



MINISTÈRE DE LA TRANSITION
ÉCOLOGIQUE ET SOLIDAIRE

MINISTÈRE DE L'ÉCONOMIE
ET DES FINANCES

MINISTÈRE DE L'ACTION
ET DES COMPTES PUBLICS

CONSEIL GÉNÉRAL
DE L'ENVIRONNEMENT
ET DU DÉVELOPPEMENT DURABLE

CONTRÔLE GÉNÉRAL
ÉCONOMIQUE ET FINANCIER

N° 012778-01

N° 19.03.13

Port de Saint-Pierre-et-Miquelon

Modalités de gouvernance et axes du projet stratégique

RAPPORT

à la
Ministre de la Transition écologique et solidaire
au
Ministre de l'Action et des Comptes publics
à la
Ministre des Outre-Mer
au
Secrétaire d'État auprès de la Ministre de la Transition
écologique et solidaire, chargé des transports

Octobre 2019

Présenté par

Marc SANDRIN
Ingénieur général
des ponts, des eaux et des forêts

François FAYOL
Chef de mission de contrôle
général économique et financier



**Les auteurs attestent qu'aucun des éléments de leurs activités
passées ou présentes n'a affecté leur impartialité dans la rédaction de ce rapport.**

SYNTHÈSE

Par lettre du 8 mars 2019, le ministre de l'action et des comptes publics, la ministre des outre-mer et la ministre des transports auprès du ministre d'État ont confié au Conseil général de l'environnement et du développement durable (CGEDD) et au Contrôle général économique et financier (CGefi) une mission relative au port de Saint-Pierre-et-Miquelon. Cette mission associe de façon spécifique le préfet de Saint-Pierre-et-Miquelon. Il est demandé à la mission de proposer une organisation du port de Saint-Pierre-et-Miquelon et un cadrage du projet stratégique futur de ce port.

L'Archipel de Saint-Pierre-et-Miquelon est situé à proximité immédiate de Terre-Neuve (Canada). Sa population est de l'ordre de 6 250 habitants. Saint-Pierre-et-Miquelon est depuis 2003 une collectivité territoriale (CT¹), régie par l'article 74 de la Constitution de la République française, et administrée par un Conseil territorial ; elle comprend deux communes Saint-Pierre et Miquelon-Langlade.

La CT n'appartient pas à l'Union européenne mais est reconnue comme PTOM – Pays et Territoires d'Outre-Mer, ce qui facilite les échanges avec le Canada et les USA car les échanges se sont pas soumis aux normes européennes. En outre, la CT peut émarger, pour certaines de ses réalisations – notamment portuaires ou maritimes, au FED-Fonds européen de développement, fonds de soutien budgétaire.

Le port de Saint-Pierre-et-Miquelon est un port de commerce de l'État, le seul non transformé en grand port maritime. Essentiellement tourné vers l'importation, son trafic est d'environ 53 000 tonnes par an (moyenne 2014-2018), bien inférieur à celui de la Guyane ou de Mayotte (800 000 t environ, chacun). Le directeur du port est le directeur des territoires, de l'alimentation et de la mer.

La direction des territoires, de l'alimentation et de la mer (DTAM) exploite en régie le port, sans disposer de régie de recettes ou d'autres modalités permettant de couvrir ses charges portuaires par des recettes commerciales. Il n'existe pas de droits de port, la CT ayant, par ailleurs, institué des taxes qui frappent les navires en port d'attache ou en escale, dont le produit (96 000 € en 2018) est reversé à la Chambre de commerce, d'industrie, des métiers et de l'agriculture (CACIMA). Certaines activités, notamment la plaisance ou des installations d'outillage, sont gérées par la CT, titulaire d'autorisations d'occupation temporaire. La DTAM en assure l'exploitation et la maintenance dans le cadre d'une convention de mise à disposition des services de l'État à la CT (1989). La DTAM n'a pas, à ce jour, mis en œuvre de concession.

La CT a pris la maîtrise d'ouvrage de certains projets importants : construction d'un entrepôt sous douane au môle du Commerce, réalisation d'une gare maritime et d'un terminal provisoire d'accueil de ses deux ferries. Elle gère elle-même la maîtrise d'œuvre des opérations liées aux ferries. S'agissant d'infrastructures, c'est un cas unique dans les ports d'État. Cette situation provient, outre de la situation politique globale de l'Archipel issue de son histoire, des contraintes liées à l'absence d'autonomie budgétaire du port.

L'activité du port se répartit en six pôles d'activités principaux que la mission a analysés, ce qui a conduit à formuler des recommandations opérationnelles :

- **La pêche**, activité historique, est la première activité d'exportation de l'Archipel. La faiblesse des quotas de morue pousse les pêcheurs artisanaux à chercher d'autres ressources, en particulier le concombre de mer. Un armateur de Boulogne-sur-Mer a racheté le principal acteur industriel local. Tant que le niveau de capture pérenne est inconnu, il convient de réserver l'avenir en maintenant l'affectation des quais et bâtiments du môle Interpêche à la pêche industrielle comme artisanale. Toutefois, des travaux de maintien du clos et du couvert sont urgents. La DTAM s'emploie à les faire prendre en charge par un opérateur intéressé à gérer les espaces intérieurs. (Cf. *Recommandation n° 1*)
- **Le commerce** s'appuie essentiellement sur deux navires opérés dans le cadre d'une délégation de service public (DSP Fret maritime), entre Halifax (Canada) et Saint-Pierre (Lot 1) d'une part et entre Saint-Pierre et Miquelon (Lot 2) d'autre part. La CT entend intervenir avec ses deux ferries mis en service en mai 2018 sur ce trafic, tant inter-îles que vers Fortune (Terre-Neuve, Canada). Le port de Fortune, suite à une convention avec la CT, devrait rendre possible le transit en RO-RO des véhicules dès l'été prochain. Les navires de la DSP sont traités au môle du Commerce. Celui-ci est fragilisé par le mauvais état des quais et des circulations d'eau sous le terre-plein à investiguer et à traiter. (Cf. *Recommandation n° 2*). Ce môle

¹ Dans la suite du rapport, nous emploierons systématiquement l'acronyme « CT » pour désigner la Collectivité territoriale de Saint-Pierre-et-Miquelon.

abrite le nouvel entrepôt sous douane, qui devrait être livré prochainement par la CT, laquelle demande à l'État (DTAM) d'en assumer la maintenance.

Environ la moitié du trafic est composée de produits pétroliers raffinés débarqués au quai en eau profonde de Saint-Pierre et, dans des conditions potentiellement dangereuses, à l'appontement de Miquelon (Cf. *Recommandation n° 9*).

Alors que la lettre de mission évoquait la question de la **maîtrise d'ouvrage de la Délégation de service public (DSP) Fret maritime**, la mission propose que la maîtrise d'ouvrage de cette DSP reste de la compétence de l'État et soit pilotée par le préfet de Saint-Pierre-et-Miquelon ; celui-ci devant lancer sans retard l'élaboration du cahier des charges de la prochaine DSP Fret maritime puis l'appel à concurrence pour une mise en œuvre le 1^{er} janvier 2021. (Cf. *Recommandation n° 3*)

- **Le transport de voyageurs**, assuré par la CT avec ses deux ferries et un bateau plus petit, essentiellement pour la desserte de Langlade, ainsi que par la commune de Saint-Pierre, pour la desserte de l'Île-aux-marins. Après avoir réalisé un terminal provisoire, elle a déposé un dossier pour réaliser un terminal définitif doté de deux postes à quai. Le Préfet a dû, par courrier du 4 septembre, demander un réexamen de ce projet trop grand et porteur de trop de nuisances. Par ailleurs, le transport de fret par les ferries pose des questions juridiques et tarifaires qui doivent être clarifiées car leurs réponses conditionnent au moins pour partie le projet. La mission n'a pas l'expertise pour émettre un avis sur ces sujets juridiques complexes, en dehors du champ de la demande interministérielle. (Cf. *Recommandation n° 4*)

- **La croisière**, une quinzaine de paquebots par an faisant escale au quai en eau profonde ou en rade de Saint-Pierre durant la saison estivale. Il existe un potentiel de croissance dès lors que l'Archipel renforce son action commerciale vers les paquebots d'expédition et améliore significativement la satisfaction des croisiéristes. Le projet de quai dédié à la croisière en sera une pierre d'angle. Une dynamique positive portée cette année par tous les acteurs autour de la CT, en charge du tourisme et de la CACIMA, a été saluée par les croisiéristes et les armateurs. (Cf. *Recommandation n° 5*)

- **La plaisance**, activité très importante avec 900 bateaux essentiellement à moteur, dont une grande part a une activité de pêche-plaisance. Il est nécessaire d'en développer les capacités d'accueil estival et les services tant aux équipages qu'aux bateaux, notamment d'hivernage pour espérer accroître la fréquentation externe. Le Sud du port (Barachois et môle de l'Épi) semble bien adapté à de tels projets privés qu'il conviendra d'accompagner. (Cf. *Recommandation n° 6*)

- Enfin, il existe **plusieurs navires de service public**, de la pilotine-remorqueur *Radar IV* au patrouilleur de service public de la Marine nationale - P740 *Fulmar*, le baliseur *P'tit Saint-Pierre* des Phares et Balises sans oublier les vedettes de la SNSM, de la Gendarmerie et des Affaires maritimes. La mission soutient le projet d'un nouveau remorqueur-pilotine remplaçant dès 2021 le *Radar IV*. (Cf. *Recommandation n° 7*)

Le port de Saint-Pierre dispose de peu de terre-pleins disponibles pour de nouvelles activités. Néanmoins, certaines réorganisations (môle de l'Épi) ou certains exondements à aménager ou à étendre, en fond de port (zone du Barachois) offrent des capacités aujourd'hui suffisantes.

L'Archipel dispose d'atouts touristiques importants, tant à Miquelon-Langlade (Maison de la nature et de l'environnement, vastes espaces naturels des deux îles reliées par un isthme) qu'à Saint-Pierre (musées, circuits pédestres...) et notamment l'Île-aux-Marins, en face de Saint-Pierre, bijou patrimonial.

Le port de Saint-Pierre est protégé partiellement par des digues âgées de 50 ans, qui ne nécessitent pas de reconstruction totale à court terme ; en revanche, le suivi annuel est à reprendre et des campagnes limitées d'intervention en particulier au plus vite sur une moitié de la digue du Sud-Est sont à prévoir. (Cf. *Recommandation n° 10*)

Concernant le port de Miquelon, il convient de réaliser un schéma directeur de développement, fonction de l'évolution des trafics (fret international, pêche, tourisme...) et des infrastructures, et de finaliser des travaux concernant l'usage partagé des quais et des terre-pleins, le meilleur accueil des passagers, ainsi que la protection du port et de ses terre-pleins, (Cf. *Recommandation n° 8*). Par ailleurs, il convient de mener une étude, intégrant la baisse de l'approvisionnement en fuel lié aux ENR, pouvant aboutir au transport en RO-RO de camions-citernes (comme aujourd'hui pour l'essence) ou à défaut à la mise en place d'un *sea line*² ou d'une autre solution, en continuant à prendre de grandes précautions pour l'accueil des pétroliers d'ici là. (Cf. *Recommandation n° 9*)

² Canalisation partiellement sous-marine reliant un poste d'amarrage en mer et des réservoirs de stockage, permettant le chargement ou le déchargement d'un navire pétrolier.

Invitée à définir la « future structure porteuse de l'autorité portuaire », la mission a examiné différentes possibilités en les confrontant à l'objectif défini par la lettre de mission : « une autorité portuaire dotée d'une personnalité juridique, d'un budget et d'une équipe en propre assurant la maîtrise d'ouvrage de la desserte maritime et l'exploitation portuaire. », mais aussi en tenant compte des avis exprimés par les partenaires locaux.

Une autorité portuaire forte et reconnue, réunissant tant les élus, les représentants de l'État et des acteurs économiques, est nécessaire pour une gestion cohérente dans le temps du port de Saint-Pierre-et-Miquelon et de ses projets, au service du développement de l'Archipel. Plus précisément, il s'agit de séparer une instance assurant les choix stratégiques qui pourrait associer collégalement l'État et les trois collectivités territoriales en lien avec des acteurs économiques, et un service portuaire assurant la mise en œuvre avec rigueur économique et budgétaire, constance et persévérance, fort d'une autonomie lui permettant de ne pas céder aux sirènes du court terme. Cette direction devra se focaliser sur le développement en s'appuyant, au maximum, sur les partenaires œuvrant pour des activités commerciales génératrices d'emplois et de valeur ajoutée au profit de l'Archipel. (Cf. *Recommandation n° 11*)

Concernant le statut de l'autorité portuaire, la mission a expertisé **trois scénarios** :

- **un service de l'État**, sous l'autorité du préfet, bénéficiant de crédits budgétaires en fonctionnement et en investissement, et bénéficiant de la possibilité de rattacher à son budget des ressources propres (droits de port, redevances d'utilisation ou pour services rendus, redevances domaniales, notamment). Ce service serait, en plus des effectifs DTAM concernés, renforcé de deux personnes orientées développement commercial : un directeur incarnant le port et un directeur du développement. Ce service serait accompagné par un comité stratégique associant l'État, la CT et les deux communes, définissant des orientations pour le port, dans chaque domaine stratégique. Ce comité serait nécessairement consultatif, s'agissant d'un service de l'État, mais son avis serait requis sur toutes les grandes questions (investissements, politique tarifaire, politique domaniale). Ce service portuaire peut-être rattaché au DTAM ou directement au Préfet.
- **une société d'exploitation portuaire à capitaux publics** (État, CT, communes), le cas échéant ouvert à des investisseurs publics tels la CACIMA.
- **un établissement public de l'État *sui generis***, doté d'un statut adapté mais qui pourrait s'inspirer de celui des grands ports maritimes d'outre-mer. Sa création devrait intervenir par voie législative puis réglementaire, dans le cadre du code des transports. La gouvernance ainsi proposée comprendrait un conseil de surveillance, un directoire et un conseil de développement :
 - un **conseil de surveillance**, instance collective d'orientation stratégique, restreint (une dizaine de personnes tout au plus) associant l'État, les trois collectivités et un nombre très limité de personnes qualifiées, non impliquées directement dans l'exploitation du port pour réduire les risques de conflit d'intérêts ;
 - un **directoire** de trois personnes : un directeur général, président du directoire, et un directeur du développement et un directeur de l'exploitation et des travaux, dirigeant le port dans le cadre des orientations du conseil de surveillance ; Le DG et le directeur du développement seront porteurs de l'indispensable souffle commercial, aux côtés des instances en charge du développement (CT, CACIMA...)
 - un **conseil de développement** pour la concertation avec les acteurs de la place portuaire. En fonction des besoins, pour un secteur ou une activité donnée, des conseils *ad hoc*, pourraient être créés, par ex. : conseil local du port de Miquelon, conseil local de la plaisance, club croisière.

Ces trois scénarios reposent sur une **forte mutualisation avec la DTAM**. Concrètement, le port aurait une équipe restreinte et aurait autorité sur un service portuaire clairement identifié au sein de la DTAM. Pour l'ensemble des autres fonctions support (finances, RH, informatique, ateliers mécanique, etc.), une convention de mise à disposition serait signée entre le port et la DTAM. Cette organisation permet de ne pas modifier le statut des personnels. Une convention entre la CT et l'autorité portuaire sera à négocier, en remplacement de la convention de 1989.

Dans les trois cas, des modalités de financement sont à conforter. En 2018, le budget du port a été estimé à 1,2 M€ en section de fonctionnement, dont 1,04 M€ pour les salaires et charges de personnel, et à 1,7 M€ en section d'investissement, essentiellement pour l'entretien des infrastructures, hors opérations nouvelles, soit un total d'environ 2,9 M€. Le budget d'entretien est en forte hausse en 2018. Il était en moyenne sur 5 ans de l'ordre de 0,8 M.

Le budget du port devrait être de l'ordre de 4 M€ par an, les premières années, hors opérations nouvelles ou de reconstruction. Ce montant comprend les activités des concessionnaires et celles du port. Il se décompose en 1,5 M€ en fonctionnement du port (dont 0,3 M€ pour les salaires des deux cadres recrutés en propre et les frais additionnels de fonctionnement) et un budget de maintien en conditions opérationnelles et de fonctionnement des nouveaux services concédés porté à 2,5 M€ par an.

Ce budget devrait être financé, selon la mission, d'une part par des dotations État et de la CT, correspondant aux engagements actuels (2,79 M€ et 0,15 M€ respectivement) et d'autre part par les recettes commerciales complétées au moins au début par un effort exceptionnel de l'État voire de la CT. Ces recettes budgétaires additionnelles de la puissance publique devront atteindre 0,64 M€/an. À terme, le besoin additionnel pourrait disparaître, compte tenu du développement des activités commerciales génératrices de revenus. Les recettes domaniales (100 K€ en 2018) les redevances d'outillages ou de services actuellement perçues par la CT (60 K€) et l'équivalent des droits de port perçus sous forme de taxe portuaire (100 K€) devraient abonder directement le budget du port.

Le port devra établir des droits de port au sens du code des transports, tout en travaillant avec la collectivité territoriale sur les modalités de suppression et de compensation des taxes portuaires actuelles, qui bénéficient à la CACIMA.

Le port conjointement avec ses concessionnaires peut ainsi réunir, peu après son démarrage 0,42 M€/an de recettes commerciales (droits de port navires et passagers, domaniales et pour services rendus) portées en dix ans à 1,8 M€ essentiellement par les nouveaux services apportés par les concessionnaires en matière de plaisance et de services aux navires. À terme, 40 % du budget, hors opérations nouvelles, pourrait résulter de ressources commerciales.

Au-delà des besoins de l'exploitation et du gros entretien, les opérations d'investissement, d'aménagement, de reconstruction de certains quais ou de confortement de certaines digues semblent nécessiter un budget de 6 à 7 M€ par an. Ce montant devra être confirmé par les études techniques et sera fonction de la dynamique commerciale initiée par le Port. Ces investissements devront être intégralement financés par subventions ou dotations.

