



MINISTÈRE DE L'ENVIRONNEMENT, DE L'ÉNERGIE ET DE LA MER

Mission d'accompagnement du développement de l'économie maritime à Saint-Pierre-et-Miquelon

Rapport d'étape

Rapport n° 010872-01
établi par

Antoine PICHON

Mars 2017



L'auteur atteste qu'aucun des éléments de ses activités passées ou présentes n'a affecté son impartialité dans la rédaction de ce rapport.

Sommaire

Résumé du rapport d'étape sur l'appui au préfet de Saint-Pierre-et-Miquelon pour le développement de l'économie maritime et portuaire.....	2
1. Développer l'accueil des navires de croisières.....	4
1.1. Le projet du port en eau profonde.....	4
1.2. Les conditions nécessaires au développement de l'accueil des navires de croisière.	7
1.3. La nécessité d'une gestion concertée du port.....	7
2. Développer les activités de pêche et de transformation.....	9
2.1. Le contexte et les études antérieures.....	9
2.2. Les évolutions récentes.....	10
3. Permettre l'accueil des ferries de la Collectivité territoriale.....	13
3.1. Des hypothèses levées.....	13
3.2. Des travaux portuaires indispensables.....	13
4. Développer le nautisme et la maintenance des bateaux de plaisance.....	16
4.1. La situation dans l'archipel.....	16
4.2. Les évolutions possibles.....	16
4.3. Une nécessaire structure de gestion pour des services effectifs.....	17
5. Erosion littorale sur l'île aux marins.....	19
Conclusion.....	21
Annexes.....	23
1. Lettre de mission.....	24
2. Tarifs du port de Saguenay.....	26
3. Quotas de pêche de l'archipel Saint-Pierre-et-Miquelon.....	32
4. Pôle pêche de Miquelon. Organisation.....	35
5. Dossier Société nouvelle des pêches de Miquelon : Note succincte concernant les produits/marchés.....	50
6. Le « Symbiose ».....	55
7. Liste des personnes rencontrées.....	56
8. Glossaire des sigles et acronymes.....	58

Résumé du rapport d'étape sur l'appui au préfet de Saint-Pierre-et-Miquelon pour le développement de l'économie maritime et portuaire

A la suite du précédent rapport conduit par les trois inspections IGF, IGA, CGEDD rédigé en octobre 2016 en vue de contribuer à la définition de la stratégie de développement portuaire de l'archipel de Saint-Pierre-et-Miquelon (SPM), la ministre des Outre-mer et le secrétaire d'État chargé des transports, de la mer et de la pêche ont souhaité poursuivre ces travaux par une mission d'accompagnement du développement de l'économie maritime à SPM.

4 thèmes principaux ont retenu l'intérêt des acteurs locaux pour développer les activités liées à la mer et au port de Saint-Pierre comme à celui de Miquelon :

- développer l'accueil des navires de croisière ;
- développer les activités de pêche et de transformation ;
- permettre l'accueil des ferries de la Collectivité territoriale (CT) ;
- développer le nautisme et la maintenance des bateaux de plaisance.

Pour chacun de ces thèmes, des projets sont en cours de mise en œuvre ou des propositions sont présentées au Conseil portuaire et aux différents acteurs de l'économie insulaire.

Il ne s'agit pas d'apporter des recommandations comme pour le précédent rapport mais d'accompagner les projets de développement au fur et à mesure des orientations prises par l'État et les acteurs locaux. Le présent rapport d'étape présente l'avancement des 4 thèmes retenus.

1- Développer l'accueil des navires de croisière.

Un projet technique relatif aux travaux maritimes nécessaires à l'accueil en escale de navire jusqu'à 300 m a été présenté au comité d'orientation portuaire le 23 février. Il comporte l'hypothèse d'une réhabilitation du bâtiment frigorifique de la SPEC (Société de pêche et de congélation). Une étude complète de la DRAC Bretagne (Direction régionale des affaires culturelles) et une étude de l'inspecteur des ICPE (Installations classées pour l'environnement) permettent de conclure à une activité possible en son sein. La stratégie de développement touristique définie par la CT (Collectivité territoriale) se met en place avec l'objectif d'une amélioration de la qualité d'accueil des croisiéristes et du développement des hébergements et services de restauration, actuellement limités dans l'archipel.

2- Développer les activités de pêche et de transformation.

Les études récentes ont montré le potentiel existant, actuellement non exploité, des différents quotas disponibles de la ZEE (Zone économique exclusive) de l'archipel et des eaux internationales sous gestion partagée avec le Canada, l'OPANO (Organisation des pêcheurs de l'Atlantique nord ouest) ou l'ICCAT (Commission internationale pour la conservation des thonidés de l'Atlantique). L'atelier de transformation de Miquelon a été remis aux normes et peut à présent traiter les

produits de la pêche débarqués sur l'archipel. Le projet de l'achat d'un second chalutier par la SPI-SNC (société des participations industrielles - société d'exploitation des carrières) est en bonne voie ainsi que l'adossement de cette activité dans ses 3 composantes (armement, transformation, aquaculture) à un groupe de pêche boulonnais. Les artisans-pêcheurs, qui se sont fédérés dans une OPAP (Organisation professionnelle des artisans pêcheurs) appuyée sur un permanent compétent, semblent vouloir mener des actions utiles à la profession programmées de longue date.

3- Permettre l'accueil des ferries de la Collectivité territoriale (CT)

Le choix est à présent définitif pour installer les navires trans-rades de la CT aux quais de la gare maritime. Le préfet a délivré une AOT (Autorisation d'occupation temporaire) du DPM (Domaine public maritime). La solution technique proposée par l'assistance à maîtrise d'ouvrage (AMO) de la CT doit à présent être partagée avec la DTAM (Direction des territoires, de l'alimentation et de la mer) pour constituer le dossier de travaux correspondant.

Pour Miquelon, la CT a bien pris la mesure de la mise en place d'une limitation d'usage du quai en raison de la réglementation de sûreté (ISPS) et les solutions techniques proposées doivent encore être partagées avec les services de l'État pour obtenir la délivrance des autorisations correspondantes.

4- Développer le nautisme et la maintenance des bateaux de plaisance.

Une opportunité existe de développer des activités de maintenance et d'hivernage de yachts et bateaux de plaisance de propriétaires extérieurs à l'archipel (Canada, EU, Europe). Elle s'explique par la situation géographique de l'archipel, à proximité immédiate, pour la navigation, des fjords du sud de Terre-Neuve. Un projet d'extension du terre-plein du quai de l'épi dans la circonscription portuaire de Saint-Pierre ne trouve pas de concrétisation. Cependant, plusieurs opérateurs se sont montrés intéressés pour créer un chantier de réparation pour la plaisance comportant une activité de maintenance sous hangar avec la mise à disposition d'un élévateur à bateaux, comme a pu l'installer la CT à Miquelon voici 2 années. Cette infrastructure apparaît une piste immédiatement opérationnelle pour développer des activités de réparation-maintenance dans le port de Saint-Pierre et procurer du travail à une dizaine de salariés du secteur.

Les différents projets avancent avec des stades divers, mais il semble par exemple que l'annonce du choix du développement de l'accueil des navires de croisière ait conduit les acteurs intéressés d'ores et déjà à dynamiser cette orientation car pour la saison 2017, 20 escales de navires de croisière sont programmées (il y en a eu 8 en 2016), dont 13 d'entre-elles s'effectueront au port en eau profonde.

1. Développer l'accueil des navires de croisières

1.1. Le projet du port en eau profonde

La décision prise par le Premier ministre lors de sa visite sur l'archipel en octobre 2016, et confirmée par le CIMER (Comité interministériel de la mer) tenu début novembre, de mobiliser un financement de 6 à 8 M€ en vue de réhabiliter le port en eau profonde pour améliorer l'accueil des navires de croisière, a conduit le préfet à organiser un groupe de travail proposant des solutions techniques à valider en Conseil portuaire.

Ainsi, le Comité d'orientation restreint, émanation du Conseil portuaire, s'est réuni sous l'égide du préfet le 23 février. Plusieurs hypothèses de travail ont été présentées avec l'idée d'accueillir plutôt des navires de découverte de petite taille (dont certains peuvent être accostés au quai du commerce) et en tous cas, pas supérieurs à 300 m. Pour ce faire, il est nécessaire d'effectuer des travaux maritimes avec la démolition du quai Guérin (figure 1 et 2) et la mise en place de ducs d'Albe nécessaires à l'amarrage de ces navires (figure 3). Par ailleurs, compte tenu des études effectuées par la DRAC Bretagne sur l'ancien bâtiment de la SPEC dit « le frigo » et de l'étude de danger complémentaire réalisée par l'inspecteur des installations classées, il a été retenu que cet immeuble pouvait en partie servir, une fois réhabilité, à organiser l'accueil des croisiéristes (figure 4).



Figure 1 : Le port en eau profonde avec le bâtiment de la SPEC à gauche et le quai Guérin au premier plan (photo : Direction des territoires, de l'alimentation et de la mer (DTAM)).



Figure 2 : Le quai Guérin ne peut être conservé en l'état, il mérite d'être remplacé par un pieu d'amarrage fixe (photo : A. Pichon).



Figure 3 : Le projet d'amélioration de l'accueil des navires de croisière par création de ducs d'Albe d'amarrage (photo : DTAM).

La question du porteur de projet susceptible de prendre la maîtrise d'ouvrage de la réhabilitation partielle du bâtiment de la SPEC actuellement sous la responsabilité de l'État reste pendante, même s'il s'agit que de travailler sur la partie ouest du bâtiment et si le maître d'ouvrage serait aidé par les pouvoirs publics. L'hypothèse, dans un premier temps, de ne prendre en compte que le simple accueil des croisiéristes en escale, sans les services liés au choix par une compagnie de faire de Saint-Pierre sa tête de ligne pour un départ ou une arrivée de croisière, pourrait contenir les travaux de réhabilitation dans une mesure qui resterait limitée (une salle d'accueil avec les services correspondants, la restauration des façades et la mise hors d'eau du bâtiment).



Figure 4 : Le bâtiment de l'ancienne usine frigorifique de la SPEC en béton armé à structure « planchers champignons » (photo : DTAM).

A côté de cette opération qui nécessite un maître d'ouvrage, il est indispensable d'effectuer une demande auprès des compagnies d'armement canadiennes qui effectuent des escales dans le port de Saint-Pierre afin qu'elles précisent leurs attentes et leurs besoins. Cette action définie par le Conseil restreint d'orientation portuaire a été confiée par le préfet à la CACIMA (Chambre d'agriculture, de commerce, d'industrie, des métiers et de l'artisanat).

Il serait par ailleurs utile de pouvoir disposer d'une visualisation numérisée des 2 ports de l'archipel, demande signalée par le nouveau pilote du port, responsable de la station de pilotage avec pour objectif de rassurer les capitaines de navires des armements considérés sur l'arrivée à Saint-Pierre et l'accostage au quai en eau profonde ou à celui du commerce. Cette opération s'effectue auprès d'un port disposant d'un simulateur (il en existe dans le Saint-Laurent) et pourrait être financée à la station au titre de la formation continue. Le pilote signale également l'intérêt de pouvoir disposer d'une coupée-passerelle adaptable aux différents types de navires et immédiatement mobilisable, ce qui aurait pour effet de diminuer le temps mis par le bord pour installer sa propre passerelle, autorisant ainsi une mise à terre des croisiéristes et de l'équipage avec un délai restreint.

Enfin, un branchement des paquebots de croisière sur une prise-force électrique à quai serait une mesure très appréciée par les armements et pour laquelle, compte tenu de la proximité de l'usine EDF, l'estimation du coût de raccordement doit pouvoir être établi et devrait rester limité. A noter que l'archipel est situé dans la zone « SECA », instaurée par l'OMI (Organisation maritime internationale), de contrôle des émissions des navires pour l'oxyde de soufre.

1.2. Les conditions nécessaires au développement de l'accueil des navires de croisière

La collectivité territoriale (CT) a, depuis plusieurs années, travaillé sur l'amélioration de la qualité de l'accueil des croisiéristes, notamment avec l'appui d'Atout France qui avait mis en place un « club croisières » afin de formaliser les attentes et les réponses à celles-ci dans le cadre d'une démarche qualité qui a porté des fruits. La CT considère en effet que, dans le cadre de la stratégie de développement touristique qu'elle a définie avec les fiches-actions correspondantes, l'amélioration des conditions d'accueil dans l'archipel sont prioritaires par rapport à la promotion dans les salons comme celui de Miami ou le symposium de Montréal. Il est apparu en effet que pour améliorer les conditions d'accueil dans l'archipel, outre le travail d'information et d'ouverture des commerces lors des escales de navires, il était nécessaire d'augmenter le nombre de places dans les restaurants et les hébergements dont le nombre insuffisant est avéré, notamment durant la période estivale. Les mesures prises par la CT pour remédier à cette relative pénurie sont déployées avec l'appui de la CACIMA qui a recruté récemment, grâce au FISAC (Fonds d'intervention pour les services, l'artisanat et le commerce) une chargée de mission pour la revitalisation du centre-ville et l'amélioration de l'accueil des croisiéristes. La simple finition de l'abri existant sur le terre-plein du port en eau profonde¹ est une action repérée parmi d'autres mesures simples² et de nature à faciliter ce meilleur accueil dont les fiches-retour des croisiéristes font état.

1.3. La nécessité d'une gestion concertée du port

Le rapport sur la stratégie de développement portuaire rédigé par l'IGF, l'IGA et le CGEDD en octobre 2016 signalait déjà comme prioritaire cette mesure et proposait la création d'une société d'État à défaut d'une SEM, dont le président de la CT a très directement refusé la mise en place. Il rappelait aussi l'importance de désigner un officier de port adjoint pour assister le commandant de port. Dans un premier temps, il serait possible d'instaurer une simple régie d'avances et de recettes qui serait tenue par la capitainerie (le service maritime de la DTAM) pour traiter de tous les services portuaires facturables comme, par exemple, le service de protection ISPS devant être installé au port en eau profonde lors des escales de navires.

De même, il serait peut-être souhaitable que ce soit un agent administratif de la capitainerie -service titulaire de la régie- qui ait des échanges directs avec les compagnies d'armement pour établir les factures de l'autorité portuaire³ alors que tout s'effectue actuellement par l'intermédiaire d'un agent maritime qui a semble-t-il le monopole des contacts avec les compagnies des navires de croisière et la douane pour les droits de quai.

