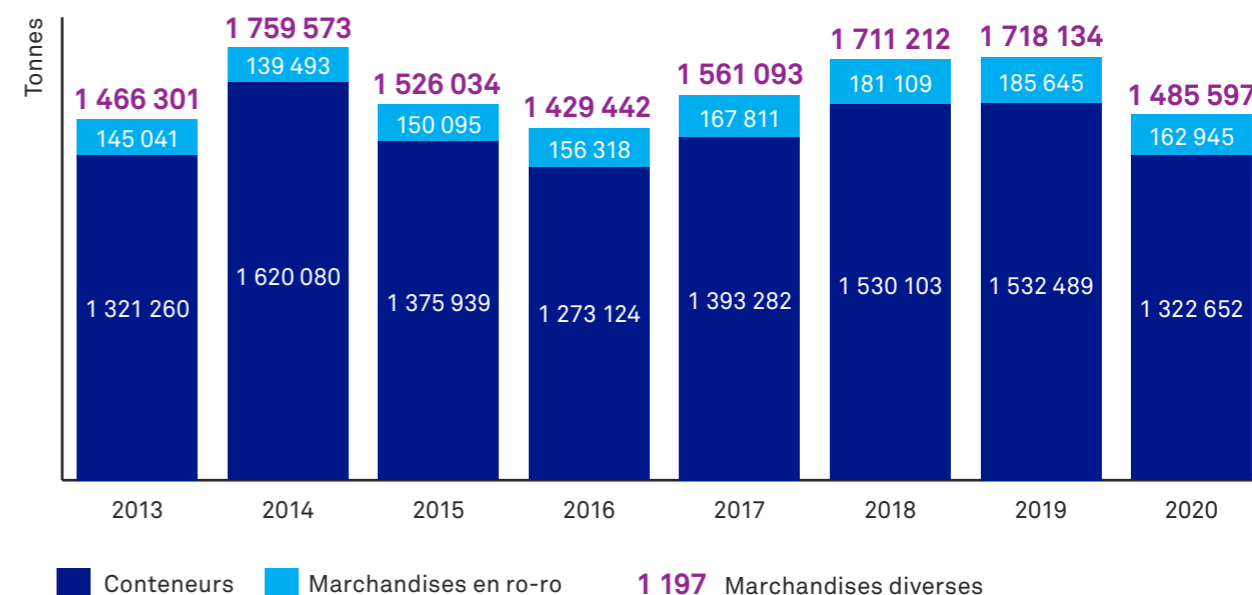


FIG. 5

Évolution du transbordement depuis 2013

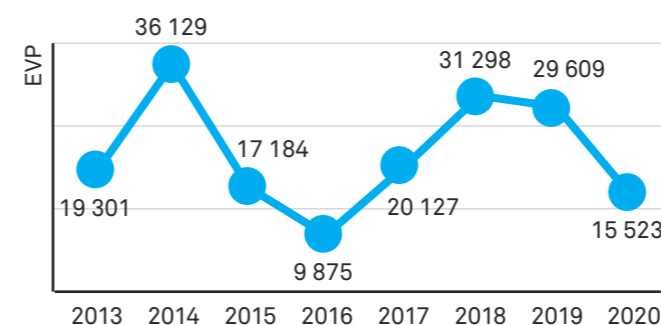


FIG. 6

Import de véhicules vs Immatriculations

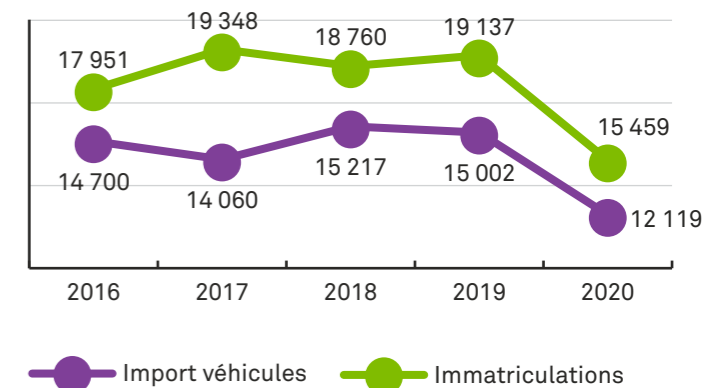
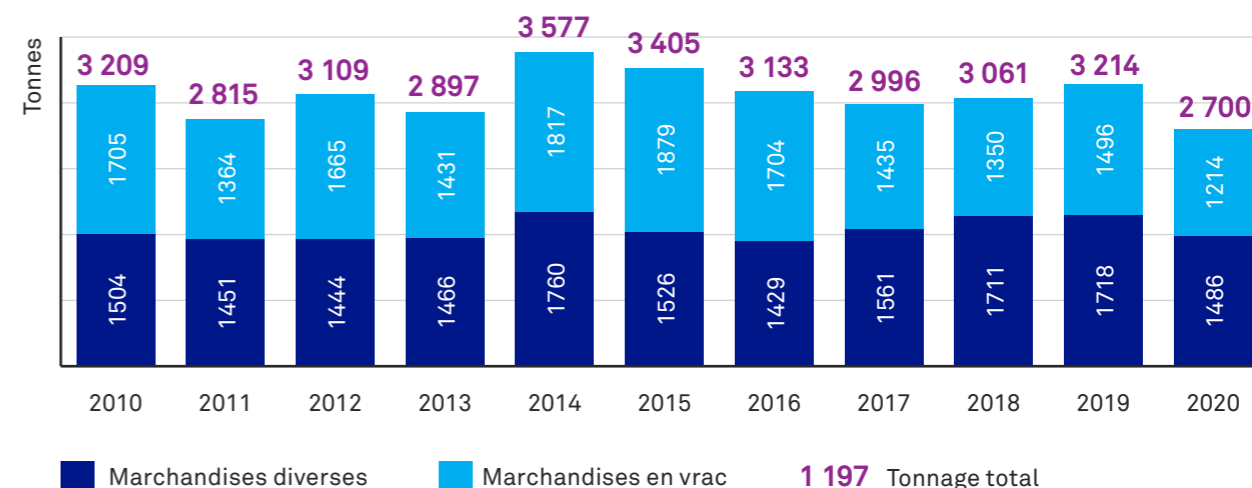


FIG. 7 Évolution du tonnage total sur 10 ans



Le transport de passagers s'effondre en 2020

La crise sanitaire entraîne l'arrêt total du trafic domestique pendant 3 mois (de mi-mars à mi-juin).

Si le nombre de passagers inter-îles continuait sa forte progression en début d'année (+7% à fin février), le retour à une activité limitée - deux escales hebdomadaires du fait de la non-réouverture des îles de Ste-Lucie et de la Dominique aux Antilles françaises - a permis d'assurer un trafic minimal.

Mais la haute saison de juillet/août n'a réalisé que le quart du trafic habituel, et le dernier trimestre a de nouveau été extrêmement réduit, malgré un regain d'activité dans la dernière décade de décembre.

Le trafic passagers inter-îles enregistre en 2020 une chute historique (-71%). **FIG. 8**