La mission estime que le maintien du port en tant que service de l'État, solution de continuité, permet une meilleure identification des recettes et des dépenses portuaires, mais pêche par l'absence d'un dynamisme suffisant de développement, intrinsèque à la culture et aux règles administratives et par le rôle seulement consultatif donné aux collectivités, particulièrement à la CT. En ce sens, ce scénario pourrait être une étape vers le scénario privilégié par la mission, celui de l'établissement public.

S'agissant de la création d'une société, la CT n'est pas favorable à un tel dispositif et ne souhaite pas entrer au capital d'une société d'exploitation portuaire. Pour la CT, comme pour bon nombre d'interlocuteurs locaux – notamment du monde économique : « *le port est un port de l'État et doit le rester* » ;

À l'issue de sa mission sur place et des réunions du comité de suivi, sans méconnaître les difficultés tant réglementaires et financières que sociales, la mission privilégie une solution de rupture, la création d'**un établissement public de l'État *sui generis*, le Port maritime de Saint-Pierre-et-Miquelon – PMSPM.** (Cf. *Recommandation n° 12*) L'association effective des collectivités à la décision apparaît la meilleure façon de les amener, particulièrement la CT, à maintenir et amplifier leur contribution financière au Port, tant en fonctionnement qu'en investissement. La mission note que le choix de ce troisième scénario, permet de supprimer le dernier port d'intérêt national et ainsi de simplifier le cadre de gestion administrative en supprimant le code des ports maritimes et intégrant les dispositions sur les ports dans le seul code des transports.

La mission est bien consciente des orientations gouvernementales rappelées par la circulaire du Premier ministre du 5 juin 2019 relative à la transformation des administrations centrales et nouvelles méthodes de travail, visant notamment à supprimer ou regrouper les structures dont la taille n'excède pas 100 ETP. Plusieurs parties prenantes ont estimé que cette circulaire interdisait de fait la création d'un établissement public pour le port de Saint-Pierre-et-Miquelon. Pour la mission, la situation toute particulière de l'Archipel, collectivité relevant de l'article 74 de la Constitution et d'un statut législatif particulier (loi organique du 21 février 2007), avec des particularités singulières en matière d'organisation administrative, doit permettre d'envisager une exception, au titre de la différenciation et de l'adaptation nécessaires à une réalité locale bien différente de la métropole ou des autres collectivités d'outre-mer.

Si cette orientation était retenue, un support législatif qui reste à définir permettrait une création par ordonnance ; sans attendre, un préfigureur devrait être nommé.

LISTE DES RECOMMANDATIONS

Recommandation n° 1 : Développer les équipements pour la pêche en fonction de l'évolution des ressources halieutiques

Intensifier les études, notamment de l'IFREMER, pour mieux déterminer le niveau des ressources halieutiques pouvant faire l'objet d'une pêche soutenable. Développer, en cohérence, les équipements pour la pêche à Saint-Pierre (môle Interpêche) et à Miquelon.

Sécuriser très rapidement les bâtiments (toiture et bardage) du môle Interpêche en lançant un appel à projet liant sécurisation et valorisation des bâtiments.

Mise en œuvre : DTAM

Page 37

Recommandation n° 2 : Définir et mettre en œuvre un plan de confortement du môle du Commerce

Lancer une étude sur l'importance et l'origine des affouillements sous le môle du Commerce et définir un plan de confortement portant sur les quais 1 et 2, voire sur la digue.

Définir les modalités d'exploitation si le quai 2 devenait inutilisable.

Mise en œuvre : DTAM

Page 41

Recommandation n° 3 : Préparer activement la DSP Fret maritime et s'organiser pour en suivre l'exécution

La maîtrise d'ouvrage de Délégation de service public (DSP) Fret maritime relève de la compétence de l'État et d'un pilotage par le préfet de Saint-Pierre-et-Miquelon.

Dès aujourd'hui, lancer les travaux de définition du cahier des charges de la prochaine DSP puis l'appel à concurrence pour une mise en œuvre le 1^{er} janvier 2021.

Mise en œuvre : Préfet de Saint-Pierre-et-Miquelon

Page 43

Recommandation n°4 : Identifier de nouvelles solutions pour la mise à quai des ferries

Conforter l'accueil des ferries inter-îles au môle de la Douane en participant à une interface ville-port de qualité.

Étudier l'accueil du trafic international au môle du Commerce, particulièrement adapté au fret, ou d'autres solutions, sans préjuger de l'analyse juridique relative au fret.

Mise en œuvre : Préfet de Saint-Pierre-et-Miquelon, CT, Commune de Saint-Pierre, DTAM

Page 46

Recommandation n° 5 : Développer un accueil de haut niveau pour les paquebots, notamment d'expédition

Construire une offre commerciale d'accueil des paquebots, notamment d'expédition, assise sur un haut niveau de services pour les croisiéristes, en lien avec et les armateurs canadiens et européens intéressés.

Créer une taxe par passager à l'instar des ports canadiens voisins.

Mise en œuvre : CT, CACIMA, DTAM

Page 49

Recommandation n° 6 : Développer l'accueil de la plaisance

Sur la base des réflexions et des études déjà menées, préparer deux appels à projets pour le port de Saint-Pierre :

- le premier, au sud du Barachois, visant à améliorer le service aux plaisanciers et à créer de nouveaux pontons ou mouillages estivaux ;
- le deuxième, sur le môle de l'Épi, visant à constituer une capacité d'hivernage et de services aux bateaux.

Les deux projets imposent de clarifier les conditions du stationnement de longue durée de bateaux sur le domaine public au sud du port, qui nuit à la qualité attendue de cet espace.

Mise en œuvre : DTAM, CT, Commune de Saint-Pierre

Page 53

Recommandation n° 7: Soutenir la station de pilotage pour le renouvellement de la pilotine-remorqueur *Radar IV*.

Soutenir le plan de financement envisagé, tant en matière de défiscalisation que d'emprunt bancaire.

Adopter une majoration modérée des tarifs en fonction des nouveaux services rendus par la pilotine-remorqueur.

Mise en œuvre : Ministères concernés et DTAM

Page 55

Recommandation n° 8 : À Miquelon, définir une stratégie partagée pour le développement et l'aménagement du port.

Définir avec l'ensemble des acteurs, une stratégie partagée de développement du port et de ses aménagements pour mieux accueillir les trafics et usages actuels, faire face aux besoins futurs (plaisance, fret international, pêche, paquebots d'expédition) et prendre en compte le développement du tourisme sur Miquelon-Langlade.

Mise en œuvre : Préfet de Saint-Pierre-et-Miquelon, Commune de Miquelon-Langlade, CT, DTAM

Page 58

Recommandation n° 9 : À Miquelon, sécuriser l’approvisionnement en produits pétroliers

Dans le contexte du développement des énergies renouvelables à Miquelon, étudier les différentes possibilités de sécuriser l’approvisionnement en produits pétroliers (transport de camions-citernes sur un bateau RO-RO, sea-line, poste à quai) puis engager une programmation des actions nécessaires.

Mise en œuvre : DTAM avec l’opérateur pétrolier

Page 59

Recommandation n° 10 : Engager un suivi précis des digues après chaque hiver

Mettre en place un suivi précis des digues, à Saint-Pierre comme à Miquelon, après chaque hiver. Limiter les interventions de confortement au strict nécessaire. S’assurer de la disponibilité d’un moyen flottant d’intervention pour des interventions ponctuelles, notamment sur la digue du Sud-Est.

Mise en œuvre : DTAM

Page 65

Recommandation n° 11 : Créer une instance de pilotage stratégique et une direction du port forte et dotée de moyens commerciaux et budgétaires

Créer une instance restreinte associant l’État, les collectivités et un tout petit nombre de personnalités qualifiées non directement concernées par l’exploitation du port qui définisse de façon explicite le cadre d’actions et les objectifs du port.

Constituer une direction autonome s’appuyant sur la DTAM, gérant et percevant les recettes portuaires et conduisant une politique commerciale dynamique.

Mise en œuvre : Ministères concernés, Préfet de Saint-Pierre-et-Miquelon, DTAM

Page 73

Recommandation n° 12 : Privilégier la création d’un établissement public

Au-delà de la création d’un service de l’État doté des moyens financiers et commerciaux suffisants, qui peut être une première étape, créer un établissement public portuaire doté d’un conseil de surveillance, d’un directoire et d’un conseil portuaire.

Nommer un préfigurateur chargé de préparer la mise en place de l’établissement public de l’État « Port maritime de Saint-Pierre-et-Miquelon - PMSPM » selon le calendrier retenu.

Mise en œuvre : Ministères concernés, Préfet de Saint-Pierre-et-Miquelon, DTAM

Page 74

SOMMAIRE

SYNTHÈSE.....	5
LISTE DES RECOMMANDATIONS.....	9
SOMMAIRE	15
LISTE DES TABLEAUX	17
LISTE DES ILLUSTRATIONS.....	19
INTRODUCTION	21
1. PRÉSENTATION DU PORT DE SAINT-PIERRE-ET-MIQUELON.....	23
1.1 L'Archipel de Saint-Pierre-et-Miquelon	23
1.2 Modalités de gestion du port.....	25
1.2.1 <i>Un port d'intérêt national</i>	<i>25</i>
1.2.2 <i>Une multiplicité d'acteurs publics.....</i>	<i>27</i>
1.2.3 <i>L'exploitation portuaire assurée par la DTAM 975.....</i>	<i>27</i>
1.2.4 <i>La gestion du domaine public maritime</i>	<i>28</i>
1.2.5 <i>Les projets de développement portés par la collectivité territoriale</i>	<i>29</i>
1.2.6 <i>Des trafics stables mais limités</i>	<i>29</i>
1.2.7 <i>Des droits de port inexistantes mais des taxes territoriales liées au passage portuaire.....</i>	<i>29</i>
1.2.8 <i>Les comptes 2018 du port en fonctionnement et en investissement</i>	<i>30</i>
2. LES ACTIVITES PORTUAIRES.....	35
2.1 La pêche et les activités halieutiques	35
2.1.1 <i>Les données clés.....</i>	<i>35</i>
2.1.2 <i>L'organisation de la pêche et de sa valorisation au sein des ports.....</i>	<i>35</i>
2.1.3 <i>Les évolutions possibles et les besoins</i>	<i>36</i>
2.2 Le commerce de marchandises	37
2.2.1 <i>Les produits pétroliers à Saint-Pierre et à Miquelon.....</i>	<i>37</i>
2.2.2 <i>Le môle du Commerce, des quais essentiels fortement corrodés</i>	<i>39</i>
2.2.3 <i>La délégation de service public Fret maritime.....</i>	<i>42</i>
2.2.4 <i>Le transport de marchandises par les ferries.....</i>	<i>43</i>
2.2.5 <i>Le sablier.....</i>	<i>46</i>
2.3 La croisière	46
2.3.1 <i>Les données clés.....</i>	<i>46</i>
2.3.2 <i>L'offre de l'Archipel pour les croisiéristes</i>	<i>48</i>
2.3.3 <i>Les axes de développement de la croisière</i>	<i>49</i>
2.4 La plaisance.....	49
2.4.1 <i>Les données clés.....</i>	<i>49</i>
2.4.2 <i>Les services actuels ne répondent pas pleinement aux attentes des plaisanciers.....</i>	<i>51</i>
2.4.3 <i>Les axes de développement de la plaisance</i>	<i>51</i>
2.5 Le transport de voyageurs, hors croisières, par voie maritime	53
2.5.1 <i>Les données clés.....</i>	<i>53</i>
2.5.2 <i>Les orientations envisageables</i>	<i>54</i>
2.6 Les activités régaliennes et de soutien	54
2.6.1 <i>Les navires concernés</i>	<i>54</i>
2.6.2 <i>Une nouvelle pilotine-remorqueur pour la station de pilotage.....</i>	<i>54</i>
2.7 La réparation navale	56
2.7.1 <i>Les données clés.....</i>	<i>56</i>
2.7.2 <i>Les orientations envisageables</i>	<i>57</i>

2.8	Le port de Miquelon	57
2.8.1	<i>Les données clés</i>	57
2.8.2	<i>Vers un schéma directeur d'aménagement du port de Miquelon de moyen-long terme</i>	58
2.8.3	<i>Les actions prioritaires de court terme</i>	58
2.8.4	<i>La sécurisation des escales du pétrolier pose la question de l'approvisionnement en fuel</i>	59
3.	LES INFRASTRUCTURES DE PROTECTION DES PORTS DE L'ARCHIPEL	61
3.1	Les digues du port de Saint-Pierre	61
3.2	Les digues du port de Miquelon	64
4.	UNE ESQUISSE DE PROGRAMMATION DES INFRASTRUCTURES ET DES AMÉNAGEMENTS STRUCTURANTS	67
4.1	Les réalisations et projets de court terme	67
4.2	Les projets de plus long terme	68
5.	UNE AUTORITÉ PORTUAIRE RECONNUE, AVEC UNE GOUVERNANCE, UNE ORGANISATION ET DES MODALITÉS DE FINANCEMENT ADAPTÉES	69
5.1	Une autorité portuaire reconnue	69
5.2	Une organisation s'appuyant sur les services de la DTAM	70
5.3	Des modalités de financement à conforter	71
5.4	Une préférence pour l'établissement public	73
	CONCLUSION	75
	LISTE DES ANNEXES	79

LISTE DES TABLEAUX

<i>Tableau n° 1 : Personnel (en ETP) concourant à la mission portuaire de la DTAM (DTAM)</i>	28
<i>Tableau n° 2 : Trafics maritimes 2014-2018 du port de Saint-Pierre-et-Miquelon (Douanes)</i>	29
<i>Tableau n° 3 : Montant des taxes portuaires perçues par la collectivité territoriale (Douanes)</i>	30
<i>Tableau n° 4 : Montant des droits de débarquement perçus par les communes (Douanes)</i>	30
<i>Tableau n° 5 : Charges de fonctionnement pour le port de Saint-Pierre-et-Miquelon en 2018 (DTAM et Mission)</i>	31
<i>Tableau n° 6 : Dépenses d'investissement pour le port de Saint-Pierre-et-Miquelon en 2018 (DTAM et Mission)</i>	31
<i>Tableau n° 7 : Dépenses d'investissement de la CT pour le port de Saint-Pierre-et-Miquelon 2016-2018 (DTAM et Mission)</i>	32
<i>Tableau n° 8 : Dépenses d'investissement de l'État pour le port de Saint-Pierre-et-Miquelon 2014-2018 - BOP 203 (DTAM et Mission)</i>	32
<i>Tableau n° 9 : Financement d'opérations d'investissement par les contrats de développement (DTAM et Mission)</i>	33
<i>Tableau n° 10 : Historique des escales de pétroliers à Miquelon de 2000 à 2018 (Société Hardy)</i>	39
<i>Tableau n° 11 : Projection du budget du Port et de ses concessionnaires 2018-2021-2031 (Mission)</i>	72

LISTE DES ILLUSTRATIONS

<i>Illustration n° 1 : Situation de Saint-Pierre-et-Miquelon (tresordesregions.mgm.fr)</i>	23
<i>Illustration n° 2 : Archipel de Saint-Pierre-et-Miquelon (tresordesregions.mgm.fr)</i>	23
<i>Illustration n° 3 : ZEE de Saint-Pierre-et-Miquelon et du Canada (populationdata.net)</i>	24
<i>Illustration n° 4 : Carte du port de Saint-Pierre et du port de Miquelon (DTAM)</i>	26
<i>Illustration n° 5 : Le môle Interpêche, au premier plan le Fulmar et la pilotine Pointe du Ouest (CEREMA)</i>	36
<i>Illustration n° 6 : Le quai en eau profonde, l'ex-bâtiment frigorifique SPEC, les stockages pétroliers Hardy</i>	38
<i>Illustration n° 7 : Le partie nord de l'apponnement pétrolier de Miquelon</i>	38
<i>Illustration n° 8 : Le môle du Commerce, quai 1 à gauche, quai 2 au milieu, quai 3 à droite avec l'Aldona (CEREMA)</i>	39
<i>Illustration n° 9 : Le môle du Commerce, Ocean Force au quai 2, Nolban Ava au quai 3</i>	40
<i>Illustration n° 10 : AOT de la DSP (source : annexes 14 des contrats de DSP lot 1 et lot 2)</i>	40
<i>Illustration n° 11 : L'Aldona déchargeant au port de Miquelon</i>	42
<i>Illustration n° 12 : Accostage d'un ferry à Saint-Pierre par beau temps</i>	43
<i>Illustration n° 13 : Déchargement d'un ferry à Miquelon</i>	44
<i>Illustration n° 14 : Détail de l'interface en proéminence du quai à Miquelon</i>	44
<i>Illustration n° 15 : Le Boodica au quai en eau profonde (DTAM)</i>	47
<i>Illustration n° 16 : Le Brillance of the Sea au quai en eau profonde (DTAM)</i>	47
<i>Illustration n° 17 : Vue en plan du projet de quai Croisière (DTAM)</i>	47
<i>Illustration n° 18 : Cabestans et bateaux en hivernage – Terre-plein du Barachois</i>	50
<i>Illustration n° 19 : Bateaux en hivernage sur remorque – Terre-Plein du Sud-Barachois</i>	50
<i>Illustration n° 20 : Dépôt Allen-Mabé sur AOT – Terre-Plein du Sud-Barachois</i>	52
<i>Illustration n° 21 : Terre-Plein du môle de l'Épi</i>	52
<i>Illustration n° 22 : Le sablier Elinor Marit au môle de l'Épi</i>	52
<i>Illustration n° 23 : Radar IV, Remorqueur-Pilotine, Station de pilotage de Saint-Pierre-et-Miquelon</i>	55
<i>Illustration n° 24 : Pointe du Ouest, Pilotine de 8 m, Station de pilotage de Saint-Pierre-et-Miquelon</i>	55
<i>Illustration n° 25 : La future pilotine-remorqueur, Station de pilotage de Saint-Pierre-et-Miquelon</i>	55
<i>Illustration n° 26 : La cale de balage de 500 t à Saint-Pierre</i>	56
<i>Illustration n° 27 : Le sablier Elinor Marit tiré au sec sur la cale de balage de 500 t à Saint-Pierre</i>	56
<i>Illustration n° 28 : Le ber hydraulique automoteur de 45 t à Miquelon</i>	57
<i>Illustration n° 29 : Port de Saint-Pierre (SHOM)</i>	61
<i>Illustration n° 30 : Digue de l'Île-aux-Moules à Saint-Pierre (SHOM)</i>	61
<i>Illustration n° 31 : Baie de Saint-Pierre (SHOM)</i>	62
<i>Illustration n° 32 : L'Archipel et la Presqu'île de Burin à Terre-Neuve (IGN-Géoportail)</i>	63

<i>Illustration n° 33 : Digue du Sud-Est, côté intérieur, Saint-Pierre</i>	<i>64</i>
<i>Illustration n° 34 : Digue du Sud-Est, côté extérieur, Saint-Pierre.....</i>	<i>64</i>
<i>Illustration n° 35 : Digue du Sud-Est, affouillée côté intérieur du mur de crête, Saint-Pierre.....</i>	<i>64</i>
<i>Illustration n° 36 : Anse de Miquelon (SHOM).....</i>	<i>65</i>
<i>Illustration n° 37 : Port de Miquelon (SHOM).....</i>	<i>65</i>

NB. *Sauf mention contraire, les photos incluses dans ce rapport ont été réalisées par les membres de la mission.*

INTRODUCTION

Par lettre du 8 mars 2019 (*Cf. Annexe n° 1*), le ministre de l'action et des comptes publics, la ministre des outre-mer et la ministre des transports auprès du ministre d'État ont confié au Conseil général de l'environnement et du développement durable (CGEDD) et au Contrôle général économique et financier (CGEfi) une mission relative au port de Saint-Pierre-et-Miquelon, dernier port de l'État dans la catégorie des ports dits d'intérêt national. Cette mission associe de façon spécifique le préfet de Saint-Pierre-et-Miquelon.