Dans les ports du Saint-Laurent qui reçoivent, certes, bien davantage de navires de croisière, les tarifs sont affichés et officiels. A-titre d'exemple, les tarifs du port de Saguenay (cf annexe 2) comprennent les droits d'amarrage, les droits de passagers, les droits de service d'eau, les frais de sûreté et les services d'amarre.

¹ Il s'agit d'une cabane à doris en bois réalisée voici quelques années à la demande du préfet qui permet d'abriter des croisiéristes des intempéries mais qui n'a pas de plancher pour les isoler du sol.

² L'autorisation d'installation de cabines de toilettes louées pour la durée de l'escale par les services du tourisme de la CT doit être formalisée auprès de la DTAM. L'assouplissement des mesures de sûreté mises en place sur le terre-plein du port en eau profonde par la DTAM lors des escales devra être également recherchée.

³ Des prestations comme le pilotage, le lamanage, le poste à quai, les services de sécurité sont généralement facturés par l'autorité portuaire dans les ports du Saint-Laurent.

(cf : <http://www.portsaguenay.ca/fr/page/croisieres-internationales>)

Pour 2017, une vingtaine d'escales de navires de croisière est programmée dont 13 au port en eau profonde, les autres étant soit au mouillage, soit au port de commerce pour les petites unités. Ce nombre apparaît suffisant compte-tenu de la capacité d'accueil de la ville de Saint-Pierre d'autant que ces escales ne sont prévues qu'entre le 14 juin et le 30 septembre, alors qu'un étalement sur une durée supérieure de mai à octobre serait souhaitable.

2. Développer les activités de pêche et de transformation

2.1. Le contexte et les études antérieures

De nombreuses études et rapports ont été produits ces dernières années sur l'activité halieutique de l'archipel de Saint-Pierre-et-Miquelon et sur les opérations de transformations conjointes à l'exploitation de cette ressource. Les recommandations des plus récents connaissent un début de mise en oeuvre :

- le rapport le plus récent est celui de la Cour des comptes en février 2016, intitulé « la filière pêche à SPM : un avenir incertain », il signalait notamment :

« Pour autant, des perspectives existent encore pour la filière de la pêche à Saint-Pierre-et-Miquelon et l'archipel dispose de ressources exploitables intéressantes, en volume et en qualité. Dans ce cadre, la restructuration de la filière pêche, en assurant sa viabilité économique, doit être poursuivie.

Cette restructuration doit essentiellement s'appuyer sur l'adaptation et la diversification des activités de la pêche artisanale, sur le développement de l'aquaculture, et notamment de la pectiniculture (élevage des coquilles Saint-Jacques). En effet, la restructuration de la pêche industrielle, engagée avec le soutien des pouvoirs publics, dans le cadre du contrat de développement territorial 2015-2018, paraît plus difficile à mener à bien ».

- le volet restructuration de l'étude sur la pêche artisanale porté par Pierre-Georges Dachicourt en 2011 a vu sa principale recommandation mise en œuvre (création d'une structure regroupant la pêche professionnelle adossée à la CACIMA). En revanche, les deux seules mesures concrètes qualifiées de réalistes et nécessaires préconisées par le rapport, l'installation d'un conteneur réfrigéré pour entreposer la boîte⁴ et l'acquisition d'une machine à glace, n'ont pas encore été réalisées malgré l'urgence motivée constatée voici cinq ans.

- le rapport d'A. Berger et J.Brulhet⁵ proposait de créer une structure nouvelle, un pôle de transformation unique dont le pilotage par l'État devait permettre de rapprocher les ressources existantes (quotas) des capacités locales de transformation. Il n'est plus d'actualité compte tenu des évolutions économiques intervenues au môle pêche de Saint-Pierre.

- La mission réalisée par l'IFREMER courant 2012 (rapport de 135 pages intitulé : Mission d'expertise sur la restructuration de la filière pêche à Saint-Pierre-et-Miquelon pour le compte du Ministère de l'Outre Mer), la plus complète sur le plan du détail de la ressource disponible, du montant des prises réalisées, des ateliers de transformation existants et des orientations possibles à préconiser tant sur le plan de l'adaptation de la flotte que sur l'organisation de la transformation pour la pérennisation des marchés, est riche d'enseignements encore actuels. Elle est une référence pour chacun de ces domaines. Seuls les volumes théoriques exploitables ont été quelque peu modifiés depuis sa parution.

⁴ Désignation des appâts pour la pêche (ligneurs).

⁵ La restructuration de la filière pêche et aquaculture de l'archipel de Saint-Pierre-et-Miquelon CGAAER n° 11094 de février 2012.

Par ailleurs, le contrat de développement de l'archipel (2015-2018) prévoit une enveloppe d'aide à la modernisation de la filière pêche pour un montant de 1,5 M€ piloté par le MOM (Ministère des Outre-mer) sur le BOP (Budget opérationnel de programme) 123 et le Premier ministre, lors de sa visite en octobre 2016, a mentionné la mise en place d'un fonds « pêche » de 500 000 € pour soutenir la filière à SPM.

2.2. Les évolutions récentes

- Sur la ressource

Le constat fait par chaque mission de la disponibilité de quotas non pêchés chaque année conduit à garder l'optimisme relatif du rapport de la Cour des comptes signalant l'existence de perspectives intéressantes et d'une viabilité économique avérée. Les quantités d'espèces pêchées, tant par la pêche industrielle que par les artisans pêcheurs sont parfaitement suivies par le service maritime de la DTAM (cf. annexe 3 : quotas de pêches annuels 2014-2015-2016). Il devrait être possible à ce service d'utiliser le logiciel « SACAPT » mis en œuvre dans les autres territoires ultramarins par l'IFREMER pour leur permettre de disposer localement de données selon le même canevas que celui rempli par les autres services des affaires maritimes en Outre-mer.

La véritable difficulté en termes de ressource correspond bien à une alimentation suffisante et garantie en produits de la pêche pour faire fonctionner en continu, ou en tous cas avec une organisation rationnelle, l'atelier de transformation de Miquelon remis à niveau. Ce point sera examiné par la suite à l'occasion de l'évaluation de la flotte et des moyens de capture de la ressource.

La mission IFREMER préconisait de réaliser une campagne de recherche halieutique sur la ZEE. Celle-ci est programmée à l'été 2017, avec un spectre plus large que la seule recherche halieutique ; elle prévoit d'étudier la biomasse disponible de concombres de mer (holothuries), et aussi de caractériser les mouvements côtiers marins (courants) et la géomorphologie de l'archipel, études utiles pour la pectiniculture de la baie de Miquelon. La mission de 2012 recommandait le recrutement d'un VCAT (Volontaire coopération aide technique) spécialisé en agro-halieutique pour suivre la filière au laboratoire IFREMER de St Pierre, mesure qui n'a pu être mise en œuvre jusqu'à ce jour. Elle reste nécessaire pour mieux suivre la filière halieutique dans l'archipel.

L'aquaculture (pectiniculture) de la coquille Saint-Jacques dans la baie de Miquelon réalisée par la société EDC appartenant au groupe SPI-SNC de Tony Hélène (cf annexe 4 « le groupement halieutique de Miquelon ») a rencontré des difficultés en 2016 avec des prélèvements pirates (heureusement condamnés par le tribunal local) et une absence de production compte tenu du non-ensemencement intervenu lors de la saison 2011 (le grossissement dure 5 ans). Elle a pu recruter une ingénieure halieute en 2015 qui permet de garantir la bonne application des protocoles mis en place dans le cadre du processus scientifique de production dont les paramètres doivent être suivis de façon sérieuse et appliquée. Il convient de noter que dans le cadre de l'ensemencement des zones d'élevage par des coquilles juvéniles, le marché public de la collectivité territoriale garantit un montant d'environ 400 000 € annuels de chiffre d'affaires à l'entreprise EDC, lorsque celle-ci parvient à capter le naissain correspondant. L'État doit donc poursuivre l'appui de cette structure qui vient de déposer son programme de recherche et de développement sur les 4 ans à venir.

Le poste VCAT recommandé auprès du seul permanent de l'IFREMER à Saint-Pierre serait aussi mobilisable pour le suivi de ce protocole.

- Sur la transformation

Le rapport de la Cour des comptes signalait en 2016 :

« La réussite de ces projets nécessite l'implication des acteurs locaux, qui doivent se mobiliser alors que les initiatives privées sont rares, et, sans doute, l'engagement de partenaires extérieurs disposant de la technicité et de la surface financière nécessaires à la transformation et à la commercialisation dans des conditions économiquement satisfaisantes des produits de la pêche. »

Pour les ateliers de transformation, des évolutions très positives sont intervenues sur celui de Miquelon avec une mise aux normes sanitaires et l'achat de deux machines dont une à fileter⁶ « Baader » et un tunnel de surgélation acquis neuf et installé en 2016. La commercialisation des produits transformés est présentée en annexe n° 5. Ces travaux ont été effectués dans la seule entreprise de taille industrielle subsistant dans l'archipel, le groupe SPI-SNC dont le président-directeur général a racheté, par ailleurs, l'entreprise des pêcheries Paturel, comportant un atelier de cuisson du crabe des neiges et quelques équipements de froid et de fumage. Ils sont adossés à une poissonnerie située à l'entrée du môle de pêche dans le port de Saint-Pierre. Elle fournit notamment les restaurateurs locaux.

Cet entrepreneur a, par ailleurs, un projet modeste de re-création d'un atelier multi-activités de transformation pour différents produits de la mer comme les concombres de mer, le crabe des neiges, le homard ou les bulots pour lequel il envisage de s'appuyer sur une entreprise canadienne qui traite déjà des holothuries débarquées dans les ports voisins de Terre-Neuve et commercialisées vers l'Asie du sud-est, très demandeuse de ce produit spécifique et bien valorisé.

- Sur l'évolution de la flotte de capture

Les navires semi-industriels

Des évolutions importantes sont sur le point d'être mises en œuvre concernant les 2 filiales « Pêcheurs du nord » et « French Shore » de la société SPI-SNC, chargées de l'approvisionnement en produits de la pêche de l'usine de Miquelon par un navire semi-industriel. Une société de pêche de Boulogne, le groupe Le Garrec, a voté, en conseil d'administration du 21 janvier 2017, l'accord sur une participation majoritaire dans le « groupe halieutique de Miquelon ». Cela devrait permettre l'affectation d'un navire susceptible de pêcher les quotas disponibles, actuellement non prélevés en raison de leur éloignement par rapport à l'archipel, et de garantir ainsi l'approvisionnement de l'atelier de Miquelon. Cet investissement extérieur à l'archipel par un groupe spécialiste de la pêche et de la transformation industrielles devrait être accueilli positivement localement dès lors que la débarque des produits de la pêche s'effectue effectivement en majorité dans l'archipel, pour être transformée ou conditionnée et vue de commercialisation à partir de Saint-Pierre-et-Miquelon.

L'achat programmé en appui par le contrat de développement d'un second navire de l'armement « Pêcheurs du nord », un chalutier de 25 mètres dont la fiche technique

⁶ Opération de découpe automatisée (ou non) des deux filets existants de chaque côté de l'arrête centrale d'un poisson.

figure en annexe 6, devrait permettre la continuité d'approvisionnement qui fait actuellement défaut à l'usine de Miquelon.

Pour ce qui concerne l'autre navire semi-industriel existant, le palangrier « Atlantic Odyssée » de l'armement Pro-Pêche, il n'est pas sorti en 2016 et il ne semble pas que son propriétaire, M. Max Girardin ait un programme pour 2017.

Les bateaux des artisans-pêcheurs

Les artisans pêcheurs sont parvenus à se réunir, en partie, à Saint-Pierre au sein de l'OPAP (organisation professionnelle des artisans pêcheurs) même si ceux de Miquelon n'ont pas tous rejoint l'OPAP, créée sous forme d'association. Celle-ci bénéficie, depuis l'automne, d'un chargé de mission permanent, M. Palatci, dont le poste est co-financé par l'État et la Collectivité territoriale. Il connaît bien les dossiers portés par un tel comité des pêches et des élevages marins puisqu'il travaillait antérieurement au sein de celui de Boulogne. Il doit mettre en place les mesures préconisées par le rapport Dachicourt mais aussi parvenir à négocier avec l'atelier de transformation de la SNPM à Miquelon, la débarque et le vente des produits de pêche ou l'approvisionnement en glace des navires des artisans-pêcheurs disposant de licences et partant en pêche depuis l'archipel.

Il conviendra que l'OPAP participe à la concertation relative à la définition des quotas dont le préfet a la responsabilité (espèces sous seule gestion française comme le crabe, l'holothurie, le flétan blanc, la lompe...) ainsi qu'à ceux dit « du PV de 1972 », accord franco-canadien mis en œuvre à partir de 1994 et répartissant entre la France et le Canada des espèces de la zone 3PS telles la morue, le sébaste, la plie grise, le pétoncle et l'encornet.

Des modifications sont aussi probablement souhaitables dans l'application de la prime d'hivernage versée par la CT, depuis la fermeture de l'usine de pêche de Saint-Pierre, à chaque pêcheur artisanal qui reste en dessous d'un plafond de chiffre d'affaires annuel. Ainsi, actuellement, une vingtaine de pêcheurs reçoit environ 7000€ par an pour rester en dessous du plafond de pêche annuel fixé par décision de la CT. Cette mesure est contre-productive et mériterait d'être révisée selon les dires du président de l'OPAP et ceux du président de la CACIMA.

L'OPAP semble avoir pris conscience également de la concurrence déloyale manifeste existante notamment à Miquelon avec la pêche dite « de plaisance » mais qui s'apparente à une pêche de complément de revenus réalisée par un certain nombre de bateaux de pêche anciennement professionnels versés en « plaisance » et qui poursuivent leur activité selon des pratiques interdites, comme le dépassement significatif du nombre d'engins de pêche par bateau. Ainsi l'OPAP a pu évoquer, devant la représentante du service des affaires maritimes, les opérations de plaisanciers disposant d'une soixantaine de casiers à homard qui pêchent durant l'été et revendent leurs prises, la limite à six casiers par bateau, déjà 3 fois supérieure à celle autorisée en métropole, apparaît pourtant généreuse –. Une véritable lutte de tous les services, préfet, procureur, affaires maritimes, répression des fraudes, services fiscaux devrait être engagée contre ces pratiques, avec l'appui de l'OPAP qui connaît les propriétaires des navires pratiquants ces opérations illégales qui désorganisent le marché local.