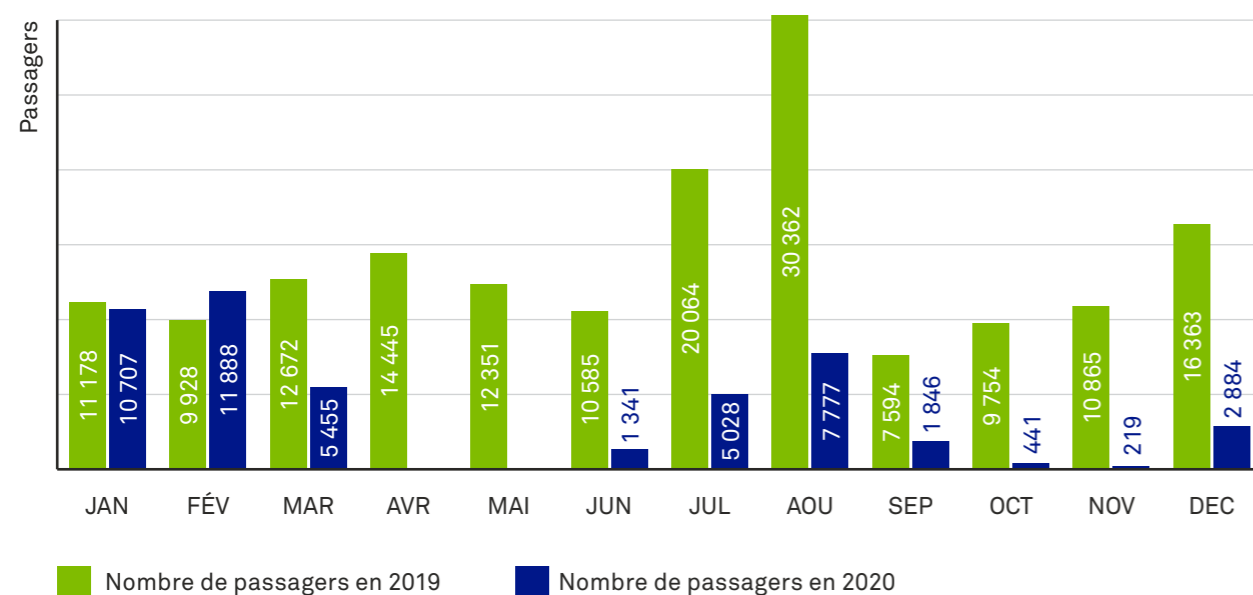
Si l'activité croisière 2019 était revenue sans surprise à un niveau normal après l'exceptionnelle saison 2017-2018 (pour mémoire 278 escales et 623.000 pax soit 1,1 M de mouvements de passagers), le début de saison 2019-2020 connaissait une progression sur 2019, avant d'être totalement neutralisé par la crise sanitaire.

Malgré tout, sur ces deux mois et demi, 100 escales ont été réalisées totalisant ainsi 241.000 individus, soit 406.000 mouvements.

Le trafic passagers de croisière enregistre une baisse drastique (-40%), la saison 2020 qui devait débuter en octobre a donc été totalement annulée.

Le début de saison 2019-2020 connaissait une progression sur 2019, avant d'être totalement neutralisé par la crise sanitaire.

FIG. 8
Comparaison de l'évolution mensuelle du nombre de passagers inter-îles entre 2019 et 2020



QUELQUES INDICATEURS DE PERFORMANCE

RAPPELS : LE GRAND PORT MARITIME DE LA MARTINIQUE EN CHIFFRES

8

sites affectés aux activités

7 à Fort-de France (PDG, hydrobase, Tourelles, bassin de radoub, battellerie, gare maritime, Pointe Simon) et 1 à Bellefontaine

6

activités exercées par le port

Marchandises et conteneurs, marchandises en vrac, passagers inter-îles, passagers de croisière, carénage, réparation navale



62 ha
constituent le domaine portuaire

59 ha
de zone portuaire

3 ha
à aménager

>1 ha
d'espace naturel

En 2013

Le Grand Port devient un Établissement Public industriel et commercial.