François FAYOL, chef de mission de contrôle général économique et financier, a été désigné pour cette mission par la cheffe du CGEfi par note du 18 mars 2019.

Marc SANDRIN, ingénieur général des ponts, des eaux et des forêts, membre permanent du CGEDD, a été désigné pour cette mission par la vice-présidente du CGEDD par note du 27 mars 2019.

Contexte, enjeux et périmètre de la mission

Port d'intérêt national, le port de Saint-Pierre-et-Miquelon n'a pas été concerné par les réformes portuaires de 2004 et de 2008 pour la métropole et de 2012 pour les ports d'outre-mer. Service de l'État, inscrit dans une gestion budgétaire annuelle et sans ressources propres, sa situation juridique rend difficile la coopération avec les différents acteurs politiques et économiques.

L'absence de projet stratégique, inscrivant le port dans une dynamique pluriannuelle et priorisant les secteurs de son développement, nuit tant à son développement qu'à l'entretien de ses infrastructures dont certaines sont dégradées (môle du Commerce, port de Miquelon et, de façon plus limitée, digues de protection contre la mer).

Au vu de la lettre de mission, deux axes de travail se sont dégagés :

- analyser l'ensemble des activités portuaires, les interactions entre les différents acteurs pour formuler des recommandations opérationnelles, inscrites dans des axes stratégiques ;
- examiner différents scénarios de définition et d'organisation de la future autorité portuaire de Saint-Pierre-et-Miquelon.

Le champ d'investigation est l'ensemble de l'Archipel, l'entité « Port de Saint-Pierre-et-Miquelon » recouvrant de fait deux ports, celui de Saint-Pierre et celui de Miquelon. La mission a cependant pris en compte l'ensemble des besoins portuaires de l'Archipel (Île-aux-Marins, Langlade).

Méthodologie et déroulement de la mission

Pour répondre aux objectifs posés par la lettre du 8 mars 2018, la mission a travaillé de façon rapprochée avec le préfet de Saint-Pierre-et-Miquelon et le directeur des territoires, de l'alimentation et de la mer.

Après des contacts avec les cabinets ministériels et les administrations centrales concernés, la mission a demandé une documentation abondante à la direction des territoires, de l'alimentation et de la mer (DTAM).

Le déplacement de la mission sur place, du 16 au 23 mai 2019, a permis de rencontrer plus de 50 personnes dans 32 entreprises ou organismes (18 publics et 14 privés et associatifs) et de visiter de manière approfondie l'ensemble des infrastructures portuaires. La mission a été particulièrement attentive à recevoir les personnels concernés et les organisations syndicales de la DTAM.

Deux comités de suivi, à l'initiative du préfet, ont réuni les membres du conseil portuaire – et au-delà : le 19 avril 2019, en visioconférence Paris/Saint-Pierre-et-Miquelon, pour partager la lecture de la lettre de mission et ainsi préparer chacun aux entretiens à venir – la lettre de mission ayant été diffusée à la suite de cette réunion ; le 23 mai 2019, pour présenter les premiers éléments de réflexion de la mission et en débattre – la présentation de la mission, enrichie des éléments du débat, ayant été diffusée par la suite aux participants.

Début juillet 2019, une note d'étape, document de travail, datée du 5 juillet 2019, a été diffusée aux trois ministres commanditaires et à leur cabinet. Sur cette base, la mission a prolongé son travail avec les membres des cabinets, le préfet et les administrations centrales pour affiner et décliner ses propositions.

Un deuxième déplacement de la mission du 4 au 11 septembre 2019 a permis de rencontrer, pour une seconde fois, les principaux acteurs politiques et économiques pour présenter le projet de rapport. Une 3^{ème} réunion du comité de suivi, le 10 septembre 2019, présidée par Annick GIRARDIN, ministre des Outre-Mer, a permis de présenter aux acteurs politiques, économiques et associatifs les analyses et projets de recommandations de la mission, les scénarios d'organisation de la gouvernance portuaire et de recueillir leurs observations.

La liste des personnes rencontrées ou consultées figure en *Annexe n° 2*.

Remerciements

La mission remercie l'ensemble des personnes - élus, fonctionnaires, acteurs économiques privés, acteurs associatifs, représentants syndicaux - rencontrées à Paris ou à Saint-Pierre-et-Miquelon qui ont partagé leurs connaissances et leurs attentes, répondu aux multiples demandes d'explication ou de mise au point des documents reçus. La mission a pu ainsi avoir une bonne connaissance de Saint-Pierre-et-Miquelon, de son port et de la place portuaire, de leurs spécificités.

La mission a bénéficié, tout particulièrement, de l'appui des services de la DTAM 975 qui ont toujours été très réactifs dans un esprit de coopération. Elle remercie particulièrement Romain GUILLOT, directeur des territoires, de l'alimentation et de la mer, pour ses apports et la mobilisation de ses équipes portuaires et des services support, ainsi que Julie VIGNEAU, secrétaire du directeur, pour la préparation de la mission et l'organisation du planning des rencontres sur place, et Jean-Yves LEFEBVRE, contrôleur de gestion, pour les travaux budgétaires qu'il a réalisés à la demande de la mission.

Enfin, elle souligne l'accueil et le soutien de Thierry DEVIMEUX, préfet de Saint-Pierre-et-Miquelon, tout au long de la mission et pour l'organisation des rencontres du comité de suivi qu'il a constitué.

1. PRÉSENTATION DU PORT DE SAINT-PIERRE-ET-MIQUELON

1.1 L'Archipel de Saint-Pierre-et-Miquelon

L'Archipel de Saint-Pierre-et-Miquelon est situé à l'embouchure du Saint-Laurent, dans les Grands-Bancs de Terre-Neuve, à 4 300 km de Paris, à 25 km de Terre-Neuve (port de Fortune) et à 620 km d'Halifax (Nouvelle-Écosse, Canada), principal port canadien pour le trafic maritime de fret vers Saint-Pierre-et-Miquelon.



Illustration n° 1 : Situation de Saint-Pierre-et-Miquelon (tresordesregions.mgm.fr)

Saint-Pierre est l'île la plus peuplée, 5 600 habitants environ, pour une superficie de 26 km². Miquelon-Langlade est la plus grande (216 km²) pour une population d'environ 640 personnes, habitant essentiellement le bourg de Miquelon³.

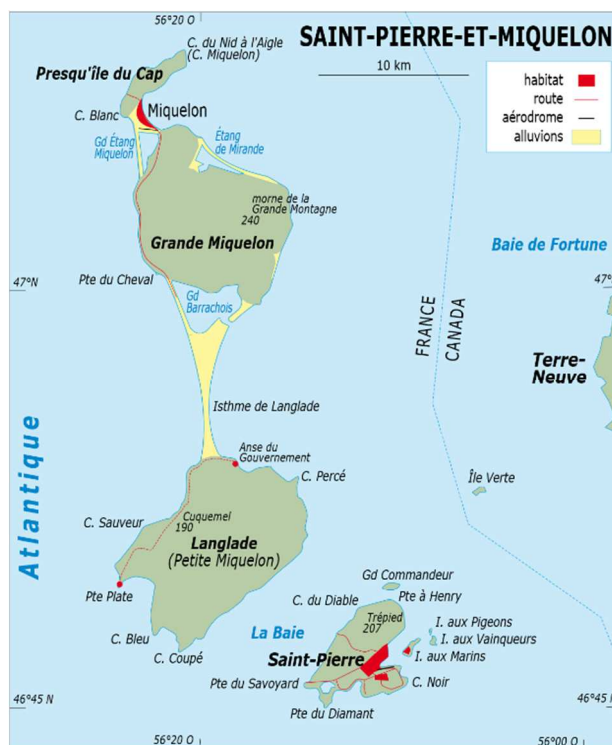


Illustration n° 2 : Archipel de Saint-Pierre-et-Miquelon (tresordesregions.mgm.fr)

³ INSEE – Population légale à compter du 1^{er} janvier 2017 - Saint-Pierre - population totale : 5 633, population municipale : 5 417 ; Miquelon-Langlade - population totale : 641, population municipale : 617.

Après sa prise de possession par Jacques Cartier en 1535, son histoire a été marquée par les activités de pêche à la baleine et à la morue. Au XVIII^e siècle, l'Archipel sera, alternativement, sous autorité anglaise et française. En 1826, le second traité de Paris reconnaîtra la souveraineté française sur l'Archipel.

Après avoir été territoire d'outre-mer (1946), département d'outre-mer (1976) puis collectivité territoriale *sui generis* en 1985, l'Archipel de Saint-Pierre-et-Miquelon est, depuis 2003, une collectivité territoriale régie par l'article 74 de la Constitution de la République française. La loi organique du 21 février 2007 portant dispositions statutaires et institutionnelles relatives à l'outre-mer définit le statut de Saint-Pierre-et-Miquelon. La Collectivité territoriale de Saint-Pierre-et-Miquelon (CT) est administrée par un Conseil territorial ; elle comprend deux communes Saint-Pierre et Miquelon-Langlade.

La CT a des compétences propres en matière de fiscalité locale. Il n'y a pas de TVA mais un octroi de mer. Elle bénéficie d'une autonomie totale en matière de droits de douane. Le code local des investissements, dispositif d'aide à l'investissement qui existait depuis 1967, a été abrogé en 2015. Un nouveau code local des investissements est en cours d'élaboration.

L'Archipel n'est pas inclus dans le champ du droit standard de l'Union européenne, mais a un statut de Pays et Territoires d'Outre-Mer - PTOM, ce qui facilite les échanges avec le Canada et les USA (échanges non soumis aux normes européennes) et lui permet d'émarger, pour certaines de ses réalisations – notamment portuaires ou maritimes, au FED-Fonds européen de développement.

L'activité de pêche très florissante au XIX^e siècle a connu un certain déclin à partir de 1904 qui a été compensé entre 1920 et 1933 lorsque la prohibition aux États-Unis fera de Saint-Pierre-et-Miquelon une base arrière pour le trafic d'alcool. L'activité liée à la pêche à la morue a été à nouveau importante après la Seconde Guerre mondiale tant pour les activités de transformation du poisson que pour l'avitaillement des navires.

À la suite d'un litige franco-canadien, dans le contexte de forte raréfaction de la ressource en morue, sur la zone économique exclusive (ZEE), pour la France, et la zone de protection de la pêche, pour le Canada, le tribunal arbitral de New-York a redéfini en 1992 la ZEE pour l'Archipel en accordant un plateau territorial supplémentaire de 12 miles à l'ouest portant ainsi la zone à 24 miles et un corridor de 200 miles sur 10,5 miles au sud (la « French baguette »), soit une ZEE de seulement 12 400 km², entièrement enclavée dans la ZEE du Canada.

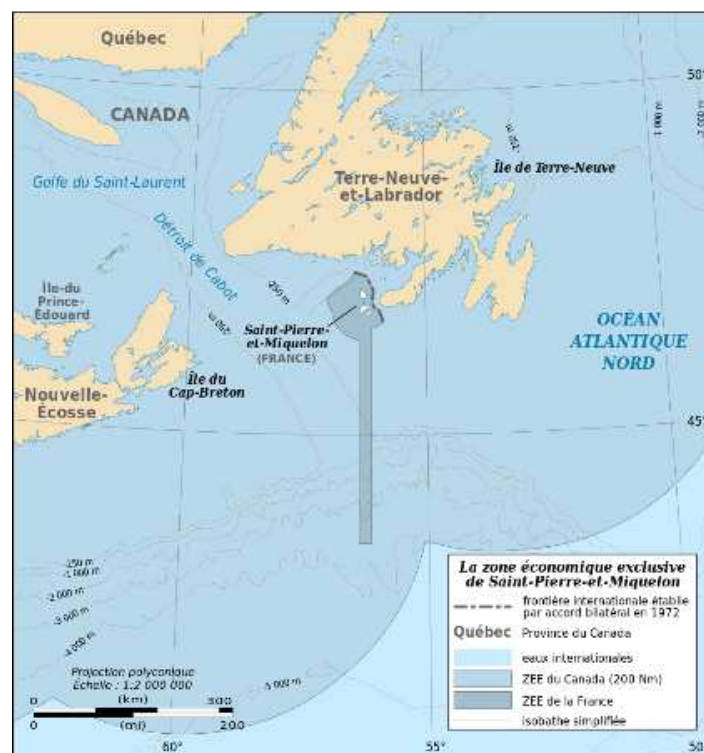


Illustration n° 3 : ZEE de Saint-Pierre-et-Miquelon et du Canada (populationdata.net)

Cette mesure, conjuguée avec l'instauration d'un moratoire pour la pêche à la morue (1992-1997), avec des quotas très bas, a bouleversé l'économie de la pêche qui a quasiment disparu. Aujourd'hui, le premier secteur économique est le secteur « administration, enseignement, santé et action sociale » qui regroupe 49,4 % des emplois⁴.

Les transferts, qui résultent de la rémunération des fonctionnaires et agents publics, des investissements et aides de toutes natures financés par l'État et les fonds européens, du système fiscal propre, complétés par une exportation limitée essentiellement à des produits halieutiques et par une production locale, handicapée notamment par les conditions climatiques, induisent un niveau de vie élevé, comparable à celui du Canada. Ainsi, sur l'Archipel, le PIB par habitant⁵ se situe, en 2015, à 39 778 €, à comparer à 34 292 € pour la métropole et à 40 486 € pour la province canadienne de Terre-Neuve-et-Labrador. Il a progressé de 40,6 % entre 2008 et 2015, soit environ 4,9 % par an.

1.2 Modalités de gestion du port

1.2.1 Un port d'intérêt national

Le port de Saint-Pierre-et-Miquelon n'a pas été concerné par les réformes portuaires de 2004 et de 2008 pour la métropole et de 2012 pour les ports d'outre-mer. Il est le dernier des ports de la catégorie des ports d'intérêt national. Le code des transports stipule notamment :

Article L. 5753-1 - A Saint-Pierre-et-Miquelon, les ports relevant de l'État auxquels s'applique le livre III de la présente partie figurent sur une liste fixée par décret en Conseil d'État.

Article L. 5753-2 – Les dispositions des articles L. 5334-6-1 à L. 5334-6-3, L. 5343-1 à L. 5343-23 et L. 5344-1 à L. 5344-4, L. 5351-4 ne sont pas applicables à Saint-Pierre-et-Miquelon.

Article L. 5753-3 – Pour l'application à Saint-Pierre-et-Miquelon de l'article L. 5336-6, les mots : « directeur interrégional de la mer » sont remplacés par les mots : « au directeur des territoires, de l'alimentation et de la mer ».

Article R. 5753-1 - Le port d'intérêt national de Saint-Pierre-et-Miquelon relève de la compétence de l'État.

Article R. 5753-2 - L'organisation du port de Saint-Pierre-et-Miquelon est déterminée par les dispositions des articles R. 121-1 à R. 121-6 et R. 141-1 à R. 142-5 du code des ports maritimes.

Article R. 5753-3 - Le régime des travaux et de l'exploitation dans le port de Saint-Pierre-et-Miquelon est déterminé par les dispositions des articles R. 122-1 à R. 122-17 du code des ports maritimes.

Article R. 5753-8 - Pour l'application de l'article R. 5321-2 à Saint-Pierre-et-Miquelon, l'autorité chargée de fixer les taux des redevances mentionnées à l'article R. 5321-1 est le concessionnaire ou, en l'absence de concessionnaire, le préfet.

Pour son fonctionnement, le port de Saint-Pierre-et-Miquelon est donc soumis au code des ports maritimes, notamment son titre II : Ports non autonomes de commerce et ports de pêche de la compétence de l'État, articles R. 121-1 à R. 142-5.

⁴ IEDOM, *Rapport annuel 2018 Saint-Pierre-et-Miquelon*, p. 33, juin 2019.

⁵ *Ibid.*, pp. 11 et 28.

Les Ports de Saint-Pierre et Miquelon



Illustration n° 4 : Carte du port de Saint-Pierre et du port de Miquelon (DTAM)

1.2.2 Une multiplicité d'acteurs publics

Par application des articles R. 121-1 et suivants du code des ports maritimes, la gestion du port de Saint-Pierre-et-Miquelon est assurée par le directeur des territoires, de l'alimentation et de la mer, directeur du port de Saint-Pierre-et-Miquelon. Cette mission s'exerce sous l'autorité du préfet de Saint-Pierre-et-Miquelon.

Les missions du directeur du port, très détaillées dans le code des ports maritimes, notamment en termes de coordination de l'ensemble des acteurs portuaires et des administrations concernées, de travaux, d'exploitation portuaire et de tarifs portuaires, ne sont pas toutes exercées aujourd'hui.