3. Permettre l'accueil des ferries de la Collectivité territoriale

La recommandation n°2 du rapport IGF/IGA/CGEDD d'octobre 2016 était rédigée comme suit :

«Permettre à la Collectivité d'effectuer les travaux portuaires, en continuité de la gare maritime restaurée, nécessaires à l'installation des 2 navires de la traversée Saint-Pierre-Miquelon dont l'arrivée est programmée en fin d'année 2017 ».

Plusieurs hypothèses sont à présent levées dans ce projet d'accueil des ferries mais il revient à la Collectivité d'agir rapidement en vue de réaliser les équipements permettant une utilisation et bon fonctionnement pleinement efficaces.

3.1. Des hypothèses levées

Si l'arrivée programmée des ferries pour la fin de cette année crée des besoins nouveaux dans le port pour lesquels des espaces d'accueil portuaires doivent être prévus, une incertitude demeurerait avec la demande renouvelée du président de la CT d'obtenir une AOT sur la totalité du môle pêche avec ses trois quais où sont actuellement implantés le Fulmar, bâtiment de la marine nationale, l'Atlantic Odyssée de l'armement Pro-Pêche et de voir renouvelées plusieurs autorisations d'occupation temporaire du DPM à différents acteurs du maritime dont l'entreprise des pêcheries Paturel reprise par le groupe SPI-SNC.

A la suite d'une réunion tenue le 17 janvier 2017, cette option a été définitivement abandonnée par la CT, celle-ci se tournant vers l'emplacement initialement envisagé autour de la gare maritime pour lequel une AOT avait été délivrée le 13 septembre 2016 sur l'ensemble des emprises considérées. La localisation du projet correspond au souhait du service de la douane et de la PAF (Police de l'air et des frontières), de ne pas multiplier, compte tenu de leurs effectifs, les lieux de débarquement des passagers, notamment ceux en provenance du port canadien de Fortune à Terre-Neuve.

3.2. Des travaux portuaires indispensables

La CT a commandé un navire de type de transport de passagers + fret de 55 m de long, 11 m de large avec une propulsion de 4 moteurs et lignes d'arbre ainsi qu'un chargement par une rampe arrière de 2 m : des travaux permettant son accostage et surtout son chargement arrière doivent être réalisés. En effet, le marnage existant dans l'archipel - autour de 2 m entre pleine et basse mer - nécessite l'approvisionnement de quais flottants avec rampe de chargement reliée au quai fixe. Les dimensions et poids des camions et conteneurs devant pouvoir être embarqués par ce système ROPAX nécessitent que le quai flottant à partir duquel ceux-ci seront embarqués et débarqués fassent la taille de 25,60 m, préconisée par le constructeur des navires, le chantier Damen dont le siège est aux Pays-Bas.

L'achat de 3 rampes a complété le marché initial :

- l'une à installer au quai Mimosa dans le port de Saint-Pierre ;
- un deuxième à installer dans le port de Miquelon à l'endroit de l'actuelle rampe de débarquement du navire l'Aldona effectuant pour le compte de l'État, en continuité territoriale, le ravitaillement de la ville insulaire de Miquelon ;

- la troisième au port de Fortune à Terre-Neuve. Une adaptation du quai se révèle nécessaire pour effectuer les rotations à toute heure de la journée, compte tenu de la marée.

Cette mission ne s'est pas intéressée à la sécurité juridique de l'installation par une collectivité territoriale française d'une infrastructure portuaire dans un port canadien, fût-elle démontable.

Pour l'installation dans le port de Saint-Pierre, le choix du quai Mimosa ayant été retenu compte tenu des contraintes, l'installation pourrait dans un premier temps ne comprendre qu'un poste à quai, le second ferry pouvant être stationné à un quai différent au sein de la circonscription portuaire (figure 5).



figure 5 : Proposition d'installation d'un redan permettant la fixation des rampes d'embarquement et des quais flottants (photo : Cabinet Conseil Earthcase).

Pour celle relative au port de Miquelon, la prise en compte de la réglementation ISPS est bien matérialisée sur le plan proposé par la CT et permet ainsi de continuer à laisser libre le quai de débarquement pour la pêche ou le sablier. Des aménagements à cette proposition doivent cependant être transmis à la CT, la demande d'une AOT sur la totalité du quai où s'amarrent actuellement le navire titulaire de la DSP ainsi que le pétrolier qui ravitaille l'île, privatisant tout ce linéaire de quai, ne pouvant être délivrée (figure 6).

Demande d'occupation domaniale à Miquelon

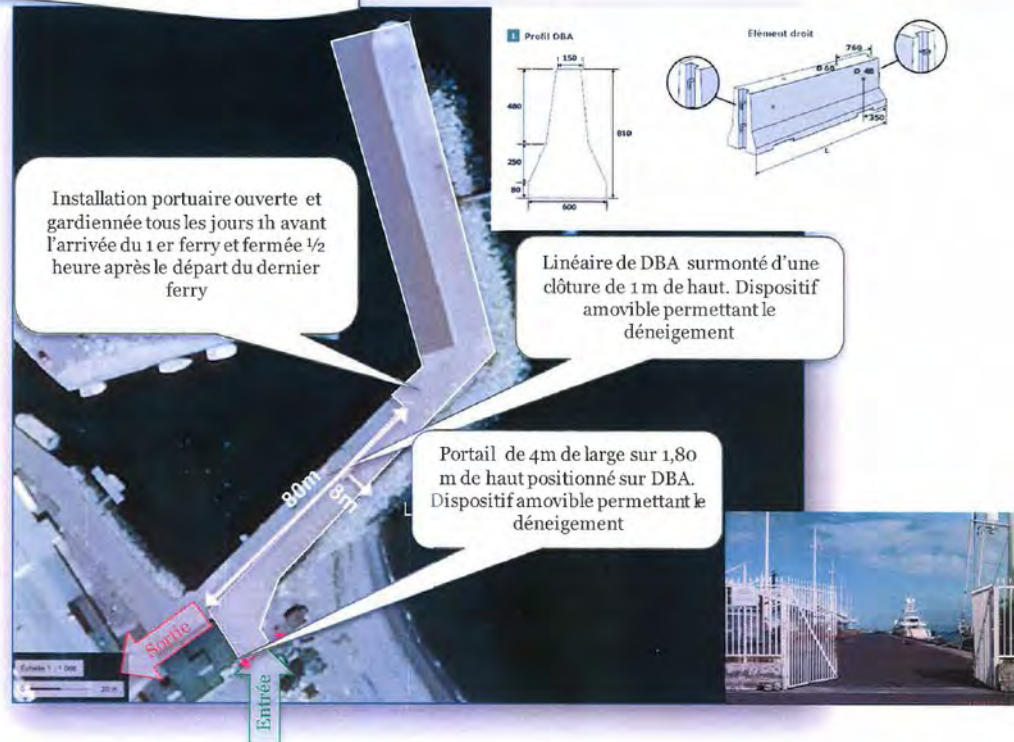


figure 6 : Proposition de mise en œuvre de la réglementation ISPS + demande d'AOT sur le quai du port de Miquelon (photo : Cabinet Conseil Earthcase).

Il reste peu de temps à la CT pour programmer les travaux nécessaires après les études de faisabilité technique qui devront comprendre pour Saint-Pierre une étude d'impact minimale obligatoire avant la délivrance de l'autorisation par arrêté préfectoral.

4. Développer le nautisme et la maintenance des bateaux de plaisance

4.1. La situation dans l'archipel

Même si le développement de la plaisance dans l'archipel n'a pas eu exactement un accroissement similaire à celui des années 70-80 en métropole, le nautisme - essentiellement à moteur - est une activité très développée de longue date qui fait de Saint-Pierre le territoire ultramarin où existe le plus grand nombre de bateaux de plaisance par habitant ultramarin.⁷

Ce phénomène a son origine essentiellement dans l'insularité et la relative petitesse du territoire de l'archipel (246km²) qui conduit bon nombre de Saint-Pierrais à souhaiter s'échapper, comme les citadins le font en métropole en prenant leur voiture en fin de semaine. Ainsi, si tous ne possèdent pas une résidence secondaire sur l'île de Langlade ou à Miquelon, beaucoup le week-end profitent de la mer environnant l'archipel et pratiquent conjointement la pêche de plaisance dont les rendements sont bien supérieurs aux standards métropolitains. Il est notable d'ailleurs que les arts dormants autorisés par bateau par arrêté préfectoral sont bien supérieurs aux mêmes tolérances accordées en métropole.⁸

Actuellement, dans le domaine du nautisme comme pour les autres activités portuaires de SPM, il n'existe pas d'organisme de gestion des prestations offertes aux plaisanciers malgré la délégation faite par l'État à la Collectivité territoriale de deux darses importantes au sein de la circonscription portuaire, le Barachois et l'anse à Rodrigue, pour lesquelles des autorisations d'occupation temporaire du domaine public portuaire ont été délivrées.

4.2. Les évolutions possibles

Le précédent rapport comportait une recommandation forte relative au nautisme :

« Développer avec un programme d'investissements pluri-annuels (terre-pleins, cale de halage, engins de manutention...) une capacité d'accueil des yachts pour faciliter l'installation d'entreprises de maintenance, de réparation et d'hivernage ».

Le groupe de travail « développement de la plaisance » programmé par le conseil portuaire le 15 décembre 2016 doit se réunir et travailler sur la stratégie mise en place de longue date⁹ mais qui n'a pas trouvé encore sa mise en application correspondante.

L'existence à l'entrée de la digue d'accès au quai de l'épi d'une entreprise d'accastillage, alliée à une petite structure de maintenance des bateaux sous hangar fermé, prouve la validité du marché existant qui ne demande qu'à grandir. Elle a refusé pour l'hiver 2016-2017, la demande de propriétaires canadiens, de contrats d'entretien

⁷ - 14% des habitants seraient propriétaires d'un bateau. La base des immatriculations des affaires maritimes comporte 900 bateaux inscrits en plaisance.

⁸ - 6 casiers à crustacés contre 2, 100m de filet trémaille contre 50 m, ligne de 50 hameçons contre 10 en métropole

⁹ - Les plans d'aménagements à long terme du port établis à l'appui d'une étude de 2004 prévoient l'aménagement d'un terre-plein pour le nautisme au sud de la digue de l'épi.

et d'hivernage pour plus de six unités - pouvant parfois dépasser le million de dollars - simplement par manque de disponibilité pour y faire face.

Les conditions de sécurité et de travail à Saint-Pierre ainsi que la qualité des personnes formées dans les lycées professionnels sont de nature à permettre le développement envisagé. Dans ce milieu des propriétaires de yachts, le « bouche à oreille » propagé au sein des clubs auxquels ils appartiennent conduit les membres à utiliser les services efficaces existants dans la proximité de leurs zones estivales de navigation. Or, la situation de l'archipel, très proche des fjords de la côte sud de Terre-Neuve est parfaitement placée pour convaincre des yachtsmen recherchant de belles navigations de laisser leur bateau hiverner à proximité de ces côtes pour éviter d'avoir à redescendre tout le Saint-Laurent au printemps. Ce qui vaut pour les canadiens vaut de même pour les propriétaires américains de bateaux de plaisance de la côte de Boston pour lesquelles ces navigations sub-polaires ont un réel attrait. Quelques navigateurs français et européens sont, dans le même ordre d'idée, tentés par ces périple extra-ordinaires et atypiques de l'Atlantique nord-ouest.

4.3. Une nécessaire structure de gestion pour des services effectifs

En l'absence de mise en œuvre de la recommandation prioritaire du précédent rapport sur la création d'une société d'État en mesure de facturer les prestations des services portuaires, il serait possible d'instaurer une régie d'avances et de recettes gérée par la capitainerie pour permettre le simple paiement des travaux réalisés par les équipes portuaires. Outre les prestations de sorties de l'eau pouvant être tarifées officiellement, il existe beaucoup d'autres services qui ne sont pas actuellement valorisés par la Collectivité territoriale qui détient pourtant des AOT sur les zones d'accueil de la plaisance, anse à Rodrigue et Barachois, pour lesquelles aucune gestion n'est réalisée, les prestations servies l'étant à minima, car non financées, alors même que la CT prélève une redevance d'occupation du domaine public maritime qui devrait correspondre à des services rendus. Dans n'importe lequel des ports de plaisance de métropole, même dans une petite commune disposant d'une centaine d'anneaux, existe une régie municipale permettant de gérer les recettes et rendre les services attendus d'un port de plaisance comme :

- la délivrance d'eau et d'électricité au ponton (actuellement, cette prestation n'est délivrée qu'au seul quai Tabarly, géré par l'école de voile relevant de la commune de Saint-Pierre) ;
- la délivrance de carburant, diesel et essence (actuellement, il faut traverser la RN1 pour s'approvisionner avec des jerricans à la station service qui ne dispose pas de pompe de délivrance sur quai. L'entreprise d'approvisionnement en carburant de l'île doit être impliquée et l'implantation d'un point de distribution directe aux bateaux doit aussi faire l'objet d'une discussion entre les acteurs du nautisme : du côté du môle pêche, au début du quai du Fulmar, près de l'anse à Rodrigue ou dans le Barachois ? ;
- la présence d'un élévateur à bateaux permettant la mise au sec, sur un terre-plein ou dans un atelier d'hivernage (actuellement, la grue d'un prestataire extérieur peut être mobilisée et réglée directement par le bénéficiaire mais pour une prestation qui n'est pas sécurisée ni conforme aux normes de la profession). Un élévateur similaire à celui installé par la CT sur le port de Miquelon doit pouvoir être acheté et utilisé par le gestionnaire des installations portuaires. Compte tenu des 2 arrêtés préfectoraux attribuant les AOT sur le Barachois et l'anse à Rodrigue à la Collectivité territoriale, qui conduisent les services fiscaux à percevoir des redevances de particuliers en contrepartie des places de port

mise à disposition, il serait envisageable que la CT prenne en charge cette gestion simple et la comptabilité des services offerts correspondants. Mais comme en métropole, où les ports de plaisance ont été généralement décentralisés au profit des communes, il serait aussi possible à la commune de récupérer en gestion les services fournis à la plaisance et de valoriser ceux-ci. Une décentralisation conduisant à confier à la commune de Saint-Pierre la partie du port dans laquelle sont programmés des investissements à destination des plaisanciers, du Barachois jusqu'à la digue aux moules y compris le quai de l'épi, comme le prévoyait le plan de 2004, réalisé avec l'appui du port du Havre, serait tout à fait réaliste.