En 2020

115
salariés et plus de
7 000 emplois générés

27 M€
de CA

7 M€
EBE

7 M€
d'investissement

DES DONNÉES, MALGRÉ TOUT, ENCOURAGEANTES



Les navires

1 120
escale de navires
En baisse de 41 %

712 **135**
Marchandises Autres

173 **100**
Navettes Paquebots
inter-îles de croisière



Les transporteurs

200
camions de transport
acheminant la marchandise
depuis la Pointe des Grives

400
mouvements de
camions par jour
(entrées/sorties)



Le domaine

85,83 %
de taux d'occupation
En augmentation du fait de la
mise en location des prises
reefers pour les conteneurs
réfrigérés à la Pointe des Grives

114 **218**
clients contrats

La manutention

Nombre de conteneurs opéré par heure (inclus les temps d'attente) **19,73 EVP** ↑ Le rendement commercial de la manutention s'est amélioré (+8 %) en raison de la nouvelle organisation des cavaliers

Nombre de conteneurs opéré par heure (hors temps d'attente) **26,64 EVP** ↑ Le rendement technique des portiques s'est amélioré de 7 %

Taux d'arrêt des portiques **1,1 %** ↑ Une amélioration de cet indicateur de près de 60 %

Taux d'attente des portiques **24,20 %** ↑ Une progression de 5 % de cet indicateur grâce à la technique « entre jambes »

Taux de panne des portiques **0,80 %** ↑ Des investissements dans l'outillage (spreaders) ont permis l'amélioration de cet indicateur (+60 %)

Temps moyen de livraison **32 min 11** → Cet indicateur est resté stable

LE GRAND PORT MARITIME DE LA MARTINIQUE PRÉPARE L'AVENIR...



CE QUE L'ON RETIENT DES 4 DERNIÈRES ANNÉES

2017 Stabilisation de l'organisation du GPMLM

Sécurisation du périmètre portuaire, optimisation de l'occupation domaniale, organisation de la coopération interportuaire, construction d'un modèle économique porteur des conditions d'un équilibre durable

2018 Année exceptionnelle pour la croisière

Report de passagers (GPMLM) lié aux conséquences de Maria et Irma sur le nord des Antilles

2019 Année record pour le transbordement

2020 Annus horribilis Covid-19

Baisse du trafic et de l'activité. Cependant aucune rupture d'approvisionnement grâce au bon fonctionnement des plans de continuité d'activité

2021 Le GPMLM prépare la reprise !

...LE GRAND PORT MARITIME DE LA MARTINIQUE PRÉPARE LA REPRISE D'ACTIVITÉ

Dès le début de la crise sanitaire, la place portuaire s'est retrouvée en première ligne

Les Plans de Continuité d'Activité qui ont prioritairement mobilisés les salariés se sont révélés robustes et ont permis au Port de fonctionner sans interruption.

Par ailleurs, pour faciliter la relance des activités économiques portuaires, des mesures commerciales sont proposées aux entreprises clientes et le maintien, voire l'accélération, des investissements est arbitrée.

Quatre grosses opérations non prévues initialement au budget de 2020 pour un montant total de **5,45 millions d'euros** sont engagées pour soutenir le secteur du BTP sur trois de nos sites : Pointe des Grives, Bassin de Radoub, Hydrobase.

Des actions d'ores et déjà enclenchées

La réflexion sur les grands projets du plan stratégique 2020-2024 est parachevée et des actions phares sont d'ores et déjà enclenchées autour des défis que sont :

- La transition énergétique : éclairage à LED terminal, études préliminaires SMARTGRID, etc.
- L'adaptation des capacités portuaires pour l'accueil de navires de très grande taille
- L'intégration du port dans la ville : transformation du secteur Ouest, gare maritime inter-îles.

Environ 7 millions d'euros seront investis dans le développement de projets structurants, au service du développement économique de la Martinique en 2021.

UN PLAN D'INVESTISSEMENT DE 120 MILLIONS D'EUROS POUR CONCRÉTISER DES PROJETS STRUCTURANTS GÉNÉRATEURS DE VALEUR AJOUTÉE



Améliorer les performances terrestres et le coût du passage portuaire de la Pointe des Grives



Améliorer les conditions nautiques pour les bateaux de croisière et rénover le terminal passagers



Viabiliser les activités carénage et réparation navale



Contribuer à la transition écologique de la Martinique



Développer la performance opérationnelle de l'établissement, sa résilience et son ancrage dans le paysage martiniquais