Le conseil portuaire prévu aux articles R. 141-1 et suivants du code des ports maritimes est régulièrement constitué et fait l'objet de renouvellements périodiques par arrêté préfectoral, en dernier lieu le 26 juin 2017. Présidé par le préfet, il comprend 22 membres titulaires et autant de membres suppléants, auxquels s'ajoutent quatre invités de droit sans voix délibérative et, parfois, d'autres personnes invitées par le préfet à titre d'expert. Conseil consultatif regroupant des représentants des différentes catégories d'acteurs de la communauté portuaire, il est régulièrement saisi des conditions de fonctionnement du port, des travaux en cours et des projets de travaux, en dernier lieu : le terminal de croisière, l'aire de carénage de Miquelon, le terminal ferries à Miquelon.

La CT est un acteur important de la zone portuaire, titulaire de 13 autorisations d'occupation temporaire (AOT) du domaine maritime, 9 à Saint-Pierre et 4 à Miquelon tant pour la plaisance (plan d'eau, appontements, terre-pleins, salines et cabestans, outillage de mise à sec) que pour le trafic maritime (hangar sous douane, terre-plein des ferries, gare maritime). Le dossier du terre-plein provisoire des ferries et son évolution vers un terre-plein définitif intégrant un quai avec deux postes à quai est actuellement remis en cause, le préfet de Saint-Pierre-et-Miquelon ayant demandé un projet de moindre ampleur.

La commune de Saint-Pierre est présente par l'école de voile municipale, quai Tabarly, et titulaire à cet effet d'une AOT de 50 ans (expiration le 1^{er} juin 2038), à titre gracieux. Elle est particulièrement vigilante à la qualité de l'interface ville-port fait qui aujourd'hui l'objet d'une réflexion approfondie organisée par l'État⁶.

La commune de Miquelon-Langlade souhaite que la zone portuaire de Miquelon et ses conditions d'utilisation soient clarifiées pour assurer un haut niveau de sécurité des circulations sur les quais et terre-pleins. Elle s'interroge sur le développement du port dont les infrastructures, de taille réduite et dégradées pour certaines, ne permettent pas une bonne coexistence des activités de la pêche, de la plaisance et du commerce (ferries, fret maritime et hydrocarbures).

1.2.3 L'exploitation portuaire assurée par la DTAM 975

La DTAM assure l'ensemble des missions portuaires : capitainerie, sûreté et police, exploitation et maintenance des infrastructures et de certains équipements, gestion domaniale.

Un officier de port adjoint, de commandant du port, assure les autorisations de mise à quai et de départ, ainsi que la police des terre-pleins et des quais du port.

Il est à noter que le logiciel de gestion portuaire E-SCALEPORT mis à disposition par le ministère des transports (DGITM), n'est pas tenu à jour. L'attribution d'un emplacement tant sur l'eau qu'à terre en dehors des AOT fait, le plus souvent, l'objet d'accord verbal, sans application de redevances.

Le port de Saint-Pierre-et-Miquelon a fait l'objet d'un plan de sûreté portuaire, approuvé par arrêté préfectoral n° 359 du 23 juin 2015. Forcé est de constater que ce document, réalisé avec l'aide d'un cabinet spécialisé et soumis pour avis au comité local de sûreté portuaire décrit plutôt bien ce qui serait à mettre en place, mais pas les procédures et aménagements existants. Ceux-ci sont embryonnaires.

L'exploitation du port est conçue selon un principe d'attribution dédiée d'exploitation d'un quai, alors même que le trafic pourrait justifier davantage de mutualisation. C'est ainsi le cas du môle du Commerce dont les deux quais les mieux adaptés au trafic commercial, chacun doté d'une rampe RO-RO, sont confiés en AOT à l'opérateur de la Délégation de service public de la desserte de l'Archipel en fret maritime. Le quai du sablier, au môle de l'Épi qui accueille également le baliseur à proximité des ateliers des Phares et Balises, est de fait dédié car la présence du tas de sable sur le quai interdit, du fait du vent, toute autre activité à proximité.

Pour une partie de l'exploitation portuaire, comme pour d'autres missions, la DTAM est mise à disposition de la CT et des communes. Ainsi, depuis une délibération du 27 novembre 1989 du conseil général (devenu depuis

⁶ Cf. la mission confiée à SETEC International par le préfet de Saint-Pierre-et-Miquelon pour l'élaboration d'un schéma directeur sur l'interface Ville-Port et l'atelier d'échanges avec les habitants et les usagers du littoral organisé dans ce cadre le 25 juin 2019.

conseil territorial) et une convention entre l'État et le conseil général du 12 décembre 1989 - approuvée par le ministre des départements et territoires d'outre-mer le 13 mars 1990, les services de l'État sont « *mis de façon permanente, en tant que de besoin, à la disposition du Président du conseil général, pour l'exécution des missions et attributions dévolues au conseil général* » prévues par la loi n° 85-595 du 11 juin 1985 relative au statut de l'Archipel. Cette mise à disposition est sans contrepartie financière.

A la demande de la mission, le conseiller de gestion de la DTAM a pu reconstituer le tableau des effectifs concourant à la mission portuaire assurée par les personnels de la DTAM, soit 17 ETP.

Service	A	B	C administratif	C exploitation	Total
Direction	0,2		0,1		0,3
Secrétariat Général	0,2	0,5	0,5		1,2
Service Affaires Maritimes et Portuaires	1,2	3,3	0,1	5,9	10,5
Service Routes, Constructions et Bâtiments		0,3	0,1	0,5	0,9
Antenne de Miquelon		0,1	0,2	3,8	4,1
Total	1,6	4,2	1,0	10,2	17,0

Tableau n° 1 : Personnel (en ETP) concourant à la mission portuaire de la DTAM (DTAM)

Si deux agents travaillent à 100 % pour la mission portuaire (chef de mission Développement et Sûreté portuaire et commandant du port), onze sont identifiés comme travaillant entre 80 et 90 % pour la mission portuaire (sept à l'Unité Port-Phares et Balises et à la Cellule Exploitation du port de Saint-Pierre et quatre à l'Atelier Quais de Miquelon).

Ces personnels assurent l'entretien régulier du port, le suivi des travaux – et pour certains leur réalisation effective, la pose et la dépose des pontons de la zone de plaisance du Barachois, etc.

1.2.4 La gestion du domaine public maritime

La gestion du domaine public de l'État relève de trois acteurs : la DTAM pour la préparation des autorisations d'occupation temporaires (AOT) sur le domaine public maritime, la DFiP- Direction des finances publiques-France Domaine pour la fixation du tarif, le préfet pour la signature. Les sommes versées par les titulaires d'AOT sont versées au budget général de l'État sur le compte d'affectation spéciale « *Gestion du patrimoine immobilier de l'État* » (CAS Immobilier).

Les états de la DFiP montrent 49 AOT à Saint-Pierre et 8 AOT à Miquelon. Certaines sont arrivées à leur terme. La CT est titulaire de 9 AOT à Saint-Pierre (dont 4 à titre gracieux), et de 4 AOT à Miquelon ; la commune de Saint-Pierre de 3 AOT (dont une à titre gracieux pour l'école de voile municipale).

La mission s'est étonnée de la modicité de la redevance annuelle de bon nombre d'AOT, la redevance annuelle de 11 d'entre-elles étant inférieure à 100 €, la plus basse étant à 5,20 €. 13 AOT sont supérieures à 1 000 €. Le montant annuel de l'ensemble des redevances a été de 98 600 € en 2018.

Dans le cadre de l'application du CGPPP (Code général de la propriété des personnes publiques) et de l'instruction DGFIP-DIE du 20 avril 2018, la DFiP met en œuvre, à l'occasion d'un renouvellement d'AOT ou d'une nouvelle AOT, un nouveau mode de calcul de la redevance, sur la base d'une part fixe correspondant à la valeur locative et d'une part variable assise sur le chiffre d'affaires pour les activités économiques (entre 2,5 % et 5 %). Ainsi, la redevance de l'AOT (SP 58) à Saint-Pierre au bénéfice de la CT pour le terre-plein des ferries a retenu, au-delà de la part forfaitaire annuelle, une part variable du CA HT. Le titulaire a initié un recours au TA contre l'arrêté préfectoral d'AOT (procédure en cours).

1.2.5 Les projets de développement portés par la collectivité territoriale

Les projets récents, comme la construction du nouveau hangar sous douane au môle du Commerce ou celle du terminal provisoire des ferries, sont réalisés sous maîtrise d'ouvrage de la CT ou d'une SPL (société publique locale) qu'elle contrôle. Celle-ci réalise la construction et recherche, ensuite, à en confier la maintenance à l'État. Ainsi, le projet de terminal définitif des ferries est conduit sous maîtrise d'ouvrage de la SPL Archipel Aménagement, contrôlée par la CT.

Ces projets sont pilotés directement par la CT ou l'une de ses structures, qui choisit le maître d'œuvre, sans s'appuyer sur la DTAM. La mission comprend que la rigidité budgétaire de l'État et l'absence de ressources portuaires ne permettent pas aujourd'hui que la DTAM joue le rôle classique d'aménageur. Dans les autres ports de France, le GPM ou le concessionnaire (CCI par ex.) définit les projets de développement des infrastructures, s'assure de leur conformité aux besoins des partenaires, assure la maîtrise d'ouvrage et pilote la maîtrise d'œuvre. Le cadre réglementaire retenu actuellement par l'État est celui d'un titre d'occupation temporaire à la CT qui prévoit que l'ouvrage est remis en propriété à l'État à l'issue de la construction. Ce cadre juridique est manifestement inadapté pour couvrir ce type de projet.

De même, les aménagements pour la plaisance, tels les pontons, font l'objet d'une AOT alors même que le service rendu par la CT aux plaisanciers nécessiterait une concession.

La DTAM est, de fait, cantonnée aux activités d'exploitation opérationnelle et de maintenance – y compris le gros entretien. Elle assure la maîtrise d'ouvrage des travaux de renforcement des digues et de quais, financés sur le budget de l'État.

1.2.6 Des trafics stables mais limités

Le port de Saint-Pierre-et-Miquelon étant essentiellement un port d'importation pour une population stable – voire en légère décroissance, de 6 250 personnes, le trafic est globalement stable, à près de 54 000 t (moyenne 2014-2018), dont 44,3 % pour les hydrocarbures et 46,2 % pour les marchandises en conteneurs. L'impact de la commande publique (ex. construction de l'hôpital) comme la rigueur excessive de l'hiver peuvent entraîner une hausse conjoncturelle des importations.

Trafic du port de Saint-Pierre-et-Miquelon - en tonnes -	2014	2015	2016	2017	2018	Moyenne sur 5 ans	Part de trafic
Tonnage total	52 860	50 790	52 689	59 120	48 421	53 845	
Vrac liquides							
Hydrocarbures raffinés	23 557	26 508	18 401	27 109	23 781	23 871	44,33%
Vrac solides							
Autres		141	0	1	2	36	0,07%
Sable		6 206	5 960	4 690	2 360	4 804	8,92%
Ferrailles			731	26	4	254	0,47%
Marchandises diverses							
Conteneurs	29 303	17 935	27 596	27 293	22 274	24 880	46,21%

Tableau n° 2 : Trafics maritimes 2014-2018 du port de Saint-Pierre-et-Miquelon (Douanes)

1.2.7 Des droits de port inexistantes mais des taxes territoriales liées au passage portuaire

À Saint-Pierre-et-Miquelon, il n'est pas perçu de droits de port au sens du code des ports maritimes, tant sur les navires, que sur les marchandises et les passagers.

Cependant des taxes territoriales sont perçues par les services des Douanes à l'occasion des opérations portuaires. Elles sont prévues par délibération de la CT, en dernier lieu le 22 décembre 2017 portant adoption du tarif des douanes 2017 de Saint-Pierre-et-Miquelon, entrant en vigueur au 1^{er} janvier 2018.

Au titre des droits relatifs à la navigation⁷, il est perçu un droit d'aiguade (annuel), un droit de navigation (annuel ou par escale) et un droit de quai (par journée de présence à quai) assis sur la jauge des navires. Le service des Douanes prélève des frais de gestion à hauteur de 3% des taxes perçues. Par délibération du 28 mai 2013, la CT

⁷ Tarif des douanes de Saint-Pierre-et-Miquelon 2017, Quatrième partie : Autres droits et taxes perçus par la Douane.

a décidé que le produit net des recettes de ces trois taxes est reversé au budget de la Chambre d'agriculture, de commerce, des métiers et de l'artisanat (CACIMA) de Saint-Pierre-et-Miquelon.

Taxes portuaires CT pour CACIMA	2014	2015	2016	2017	2018	Moyenne sur 5 ans
Droit d'aiguade	986 €	2 501 €	1 046 €	1 255 €	1 037 €	1 365 €
Droit de navigation	9 037 €	9 851 €	10 881 €	18 045 €	15 289 €	12 621 €
Droit de quai	73 098 €	55 471 €	101 891 €	80 332 €	79 674 €	78 093 €
TOTAL	83 121 €	67 823 €	113 818 €	99 632 €	96 000 €	92 079 €

Tableau n° 3 : Montant des taxes portuaires perçues par la collectivité territoriale (Douanes)

La complexité du calcul de certaines de ces taxes et la modicité de leur rapport – notamment le droit d'aiguade, plaident pour une simplification et un repositionnement des taxes locales, sans lien avec l'exploitation portuaire comme peuvent l'être les droits de port (navires, marchandises, passagers) destinées au fonctionnement et à l'entretien des infrastructures portuaires.

Pour sa séance officielle du 22 décembre 2017, la CT avait souhaité proposer une réforme de ces taxes, notamment la disparition du droit d'aiguade et une révision des droits de navigation et de quai pour simplifier le dispositif et en élargir le champ d'application. Mais celle-ci n'a pas été finalisée ; des rencontres entre la CT et la CACIMA ont eu lieu en 2018 sans aboutir. Ce dossier pourrait être rouvert fin 2019 ou en 2020.

Par ailleurs, cette même délibération a consolidé un droit de débarquement perçue au bénéfice des communes de Saint-Pierre et de Miquelon lors de la mise à la consommation des marchandises importées et débarquées à Saint-Pierre et à Miquelon-Langlade⁸. La quotité en a été fixée par délibération de chaque commune en 2015, à hauteur de 2 % de la valeur CAF des marchandises.

Droit de débarquement	2015	2016	2017	2018	Moyenne sur 4 ans
Commune de Saint-Pierre	1 467 237 €	1 282 172 €	1 292 385 €	1 267 627 €	1 327 355 €
Commune de Miquelon-Langlade	99 053 €	74 479 €	147 909 €	83 292 €	101 183 €
Total	1 566 290 €	1 356 651 €	1 440 294 €	1 350 919 €	1 428 539 €

Tableau n° 4 : Montant des droits de débarquement perçus par les communes (Douanes)

La mission considère que ce droit de débarquement n'est pas une taxe portuaire, mais une taxe supplémentaire aux droits de douane, affectée aux deux communes qui en ont voté le taux.

1.2.8 Les comptes 2018 du port en fonctionnement et en investissement

En l'absence d'une autorité portuaire unique, les budgets de fonctionnement et d'investissement du port sont répartis entre l'État et la CT. En 2018, le montant des charges de la section Fonctionnement est d'environ 1,2 M€, couvert à 95 % par l'État et à 5 % par la CT de Saint-Pierre-et-Miquelon.

⁸ Tarif des douanes de Saint-Pierre-et-Miquelon 2017, Troisième partie : Taxes perçues par la Douane au bénéfice des communes.

CHARGES de FONCTIONNEMENT DU PORT en 2018		
Budget État		
Fonctionnement courant	81 229 €	
Frais dédiés Capitainerie	23 619 €	
Masse salariale agents DTAM	1 040 620 €	
Total Budget Etat	1 145 468 €	94,9%
Budget CT		
Fournitures et petits travaux Saint-Pierre	54 262 €	
Fournitures et petits travaux Miquelon	6 989 €	
Total Budget CT	61 251 €	5,1%
TOTAL FONCTIONNEMENT du PORT	1 206 719 €	

Tableau n° 5 : Charges de fonctionnement pour le port de Saint-Pierre-et-Miquelon en 2018 (DTAM et Mission)

L'État perçoit 92 760 €/an (base avril 2019) de redevances domaniales, sans compter une AOT qui fait l'objet d'un recours au tribunal administratif (Terre-plein et quai de SPM Ferries).

Par ailleurs, la CT perçoit des redevances d'outillage ou pour services rendus pour un total de 55 686 € se décomposant en :

- 6 530 € pour l'utilisation de la cale de halage-*slipway* de Saint-Pierre lors de la mise au sec des navires – mouvements en montée ou en descente, stationnement sur la cale pour travaux ;
- 44 803 € de redevances payées par les plaisanciers sur la base des constatations réalisées par la capitainerie ;
- 4 353 € pour l'utilisation du ber hydraulique de Miquelon.

Par ailleurs, en 2018, les dépenses d'investissement se sont élevées à 4,6 M€ (en crédits de paiement), couvertes à 38 % par l'État et à 62 % par la CT, selon la répartition indiquée dans le tableau ci-après.

DÉPENSES D'INVESTISSEMENT du PORT en 2018		
Entretien du port État (0203-43-01)		
Entretien des infrastructures portuaires	1 637 555 €	
Subvention pour la gare maritime	120 000 €	
Total Investissement Budget Etat	1 757 555 €	38,3%
Investissement Budget CT		
Gare maritime	1 189 234 €	
Hangar sous douane	371 052 €	
Rampes et pontons pour les ferries	979 154 €	
Aménagement du terre-plein pour les ferries	208 000 €	
Acquisition de cabestans	11 400 €	
Outillage portuaire de Saint-Pierre	763 €	
Aménagements portuaires de Saint-Pierre	75 429 €	
Total Investissement Budget CT	2 835 032 €	61,7%
TOTAL INVESTISSEMENT	4 592 587 €	

Tableau n° 6 : Dépenses d'investissement pour le port de Saint-Pierre-et-Miquelon en 2018 (DTAM et Mission)

En 2018, l'État a ainsi apporté un financement net de 2,69 M€ dont 1,06 M€ en fonctionnement (net des recettes domaniales) et 1,64 M€ en investissement (Maintien en condition opérationnelle). De son côté, la CT a apporté un financement net des recettes d'exploitation perçues de 93 K€ (5 K€ en fonctionnement et 87 K€ en investissement de maintien en condition opérationnelle). Le financement public net en 2018, hors développement et grosses opérations, est donc de 2,78 M€. Les quatre grosses opérations d'investissement- de la CT, pour un total de 2,7 M€, entrent dans la catégorie des opérations nouvelles traitées par ailleurs.