5. Erosion littorale sur l'île aux marins

Mme Karine Claireaux, sénateur-maire de Saint-Pierre, par lettre en date du 29 novembre 2016, a saisi le préfet au sujet d'érosion littorale sur l'île aux marins. Elle a rappelé que cette île fait office de digue naturelle pour le port de Saint-Pierre, et souhaite connaître les dispositions susceptibles d'être adoptées pour lutter contre cette érosion qui menace de couper l'île en deux parties.

La mission a pu effectuer une reconnaissance sur l'île le 23 février accompagnée de M. Patrick Lebailly, maire-adjoint de Saint-Pierre et de Mme Vickie Girardin, présidente de l'association « les pieds rouges », collectif de défense des intérêts des habitants de l'île aux marins.

Le réchauffement climatique et la montée avérée du niveau des océans emportent des conséquences à Saint-Pierre-et-Miquelon, comme partout sur la planète.

Les effets des tempêtes et du ressac entraîne ainsi par endroit un recul du trait de côte plus marqué qu'à d'autres endroits. Le BRGM (Bureau de recherches géologiques et minières) avait, en 2016, effectué une étude caractérisant la vulnérabilité du littoral face au risque côtier. Ce travail, indispensable à la prise en compte de ces évolutions dans les documents d'urbanisme, notamment pour Miquelon, a également été effectué sur l'île aux marins, dépendante de Saint-Pierre.

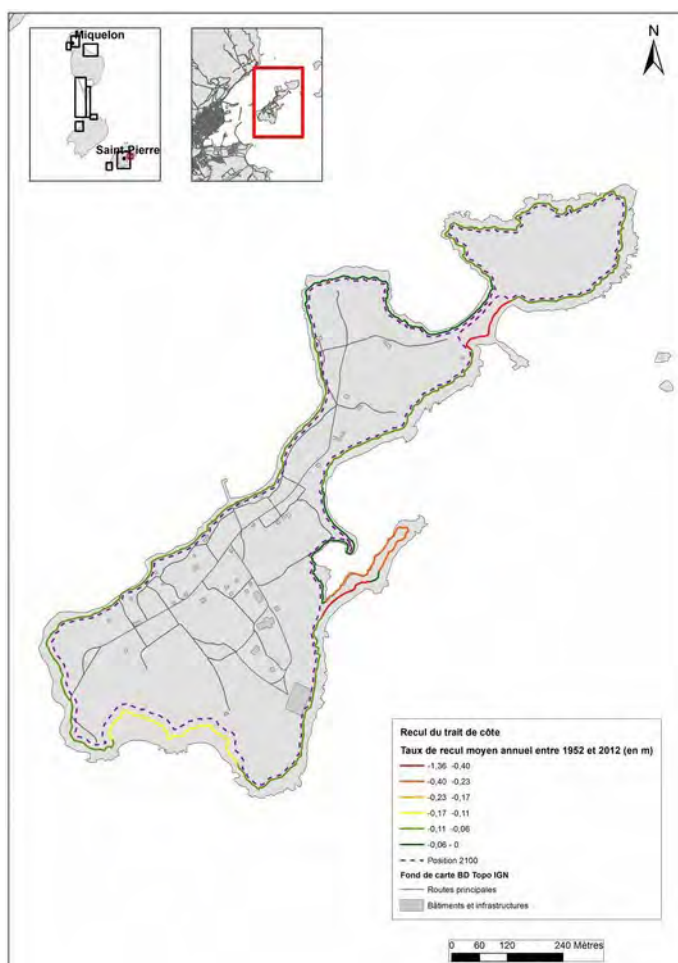


Figure n° 7 : Cartographie de l'aléa de recul du trait de côte sur l'île aux marins (photo : Bureau de recherches géologiques et minière (BRGM)).

Ce travail montre effectivement une submersion possible en deux endroits de l'île (figure n° 8). Celle-ci ne signifie en rien que le rôle de digue naturelle pour le port en eau profonde jouée par l'île en serait atténué.

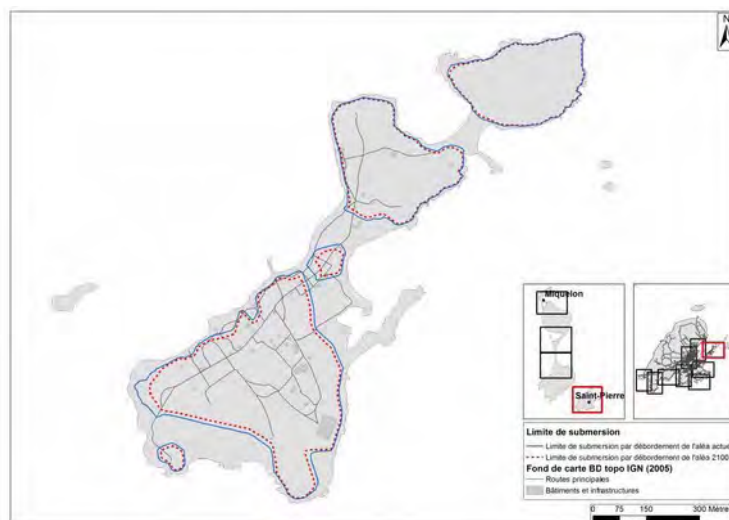


Figure n° 8 : Cartographie de la limite de submersion marine par débordement pour les aléas actuels et 2100 sur l'île aux marins (photo : BRGM).

Si l'île maintiendrait son rôle de digue naturelle pour le port de Saint-Pierre, en revanche, il est manifeste que la cuvette existante derrière la ligne des gabions installés voici une dizaine d'années sur l'une des plages de galets de l'île serait touchée par des occurrences de submersion plus fréquentes. Plusieurs habitations existent dans cette cuvette et il conviendrait probablement de renforcer la protection existante installée par la Collectivité territoriale en confortant par des protections de type enrochements ou gabions le haut de la plage non encore protégé.



(photo : A. Pichon)



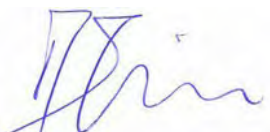
(photo : A. Pichon)

Conclusion

Les recommandations du rapport d'octobre 2016 de l'IGF/IGA/CGEDD sur la stratégie de développement portuaire sont en cours de discussion au sein des différents groupes de travail mis en place par le préfet et, pour certaines mesures, en voie d'être réalisées.

Les 20 escales de navires de croisière programmées en 2017 correspondent ainsi à ce que peut espérer recevoir annuellement le port et la ville de Saint-Pierre. Par ailleurs, l'adossement de la SNPM et du groupement de pêche de la SPI-SNC à un groupe de pêche de Boulogne mobilisant l'ensemble de la filière est une garantie de pérennisation pour l'armement principal de pêche de l'archipel et son atelier de transformation rénové. Enfin, les travaux pour l'accueil des navires que la CT territoriale projette de réaliser dans le port de Saint-Pierre et dans celui de Miquelon doivent pouvoir être à présent concertés avec les services techniques de l'État prêts à faciliter leur réalisation.

Antoine Pichon

A handwritten signature in blue ink, appearing to read 'Antoine Pichon', is centered below the name.

Administrateur civil (hc)

Annexes

1. Lettre de mission

CGEDD n° 010872-01



La ministre des Outre-mer

*Le secrétaire d'Etat chargé
des Transports, de la Mer et de la Pêche*

Paris, le 02 FEV. 2017

Madame la Vice-Présidente,

Le comité interministériel de la mer (CIMER) qui s'est tenu début novembre a permis la mobilisation d'un financement dédié (6 à 8 millions d'euros) en vue de la réhabilitation du quai en eau profonde et de l'implantation d'un terminal moderne de croisière à Saint-Pierre. Cette décision qui relève d'un ensemble de projets maritimes et portuaires dont l'objectif est le développement de ce territoire, participant au rayonnement maritime de notre pays, fait suite au déplacement du Premier ministre dans l'archipel.


Le rapport du Conseil général de l'environnement et du développement durable (CGEDD) remis en octobre 2016, en collaboration avec l'IGA et l'IGF, a été particulièrement utile pour préparer les décisions du Gouvernement.

Parmi les enjeux de cette reconquête, il s'agit notamment de pouvoir valoriser la dimension patrimoniale et touristique dans la structuration de l'offre de destination que représente Saint- Pierre et Miquelon, y compris dans ses interactions avec l'aéroport.

En outre, et après de longues négociations avec les candidats pour lequel le CGEDD a également apporté son appui, les économies générées sur la délégation de service public maritime, permettent à la fois de diminuer son coût global pour l'Etat et de la sécuriser. Ce gain de 1,5 M€ par an restera affecté au territoire, et en particulier à son développement portuaire et maritime, et inscrit en abondement du contrat de développement pour les 4 ans à venir.

Sur la proposition du Préfet, les économies réalisées seront utilisées pour les travaux d'infrastructures et au soutien de la pêche professionnelle. En effet, le secteur de la pêche et de l'aquaculture demeure une opportunité complémentaire de développement de l'archipel.

Cette ambition maritime suppose aussi de prendre les mesures de préservation de l'île aux Marins, menacée d'être coupée en deux, qui fait office de digue naturelle contre les intempéries susceptibles à terme de condamner l'activité du port et son approvisionnement en hydrocarbures.



Madame Anne-Marie LEVRAUT
Vice-Présidente du Conseil général de
l'Environnement et du Développement durable
Tour Séquoia Pièce 32.01
92055 PARIS LA DEFENSE CEDEX

Hôtel de Roquelaure - 246, Boulevard Saint-Germain - 75007 Paris

Nos ministères doivent participer à ce développement territorial programmé par un appui technique auprès du Préfet à l'ensemble de ces projets d'activités maritimes. Je vous demande donc de bien vouloir désigner un membre du Conseil Général de l'environnement et du développement durable qui sera chargé pendant l'année à venir de cette mission d'appui, dans la continuité des travaux déjà entrepris, pour mettre en œuvre la stratégie maritime optimale de l'archipel, s'appuyant sur la préservation du littoral de l'île aux Marins.

L'expert que vous voudrez bien désigner devra veiller à articuler son travail en lien avec la direction générale des Outre-mer, la direction générale des infrastructures de transport et de la mer ainsi que la direction des pêches maritimes.

Je vous prie de recevoir, Madame la Vice-Présidente, l'expression de ma considération distinguée.



Ericka BAREIGTS

A



Alain VIDALIES

2. Tarifs du port de Saguenay



ADMINISTRATION PORTUAIRE DU SAGUENAY
LA BAIE, QUÉBEC

AVIS SUR LES TARIFS DE DROITS D'AMARRAGE (N-1) ANNEXE V

EN VIGUEUR LE 20 JANVIER 2017

Art.	COLONNE I Description	COLONNE II Taux (\$)
1.	Droits d'amarrage au quai Marcel-Dionne par tonneau de jauge brute au registre :	
a)	pour la première période de 12 heures ou partie de celle-ci	0,0716
b)	pour la deuxième période de 12 heures ou partie de celle-ci.....	0,0716
c)	pour chaque période subséquente de 12 heures ou partie de celle-ci	0,0435
2 (1)	Droits d'amarrage au quai de Bagotville, par tonneau de jauge brute au registre :	
a)	pour la première journée calendrier ou partie de celle-ci d'un navire canadien	0,1035
b)	pour la première journée calendrier ou partie de celle-ci d'un navire étranger	0,1412
c)	pour la deuxième journée calendrier ou partie de celle-ci	0,0650
d)	pour chaque journée calendrier subséquente ou partie de celle-ci.....	0,0395

Art. (\$)	COLONNE I Description	COLONNE II Taux
2 (2)	Droits d'amarrage pour les petits bâtiments de 35 mètres et moins utilisant la barge du quai de Bagotville, par journée ou partie de journée calendrier	106,08
3.	Droits d'amarrage de navettes aux infrastructures du quai de Bagotville, pour chaque navire, par tonneau de jauge brute au registre :	
	a) navire immatriculé au Canada	0,0379
	d) navire autre qu'un navire visé à l'alinéa (a)	0,0762
4.	Droits de mouillage :	
	a) pour la première période de trente jours	aucun droit
	b) pour chaque période subséquente de trente jours ou partie de celle-ci par tonneau de jauge brute	0,0592
5.	Nonobstant les droits prévus dans la présente annexe, le droit minimal d'amarrage ou de mouillage est de	51,38



ADMINISTRATION PORTUAIRE DU SAGUENAY
LA BAIE, QUÉBEC

AVIS SUR LE TARIF DES DROITS DE PASSAGER (N-6)

EN VIGUEUR LE 20 JANVIER 2017

Art.	COLONNE I Description	COLONNE II Taux (\$)
1.	Droits de passager applicables pour l'escale lors d'un voyage continu (navettes, 50 % du tarif) :	
	a) par adulte	10,71
	b) par enfant (de moins de 12 ans).....	5,36
2.	Droits de passager applicables pour les voyages commençant ou se terminant au port (navettes, 50 % du tarif)	
	a) par adulte	26,01
	b) par enfant (de moins de 12 ans).....	13,01
3.	Droits de passager applicables aux excursions :	
	a) par adulte	3,06
	b) par enfant (de moins de 12 ans).....	1,53



ADMINISTRATION PORTUAIRE DU SAGUENAY
LA BAIE, QUÉBEC

AVIS SUR LES TARIFS DE DROITS DE SERVICE D'EAU (N-12)

EN VIGUEUR LE 20 JANVIER 2017

Art.	COLONNE I Description	COLONNE II Taux (\$)
1.	Pour chaque service d'eau fourni à un navire directement à partir des prises d'eau et boyaux de l'Administration, au quai Marcel-Dionne :	
a)	Taxe d'eau, la tonne.....	2,00
b)	Droit de service, pour chaque branchement ou pour chaque débranchement :	
i)	Semaine de 8h00 à 17h00.....	175,00
ii)	Semaine de 17h01 à 7h59, fin de semaine et jours fériés.....	250,00
c)	Supplément en période hivernale (1 décembre au 31 mars), pour chaque branchement ou pour chaque débranchement	50,00
2.	Pour chaque service d'eau fourni à un navire directement à partir des prises d'eau et boyaux de l'Administration, au quai de Bagotville :	
a)	Taxe d'eau, la tonne.....	2,64
b)	Droits de service, pour chaque branchement ou pour chaque débranchement :	
i)	Semaine de 8h00 à 17h00.....	264,00
ii)	Semaine de 17h01 à 7h59, fin de semaine et jours fériés.....	422,44
c)	Droits de connexion, pour chaque heure de connexion (du début du branchement au début du débranchement)	5,28



ADMINISTRATION PORTUAIRE DU SAGUENAY
LA BAIE, QUÉBEC

AVIS SUR LES TARIFS DE DROITS DE SERVICE D'EAU (N-12)