Les tableaux ci-dessous donnent le détail des dépenses de la CT et de l'État, sur les dernières années. Ils montrent bien que l'État s'est engagé depuis 2018 dans un rattrapage du maintien en condition opérationnelle, la totalité des opérations État relevant de cette nature.

Dépenses d'investissement de la CT pour le port			
	2016	2017	2018
Gare maritime	988 000 €	1 460 000 €	1 189 000 €
Hangar sous douane			371 000 €
Aménagement des terre-pleins ferries		1 968 000 €	208 000 €
Rampes et pontons ferries		1 745 000 €	979 000 €
Opérations d'entretien	129 000 €	135 000 €	88 000 €
Total	1 117 000 €	5 308 000 €	2 835 000 €

Tableau n° 7 : Dépenses d'investissement de la CT pour le port de Saint-Pierre-et-Miquelon 2016-2018 (DTAM et Mission)

Port de Saint-Pierre-et-Miquelon - BOP 203 Section d'investissement État			
Exercice	Libellé des opérations retenues	Type de crédit	CP consommés
2014	Revêtement des quais Lobelia et Aconit	Hors contrat de développement	
	Revêtement port de Miquelon		
	Rechargement des digues		
	Réparation des réseaux AEP des quais de Saint-Pierre		
	Total des montants 2014		660 445 €
2015	Réfection support passerelle au duc d'Albe du quai en eau profonde	Hors contrat de développement	
	Réfection du garde corps et de l'apponement pétrolier de Miquelon		
	Réfection des prises reefer et éclairage du môle du Commerce		
	Réfection des réseaux môle de la Douane		
	Réfection de la digue de l'Ile-aux-Moules		
	Total des montants 2015		284 948 €
2016	Mission de maîtrise d'oeuvre pour la réhabilitation des digues de Saint-Pierre	Contrat de développement	
	Réfection des réseaux môle de la Douane (suite de l'opération de 2015)	Hors contrat de développement	
	Réfection revêtement du quai du Commerce		
	Réfection tableau du quai Lobélia		
	Réfection tableau du quai du Commerce		
	Protection cathodique des quais du môle Interpêche		
	Total des montants 2016		640 365 €
2017	Terminal croisière : étude de réhabilitation des ouvrages portuaires	Hors contrat de développement	
	Réhabilitation du terre-plein du môle du Commerce - démolition de l'ancien hangar		
	Réfection de l'éclairage public du port - passage à la technologie LED		
	Réfection du tableau du quai Lobélia (2ème phase)		
	Réfection du tableau du quai du Commerce (2ème phase)		
	Equipements du port de Miquelon		
	Mise en sécurité du môle Interpêche		
	Total des montants 2017		465 336 €
2018	Réhabilitation du terre-plein du môle du Commerce - démolition de l'ancien hangar (phase 2)	Hors contrat de développement	
	Réfection des tableaux du quai Lobélia		
	Etudes et maîtrise d'oeuvre pour la réhabilitation du quai de la Roncière		
	Réfection de l'enrobé des voies sur les quais du port de Miquelon		
	Réfection de la voie d'accès au quai du Commerce		
	Réparation du musoir du quai principal de Miquelon		
	Etude de faisabilité pour l'accueil des ferries à Miquelon		
	Visites d'inspection des ouvrages du port de Saint-Pierre		
	Diagnostic amiante des bâtiments d'Interpêche		
	Mise à jour de documents de sûreté portuaire		
	Total des montants 2018		1 637 555 €
Total 2014-2018 des investissements de maintien en condition opérationnelle			3 688 649 €
Moyenne annuelle			737 730 €

Tableau n° 8 : Dépenses d'investissement de l'État pour le port de Saint-Pierre-et-Miquelon 2014-2018 - BOP 203 (DTAM et Mission)

Les contrats de développement entre l'État et la CT participent à l'évolution des infrastructures portuaires en mobilisant de façon coordonnée les financements État (Transports et Outre-Mer) et CT (Fonds propres et Fond européen de développement-FED). Le contrat de développement et de transformation 2019-2022 pour Saint-Pierre-et-Miquelon a été signé le 8 juillet 2019.

Le tableau suivant reprend les opérations financées dans ce cadre depuis 2007.

Globalement, sur cette période et hors investissement non repris dans ces contrats, la part de l'État a été de 65 % et celle de la CT sur fonds propres ou via le FED de 35 %.

Le contrat de développement et de transformation 2019-2022 traduit un effort particulier de l'État. De plus, en 2019, l'État va financer hors contrat de développement la construction du quai Croisière (hors bâtiment d'accueil) à côté du quai en eau profonde pour un montant prévisionnel de 16,5 M€. La période 2019-2022 va donc se traduire par un effort global de l'État en investissements portuaires de 26 M€.

Opération	Contrat	Description	Objets et Montants		Sources du financement	
Port de Saint-Pierre	2007-2013	Remise en état des ouvrages, réparation du quai en eau profonde et de la plateforme ouest, réparation du quai de l'Alysse	Études	90 000 €	Etat - Transports	1 550 000 €
			Travaux	3 010 000 €	CT - FED	1 550 000 €
				3 100 000 €		3 100 000 €
Pérennisation du port de Miquelon	2007-2013	Réfection du crib des pêcheurs, renforcement de la digue de protection	Études et réparation crib	500 000 €	Etat - Transports	1 500 000 €
			Renforcement digue	3 050 000 €	CT - FED	2 050 000 €
				3 550 000 €		3 550 000 €
Gare maritime de Saint-Pierre	2007-2013	Travaux d'aménagement et de restructuration du bâtiment d'accueil et de la douane		2 200 000 €	Etat - Outre-Mer	200 000 €
					CT - Fonds propres	350 000 €
					CT - FED	1 650 000 €
					2 200 000 €	
Hangar sous douane du quai du commerce	2007-2013	Construction d'un nouveau bâtiment	Études		Etat - Outre-Mer	250 000 €
			Travaux	2 500 000 €	CT - FED	2 250 000 €
				2 500 000 €		2 500 000 €
Renforcement des digues de Saint-Pierre et de l'apportement pétrolier à Miquelon	2015-2018	Diagnostic des digues et travaux de rechargement, diagnostic de l'apportement pétrolier	Études apportement pétrolier de Miquelon	210 000 €	Etat - Transports	2 700 000 €
			Travaux digues de Saint-Pierre	2 500 000 €	CT - Fonds propres	10 000 €
				2 710 000 €		2 710 000 €
Investissements portuaires	2019-2022	Digues, quais et plaisance	Digues de Saint-Pierre-Tranche 1	6 500 000 €	Etat - Transports	6 500 000 €
			Quai de l'Île-aux-Marins - Études	30 000 €	Etat - Outre-Mer	30 000 €
			Miquelon Infrastructures et équipements portuaires - Études et tranche 1	1 100 000 €	Etat - Outre-Mer	850 000 €
					CT	250 000 €
			Saint-Pierre Infrastructures Plaisance - Études et Tranche 1	1 850 000 €	Etat - Outre-Mer	1 850 000 €
	9 480 000 €		9 480 000 €			

Tableau n° 9 : Financement d'opérations d'investissement par les contrats de développement (DTAM et Mission)

Globalement, depuis 2007 et en incluant le récent contrat de développement et de transformation 2019-2022 et les opérations prévues en dehors tant par l'État (Quai croisière) que par la CT (réévaluation hangar sous douane et gare maritime, aménagements provisoires et définitifs pour les ferries), la part de l'État et celle de la CT sont quasiment équivalentes, à hauteur de 32 et 33 M€ respectivement ; le financement de la CT incluant l'apport du FED à hauteur de 7,5 M€.

En se limitant aux plus grosses opérations récentes, les dépenses d'investissement atteignent 53 M€ en cumulant les investissements de l'État (Quai croisière et travaux sur les digues, pour 23 M€) et ceux de la CT, avec l'appui du FED, (hangar sous douane, gare maritime et aménagement provisoires et définitifs prévus pour les ferries, pour 30 M€).

2. LES ACTIVITES PORTUAIRES

2.1 La pêche et les activités halieutiques

2.1.1 Les données clés

On distingue la pêche industrielle (navires de plus de 24 m), la pêche artisanale et le secteur de la pêche-plaisance. La pêche industrielle et artisanale est soumise à des quotas attribués par le Préfet, dans le cadre de règles fixées aux niveaux national et international.

Les espèces pêchées sont : le concombre de mer (campagne 2017-2018 : 1 198 t par la pêche artisanale), la morue (1 067 t en 2016-2017, avec un effondrement en 2017-2018 à 168 t), les poissons plats (237 t en 2017-2018), la coquille Saint-Jacques, élevée en particulier à Miquelon (74 t en 2017-2018), le homard (37 t en 2017-2018) et le crabe des neiges (21 t en 2017-2018).

Au total, les pêches industrielle et artisanale prélèvent, selon les campagnes (avril à mars) de l'ordre de 2 000 à 2 500 t de ressources halieutiques par an.

Les plaisanciers-pêcheurs bénéficient de tolérances quant aux prises. Les volumes pêchés ne sont pas connus.

On note aussi un trafic de transbordement de poissons congelés, notamment de pêcheurs des Îles Féroé, ceux-ci ne pouvant débarquer au Canada. Le poisson est rapidement exporté en conteneurs frigorifiques (reefer).

2.1.2 L'organisation de la pêche et de sa valorisation au sein des ports

Le concombre de mer est débarqué à Saint-Pierre⁹ et l'essentiel des autres espèces est débarqué et traité dans l'atelier de Pêcheurs du Nord à Miquelon.

Sur le port de Miquelon, juste en arrière des quais, la commune met à disposition de Pêcheurs du Nord un ensemble de bureaux et d'ateliers tant pour le poisson que pour la coquille, pour une surface construite totale de 3 672 m². Cet atelier a été récemment modernisé, et équipé pour la transformation du poisson avec notamment un tunnel de surgélation en 2016.

Une activité de transformation du concombre de mer a démarré en 2017 à Saint-Pierre, à l'enracinement du môle Interpêche. Elle résulte d'une association entre le groupe Pêcheurs du Nord et les pêcheries Ocean Pride, basées en Nouvelle-Ecosse. C'est un investissement privé de 1,3 M€. L'activité, saisonnière, consiste actuellement à couper et à éviscérer en partie les animaux, et à assurer une surgélation. Un doublement de la capacité de production devrait être mis en service prochainement et il existe des perspectives d'accroître la valeur ajoutée (éviscération complète, séchage, cuisson)

À ce jour, on ne compte qu'un seul armateur de pêche industrielle actif. Propêche qui exploitait le palangrier *Atlantic Odyssey* a suspendu son activité depuis 2017. En 2017, le groupe Le Garrec (Boulogne-sur-Mer) a racheté 80 % des parts de la SARL Pêcheurs du Nord, transformée depuis en SAS¹⁰. Par ailleurs, le groupe a racheté, sur Saint-Pierre, les Pêcheries Paturel SARL, redéployées vers la transformation des produits de la mer, principalement le concombre de mer.

Pêcheurs du Nord exploite en 2019, au sein de *French Shore*, deux navires le *Cap Jean* (32 m - Pêche hauturière) et le *Cap Marie* (25 m - Pêche artisanale), après avoir vendu en janvier 2018 le *Beothuk* (35 m) et subi la perte l'été 2018 du *Tommy Evan* (14 m), qui a été renfloué puis désarmé. Selon Pêcheurs du Nord, un nouveau navire industriel (pêche hauturière) devrait rejoindre prochainement la flotte. Ces navires sont stationnés au môle Interpêche.

La pêche artisanale compte treize navires actifs, dont sept basés à Saint-Pierre et à six à Miquelon. À Miquelon, s'ajoutent les deux chalands aquacoles (15 m et 16 m) utilisés par EDC, filiale de Pêcheurs du Nord, pour l'élevage de coquilles Saint-Jacques. À Saint-Pierre, ces navires sont essentiellement stationnés dans l'Anse à Rodrigue, aux côtés de bateaux de pêche-plaisance et dans une moindre mesure de plaisance « pure ».

⁹ Un arrêté préfectoral du 24 août 2018 a autorisé le débarquement d'un maximum de 290 t de concombres de mer pêchés par les pêcheurs de l'Archipel sur l'Île de Fogo à Terre Neuve.

¹⁰ En 2016, ce pôle était composé essentiellement des quatre structures suivantes (par chronologie) : la SAS EDC Exploitation des Coquilles (2001) – activité aquacole ; la SARL SNPM Société Nouvelle des Pêches de Miquelon (2004) – activité de transformation ; la SARL Pêcheurs du Nord (2004) – activité de pêche ; la SAS French Shore (2009) – activité de pêche.

Les bâtiments du môle Interpêche représentent un patrimoine important : 9 239 m² de surfaces bâties comprenant les anciennes usines de pêche et de congélation Interpêche (7 806 m²) et l'ensemble Usine Nouvelles Pêcheries et poissonnerie (1 433 m²). L'essentiel de cet ensemble immobilier a été construit en 1971, pour abriter une usine de transformation d'une capacité de 40 000 t. Un transfert de gestion à la CT de l'essentiel des usines et de leurs dépendances, en mars 2011, a été annulé par arrêté préfectoral du 20 octobre 2011 à la suite de la mise en liquidation judiciaire de la SAS Saint-Pierre-et-Miquelon *Seafoods international*.



Illustration n° 5 : Le môle Interpêche, au premier plan le Fulmar et la pilotine Pointe du Ouest (CEREMA)

Actuellement, ce vaste ensemble de bâtiments sert à des activités de pêche (transformation, stockage de matériel) pour 5 750 m² et à du stockage divers (essentiellement BTP) pour 480 m², sous le régime de diverses AOT. En particulier, la société Pêcheries Paturel, filiale du groupe pêcheurs du Nord, détient une AOT (3 760 m²) - avec droits réels pour une longue durée.

Il n'est donc que partiellement occupé. Il y a des projets de réinstallation des chambres frigorifiques.

D'un audit technique réalisé par la DTAM, il ressort que sa structure est jugée globalement en bon état. Cependant les tempêtes d'octobre/novembre 2018 ont abîmé une partie du toit et il existe un risque de nouveaux dommages encore plus sérieux en cas de tempête forte, concernant le bardage et le toit. La DTAM prend les mesures adaptées de sécurisation immédiate et recherche des solutions pérennes en lien avec les titulaires d'AOT.

2.1.3 Les évolutions possibles et les besoins

Il apparaît que l'économie de la pêche, industrielle comme artisanale, est très dépendante aujourd'hui du concombre de mer, tant en quantité qu'en prix. Si cette espèce présente une moitié des débarquements, elle est essentielle, sur le plan économique, pour le seul armateur industriel restant. La pêche artisanale, au-delà du groupe Pêcheurs du Nord, est plus diversifiée et contribue ainsi à l'activité de l'atelier de Miquelon.

Or, les études disponibles tant de l'IFREMER¹¹ que de l'institut canadien concerné¹² font état d'une connaissance imparfaite du renouvellement des stocks du concombre de mer. L'IFREMER mentionne notamment, dans son rapport de 2017 : « *Le cycle de vie est pratiquement inconnu, les seules études réalisées sur *Cucumaria frondosa* dans les eaux de Terre-Neuve montrent que la croissance est très faible, le concombre de mer atteindrait sa taille adulte au-delà de 20 ans. La maturité sexuelle serait atteinte à une taille de 9 à 11 cm, mais les modalités de la reproduction (périodes de reproduction, fécondité, durée de vie larvaire...) sont inconnues. La mortalité naturelle est inconnue. Il est donc impossible de se prononcer sur les taux de renouvellement du stock, vraisemblablement limité.* »

Plus loin, l'IFREMER indique une ressource totale prélevable (biomasse exploitable) dans les eaux françaises de quasiment 30 000 t. Les Canadiens évaluent le stock dans leurs eaux de part et d'autre de la ZEE française à 200 000 t. Dans le même document de 2009, ils notent qu'il convient de ne pas dépasser un taux de prélèvement annuel de 4 % du stock exploité, tout en gardant des zones non exploitées.

Les prélèvements de Saint-Pierre-et-Miquelon se situent donc en haut de la fourchette soutenable.

Par ailleurs, les pêcheurs recherchent à développer d'autres espèces, en particulier le sébaste.

¹¹ IFREMER, *Évaluation des stocks de pétoncle d'Islande, *Chlamys islandica*, peigne du Canada, *Placopecten magellanicus* et concombre de mer *Cucumaria frondosa* du gisement du banc de Saint-Pierre (subdivision 3Ps de l'OPANO). Résultats de la campagne de prospection SPM2017-Hal (14 au 24 août 2017)*, p. 33, 2017.

¹² Secrétariat canadien de consultation scientifique, *Avis scientifique 2009/044 de Juillet 2009 - Région de Terre-Neuve et du Labrador, « Évaluation de la ressource du concombre de mer (*Cucumaria frondosa*) sur le banc de Saint-Pierre dans la sous-division 3PS de l'OPANO »*, p. 8, 2009.

Globalement, tous les acteurs veulent accroître la valeur ajoutée produite dans l'Archipel, en valorisant davantage les produits de la mer (concombres de mer, homards, crabes des neiges, poissons mais aussi mytiliculture à Miquelon). Ceci conduit à ne pas réduire le potentiel de stationnement à quai et de surfaces d'exploitation à Saint-Pierre et à faciliter autant que possible le déchargement des navires de pêche à Miquelon, à proximité immédiate de l'atelier.

Actuellement, le port de Miquelon est proche de la saturation, quand opèrent simultanément un ferry et un navire de pêche. Ce point sera repris dans le chapitre relatif au port de Miquelon.

S'agissant de Saint-Pierre, le môle Interpêche est déjà utilisé par la Marine Nationale pour le patrouilleur *Fulmar* et pour la pilotine *Pointe du Ouest* ; il apparaît souhaitable de ne pas y mettre d'autres navires permanents, pour réserver des capacités d'accostage pour la pêche.

Par ailleurs, bien que les surfaces couvertes soient utilisées seulement aux deux tiers, il semble opportun de ne pas envisager de transformation qui rendrait difficile voire impossible le développement d'activités au service de la pêche ou connexes. Et, comme évoqué ci-dessus, un confortement du bardage et de la couverture est indispensable. La DTAM envisage de lancer un appel à projet visant à répondre à des besoins de stockage, d'activités liées à la pêche (chambre froide, fabrication de glace...), le pétitionnaire devant s'engager à assurer la pérennité du clos et du couvert. La mission soutient cette initiative.

Les pêcheurs de Saint-Pierre peuvent s'approvisionner en glace à Miquelon quand ils y débarquent du poisson pour l'atelier (glace fournie gratuitement), d'autres vont débarquer leur poisson à Terre-Neuve et s'y approvisionnent en glace. Il y a cependant un réel besoin de production de glace à Saint-Pierre même. Cette demande est également formulée par les plaisanciers, qu'ils soient pêcheurs réguliers ou très occasionnels.

Recommandation n° 1 : Développer les équipements pour la pêche en fonction de l'évolution des ressources halieutiques

Intensifier les études, notamment de l'IFREMER, pour mieux déterminer le niveau des ressources halieutiques pouvant faire l'objet d'une pêche soutenable. Développer, en cohérence, les équipements pour la pêche à Saint-Pierre (môle Interpêche) et à Miquelon.

Sécuriser très rapidement les bâtiments (toiture et bardage) du môle Interpêche en lançant un appel à projet liant sécurisation et valorisation des bâtiments.

Mise en œuvre : DTAM

2.2 Le commerce de marchandises

Le commerce de marchandises comprend essentiellement des produits pétroliers raffinés, des marchandises diverses, un peu de vracs à l'import et un peu d'exportation, notamment des conteneurs frigorifiques de produits de la pêche et de la conchyliculture.

En 2018, le trafic s'est élevé à 48 421 t, dont 23 781 t de produits pétroliers, 22 274 t de marchandises diverses conteneurisées à l'exception de quelques unités hors normes ou roulantes et 2 366 t de vracs, essentiellement du sable (2 360 t). La moyenne sur cinq ans s'établit à 53 845 t.

2.2.1 Les produits pétroliers à Saint-Pierre et à Miquelon

L'Archipel importe par voie maritime la totalité de ses besoins en produits pétroliers. Il s'agit de produits raffinés pour le chauffage, la production d'électricité et le transport. La société HARDY assure – depuis 1919 – la totalité des importations par des navires affrétés par le fournisseur. Ces navires desservent Saint-Pierre cinq à six fois par an et Miquelon deux fois par an.

À Saint-Pierre, ils déchargent au quai en eau profonde, équipé de canalisations reliées aux bacs situés sur les hauteurs, juste en arrière. Le quai est bien adapté au trafic. Situé hors des digues de protection, il peut toutefois contraindre, mais rarement, le navire à attendre que les vents soient suffisamment modérés. Le trafic annuel est de l'ordre de 21 000 t.



Illustration n° 6 : Le quai en eau profonde, l'ex-bâtiment frigorifique SPEC, les stockages pétroliers Hardy

Sur Miquelon, le trafic pétrolier est faible : 2 fois 1 500 m³ de fuel (EDF et chauffage essentiellement) lors des deux escales de pétrolier. L'essence pour les véhicules est actuellement transportée sur l'*Aldona* par camion-citerne qui livre les deux stations-service (dont une devrait fermer prochainement) de Miquelon.

Le port de Miquelon dispose de deux quais susceptibles d'accueillir un navire pétrolier : l'appontement extérieur construit en 1991 sur pieux et le quai intérieur de la digue principale.

L'appontement pétrolier de Miquelon est composé de quatre ducs d'Albe, formant un front d'accostage de 70 m. Il a été construit à la suite des forts dommages qu'avait connus la digue principale du port de Miquelon lors d'une tempête en 1990, quand un navire, ayant rompu ses amarres, l'avait heurtée.



Illustration n° 7 : Le partie nord de l'appontement pétrolier de Miquelon

L'appontement est exposé aux vents d'est et présente une souplesse excessive qui résulte d'une fiche des pieux insuffisante, due à la présence d'un socle rocheux. Selon le diagnostic de juin 2018 du CEREMA¹³, il ne peut recevoir de navires de plus de 10 000 t et avec une vitesse d'accostage faible (0,2 m/s). Ceci impose des conditions de vent particulièrement clémentes.

Le quai intérieur a une longueur d'environ 95 m et un tirant d'eau limité à 3 m.

¹³ CEREMA Normandie Centre, *Appontement pétrolier Miquelon – Saint-Pierre-et-Miquelon Diagnostic et recalcul*, pp. 35-36, juin 2018.

L'historique des escales, depuis 2000, est le suivant :

Pétroliers à Miquelon 2000-2018	Accostage Quai intérieur	Accostage Appontement extérieur	Tonnage port en lourd (t)	Longueur (m)	Largeur (m)	Tirant d'eau (m)
<i>Sibyl W</i>	4		752	52	11	4
<i>Mokami</i>	10		2 500	97	14,2	5,2
<i>Nanny</i>	14	1	9 176	117	19	5,3
<i>Algoscotia</i>		3	10 310	134	18,3	
<i>Algonova</i>		1	11 240	130	19,8	6,1
<i>Algosar</i>		3	13 980	148	21,3	7,92
<i>Maria Desgagnés</i>		1	14 335	120	21	9,1
Total accostages	28	9				
	75,7%	24,3%				

Tableau n° 10 : Historique des escales de pétroliers à Miquelon de 2000 à 2018 (Société Hardy)

Le directeur de la société HARDY indique que l'approvisionnement se fait actuellement (2019) par deux navires : le *Dara Desgagnés* (10 511 t de port en lourd, 123 m de longueur, 8,36 m de tirant d'eau) et le *Maria Desgagnés* (14 335 t de port en lourd, 120 m de longueur et 9,1 m de tirant d'eau). Ils arrivent avec un chargement partiel et donc un port en lourd effectif et un tirant d'eau réduits. Ces navires sont reçus sur l'appontement extérieur. La profondeur serait de l'ordre de 7,50 m ; en août 2018, GEOTEC donne au moins 7 m.

Un rapport récent (novembre 2017) établi par PETRONAV (la compagnie effectuant le transport pour le compte d'IRVING, fournisseur de HARDY) indique que la configuration du quai intérieur, le positionnement et la capacité des bollards ne sont pas adaptés. En outre, le pied de quai serait chargé de dépôts qui affectent le tirant d'eau des navires pouvant être accueillis. Le dernier relevé d'août 2018 fait par GEOTEC confirme l'existence d'une langue de matériau vers -3 m, sur le quai intérieur.

Les recommandations de la mission relatives au port de Miquelon sont regroupées dans le chapitre 2.8.

2.2.2 Le môle du Commerce, des quais essentiels fortement corrodés

Les quais du môle du Commerce sont surtout utilisés par les navires de la délégation de service public (DSP) Fret maritime mis en place par L'État, assurant une liaison hebdomadaire avec Halifax (lot 1) et 70 rotations par an entre Saint-Pierre et Miquelon (lot 2).

Les deux liaisons de cette DSP sont exploitées depuis le 1^{er} janvier 2017 et jusqu'au 30 décembre 2020 par le Groupe Max GIRARDIN et sa filiale TMSI.

Le navire utilisé pour Halifax, accueilli au quai 2, est en LO-LO et RO-RO, la manutention étant assurée par les grues du bord et en utilisant la cale RO-RO (*Nolhan Ava* actuellement, *Ocean Force* prochainement). Celui utilisé pour l'inter-îles (*Aldona* actuellement), accueilli au quai 3, est un RO-RO, permettant aussi de prendre en LO-LO les colis hors normes, chargés par une grue à terre.



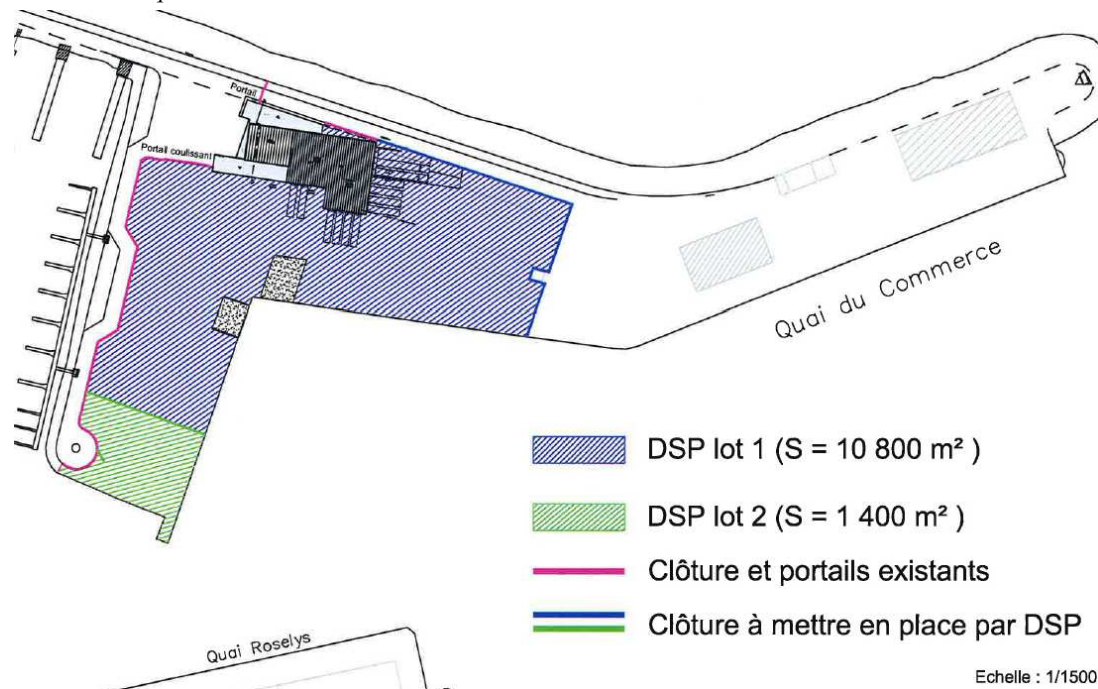
Illustration n° 8 : Le môle du Commerce, quai 1 à gauche, quai 2 au milieu, quai 3 à droite avec l'*Aldona* (CEREMA)



Illustration n° 9 : Le môle du Commerce, Ocean Force au quai 2, Nolban Ava au quai 3

La DSP comprend le transport de conteneurs complets et des lots palettisés qui font l'objet, par le titulaire, d'une mise en conteneurs. Les conteneurs complets sont dédouanés chez le réceptionnaire, en ville. Les lots plus petits sont dégroupés dans l'entrepôt sous douane situé juste en arrière du quai du Commerce. Les réceptionnaires viennent en prendre livraison à l'entrepôt.

Le Groupe Max GIRARDIN dispose, dans le cadre de sa DSP, d'une AOT qui couvre une large partie du terre-plein situé en arrière des quais 2 et 3 (Cf. article 23 de la convention et son annexe 14). Formellement, cette AOT affecte la zone bord à quai, qui semble de ce fait à l'usage exclusif du délégataire, même si l'article 11 de la convention permet au délégant d'imposer au délégataire des contraintes de service public. Pour la mission, ceci devrait permettre la libre manutention d'un navire tiers en dehors des temps d'opération des navires de la DSP, sur ces deux quais.



Le futur hangar sous douane est marqué en hachures grisées, l'actuel situé juste à l'Est ne figure pas clairement sur ce croquis.

Illustration n° 10 : AOT de la DSP (source : annexes 14 des contrats de DSP lot 1 et lot 2)

La CT a fait construire un nouvel entrepôt sous douane, situé à côté de l'existant qui devrait être prochainement mis en service.

Le môle du Commerce reçoit aussi épisodiquement d'autres trafics, soit pour des lots particuliers (voitures, colis spéciaux...) soit pour le transbordement de poissons congelés.

L'ensemble du quai a fait l'objet d'un diagnostic en juillet 2018 assuré, sur demande de la DTAM, par le CEREMA¹⁴ avec l'appui des plongeurs de la DTAM. Les trois quais sont en gabions. De palplanches remplis de sable, pour le quai 1 construit en 1967-1969 et le quai 2 construit en 1970-1971. Le quai 3, beaucoup plus récent (1992), est en gabions en béton armé.

Les quais 1 et 2 sont fortement corrodés. Les gabions les plus proches du musoir sont corrodés à 75 à 80 % en zone de marnage. La corrosion semble avoir beaucoup progressé depuis 2000. Elle était alors de 30 à 33 %. Le CEREMA conclut, pour les quais 1 et 2, à un état inquiétant, nécessitant des réparations à très court terme, et souligne que des gabions ont commencé à se vider. Les désordres observés en surface le suggèrent. Le quai 3, en revanche, ne pose pas de problème particulier.

Par ailleurs, la digue du Nord-Est qui protège de l'autre côté le terre-plein a perdu son effet de filtre protégeant sa structure. Elle présente des renards importants. Globalement, le CEREMA écrit¹⁵ :

« La digue présente une granulométrie réduite à des gros blocs, ce qui indique un risque de passages d'eau dans la plateforme des quais. D'après les dernières visites des plongeurs de la DTAM sur la digue, des renards ont été observés. La présence de circulation d'eau dans la plateforme est confirmée par les problèmes survenus lors de la construction du bâtiment de la DTAM vers le centre du quai n° 1 et sur les travaux en cours du second bâtiment vers le centre du quai n° 2 (remontée d'eau de mer dans les fondations avec apparitions de "souffleurs" avec la boue). On note des affaissements et déversements de gabions, juste devant ces mêmes zones (bâtiments). De plus, il faut noter que lors de la construction des 2 quais, le choix du remblai s'est porté sur du sable afin d'assurer une très rapide stabilité des gabions. Très vite lors de la construction du quai n° 1, ce choix n'était pas suffisant et il a été rajouté un système de tirants entre cloisons des gabions sur 3 niveaux. Le choix du sable devient un risque en raison de la corrosion très avancée des gabions en palplanches (risque de vidange des gabions). »

La DTAM a traité les venues d'eau signalées par le CEREMA. Il convient d'identifier pour les traiter l'importance des cavités ou circulations d'eau de mer sous le terre-plein et de localiser leur origine : fuites de matériaux à travers la digue ou à travers les gabions de palplanches des quais 1 et 2. Il semble toutefois que les enjeux les plus sérieux concernent les quais 1 et 2. Une étude de confortement des quais 1 et 2, en commençant par le quai 2, le plus utilisé, est à mener très rapidement.

L'indisponibilité simultanée des quais 1 et 2 poserait la question de l'accueil du navire de Halifax. Il pourrait, toutefois, être accueilli au quai en eau profonde, ce qui compliquerait le circuit douanier des marchandises et serait en conflit éventuel, l'été, avec des paquebots. L'organisation des escales du navire de fret serait compliquée, de plus, par le fait que cette indisponibilité affecterait sans doute aussi le hangar sous douane du quai du Commerce. Il est à noter, en outre, qu'une dégradation sérieuse du quai 1 affecterait l'atelier de l'exploitation de la DTAM.

La mission souligne, par ailleurs, que les clôtures requises pour le trafic international par les règles ISPS ne sont pas en place.

La DTAM a réalisé un projet de réhabilitation de la plate-forme et des réseaux du terre-plein du môle du Commerce, visant notamment à assurer l'interface avec le nouveau hangar sous douane et à améliorer les deux rampes RO-RO du quai. Des travaux sont en cours pour un montant de 1,7 M€. D'autres sont envisagés pour 0,5 à 0,7 M€.

Le quai 1, long de 175 m, situé en prolongement du musoir, hors de l'AOT de la DSP, dispose d'un recul limité par le hangar de la DTAM, utilisé par le service de l'exploitation portuaire.

Recommandation n° 2 : Définir et mettre en œuvre un plan de confortement du môle du Commerce

Lancer une étude sur l'importance et l'origine des affouillements sous le môle du Commerce et définir un plan de confortement portant sur les quais 1 et 2, voire sur la digue.

Définir les modalités d'exploitation si le quai 2 devenait inutilisable.

Mise en œuvre : DTAM

¹⁴ CEREMA Normandie Centre, *Port de Saint-Pierre – Digue du Nord-Est (Quais du commerce), Inspection détaillée de juillet 2018*, novembre 2018.

¹⁵ *Ibid.* p. 18.

L'*Aldona*, accueilli au quai du Commerce, fait escale à Miquelon, au quai intérieur. Les produits étant dédouanés à Saint-Pierre, l'accueil à terre est simplifié. Parfois, il assure, hors DSP, des rotations entre Fortune (Terre-Neuve) et Saint-Pierre.



Illustration n° 11 : L'Aldona déchargeant au port de Miquelon

2.2.3 La délégation de service public Fret maritime

La lettre de mission évoquant la maîtrise d'ouvrage de la desserte maritime, le présent rapport inclut une rapide analyse, tout en concluant que cette DSP ne doit pas être gérée par l'autorité portuaire

La mission n'a pas de doute sur le fait que l'État devra mettre en place une nouvelle DSP à l'issue de l'actuelle (31 décembre 2020). Si la desserte devra conserver une liaison inter-îles, l'organisation des liaisons avec l'international est posée. Certains acteurs envisagent un approvisionnement par Terre-Neuve au lieu de Halifax.

Actuellement, sur les 1 200 conteneurs importés annuellement, de l'ordre de 30 % des importations viennent d'Europe, essentiellement de métropole, et la quasi-totalité du reste de la région de Montréal où sont les fournisseurs habituels des importateurs de l'Archipel. Le rapport du CGEDD et de l'IGA de mai 2015 relatif à la desserte maritime « Fret » de Saint-Pierre-et-Miquelon¹⁶ préconisait d'en rester à une DSP sur l'axe maritime Halifax/Saint-Pierre.