EN VIGUEUR LE 20 JANVIER 2017

COLONNE I		COLONNE II
Art.	Description	Taux (\$)
3.	Pour chaque service d'eau fourni à un petit bâtiment utilisant la barge du quai de Bagotville, directement à partir des prises d'eau ou boyaux de l'Administration, et nécessitant un débit d'eau maximal de 50 litres / minute :	
a)	Taxe d'eau, la tonne.....	2,64
b)	Droits de service, pour chaque branchement ou pour chaque débranchement :	
i)	Semaine de 8h00 à 17h00.....	116,22
ii)	Semaine de 17h01 à 7h59, fin de semaine et jours fériés.....	164,63



ADMINISTRATION PORTUAIRE DU SAGUENAY
LA BAIE, QUÉBEC

AVIS SUR LES TARIFS DE FRAIS DE SÛRETÉ (S-1)

EN VIGUEUR LE 20 JANVIER 2017

Art.	COLONNE I Description	COLONNE II Taux (\$)
1.	Frais de sûreté (minimum de 4 heures) :	
a)	pour chaque heure ou partie d'heure d'un navire immatriculé au Canada qui effectue des opérations commerciales au quai Marcel-Dionne	32,48
b)	pour chaque heure ou partie d'heure d'un navire autre qu'un navire immatriculé au Canada qui effectue des opérations commerciales au quai Marcel-Dionne... ..	45,25
c)	pour chaque heure ou partie d'heure d'un navire utilisant le terminal de croisières de Bagotville.....	45,25
d)	petits bâtiments de 35 mètres et moins utilisant la barge du quai de Bagotville (pour chaque escale) :	329,47

3. Quotas de pêche de l'archipel Saint-Pierre-et-Miquelon

Direction des Territoires, de l'Alimentation et de la Mer de Saint-Pierre et Miquelon
Service des Affaires Maritimes et Portuaires

QUOTAS Saint-Pierre et Miquelon 2014

Espèces nationales ZEE	Quotas 2014	Pêche 2014	Dates de campagne	Engins de pêche
Bulot	500T	12%	01/04/14-15/11/14	Casier
Concombre de mer	1000T	1%	01/07/14-15/11/14	Drague
Crabe des Neiges	300T	33%	01/04/14-31/07/14	Casier
Flétan blanc	150T	53%	01/10/14-01/04/15	Ligne-filet-chalut
Homard	30T	42%	01/05/14-31/08/14 15/10/14-15/12/14	Casier

(d'autres espèces peuvent être pêchées sans quotas : Raie, Limande...)

Espèces cogérées du 3Ps-Annexe I	Quotas 2014	Pêche 2014	Dates de campagne	Engins de pêche
Morue Pêche Artisanale	539T	89%	15/05/14-31/03/15	Filet-Chalut
Morue Pêche Industrielle	1255T	85%	15/05/14-31/03/15	Filet-Chalut
Sébaste	306T	7%	01/07/14-31/03/15	Filet-Chalut
Plie Grise	73,45T	71%	01/04/14-31/03/15	Filet-Chalut
Pétoncle d'Islande(boite à pétoncle)	1155T	0%	01/01/14-31/12/14	Drague
Encornet	510T	0%	01/01/14-31/12/14	Turlutte

Espèces PV Franco canadien-Annexe II	Quotas 2014	Pêche 2014	Dates de campagne	Engins de pêche
Morue 4R53Pn	39T	0%	15/05/14-14/05/15	Filet-Chalut
Flétan noir 2+3K	120T	100%	01/01/14-31/12/14	Filet-Chalut
Sébaste 3O	900T	0%	01/01/14-31/12/14	Filet-Chalut
Merlu argenté 4VWX	300T	0%	01/04/14-31/03/15	Filet-Chalut
Encornet 3+4	510T	0%	01/01/14-31/12/14	Turlutte

Espèces OPANO	Quotas 2014	Pêche 2014	Dates de campagne	Engins de pêche
Sébaste 3M *	69T	-	01/01/14-31/12/14	Chalut
Limande à queue jaune 3LNO	340T	2%	01/01/14-31/12/14	Chalut
Flétan du Groenland (noir)3LMNO*	187-100=87T	100%	01/01/14-31/12/14	Chalut
Encornet 3+4*	453T	-	01/01/14-31/12/14	Chalut
Crevette 3L	48T	0%	01/01/14-31/12/14	Chalut
Merluche blanche 3NO (quotas collectifs)	59T	0%	01/01/14-31/12/14	Chalut
Raie 3LNO (quotas collectifs)	258T	0%	01/01/14-31/12/14	Chalut

* quotas transférés vers l'Estonie : 69T/69T Sébaste - 100T/187T Flétan noir - 453T/453T Encornet

Espèces ICCAT	Quotas 2014	Pêche 2014	Dates de campagne	Engins de pêche
Germon du Nord	250T	0%	01/01/14-31/12/14	Ligne
Thon rouge de l'Ouest	8T	2%	01/01/14-31/12/14	Ligne
Espadon du Nord	100T	3%	01/01/14-31/12/14	Ligne
Thon obèse (quota commun)	85000T	0%	01/01/14-31/12/14	Ligne



07/03/2017

Direction des Territoires, de l'Alimentation et de la Mer de Saint-Pierre et Miquelon
Service des Affaires Maritimes et Portuaires

QUOTAS Saint-Pierre et Miquelon 2015

Espèces nationales ZEE	Quotas 2015	Pêche 2015	Dates de campagne	Engins de pêche
Bulot	500T	5%	01/04/15-15/11/15	Casier
Concombre de mer	1000T	116%	01/07/15-15/11/15	Drague
Crabe des Neiges	240T	12%	01/04/15-31/07/15	Casier
Flétan blanc	150T	56%	01/10/15-01/04/16	Ligne-filet-chalut
Homard	30T	63%	01/05/15-31/08/15 15/10/15-15/12/15	Casier

(d'autres espèces peuvent être pêchées sans quotas : Raie, Limande...)

Espèces cogérées du 3Ps-Annexe I	Quotas 2015	Pêche 2015	Dates de campagne	Engins de pêche
Morue Pêche Artisanale	631T	38%	15/05/15-29/02/16	Filet-Chalut
Morue Pêche Industrielle	1473T	45%	15/05/15-29/02/16	Filet-Chalut
Sébaste	306T	3%	01/07/15-31/03/16	Filet-Chalut
Plie Grise	73,45T	40%	01/04/15-31/03/16	Filet-Chalut
Pétoncle d'Islande(boite à pétoncle)	1155T	0%	01/01/15-31/12/15	Drague
Encornet	510T	0%	01/01/15-31/12/15	Turlutte

Espèces PV Franco canadien-Annexe II	Quotas 2015	Pêche 2015	Dates de campagne	Engins de pêche
Morue 4R53Pn	39T	0%	15/05/15-14/05/16	Filet-Chalut
Flétan noir 2+3K	121T	100%	01/01/15-31/12/15	Filet-Chalut
Sébaste 3O	900T	0%	01/01/15-31/12/15	Filet-Chalut
Merlu argenté 4VWX	300T	0%	01/04/15-31/03/16	Filet-Chalut
Encornet 3+4	510T	0%	01/01/15-31/12/15	Turlutte

Espèces OPANO	Quotas 2015	Pêche 2015	Dates de campagne	Engins de pêche
Sébaste 3M *	69T	-	01/01/15-31/12/15	Chalut
Limande à queue jaune 3LNO	340T	103%	01/01/15-31/12/15	Chalut
Flétan du Groenland (noir)3LMNO*	189T	-	01/01/15-31/12/15	Chalut
Encornet 3+4*	453T	-	01/01/15-31/12/15	Chalut
Merluche blanche 3NO (quotas collectifs)	59T	0%	01/01/15-31/12/15	Chalut
Raie 3LNO (quotas collectifs)	258T	0%	01/01/15-31/12/15	Chalut

* quotas transférés vers l'Estonie

Espèces sous gestion OPANO au-delà des 200 milles	Quotas 2015	Pêche 2015	Dates de campagne	Engins de pêche
Flétan blanc (3NO)	100T	1%	07/08/15-02/09/15	Ligne

Espèces ICCAT	Quotas 2015	Pêche 2015	Dates de campagne	Engins de pêche
Germon du Nord	250T	0%	01/01/15-31/12/15	Ligne
Thon rouge de l'Ouest	8,51T	110%	01/01/15-31/12/15	Ligne
Espadon du Nord	100T	0%	01/01/15-31/12/15	Ligne
Thon obèse (quota commun)	85000T	0%	01/01/15-31/12/15	Ligne



07/03/2017

QUOTAS Saint-Pierre et Miquelon 2016

Espèces nationales ZEE	Quotas 2016	Pêche 2016	Dates de campagne	Engins de pêche
Bulot	500T	0%	01/04/16-15/11/16	Casier
Concombre de mer	1000T	97%	01/07/16-15/11/16	Drague
Crabe des Neiges	100T	6%	01/04/16-31/07/16	Casier
Flétan blanc	150T	8%	01/10/16-01/04/17	Ligne-filet-chalut
Homard	30T	94%	01/05/16-31/08/16 15/10/16-15/12/16	Casier

(d'autres espèces peuvent être pêchées sans quotas : Raie, Limande...)

Espèces cogérées du 3Ps-Annexe I	Quotas 2016	Pêche 2016	Dates de campagne	Engins de pêche
Morue Pêche Artisanale	610T	53%	15/05/16-28/02/17	Filet-Chalut
Morue Pêche Industrielle	1424T	13%	15/05/16-28/02/17	Filet-Chalut
Sébaste	306T	0%	01/07/16-31/03/17	Filet-Chalut
Plie Grise	73,45T	4%	01/04/16-31/03/17	Filet-Chalut
Pétoncle d'Islande(boite à pétoncle)	1155T	0%	01/01/16-31/12/16	Drague
Encornet	510T	0%	01/01/16-31/12/16	Turlutte

Espèces PV Franco canadien-Annexe II	Quotas 2016	Pêche 2016	Dates de campagne	Engins de pêche
Morue 4RS3Pn	39T	0%	15/05/16-14/05/17	Filet-Chalut
Flétan noir 2+3K	115T	99%	01/01/16-31/12/16	Filet-Chalut
Sébaste 3O	900T	0%	01/01/16-31/12/16	Filet-Chalut
Merlu argenté 4VWX	300T	0%	01/04/16-31/03/17	Filet-Chalut
Encornet 3+4	510T	0%	01/01/16-31/12/16	Turlutte

Espèces OPANO	Quotas 2016	Pêche 2016	Dates de campagne	Engins de pêche
Sébaste 3M *	69T	-	01/01/16-31/12/16	Chalut
Limande à queue jaune 3LNO	340T	47%	01/01/16-31/12/16	Chalut
Flétan du Groenland (noir)3LMNO*	180T	-	01/01/16-31/12/16	Chalut
Encornet 3+4*	453T	-	01/01/16-31/12/16	Chalut
Merluche blanche 3NO (quotas collectifs)	59T	0%	01/01/16-31/12/16	Chalut
Raie 3LNO (quotas collectifs)	258T	0%	01/01/16-31/12/16	Chalut

* quotas transférés vers l'Estonie

Espèces ICCAT	Quotas 2016	Pêche 2016	Dates de campagne	Engins de pêche
Germon du Nord	250T	0%	01/01/16-31/12/16	Ligne
Thon rouge de l'Ouest	3,7T	0%	01/01/16-31/12/16	Ligne
Espadon du Nord	100T	0%	01/01/16-31/12/16	Ligne
Thon obèse (quota commun)	85000T	0%	01/01/16-31/12/16	Ligne

(les données de ce tableau sont arrêtées au 18/01/17)

07/03/2017



4. Pôle pêche de Miquelon. Organisation



Pôle Pêche de Miquelon Organisation

Le Pôle Halieutique de Miquelon est constitué d'un ensemble d'entreprises distinctes.

Ce groupement d'entreprise s'est engagé dans une démarche de développement de la filière halieutique sur la commune de Miquelon depuis une dizaine d'année et a permis de créer à ce jour un ensemble cohérent et aux activités complémentaires.

Il est constitué de quatre entreprises (par chronologie) :

- la SAS EDC Exploitation des Coquilles (2001)
- la SARL SNPM Société Nouvelle des Pêches de Miquelon (2004)
- la SARL Pêcheurs du Nord (2004)
- la SAS French Shore (2009)

L'actionnariat des différentes structures est majoritairement détenu par un groupe du bâtiment et des travaux publics auprès de qui se sont rassemblés différents acteurs du monde économique de l'archipel.

Il n'y a aucune participation croisée entre les sociétés.

Elles ont une direction commune mais une gestion technique autonome.

Structure des entreprises

EDC Exploitation des Coquilles

Il s'agit d'une SAS, créée en 2001, dont l'activité principale est orientée sur l'élevage de la coquille Saint-Jacques.

Sa production de coquilles matures est moyenne (de l'ordre de 50 à 70 tonnes en poids vifs/an) mais son orientation majeure depuis 2006 en recherche et développement est la production de naissains et de juvéniles, opérations sur lesquelles elle obtient de bons résultats techniques (une moyenne de 7,5 millions de naissains produits par année).

Elle doit à terme confirmer et valider ses options de recherches et développer un modèle économique viable lui permettant d'assurer son autonomie financière.





Elle emploie une vingtaine de salarié en moyenne par saison (8 permanents, 10 à 12 saisonniers), dispose pour ses besoins techniques à terre d'un atelier de traitement (opérations de transfert, traitement des animaux, entretiens des équipements, laboratoire) et pour ses moyens techniques en mer d'un parc de filières (captage, pré-élevage et élevage) ainsi que de deux navires ostréicoles (MAGELLAN et STELLA MARIS).

Sa saison se déroule du mois de mai jusqu'à la mi-décembre de chaque année.

Elle est dirigée par un Président assisté d'un Responsable de site qui assure la gestion opérationnelle de l'entreprise sur Miquelon.

SNPM Société Nouvelle des Pêches de Miquelon

SARL initialement créée en 1995 par des acteurs économiques de Miquelon pour traiter à échelle saisonnière de la morue salée et des œufs de lumps (succédané de caviar), son acquisition dans le giron d'EDC en 2004 a été motivée par le besoin de transformer les produits d'élevage d'EDC.

N'ayant pas suffisamment de produits d'élevage à transformer, elle a poursuivi son activité première tout en recherchant des compléments d'activité pour assurer l'équilibre de son exploitation.