Une DSP devant garantir une escale hebdomadaire ne peut raisonnablement subventionner le trafic que sur un seul axe, car cette escale impose un navire dédié et donc des coûts essentiellement fixes. Les coûts proportionnels au trafic sont limités à la manutention et au groupage/dégroupage des lots palettisés. En 2015, cet axe ne pouvait être qu'Halifax/Saint-Pierre.

Depuis lors, des acteurs nouveaux s'intéressent au transport de fret maritime vers Saint-Pierre-et-Miquelon d'une part le projet de ligne conteneurisée directe entre la métropole (Nantes-Saint-Nazaire) par un cargo à voiles porté par Neoline et desservant Saint-Pierre tous les 15 jours, et d'autre part l'exploitation des deux ferries de la CT. S'agissant du premier, l'exigence d'une desserte hebdomadaire de haute qualité conduit à laisser cette ligne transcontinentale directe monter en qualité avant d'envisager une DSP centrée sur ou élargie à des flux directs Europe/Saint-Pierre. Ceci n'exclut pas quelques expérimentations et leur suivi attentif.

Le deuxième conduit nécessairement à se pencher sur une desserte maritime Fortune/Saint-Pierre, qui s'inscrirait dans une chaîne logistique entre Montréal et Saint-Pierre, combinant soit un maillon maritime court pour entrer dans l'île qu'est Terre-Neuve et un itinéraire routier long (environ 900 km) assez aléatoire l'hiver soit un maillon maritime long jusqu'à Saint-John's et un itinéraire routier plus court jusqu'à Fortune. Rien ne dit qu'une telle chaîne logistique serait moins coûteuse, y compris la contribution demandée par la CT pour le transport sur ses ferries entre Fortune et Saint-Pierre ou entre Fortune et Miquelon, et de même qualité que la liaison directe actuelle Halifax/Saint-Pierre. Il serait opportun que la CT, intéressée, semble-t-il, à cette dernière solution, apporte des éléments d'analyse à la Préfecture, une fois clarifié le cadre juridique de son intervention éventuelle.

¹⁶ CGEDD-IGA, *Desserte maritime « Fret » de Saint-Pierre-et-Miquelon*, Inspection générale de l'administration n° 15-026/14-109/01, Conseil général de l'environnement et du développement durable N° 007501-02, mai 2015.

Il en résulte qu'en l'état actuel une DSP limitée à une desserte internationale via Fortune (en plus, bien sûr de la liaison inter-îles) n'est pas l'hypothèse la plus probable. Le quai du Commerce continuera à accueillir le navire Halifax-Saint-Pierre assurant la partie internationale de la DSP.

Il appartient à l'État, en l'état actuel de la loi, de décider comment il organise la DSP. Si la rédaction du cahier des charges pour la desserte inter-îles est purement technique, le choix de la chaîne logistique, imposée dans le cahier des charges de la liaison internationale, nécessairement unique comme indiqué plus haut, soit Halifax/Saint-Pierre soit Fortune/Saint-Pierre, permettra ou non à la CT de candidater en proposant ses ferries qui ne peuvent assurer que la liaison avec Fortune

Recommandation n° 3 : Préparer activement la DSP Fret maritime et s'organiser pour en suivre l'exécution

La maîtrise d'ouvrage de Délégation de service public (DSP) Fret maritime relève de la compétence de l'État et d'un pilotage par le préfet de Saint-Pierre-et-Miquelon.

Dès aujourd'hui, lancer les travaux de définition du cahier des charges de la prochaine DSP puis l'appel à concurrence pour une mise en œuvre le 1^{er} janvier 2021.

Mise en œuvre : Préfet de Saint-Pierre-et-Miquelon

2.2.4 Le transport de marchandises par les ferries

Actuellement, les deux ferries de la CT, en plus de leur activité de transport de passagers, ont un certain trafic de voitures particulières accompagnées entre Saint-Pierre et Miquelon, près de 2000 VL accompagnés en 2018. Cette activité se fait, à Saint-Pierre au môle de la Douane sur un poste à quai provisoire et un terre-plein attendant spécialement construit à cet effet et partiellement gagné sur la mer.



Illustration n° 12 : Accostage d'un ferry à Saint-Pierre par beau temps

A Miquelon, il se fait via une rampe en bois de petite dimension, en très mauvais état.

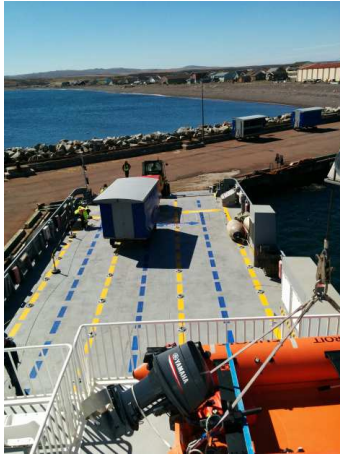


Illustration n° 13 : Déchargement d'un ferry à Miquelon

Illustration n° 14 : Détail de l'interface en proéminence du quai à Miquelon

La CT a demandé au port de Fortune (Terre-Neuve) de rendre possible le chargement/déchargement de voitures et de véhicules de charges (camion ou conteneurs sur remorque) sur ses ferries. Il a été annoncé¹⁷ qu'un accord avait été trouvé entre la CT, le port de Fortune et les autorités canadiennes : la CT va verser 525 000 CanD (358 000 €) par année pendant 10 ans pour les travaux requis (agrandissement du quai de Fortune et la rénovation des installations de l'Agence des services frontaliers du Canada), la CT versant déjà 300 000 CanD (205 000 €) par an au port de Fortune. Dans le cadre de ce lourd investissement au Canada, la CT espère capter 4 à 5 % des touristes venant sur Terre-Neuve-et-Labrador soit 20 à 25 000 passagers.

La CT indique que dès que ce sera possible à Fortune (en juin 2020, nous a-t-elle indiqué), elle fera du trafic de voitures accompagnées et de marchandises entre Fortune et Saint-Pierre et, potentiellement, entre Fortune et Miquelon en direct.

Ceci pose des questions tant juridiques qu'organisationnelles sur le port de Saint-Pierre et celui de Miquelon. Le volet organisationnel relatif à Miquelon sera traité dans le chapitre dédié à ce port.

S'agissant du droit de la CT à organiser un tel transport de fret, le Conseil d'État a rendu l'avis n° 388855¹⁸, le 29 juillet 2014, qui conclut ainsi : « *Il en résulte que si la Collectivité territoriale de Saint-Pierre-et-Miquelon est compétente pour organiser les transports maritimes réguliers publics de personnes pour la desserte des îles et de leurs ports, elle ne l'est pas pour organiser les transports réguliers de biens ou de fret pour la desserte de ces îles et de leurs ports, notamment pour desservir l'île de Miquelon-Langlade au départ du port de Saint-Pierre. Cette compétence appartient à l'État et à lui seul.* ».

Si cet avis souligne qu'il appartient à l'État et à lui seul de mettre en place une DSP « Fret » tant pour les flux internationaux que pour l'inter-îles, il ne tranche pas la question de savoir si la CT peut assurer, dans un cadre commercial ou via l'attribution d'un contrat de DSP, le transport de marchandises - véhicules accompagnés ou fret non accompagné. La mission a compris que la CT répond clairement par l'affirmative.

De fait, cette question doit s'analyser tant à l'aune de la compétence fret que du droit de la concurrence, compte tenu de l'existence d'offres privées sur ce segment de marché. Si la CT offre un tel service, elle pourra être amenée à devoir justifier que ce service n'est ni déficitaire ni subventionné. Pour cela, la gestion des ferries dans une structure spécifique pourrait faciliter le suivi d'une comptabilité analytique et l'indépendance commerciale¹⁹.

La question de l'affectation des coûts a déjà suscité plusieurs jurisprudences. Selon qu'il sera jugé ou établi que le transport de marchandises est une activité complémentaire marginale ou une activité ayant requis un dimensionnement des deux navires supérieur à celui d'un service public de voyageurs, les coûts à imputer ne seront pas les mêmes.

La mission n'a pas l'expertise pour trancher tant la question de la licéité du transport de fret par la CT que les règles pour évaluer le prix de transport du fret par les ferries de la CT.

À la connaissance de la mission, le transport par les ferries de voitures accompagnées et de petit fret entre Saint-Pierre et Miquelon n'a pas suscité de réactions d'ordre juridique ou concurrentiel du titulaire actuel du lot 2 de

¹⁷ <https://ici.radio-canada.ca>, Patrick Butler, 16 juillet 2019.

¹⁸ Le Conseil d'État avait été saisi suite à une interrogation de la CT sur le bienfondé des subventions qu'elle attribuait pour les liaisons fret inter-îles.

¹⁹ Actuellement, l'armement et la gestion commerciale des ferries, *Nordet* et *Suroît*, ainsi que ceux du *Jeune France* sont assurés en régie par un service de la CT : *SPM Ferries*.

la DSP Fret maritime. Mais ceci ne saurait présager de réactions face à du transport de fret qui, semble-t-il, existe déjà à petite échelle et dont il est fait mention dans la grille tarifaire de SPM Ferries²⁰.

La CT envisage d'assurer ce service de fret au môle de la Douane à Saint-Pierre et au quai principal de Miquelon. S'agissant de Saint-Pierre, la SPL Archipel Développement, agissant pour le compte de la CT, a dessiné un projet de nouveau terminal doté de deux postes à quai permanents et de surfaces de terre-pleins additionnelles. Ce projet a des impacts significatifs sur l'environnement, le fonctionnement du port, et l'interface Ville-Port, le terminal donnant sur la place Charles-de-Gaulle, au cœur de la ville. Archipel Développement se positionne comme maître d'ouvrage dans le cadre d'une autorisation domaniale qui devra être délivrée par l'État, le site étant intégralement sur le domaine public portuaire.

Par courriers au président directeur général de SPL Archipel Aménagement et au président de la CT, en date du 4 septembre 2019, le préfet de Saint-Pierre-et-Miquelon a annoncé avoir pris la décision de ne pas soumettre à l'enquête publique et de ne pas autoriser le projet tel qu'il lui était soumis. Il propose au président de la CT que « le nouveau projet de quai pour accueillir les ferries de la Collectivité territoriale soit élaboré dans la plus grande concertation afin de garantir la concrétisation de l'ambition collective qu'il porte pour le territoire qu'une instruction dans les meilleurs délais ».

Il est à noter que le projet d'Archipel Développement avait fait l'objet, le 5 mars 2019, d'un avis de la Mission régionale de l'autorité environnementale (MRAE)²¹ compétente, les principaux enjeux environnementaux relevés par la MRAE étant :

- la préservation de qualité des eaux littorales dans le port de Saint-Pierre ;
- la maîtrise de la prolifération des espèces exotiques envahissantes marines dans l'Archipel ;
- le maintien de vitesses de courant et de niveaux d'agitation dans le port, compatibles avec l'ensemble de ses usages ;
- l'insertion paysagère du site sur le littoral à proximité du centre-ville de Saint-Pierre ;
- la maîtrise du trafic généré par l'infrastructure et s'insérant sur la route nationale 2.

La MRAE a demandé au maître d'ouvrage : « de justifier les choix relatifs au projet en matière de dimensionnement du terre-plein et de nécessité de disposer de deux navires en fonctionnement simultané, et de présenter une analyse comparative détaillée de solutions de substitution réellement distinctes. »

La mission partage totalement l'avis que le projet était excessivement grand et, notamment en cas de fret, suscite des impacts trop lourds sur le cœur de ville.

Il est à noter que le poste à quai provisoire et son terre-plein, adossés à la gare maritime, jugée de qualité, répond bien aux besoins actuels, côté terre. Le remplacement de la rampe par une rampe plus courte devrait pouvoir améliorer l'amarrage du ferry en cas de vent fort. Comme les ferries ne peuvent pas naviguer, en vertu de leur titre de navigation, dès que le vent atteint Force 8 sur l'échelle de Beaufort (coup de vent – 34 à 40 nœuds, 62 à 74 km/h), la situation où le ferry doit se mettre à quai par des vents qui l'empêchent d'accoster au quai provisoire n'est pas très fréquente.

Des premières analyses ont eu lieu pour déterminer le dispositif requis (Douanes, PAF, ISPS, contrôles de l'exploitant) par l'exportation et l'importation de marchandises vers et depuis le Canada tant à Saint-Pierre qu'à Miquelon, éventuellement sans passage par Saint-Pierre. La question de l'organisation à Miquelon sera abordée au chapitre relatif à ce port.

Compte tenu des délais pour identifier un nouveau projet conforme, finaliser les procédures et réaliser les travaux, et sous réserve de la faculté de la CT à commercialiser une telle offre, il est possible que l'exploitation portuaire des ferries avec du fret international doive démarrer sur le terminal provisoire, voire sur un autre quai existant du port de Saint-Pierre.

Il est techniquement faisable d'assurer les procédures Douanes, PAF, ISPS, vétérinaires et contrôle de l'exploitant au hangar sous douane situé sur le quai du Commerce et conçu pour cela. Traiter, ainsi, les escales internationales sur le quai du Commerce permettrait d'éviter des circulations de marchandises sous douane entre le môle des douanes et le môle du commerce. Une telle exploitation supposerait d'ajuster l'exploitation des quais 2 et 3, dont la majeure partie est mise à la disposition du titulaire de la DSP Fret maritime et d'organiser le circuit des passagers, y compris piétons. Elle n'exclut pas que la billetterie, voire d'autres services, continuent à être assurée, y compris pour l'international, à la gare maritime.

²⁰ Cf. le site SPM Ferries : <https://www.spm-ferries.fr/> , les conditions générales de vente et le tarif véhicules 2019.

²¹ MRAE, *Avis de l'Autorité environnementale sur le projet de construction d'un quai pour l'accueil des ferries à Saint-Pierre (97500) de la Société publique locale Archipel Développement*, n° MRAE 2019-AP°SPM1, 5 mars 2019.

Il semble également faisable d'utiliser le poste à quai provisoire et son terre-plein attenant, au môle de la douane, avec des ajustements de l'organisation. La capacité d'un ferry est de 18 VL ou trois remorques de conteneurs de 53 pieds, ce qui apparaît homogène avec la surface actuelle du terre-plein de 2 700 m² et le fait que les marchandises n'y stationnent pas longtemps - le dédouanement étant fait dans l'entrepôt sous douane du môle du Commerce ou chez le réceptionnaire.

D'autres solutions pourront apparaître durant les réflexions et études partagées sur l'accueil des ferries à Saint-Pierre.

Recommandation n°4 : Identifier de nouvelles solutions pour la mise à quai des ferries

Conforter l'accueil des ferries inter-îles au môle de la Douane en participant à une interface ville-port de qualité.

Étudier l'accueil du trafic international au môle du Commerce, particulièrement adapté au fret, ou d'autres solutions, sans préjuger de l'analyse juridique relative au fret.

Mise en œuvre : Préfet de Saint-Pierre-et-Miquelon, CT, Commune de Saint-Pierre, DTAM

2.2.5 Le sablier

À Saint-Pierre, un sablier, l'*Elinor Marit* (armateur : Allen Mahé), exploite, en particulier, des gisements dans l'enceinte du port de Saint-Pierre, pour lequel l'armateur dispose d'une AOT en vue d'extraction d'agrégats – Rade de Saint-Pierre et Anse à l'Allumette. Il est basé au quai de l'Épi. Le trafic a été en 2018 de 2 360 t ; ce qui est peu, la moyenne annuelle sur les cinq dernières années étant de 4 800 t.

Il convient de s'interroger sur les modalités de gestion du stock de sable présent sur le môle, afin d'éviter qu'il devienne une nuisance pour des activités autour de la plaisance, le sable poussé par le vent étant particulièrement abrasif sur les coques des bateaux. En première approche, on ne peut que suggérer le maintien au quai de l'Épi avec une protection plus rigoureuse du stock et un nettoyage approfondi du quai après chaque déchargement.

2.3 La croisière

2.3.1 Les données clés

La croisière qui fait escale à Saint-Pierre est soit inscrite dans des circuits centrés sur le Canada, notamment le Saint-Laurent ou le Grand Nord, soit dans une croisière transatlantique. L'armateur français Le Ponant devrait faire une escale test en 2019. Les escales se concentrent sur la belle saison, de juin à octobre.

Seize escales de bateaux de croisière sont programmées pour cette année 2019, un programme similaire à celui de 2018. A mi-septembre, trois ont été annulées, essentiellement du fait de la météo. Sur les seize escales programmées en 2018, treize ont effectivement eu lieu, pour 3 788 passagers. À trois reprises, les bateaux de croisières ne sont pas venus à Saint-Pierre à cause des mauvaises conditions météorologiques. En 2017, le port de Saint-Pierre avait accueilli 17 bateaux de croisière sur 19 prévus, pour 6 046 passagers.

En octobre 2018, l'Archipel avait accueilli en deux jours, en rade de Saint-Pierre, le *Crystal Symphony*, plus gros paquebot de la saison - 250 mètres de long et 920 passagers, et, au quai en eau profonde, l'*Océan Endeavour* – 137 mètres de long et 198 passagers.

Une moitié des paquebots accueillis à Saint-Pierre, ont une capacité inférieure à 200 passagers, ce sont alors des croisières d'expédition, croisières de luxe, souvent thématiques. Ce marché est en pleine explosion. Certains paquebots d'expédition en construction sont adaptés aux conditions hivernales du grand nord, laissant augurer un allongement de la saison pour Saint-Pierre-et-Miquelon.

Le quai en eau profonde du port de Saint-Pierre est le seul quai pouvant accueillir des navires de croisière de plus de 130 m de longueur et/ou de plus de 8 m de tirant d'eau. Ce quai a fait l'objet de travaux de confortement et de réhabilitation importants en 2010. Le quai est donc aujourd'hui opérationnel et structurellement en bon état. Il comprend un quai de 56 m de longueur prolongé par deux ducs d'albe, formant un front d'accostage de 108 m. Ce quai reçoit également 5 à 6 pétroliers par an.