Son activité est en développement constant depuis 2009 et ses débouchés commerciaux lui permettent d'envisager une montée en puissance graduelle et une pérennisation de son emploi saisonnier ; cela a nécessité une remise aux normes de ses équipements industriels (plusieurs dossiers d'investissements réalisés entre 2011 et 2016) et une régularité d'approvisionnement en matière première.

Depuis fin 2016, son nouvel atelier de production a été mise en route avec une réorganisation complète de ses process de fabrication dans un ensemble industriel cohérent et aux normes agro-alimentaires.

Ces investissements ont permis à la SNPM de pérenniser son activité et de représenter la principale unité de production de ce type sur l'archipel.

Le plan ci-après (annexe 2) définit les périphéries des deux structures EDC et SNPM dans un bâtiment unique, propriété de la Mairie de Miquelon telles qu'elles coexistent depuis leur rapprochement.

Son potentiel d'exploitation est de 1500 à 2000 tonnes (poids vifs) de produits de la mer divers (cabillaud, raie, limande, sébaste, flétan, coquille) en provenance de la pêche locale dans un atelier de transformation attendant aux locaux d'EDC. Sa production est majoritairement vendue sur le marché européen, la France pour les produits surgelés et le Portugal pour les produits salés, et occasionnellement sur le Canada.

Sa saison majeure (traitement des poissons) dure de septembre à mai de l'année suivante ; la période du printemps/été est dévolue normalement au traitement des coquillages ou celui de la pêche artisanale.

Organisation Pôle Pêche de Miquelon





Elle emploie en moyenne 40 salariés par saison (15 permanents et une équipe saisonnière variable)

L'entreprise est dirigée par un Directeur d'Exploitation, assisté d'un Responsable de site qui assure la gestion opérationnelle de l'entreprise sur Miquelon.

Pêcheurs du Nord

Petite SARL de pêche artisanale créée en 1996 parallèlement à la SNPM pour en assurer l'approvisionnement, elle arme un petit navire de pêche côtière (le TOMMY-EVAN, 14 mètres), polyvalent (caseyeur, fileyeur, dragueur).

Elle est entrée dans le giron du Pôle de Miquelon en même temps que la SNPM et son navire a continué à alimenter cet atelier de traitement jusqu'en 2009. Pour des raisons de transfert d'activité (équipage et quota vers l'entreprise French Shore), le navire a été désarmé à l'automne 2009. Il a été utilisé depuis pour des missions ponctuelles de soutien au programme EDC (mission Ifremer, pêche expérimentale de coquille en zone de semis) ou des saisons de pêches à la coquille (zones de semis et zones naturelles). Le navire a subi d'importante réparation en 2016 pour le maintenir en bon état de marche ; il est régulièrement à jour de ses titres de navigation.

Suivant le développement des opérations de semis de coquilles Saint-Jacques par l'entreprise EDC, il serait en mesure d'assurer l'approvisionnement de la SNPM en coquille Saint-Jacques d'élevage, mais également d'assurer une pêche sur la coquille sauvage en zone française. Il est également susceptible d'être rattaché à des opérations de pêche artisanales suivant les développements des entreprises du groupe.

L'entreprise doit évoluer en 2017 en faisant l'acquisition d'une nouvelle unité de pêche artisanale plus importante (navire de 25 mètre en projet) qui viendrait remplacer le Tommy Evan qui pourrait être alors cédé ou mis à disposition d'autres structures suivant les opportunités. Ce navire serait dédié au pôle pêche de Miquelon au même titre que le navire de French Shore.

L'entreprise est dirigée par un Directeur d'Exploitation.

French Shore SAS

SAS créée en 2009 par un groupement d'acteurs économiques locaux elle a fait l'acquisition d'un navire de pêche hauturier (le BEOTHUK, 35 mètres), chalutier et l'exploite depuis fin 2009 sur les ressources halieutiques de l'archipel.

Ce navire majeur pour l'archipel est dédié principalement à l'approvisionnement de l'usine SNPM en matière première : cabillaud (+/- 800 tonnes), raie (200 tonnes), limande (200 tonnes), flétan (50 tonnes) sont les principaux poissons livrés sur Miquelon.

Organisation Pôle Pêche de Miquelon





Il a été l'élément déterminant du développement de la SNPM depuis 2009 et a bénéficié de l'expérience acquise avec le TOMMY EVAN.

En complément, le navire approvisionne des usines de Terre-Neuve et Labrador sur des quotas qui ne peuvent pas être exploités sur Miquelon car trop éloignés de l'archipel pour être débarqués sur l'archipel.

Le navire emploie un équipage de 6 marins à l'année longue et 3 à 4 salariés non marins pour la maintenance et l'entretien. L'entreprise est dirigée par un Président.

Un projet d'un navire plus important venant remplacer le Beothuk est à l'étude pour optimiser l'exploitation des quotas disponibles dans la région et ceux alloués dans le cadre de l'OPANO.

Conclusion

Le Pôle Halieutique de Miquelon représente aujourd'hui un ensemble cohérent, principal acteur économique sur la commune de Miquelon avec plus de 60 emplois directs (25 permanents, 35 équivalents temps plein saisonniers) et une dizaine d'emplois induits (sous-traitance, maintenance, etc).

Les activités des différentes structures sont distinctes mais fonctionnent en coordination pour assurer la complémentarité dans un secteur hyper concurrentiel au niveau international. C'est aujourd'hui le seul pôle halieutique existant sur l'archipel.

La pêche fait partie de l'histoire de l'archipel et le travail combiné des deux navires TOMMY EVAN et BEOTHUK sont en mesure d'assurer l'activité principale de l'usine SNPM. Le pari sur l'avenir que représente l'aventure EDC offrira quant à lui au pôle de Miquelon une garantie de ressource à proximité et directement exploitable.

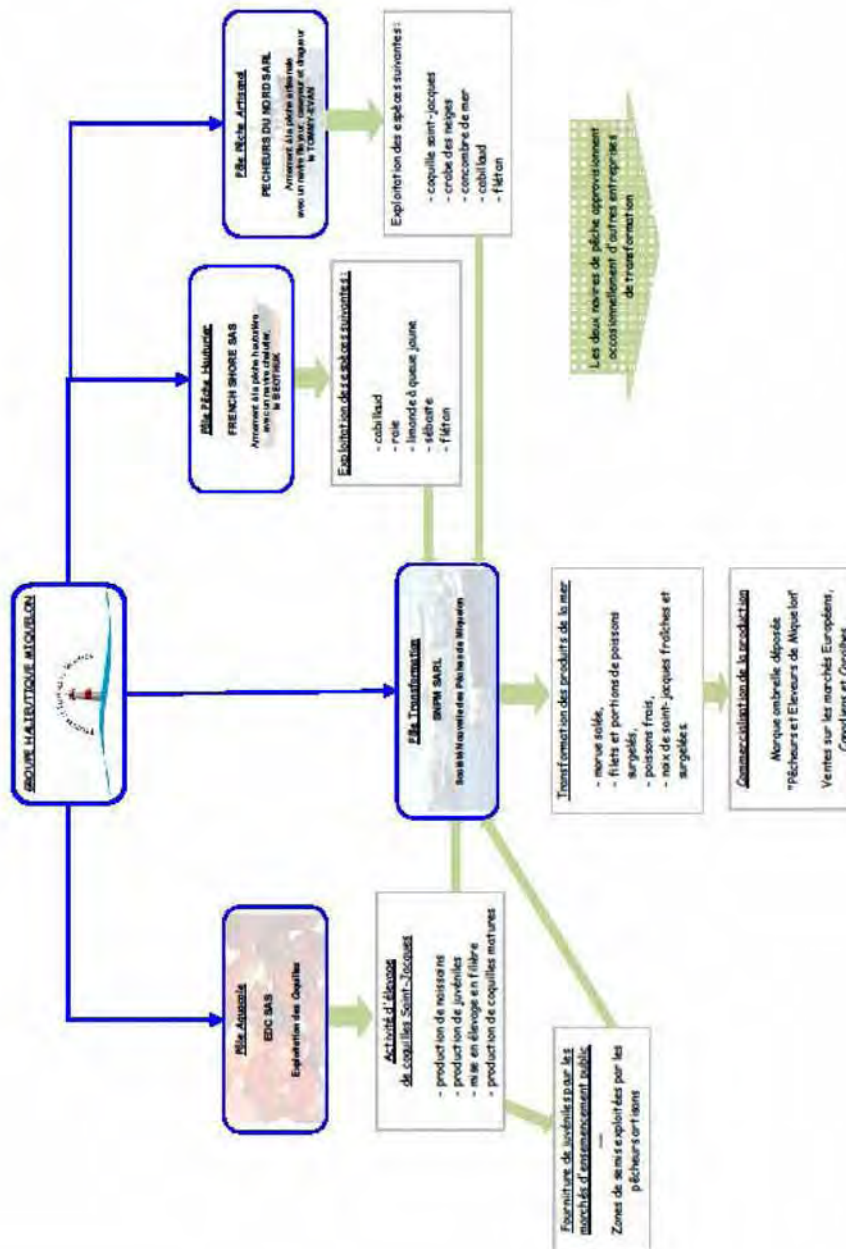
Ci-après, le diagramme du groupe expose les synergies entre les différentes entreprises.

Est joint également à ce dossier un rapport descriptif des équipements des différentes structures et plan des ateliers de production.





ANNEXE 1 - DIAGRAMME DES ENTREPRISES



Organisation Pôle Pêche de Miquelon



Pôle Pêche de Miquelon Description des équipements

A. Usine de transformation - SNPM

Un ensemble de 4 pièces principales affectées aux différents stades de production ainsi que quelques pièces annexes pour les servitudes (voir le plan en annexe 1).

1) Salle de réception de la matière première

Espace de 400 m² entièrement rénové aux normes agro-alimentaires en 2013, équipé d'une chambre froide positive de 110 m² pour stocker la matière première en attente de traitement.



*Ancienne salle
avant les travaux*



*Salle de
réception après
les travaux*

La salle est équipée d'un ensemble technique permettant de peser, déglacer, laver et écailler les poissons suivant les espèces. La balance est neuve ainsi que l'installation frigorifique de la chambre froide, située dans le local TGBT proche. Le reste des équipements (écailleuse, lavoir, convoyeur) proviennent de l'ancienne usine de Saint-Pierre.



Le transfert des produits dans la salle de traitement se fait par tapis convoyeur et chute à eau de mer.

2) Salle de traitement

Espace de 450 m² entièrement rénové aux normes agro-alimentaires en 2013 ; cœur central de l'usine où s'opère l'ensemble des opérations de filetage, tranchage, pelage et parage du poisson.



*Ancienne salle
avant les travaux*



*Salle de
traitement après
les travaux et
avant
aménagement*

1



La salle est équipée d'un ensemble technique industriel composé des équipements majeurs suivants :



Machine à fileter le poisson plat de type Baader 176 et un équipement annexe servant à éviscérer le poisson plat avant filetage de type Vacuum (Baader), matériel acquit neuf en 2009, propriété de la SODEM, sous contrat de location-vente avec la SNPM (voir annexe 2) <--

Machine à fileter le sébaste de type Baader 153 acquise neuve en 2011, copropriété de la SODEM et de la mairie de Miquelon, sous contrat de location-vente avec la SNPM (voir annexe 2)

-->



Machine à fileter le poisson blanc (cabillaud, lieu, églefin) de type Baader 252 acquise d'occasion en 2015, propriété de la SNPM ; est associée à cette machine une étêteuse de type Baader 417 d'occasion, propriété également de la SNPM (provenance de l'usine de Saint-Pierre avec une seconde 417 de secours)

<--

Deux machines à peler la raie de type Varlet, acquises neuves en 2004, propriétés de la SNPM

-->



Une machine à trancher le poisson blanc (cabillaud, lieu, églefin) de type Baader 541 et une étêteuse de type Baader IS033 acquises neuves en 2013, propriétés de la SIFPA ; équipement en location simple auprès de la SNPM (voir annexe 2)

<--

Une peieuse de type Trio, servant au pelage du poisson plat et du sébaste, associée suivant process aux machines à fileter 176 et 153. Acquise neuve en 2009, propriété de la SODEM, sous contrat de location-vente avec la SNPM (voir annexe 2)

-->



2



Le reste des équipements de cette salle est composé d'un ensemble divers de tapis convoyeur, table de parage, convoyeur, en provenance de l'ancienne usine de Saint-Pierre et réaménagé en 2015/2016, tous propriétés de la SNPM.

Salle de traitement après les travaux et en cours d'aménagement. La salle est devenue totalement opérationnelle au démarrage de la saison de pêche 2016/2017



Est associée à la salle de traitement une chambre froide positive de 130 m² servant au stockage temporaire de produits transformés frais et/ou salés en instance de traitement complémentaire ou d'expédition en l'état.

L'ensemble des transferts des produits, avant filetage et après filetage-parage, s'effectue par convoyage sur tapis ou chute d'eau de mer sans aucune manipulation humaine.

3) Salle de salage

Espace de 230 m² affecté au traitement exclusif de la morue salée, après tranchage. La pièce n'a pas fait l'objet de rénovation en 2013.

L'état est moyen, les panneaux muraux étant soumis à la corrosion de l'atmosphère saline.

Il n'y a pas d'équipement majeur dans cette salle.

L'ensemble des opérations de salage, dépilage, triage et palettisation des produits salés s'effectue manuellement.



Est associée à cette salle une chambre froide mixte positive/négative de 70 m² servant au stockage temporaire des palettes de morue salée en attente d'expédition ou, en cas de surcharge de notre entreposage régulier des produits finis surgelés (voir ci-dessous), ainsi qu'un petit bureau.



4) Salle de surgélation

Espace de 300 m² affecté aux opérations de surgélation et conditionnement des produits. Ancienne salle de traitement avant les travaux de rénovation de 2013 ; elle n'a pas fait l'objet de rénovation en 2013, son état est très bon. Avant reconfiguration de l'usine, il s'agissait de la salle principale de production.



Tunnel en cours de montage

Le principal équipement industriel en place dans cet espace est un tunnel de surgélation IQF en spirale qui occupe un bon tiers de la surface. Equipement acquis neuf en 2015 et mis en route en 2016, propriété de la SNPM.

Alimentation du tunnel de surgélation en aile de raie

Le tunnel de surgélation est alimenté par des produits frais en instance de surgélation arrivant en direct de la salle de traitement par un tapis convoyeur et chute d'eau de mer, récupérés à la sortie de la table de parage et arrimés manuellement sur le tapis d'entrée du tunnel.



Est associé à la sortie du tunnel IQF un ensemble d'équipement de glazurage, convoyage et conditionnement simple, propriétés de la SNPM.

La salle est équipée d'un second système de surgélation, composé de deux armoires de type ACFRI et d'un ensemble de chariot, propriété de la SNPM depuis ses origines (2000). Ancienne installation principale de surgélation avant la mise en route du tunnel IQF, elle est utilisée en complément du tunnel pour les grosses pièces ou saturation du tunnel principal. Toutes les opérations de surgélation s'effectuent manuellement à partir de produits frais provenant de la salle de traitement par convoyeur à eau de mer ou par bac suivant les produits. En sortie de surgélation, les produits sont gérés manuellement pour être dirigés sur les opérations de glazurage/conditionnement situés à la sortie du tunnel IQF.

Un troisième équipement de surgélation est annexé à cette salle ; ancienne structure autonome, elle sert dorénavant exclusivement à la surgélation des très grosses pièces (type flétan).

Sont associées à cette salle un espace de 120 m² servant à l'entreposage des emballages ainsi qu'une chambre froide négative de 110 m² (500 m³), affectée à la conservation des produits finis surgelés avant expédition.



5) Salle des machines

Salle de 85 m² concentrant les groupes froids et compresseurs nécessaires à la production de froid et d'air pour l'ensemble des équipements de l'usine (excepté pour la chambre froide matière première et l'ancien tunnel de surgélation). Tous les groupes sont propriétés de la SNPM.

Est annexé à cette salle un petit atelier spécifique pour l'entretien des machines de production et aiguisage des lames Baader et une salle dédiée au système de nettoyage industriel de l'usine.

6) Atelier de maintenance

L'entreprise est équipée d'un atelier de maintenance générale qui assure l'entretien des gros et petits équipements de l'usine, des engins de manutention et des navires du groupe (EDC, French Shore et Pêcheurs du Nord).

Il est équipé de l'outillage et machine nécessaire à l'entretien léger.

Totalement intégré dans l'enceinte du bâtiment principal et assez vétuste, il fait l'objet d'un projet de relocalisation extérieur, à proximité de l'usine.

L'espace libéré permettra à terme d'agrandir la zone de traitement du poisson salé et d'assurer le stockage du sel dans de bonnes conditions.



7) Laboratoire

Un petit laboratoire vient d'être aménagé en 2016. La plupart de ses équipements, propriété de la SNPM, a été acquis dans le cadre de la liquidation des équipements de l'usine de Saint-Pierre.

Il assure conjointement le suivi « qualité » pour les productions de la SNPM et le suivi « aquacole » pour les protocoles d'élevage d'EDC.

8) Service administratif

L'entreprise dispose d'aménagement à l'étage où se situent les bureaux de la production, de la direction et autres services administratifs.

Le siège social se situe à Saint-Pierre.



B. L'atelier Aquacole – EDC

L'atelier EDC est attenant aux locaux utilisés par la SNPM (voir plan en annexe 1). Certains lieux techniques sont communs, mais les deux structures bénéficient de locaux du personnel distincts et les cycles de traitement des deux structures sont totalement indépendants.

L'atelier principal d'EDC se compose d'une grande salle de 570 m², séparée par une cloison ouverte, dans laquelle s'effectue l'ensemble des opérations de transfert des animaux vivants ; la première partie est réservée au transfert des naissains à l'âge de 3 à 6 mois, la deuxième au transfert des juvéniles à l'âge de 8 à 12 mois. Le local est en atmosphère humide (écoulement d'eau de mer permanent) pour assurer la survie des animaux pendant les phases de transfert.



L'atelier est équipé de deux chaînes de traitement spécifiques pour faciliter le détroquage des paniers d'élevages suivant l'âge des animaux.

En dehors de la saison aquacole, le local sert à entreposer le matériel aquacole mis hors d'eau.

Le reste des activités d'élevage d'EDC se déroule en mer ouverte en rade Miquelon et le long de la côte Nord-Est.

L'entreprise bénéficie à cet effet d'une série de concessions en mer pour assurer les différents stades de grossissement des animaux (convention reconduite en 2014 pour 10 ans).

Suivant les protocoles établis, les concessions sont utilisées pour assurer le captage des larves (10 à 20 filières de captage) puis assurer le pré-grossissement des animaux jusqu'à une taille moyenne de 30/40 mm (20 à 30 filières d'élevage).

Dès maturation à cette taille, les juvéniles sont alors semés au fond en mer ouverte.



Carte des concessions d'EDC et zones de semis

Pour l'ensemble de ses opérations sur zones, l'entreprise est propriétaire de deux chalands aquacoles. Ces deux navires de 15 et 16 mètres sont régulièrement visités (Bureau Véritas), immatriculés au Quartier de Saint-Pierre et armés en catégorie 4.



Navire construit en 1985 (chantier Gamelin à La Rochelle), le « *Stella Maris* » a été acquis par EDC en 2003.

Il est équipé d'un moteur Iveco (type 8361 SRE 10) de 147 Kw (révisé en 2016), d'une pompe hydraulique Hydroarmor et d'un propulseur hydraulique Hydroarmor de type 1000 HD.

Il bénéficie de tous ses titres de navigation et est exploité de manière régulière.

Le « *Magellan III* » a été construit en 2004 (chantier Gauvin au Canada) pour le compte d'EDC.

Il est équipé de deux moteurs John Deere (type M4) de 168 kw chacun (révisé en 2014 et 2015), de deux pompes hydrauliques Hydroarmor et de deux propulseurs hydrauliques Hydroarmor de type 2000.

Il bénéficie de tous ses titres de navigation et est exploité de manière régulière.



L'entreprise dispose d'un petit bureau administratif, attenant aux locaux d'aisance du personnel, pour assurer le suivi quotidien de l'entreprise.

Le siège social est à Saint-Pierre.



Cette entreprise arme un navire de pêche hauturière, chalutier de 35 mètres.



Le « *Beothuk* » a été construit en 1987 au chantier CMN de Cherbourg, pour le compte de l'Armement NICOT (sous le nom « *Eureka* ») puis acheté par l'entreprise en 2009 pour être exploité à Saint-Pierre et Miquelon.

Il est régulièrement suivi par le Bureau Veritas (classement BV 2012, renouvellement à prévoir en 2017), immatriculé au Quartier de Saint-Pierre et armé à la pêche au large en 2^{ème} catégorie (éventuellement 1^{ère} au besoin).

Il est équipé d'un moteur MWM (type TBD444-L06) de 662 kw (révisé en 2016), d'un groupe auxiliaire Deutz et d'un alternateur attelé Leroy Somer (voir fiche descriptive en annexe 3).

Le navire est gréé pour la pêche en grand fond (jusqu'à 1000 mètres), équipés d'un chalut pour la morue (et divers) et d'un second chalut pour le poisson plat (limande, flétan noir).

Il bénéficie de tous ses titres de navigation et est régulièrement exploité depuis 2009.

Il est titulaire de licences de pêche françaises et/ou canadiennes pour assurer l'exploitation de cabillaud, sébaste, limande, raie, églefin et divers suivant ses saisons. Il assure ainsi l'approvisionnement régulier de l'usine SNPM pendant toute l'année, excepté une période de 3 à 4 semaines au début de l'été pour laquelle il est délocalisé au Labrador pour exploiter un petit quota (français) de flétan noir pour le compte d'une usine canadienne.

D. L'armement Pêcheurs du Nord

Cette entreprise arme un navire de pêche artisanale, polyvalent de 14 mètres (fileyeur, caseyeur, dragueur, palangrier). Coque en fibre de verre.



Le « *Tommy Evan* » a été construit en 1999 au Canada pour le compte d'un armement artisanal de Saint-Pierre puis acheté par le Groupe en 2004 pour être exploité à Miquelon.

Il est régulièrement suivi par le Bureau Veritas, immatriculé au Quartier de Saint-Pierre et armé à la pêche côtière en 3^{ème} catégorie (éventuellement 2^{ème} au besoin).

Il est équipé d'un moteur Mitsubishi (type S6B3) de 258 kw.

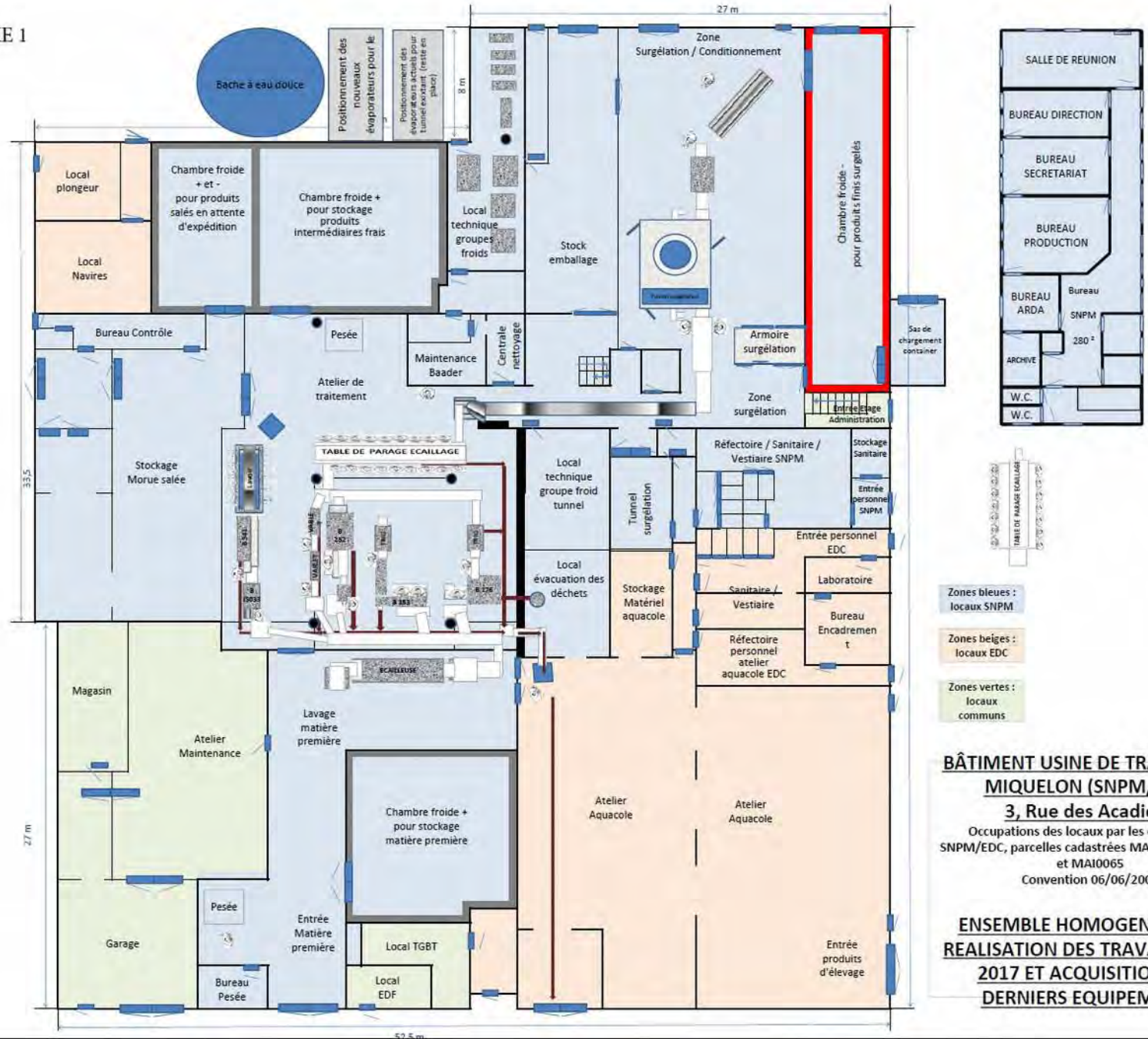
Le navire a bénéficié d'une profonde révision en 2016 (réfection du pont arrière, révision moteur, remise en état du gréement, carénage et nouvelle peinture).

Le navire est gréé pour la pêche au casier (crabe, homard), équipé d'un portique pour le dragage (coquille, concombre de mer) et pourvu d'un vire filet (filets maillants, lignes de fond et casiers).

Il bénéficie de tous ses titres de navigation mais n'est plus régulièrement exploité depuis 2009 (transfert de ses droits de pêche et équipage sur le Beothuk).

Le projet est soit de le remettre en exploitation pour le compte du Pôle Halieutique de Miquelon, soit de le vendre dans le cadre de la restructuration de cette entreprise (projet d'achat d'un navire hauturier).

ANNEXE 1



BÂTIMENT USINE DE TRAITEMENT MIQUELON (SNPM/EDC)
3, Rue des Acadiens
 Occupations des locaux par les entreprises SNPM/EDC, parcelles cadastrées MAI0053, MAI0054 et MAI0065
 Convention 06/06/2008

ENSEMBLE HOMOGENE APRES REALISATION DES TRAVAUX 2014-2017 ET ACQUISITION DES DERNIERS EQUIPEMENTS

5. Dossier Société nouvelle des pêches de Miquelon : Note succincte concernant les produits/marchés

DOSSIER SNPM :A Pichon 2017

Note succincte concernant les produits/marchés

Contexte :

L'entreprise a su développer des marchés correspondants aux volumes de ressource de l'archipel. Un positionnement sur l'origine France permet des mises en marché bien valorisées avec des espèces exclusives à la zone. Nous sommes référencés par des clients exigeants haut de gamme tels que Thiriet depuis 2005.

L'entreprise supporte sans difficulté les audits qualité contraignants de ce type de distribution. On peut également citer la société Cornic, avec des projets pour l'enseigne Picard et d'autres enseignes en Europe.

Concernant les produits salés nous disposons d'une excellente réputation sur le marché Portugais, marché majeur pour ce type de produits. Il n'y a pas de difficulté pour la mise en marché de nos productions et ce dans de bonnes conditions économiques.

Gamme et matériels correspondants :

➤ Filets de poissons frais et surgelés (transformation sur Miquelon)

- Raie : ailes entières, pelées et découpe restauration

Chaîne de production de deux peleuses Varlet semi-automatiques récentes et système de lavage des ailes de raie : capacité de production actuelle de 8 tonnes /jour.



Volume annuel potentiel de 120 à 150 tonnes produit fini sur la France, permettant l'exploitation de la totalité du TAC en ZEE SPM.



Peleuses Varlet semi-automatiques pour la raie.

Le marché reste très demandeur de ce produit et pourrait absorber de plus grosses quantités que ce que nous faisons actuellement, rendement de 30% sur le produit brut.

- **Limande** (travail réglementaire de modification des appellations commerciales) filets et découpe de filets sous le nom Limande Jaune (limanda ferruginea) produit ayant un bon potentiel en France. L'archipel est un des rares endroits en France pouvant développer des produits poisson plat de ce type. (Rendement de 22% sur produit brut)

Capacité intrants jour : 12 à 15 tonnes



Baader 176 (neuve) ligne complète avec peulse trio et vacuum d'éviscération.

Volume potentiel de 80 à 100 tonnes de filet (produit fini) par an correspondant aux ressources exploitées de la ZEE SPM
Rendement de 22% sur produit brut débarqués auparavant au Canada.

- **Dorade-Sébaste** : filets avec ou sans peau (Baader 153 neuve et peulse trio)
Capacité intrant jour : 10 à 12 tonnes en dorade sébaste.



- **Morue** : filets et découpes de filet (marché correspondants aux attributions théoriques des quotas de Miquelon) captures sous pavillon national
- **Flétan** : poisson entier et découpes de filet flétan blanc source ZEE archipel pas de tac mais attribution par autorité locale spm. Marché européen et Amérique du nord. Flétan noir commercialisé au Canada.
- **Lotte** : poisson entier et découpe de queues suivant opportunité des pêches, pas de tac. Marché local et forte demande en France.
- **Lieu noir et églefin** / capturé en by catch transformé sur la ligne baader en filet surgelé ou sur la ligne salé suivant la taille des poissons.

Morue salée : produit traditionnel en sel sec, produit en saumure. Évolution possible sur le marché du séché (Antilles etc...)

Potentiel de production de 200 à 250 tonnes annuelles en produit fini (pour mémoire rendement de 49% sur poisson brut) peut facilement être augmenté.

Chaîne de production neuve Baader 541 capacité jour de 20 tonnes brutes.



Dossier traditionnel SNPM

Morue verte heavy salted
(marché portugais)
Produit labellisé « produit
pays »



Portions de morue salée.

Commercialisée en France en réseau freezer.

- **Œuf de lompe** : suivant saisonnalité œuf de lompe en saumure Matériel existant, et savoir faire, pas de pêche depuis trois ans. Exportation sur Danemark et Islande en baril.

➤ **Pectinidés et crustacés** :

- **Coquilles st jacques** : vendues en noix surgelées et fraîches, provenance élevage EDC, pêche sauvage petits navires archipel dont Tommy Evan appartenant au groupe.



- Développement en cours sur la mise en marché de crustacés La snpm possède les agréments nécessaires à l'expédition de homards vivants et pour la production de crabe des neiges un développement est envisagé en transformation de crabes (clusters) investissement en cuiseurs. Ressource annuelle sur St Pierre de 300 tonnes environ. Les dernières années n'ont pas permis de valider ce produit la ressource étant insuffisante, le marché local absorbe une bonne partie des pêches.

Emballages produits et gammes :

La gamme emballage cavalier sur marque déposée : « tradition st pierre et Miquelon » (tous produits labellisés « produits pays st Pierre et Miquelon ») comprend plusieurs références (l'entreprise dispose d'un code EAN 370081) en sachets de 500 g à 1 kg.

La SNPM est équipée pour fabriquer les emballages en sachet cavalier.

L'entreprise dispose également de deux marques déposées complémentaires : « Royale de Miquelon » spécifique aux coquilles st jacques et « pêcheurs éleveurs de Miquelon ».



Les productions de la SNPM ont été labellisées en 2013 (production locale) et peuvent utiliser sous certaines conditions la mention officielle : Produits pays



La logistique :

Le circuit logistique est parfaitement rodé et opérationnel depuis de nombreuses années l'entreprise maîtrise bien cet aspect important. Nous expédions régulièrement les produits surgelés par containers sur l'Europe ou toute autre destination. Les produits salés suivent la même procédure. Nos marchandises étant en origine France bénéficient d'une exonération de droits de douane en entrée l'Europe. Les certificats sanitaires sont établis sur St Pierre par les services vétérinaires français. Le laboratoire local n'est pas certifié COFRAC, l'entreprise réassure les analyses en métropole chez CLC à Boulogne sur mer ou SGS suivant les clients finaux du marché européen. Un stockage sur la Steff à Wimille permet éventuellement le reconditionnement en unité consommateur et le dispatching des marchandises pour notre compte, le partenariat avec l'entreprise Cornic permet la même prestation.

Concernant les produits frais il est possible d'envisager au départ de St Pierre des livraisons sur aéroport européen. En affrètement par volume de 5 tonnes il est éventuellement possible de faire partir la marchandise de l'aéroport de Miquelon. Toutefois cette logistique n'est pas efficiente et reste économiquement hors marché.



Conclusion :

Les entreprises de Miquelon sont parfaitement qualifiées dans les standards de production exigés par les marchés. Le travail fait ces dernières années a permis de développer une stratégie commerciale adaptée aux exigences du territoire et diversifier les gammes de production.

Nos clients « suivent » l'entreprise depuis plusieurs années avec des référencements renouvelés sans difficulté.

L'aspect mise en marché n'est pas un élément de blocage pour l'entreprise qui dispose de ce fait de débouchés corrects pour ses productions.

C'est un point essentiel à tout projet d'entreprise.

Plusieurs projets restent en développement avec des partenaires extérieurs sur le concombre de mer, le homard et le bulot.

Plusieurs marchés pourraient absorber des quantités beaucoup plus importantes de produits finis nous restons limités par les volumes pêchés.

La mise en service du surgélateur gyrofreeze cette année améliore nos capacités de production et permet une production de très grande qualité en surgelé.

6. Le « Symbiose »

SYMBIOSE - FC726643 - IMO 8904355



CARACTERISTIQUES GENERALES

Type Bateau :	Pêche Arrière Couvert		
Longueur HT (m.) :	24.95 Mètres	Largeur (m.) :	7.20 Mètres
Tirant d'eau (m.) :	4.10 Mètres	Jauge UMS brute (GT) :	204.00 UMS
Construction (Année) :	1990	Matériau :	Acier

MACHINE(S)

Moteur Principal :	ABC		
Type :	6 MDZC		
Puissance :	650 cv / 478 kw		
Régime :	750 T/mn		
Année (détails) :	(06/2004)		
Révision (Détails) :	Refait en 2013		
MP : Nb Heures (Détails) :	65160		
Réducteur :	RENTJES (12/1998)		
Rapport :	Rapport : 1/3 (entièrement refait en 2014)		
Hélice :	HPV "704" RENOUE DARDEL à 240T/mn sous Tuyère Fixe - Etanchéité des Pâles 10/2016		
Auxiliaire(s) :	- 2 Auxiliaires CUMMINS Type 6 BT 59 G2 (Td 1999. & Bd 2016) : 135 Cv & 2 Alternateur Leroy Sommer 100 Kva / Ppe hydro. 2H14 Poclain sur Auxiliaire Bd		
Divers Moteur :	- Sur Pdl Réducteur : Pompe hydro. 6H14 Proflain - Ligne d'Arbre en acier renforcée : 2008 - Centrifugeuse à GO / Réchauffeur moteur / Batteries démarrage : 11/2016		

EQUIPEMENT DE PECHE

Treuil (Ing) :	BOPP type T83122 - Hydraulique acindés (de 1988 mais Entièrement Refait en 2013 & Installé en 2013)		
Treuil (Capacité) :	2 x 1000m de 22mm		
Enrouleur (Marque) :	3 / Hydraulique dans la Portique avec 2 Moteurs freins		
Calomo(s) :	- 2 / Hydraulique		
Netzonde(s) :	Electrique		

CAPACITES

Cale Poisson :	REFRIGÉRÉE / PLASTIFIÉE
Cale Poisson (Cont) :	180 m3
Réservoir GO :	62 m3
Réservoir Eau :	17 M3

EMMENAGEMENTS

Emmenagements :	Sur Pont Principal : 3 cabines de 2 Matelots & 1 cabine Mécanicien / Passerelle : 1 Patron => 8 hommes
-----------------	--

RADIO-ELECTRONIQUE

Équipement Electronique :	BLU FURUNO Type FS-2575C / VHF FURUNO FM8500 / VHF RT2047 / VHF SCANNER / VHF SAILOR C4901 / NAVTEX NX300 / AIS FA.150 / GPS GP32 FURUNO / GPS GP37 FURUNO / ORDINATEUR PC avec Programme TURBO WIN / ORDINATEUR PC pour Logbook avec Programme IKTUS / SONDEUR FURUNO FCV 1100 L (Nezonde) / SONDEUR FURUNO / 2 RADARS / SIMRAD P144 (Capteurs de Panneaux & Capteur de Cul) / SONAR SIMRAD SP60 / PILOTE AUTO SIMRAD AP70 / ALARME de VEILLE / SEAREKA (VFI) / CAMERAS PONT AR (Bd & Td) / INTERPHONE
---------------------------	---

DIVERS

Divers :	- Propulseur d'Etrave - Grue Hydraulique de Déchargement - Machine à Glace Génératrice : 2.5 T./J. (Visité 07/2015) - Cale conteneurisée (Possibilité de mettre 115 Conteneurs) - Pompe à Poissons Kammy (300m3/heure) - Bas à Poissons + Tapis convoyeur de l'entrepont - Dernier Sondage de Coque : 2015
----------	--

7. Liste des personnes rencontrées

<i>Nom</i>	<i>Prénom</i>	<i>Organisme</i>	<i>Fonction</i>	<i>Date de rencontre</i>
À Paris				
TERRIER	Jean-Claude	DGOM	Chargé de mission	09/02/2017
LAMBERT	François	Cabinet SETMP	Conseiller mer & fluvial	10/02/2017
CLOUET	Laurent	Cabinet MOM	Conseiller Transports	16/02/2017
SAUVÉE	Jean-Emmanuel	Compagnie du PONANT	PDG	08/03/2017 (tél.)
GIRARDIN	Annick	Ministère de la FP	Ministre	09/03/2017
WAYOLLE	Yohan	Ministère de la FP	Conseiller OM	09/03/2017
LE GARREC	Antoine	Groupe Le GARREC	DG	14/03/2017 (tél.)
À St Pierre & Miquelon				
DURANTON	Joël	DTAM	Directeur	20/02/2017
JEAN	Henri	Préfecture	Préfet	20/02/2017
MARION	Hugues	IEDOM	Directeur	21/02/2017
CHEVIN	Virginie	CACIMA	Chargée du Tourisme	21/02/2017
COMTOIS	Claude	Université de Montréal	Professeur	21/02/2017
DARCHE	Michel	NACT	Conseiller	21/02/2017
MATANOWSKI	Julie	DTAM	Chef du service des aff. maritimes et portuaires	21/02/2017
PEREZ	Enrique	DTAM	Commandant de port	21/02/2017
GIRARDIN	Vickie	Ass. « pieds rouges »	Présidente	21/02/2017
PORTAIS	Damien	Yacht club de St Pierre	Président	21/02/2017
CAPANTEGUI	Christine	Ecole de voile	Responsable pédagogique	21/02/2017
GERME	Benoît	SNPM	Conseiller du pdg	21/02/2017
CLAIREAUX	Karine	Mairie de St Pierre	Sénateur-Maire	22/02/2017
GOSSET	Benoît	Aéroport	Chef du service de l'Aviation civile	22/02/2017
HALILI	Malika	Service Touristique / CT	Directrice	22/02/2017
LOISEAU	Nicolas	Station de pilotage	Responsable	22/02/2017
BEAUCHÊNE	Alain	CACIMA	Président	22/02/2017
LEBAILLY	Patrick	Mairie	Maire-adjoint	23/02/2017

Nom	Prénom	Organisme	Fonction	Date de rencontre
PLANTEGENEST	Marc		Ancien Président CT, ex-député, ex-sénateur	23/02/2017
GASPARD	Valérie	ADICAL	Présidente	23/02/2017
CLAIREAUX	Stéphane	Assemblée nationale	Député	23/02/2017
REARDON	Matthew	Cabinet d'avocat	Avocat	23/02/2017
ARTANO	Stéphane	Collectivité territoriale	Président	23/02/2017
BOWRING	Xavier	CACIMA	Vice-président	23/02/2017
POIRIER	Stéphane	OPAP	Président	23/02/2017
PALATCI	Rudy	OPAP	Animateur	23/02/2017
GORAGUER	Herlé	IFREMER	Responsable	24/02/2017
HELENE	Tony	SPI-SNC	Pdg	24/02/2017
DETCHEVERRY	Bruno	SNPM	DG	24/02/2017
HUREL	Denis	Métal-plaisance	Chef d'entreprise	24/02/2017

8. Glossaire des sigles et acronymes

<i>Acronyme</i>	<i>Signification</i>
AMO	Assistance à maîtrise d'ouvrage
AOT	Autorisation d'occupation temporaire
ATOOUT FRANCE	Etablissement de l'État chargé de la promotion du Tourisme
CACIMA	Chambre d'agriculture, de commerce, d'industrie, de métiers et de l'artisanat
CGAAER	Conseil général de l'alimentation, de l'agriculture et des espaces ruraux
CGEDD	Conseil général de l'environnement et du développement-durable
CIMER	Conseil interministériel de la mer
CT	Collectivité territoriale
DPM	Domaine public maritime
DRAC	Direction régionale des affaires culturelles
DSP	Délégation de service public
DTAM	Direction des territoires, de l'alimentation et de la mer
EDC	Elevage de coquilles (entreprise)
FISAC	Fonds d'intervention pour les services, l'artisanat et le commerce
ICCAT	Commission internationale pour la conservation des thonidés de l'Atlantique
ICPE	Installation classée pour la protection de l'environnement
IFREMER	Institut français de recherche pour l'exploitation de la mer
IGA	Inspection générale de l'administration
IGF	Inspection générale des finances
ISPS	International ship and port security (code international pour la sûreté des navires et des installations portuaires)
OMI	Organisation maritime internationale
OPANO	Organisation des pêcheurs de l'Atlantique nord ouest
OPAP	Organisation professionnelle des artisans pêcheurs
PAF	Police de l'air et des frontières
ROPAX	Navire mixte (navire roulier accueillant des passagers)
SACAPT	Système d'information halieutique de l'IFREMER
SECA	Zone maritime ouverte aux navires à faible émission de soufre
SPEC	Société de pêche et de congélation
SPI-SNC	Société de participations industrielles- Société exploitation des carrières
SPM	Saint-Pierre-et-Miquelon

<i>Acronyme</i>	<i>Signification</i>
VCAT	Volontaire coopération aide technique
ZEE	Zone économique exclusive