L'accueil des paquebots sur ce quai présente plusieurs inconvénients :

- les conduites d'hydrocarbures sont directement accessibles sur le quai ;
- Le quai est localisé dans la zone de danger identifiée par l'étude des risques industriels de l'exploitant pétrolier, les stockages pétroliers étant visibles et à proximité ;
- le terre-plein n'est pas aménagé pour accueillir avec le niveau de qualité requis les croisiéristes et sa cote fait qu'il est susceptible de recevoir des paquets de mer lors des tempêtes. De ce fait, le petit bâtiment d'accueil est situé très en arrière.



Illustration n° 15 : Le Boodica au quai en eau profonde (DTAM)

Illustration n° 16 : Le Brillance of the Sea au quai en eau profonde (DTAM)

C'est pourquoi, l'État va réaliser un nouveau terminal croisière situé juste au sud et s'appuyant sur un terre-plein existant, pour un coût prévisionnel de 16,5 M€²². Il pourra recevoir des navires jusqu'à 300 m de longueur avec un front d'accostage de 150 m. Ce terminal accueillera également des postes d'accostage pour les petits bateaux ou *tenders* assurant des liaisons directes vers l'Île-aux-Marins ou le centre-ville. L'Autorité environnementale a rendu le 10 juillet 2019 son avis sur ce projet²³.

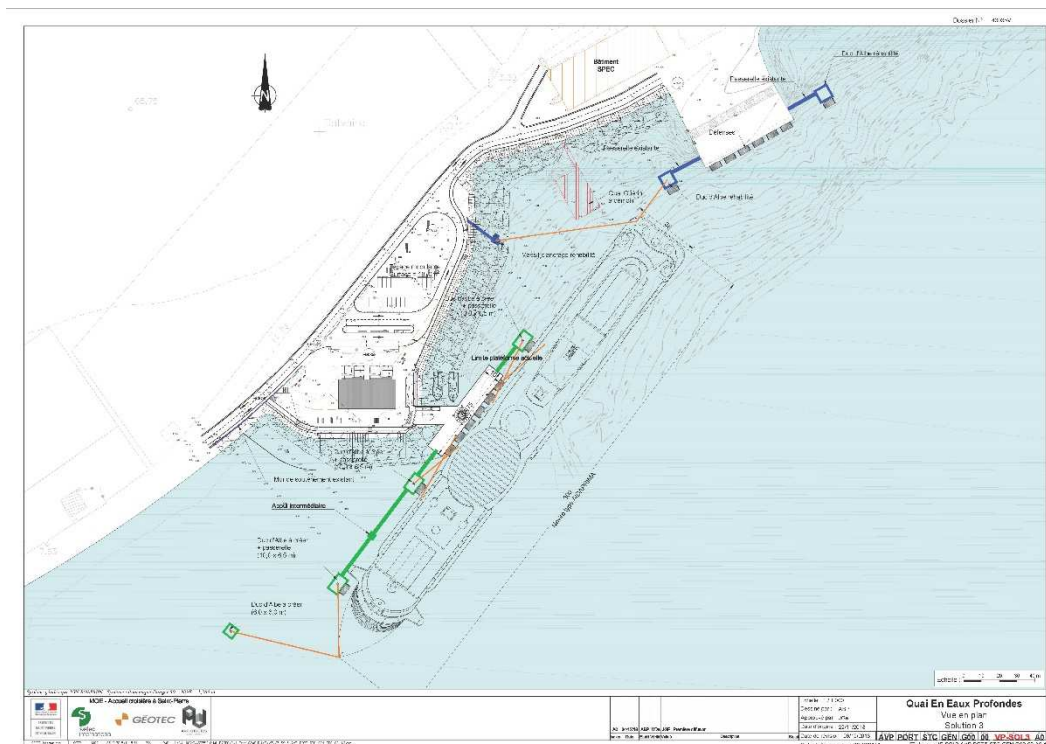


Illustration n° 17 : Vue en plan du projet de quai Croisière (DTAM)

²² 16,5 M€ répartis comme suit : Transports-AFITF - 4,4 M€, Outre-Mer - 12,1 M€.

²³ Ae, *Avis délibéré de l'Autorité environnementale sur l'amélioration des conditions d'accueil des navires de croisières dans le port de Saint-Pierre (975)*, n° Ae : 2019-48, 10 juillet 2019.

Dans d'autres ports, par exemple à Isafjordur (fjord du Nord-Ouest de l'Islande), ville patrimoniale de 2 700 habitants qui reçoit régulièrement des paquebots d'expédition, l'accueil des croisiéristes se fait directement, sans bâtiment relais, vers des véhicules stationnant au pied de la passerelle. Toutefois, il sera meilleur pour l'attractivité de l'Archipel, de prévoir un bâtiment ; dans un premier temps, une installation légère de type chapiteau, démonté pendant l'hiver, pourra être testée.

En fonction des résultats de ce test, un bâtiment, construit à l'abri des paquets de mer lors des tempêtes hivernales grâce au rehaussement du quai par rapport au quai en eau profonde, pourra être conçu comme un point d'attente des moyens de visite, avec les services requis et une information moderne et adaptée sur l'Archipel et, ainsi, donner envie aux croisiéristes de revenir en séjour dans l'Archipel. Il pourra donc être de taille réduite. Il devra être situé près du bord à quai, pour protéger au mieux les croisiéristes des aléas de la météo et faciliter la mise en place des exigences des normes ISPS. Celles-ci sont impératives pour rassurer les autorités américaines et canadiennes qui ne manqueront pas de se pencher sur la sécurité de leurs ressortissants. La gestion de ce bâtiment d'accueil pourrait être confiée à la CACIMA.

Le tourisme est une compétence de la CT. Elle dispose en son sein d'une direction du tourisme²⁴ forte de sept agents dont une personne dédiée à la croisière. La CT a édité en 2018 un « guide croisière » bilingue, téléchargeable sur leur site²⁵. La CT a mandaté un agent canadien pour que Saint-Pierre-et-Miquelon devienne « le dixième port du Saint Laurent ». Un agent maritime expert en croisière assure le lien avec les armateurs.

2.3.2 L'offre de l'Archipel pour les croisiéristes

Les touristes viennent pour goûter un air de France et découvrir un patrimoine tant naturel (paysages, forêts, biodiversité...) que culturel (la pêche à la morue, les doris, la prohibition aux USA...).

Concrètement, ils peuvent visiter les musées de Saint-Pierre et profiter des services (boutiques, restauration, animations). Ils peuvent aussi faire un tour de l'Île pour admirer la nature et les paysages, notamment vers Langlade.

Trop peu de croisières incluent Miquelon-Langlade à leur programme. La MNE - Maison de la Nature et de l'Environnement de Miquelon, au cœur du bourg, offre un aperçu de grande qualité. Des randonnées ou circuits en 4 X 4 sont organisés pour voir la flore et la faune de ces deux îles reliées par un isthme.

Enfin, l'Île-aux-Marins, à moins d'un quart d'heure de navigation de Saint-Pierre, offre un résumé exceptionnel de la vie dans l'Archipel. Son musée (ancienne école), son église, son chemin de croix à la mémoire des soldats morts pour la France en 14-18, sans parler de la maison Jezequel et d'autres bâtiments, sont uniques. Cependant, en 2018, seuls 320 croisiéristes ont utilisé les services du navire *Le Petit Gravier* qui assure les liaisons régulières entre Saint-Pierre et l'Île-aux-Marins (sur 10 000 personnes transportées par an).

L'offre reste cependant à la hauteur d'une commune de moins de 5 600 habitants. Si la palette des moyens de transport proposée est complète, elle ne pourra accueillir de façon pleinement satisfaisante plus de cent ou deux cents personnes, un peu plus si le paquebot utilise ses *tenders* pour des allers et retours vers le centre-ville comme vers l'Île-aux-Marins.

Toutefois, les 1900 personnes qui sont descendues à terre lors d'une escale en septembre 2019 ont été très bien accueillies autour de l'école de voile. Une animation portée par tous les acteurs a séduit les passagers et les retombées commerciales pour les commerçants et prestataires ont été significatives. L'association « Les zigotos » qui entretient et exploite des doris y contribue aussi, comme d'autres.

La sécurité de l'accostage des tendeurs est un point clé. Certains équipements, à ce titre, sont jugés nécessaires, notamment des garde-corps sur les pontons.

Sans écarter les grands paquebots, il semble donc justifié que l'Archipel cible sa promotion vers des croisières de faible effectif, exigeant une haute qualité que les professionnels locaux sont en mesure de leur apporter. La direction du tourisme de la CT et la CACIMA connaissent bien les forces et les points d'amélioration. Il est inutile de rappeler les efforts qui restent à faire. La mission note la nouvelle dynamique qui se fait jour.

En effet, une excellente étude réalisée dans le cadre de l'observatoire économique de la CACIMA en août 2017²⁶, montre que les armateurs canadiens sont très intéressés pour escaler à Saint-Pierre car certaines règles sur le cabotage dans les eaux intérieures canadiennes ne s'appliquent plus en cas d'escale à l'étranger, ce qui contribue à leur compétitivité. Cependant, ils notent que l'accueil n'a pas le niveau attendu, notamment dès lors

²⁴ La mission n'a pu rencontrer cette direction, mais a évoqué la croisière lors des deux entretiens avec le Président de la CT.

²⁵ <http://www.spm-tourisme.fr/espacepro/croisiere/>

²⁶ CACIMA – Observatoire économique, *Le secteur du tourisme de croisière à Saint-Pierre-et-Miquelon – Une escale à fort potentiel de développement*, août 2017.

que le nombre de personnes qui souhaitent descendre à terre est trop important. Comme indiqué ci-dessus, l'animation collective récente montre que ceci change.

L'agent maritime estime que voir sous quelques années 30 escales par an dans l'Archipel, soit le double d'aujourd'hui, est crédible.

2.3.3 Les axes de développement de la croisière

Les axes d'action pour accroître la valeur ajoutée de la croisière au profit de l'Archipel passent par :

- la bonne mobilisation des professionnels du tourisme et du commerce, orchestrée par la CT en lien avec la CACIMA et les communes de Saint-Pierre et de Miquelon ;
- le confortement de relations avec les croisiéristes du Saint-Laurent, renforcées par la visite du Ministre québécois délégué aux affaires maritimes en février 2018, en présence d'Annick GIRARDIN, Ministre des Outre-Mer ;
- des actions marketing auprès des offreurs de croisières dites d'expédition, par une présence dans les salons internationaux et un démarchage direct.

Par ailleurs, il est important que les frais portuaires soient homogènes entre les ports canadiens voisins et Saint-Pierre à service comparable. Dès lors que l'accueil des croisiéristes est satisfaisant, il est légitime d'instituer, au sein des droits de port, une redevance « passagers ». La redevance « passagers », au port de Saguenay, est de 10,70 CanD par adulte ; à Fortune, elle est de 11 CanD au débarquement et de 22 CanD à l'embarquement.

Cette redevance n'existe pas actuellement à Saint-Pierre-et-Miquelon. Sur une base prévisionnelle d'une douzaine d'euros, c'est donc une recette nouvelle, de l'ordre de 40 000 à 60 000 €/an, qui pourrait être reversée à la CACIMA si, comme elle en a exprimé l'intention auprès de la mission, elle prend en charge la gestion et l'animation du bâtiment d'accueil. Par ailleurs, il conviendra de prévoir un droit de port sur le stationnement en rade des paquebots, comme c'est le cas dans les ports canadiens, sous une forme à définir (droit de port sur les *tenders* qui vont à terre, par ex.).

Progressivement, cela devrait permettre d'enclencher un cercle vertueux où les professionnels renforcent leurs offres, en quantité comme en qualité, au fur et à mesure de la croissance du nombre d'escales. Dans ce cadre, le bâtiment de la SPEC (au moins le bâtiment A) pourrait être intégré dans le dispositif ; ce bâtiment dispose d'espaces intérieurs valorisables.

Recommandation n° 5 : Développer un accueil de haut niveau pour les paquebots, notamment d'expédition

Construire une offre commerciale d'accueil des paquebots, notamment d'expédition, assise sur un haut niveau de services pour les croisiéristes, en lien avec et les armateurs canadiens et européens intéressés.

Créer une taxe par passager à l'instar des ports canadiens voisins.

Mise en œuvre : CT, CACIMA, DTAM

2.4 La plaisance

2.4.1 Les données clés

La plaisance est une activité très dynamique à Saint-Pierre comme à Miquelon. L'Archipel compte environ 900 bateaux de plaisance immatriculés. Ce sont essentiellement des bateaux à moteurs de moins de 7 m (plates en aluminium ou semi-rigides, pour la plupart fortement motorisés) permettant des sorties à la journée. Il y a une quinzaine de voiliers habitables sur l'archipel.

Une partie de ces plaisanciers pratiquent une pêche non professionnelle, dite pêche-plaisance.

L'école de voile municipale de Saint-Pierre est très active et utilise notamment le plan d'eau du Barchoix et du port.

Certains bateaux sont stationnés le long des quais Tabarly, de l'Alysse ou de la Roncière. Un bon nombre est stationné à l'année sur les pontons de l'Anse à Rodrigue, ou, à la saison estivale, sur les pontons du Barachois. Ces derniers, propriété de la CT, sont démontés et mis en sécurité en novembre-décembre, puis remis en place en avril-mai, par des agents de la DTAM dans le cadre de la mise à disposition au profit de la CT. L'Anse à Rodrigue est hors glace toute l'année et ne nécessite pas de restructuration ; elle est saturée.

À Saint-Pierre, le stationnement sur le domaine public, très pratiqué, notamment en lisière sud du port, est toléré par la capitainerie, le plus souvent sans formalisation par un titre d'occupation du domaine public et sans redevance pour service rendu.

L'hiver, beaucoup de bateaux sont stationnés à terre, soit tirés par des cabestans en haut du rivage, ou placés sur des biers par une grue mobile ou encore, stationnés sur des remorques à bateau.

La redevance annuelle pour occupation d'une place à un ponton est très faible, de l'ordre de 80 € soit moins d'un dixième de ce qu'elle est dans un port breton ou normand. En 2018, le montant total des redevances perçues par la CT a été de 44 800 €. Le nombre de places sur ponton est insuffisant ; il a été fait état qu'environ 70 à 80 bateaux n'avaient pas eu de place pour la saison 2019.



Illustration n° 18 : Cabestans et bateaux en hivernage – Terre-plein du Barachois
Illustration n° 19 : Bateaux en hivernage sur remorque – Terre-Plein du Sud-Barachois

À Miquelon, il n'existe qu'un petit nombre de places sur pontons, démontés également l'hiver, dans le même cadre qu'à Saint-Pierre. Miquelon bénéficie d'un ber hydraulique automoteur de 45 t et d'une cale de halage. Un terre-plein au nord du bassin intérieur, dans le prolongement de la cale de halage, est utilisé pour la mise à terre de bateaux l'hiver, d'autres étant stationnés à proximité des maisons d'habitation, le terrain étant plat et les habitations plutôt espacées. Le terrain, du moins la partie la plus proche de la mer, reçoit, lors des tempêtes, des paquets de mer qui entraînent, en s'écoulant, des matériaux dans le port. En effet, la digue en enrochements renforcés de cubes rainurés en béton ne protège, au-delà du bassin intérieur, qu'une petite partie du terre-plein. Alors que l'Archipel offre des ressources d'approvisionnement et d'accastillage, un intérêt touristique exceptionnel et une proximité avec les fjords de la côte sud de Terre-Neuve, très peu de bateaux de plaisance ou de yachts font escale à Saint-Pierre : une cinquantaine de voiliers et cinq à six yachts (plus de 24 m) au total chaque année²⁷.

Chaque année, sont organisées des manifestations nautiques. En juin 2020, il y aura notamment l'arrivée de la course océanique *10^{ème} Route Halifax/Saint-Pierre* organisée tous les deux ans. Par ailleurs, tous les deux ans également, le rallye des cousins entre les Îles de la Madeleine, Miquelon et Saint-Pierre, rassemble une quinzaine de voiliers.

²⁷ Cabinet PhRI, Étude pour la ministre des Outre-Mer sur la définition des conditions de création d'un port de plaisance à Saint-Pierre-et-Miquelon, décembre 2018.

2.4.2 Les services actuels ne répondent pas pleinement aux attentes des plaisanciers.

Les plaisanciers locaux se plaignent de l'insuffisance de services. Les pontons légers (Barachois) ne sont pas équipés de vannes d'eau et de prises électriques. Il n'existe pas de pompe à carburant pour les plaisanciers, qui sont obligés de manipuler des jerrycans entre la station-service et leur bateau.

Depuis la suppression de la cale du Gouvernement, pour permettre la réalisation du terre-plein provisoire des ferries, les plaisanciers estiment ne pas avoir un service équivalent avec la nouvelle cale créée à l'ouest du môle de l'Épi car celle-ci est difficilement accessible en cas de vent.

Les équipages extérieurs ou leurs représentants dans l'Archipel ne sont pas satisfaits des services rendus, même s'ils sont gratuits ou très peu chers. Les équipements additionnels installés pour les événements nautiques sont jugés insuffisants. Seule l'école de voile offre un minimum de services mais seulement pendant ses horaires d'ouverture.

Il existe également un besoin d'hivernage exprimé par des plaisanciers nord-américains voire européens. Aucune offre structurée n'existe à ce jour. Elle devrait comporter des services d'entretien des bateaux, comportant notamment une station de carénage avec traitement des eaux.

2.4.3 Les axes de développement de la plaisance

Les besoins peuvent se regrouper en deux axes qui devront à la fois mieux satisfaire les résidents et permettre une augmentation réelle de la fréquentation par des plaisanciers extérieurs. Ces clients sont seuls à même d'équilibrer, à terme, les dépenses au moins d'exploitation des services rendus.

En préalable, il faut noter, que le modèle économique « standard » d'un port de plaisance repose sur des infrastructures financées souvent en large partie par l'autorité concédante, appuyée parfois par d'autres collectivités, et des dépenses de fonctionnement, y compris l'entretien des infrastructures, assurées par le concessionnaire avec ses recettes commerciales. Celles-ci comprennent les redevances pour services rendus complétées le cas échéant par des redevances foncières au titre des activités commerciales, artisanales ou industrielles situées dans l'enceinte du port et qui en bénéficient. La mission est bien consciente que les modalités de gestion des infrastructures de la plaisance à Saint-Pierre-et-Miquelon sont aujourd'hui éloignées de ce modèle économique et qu'une convergence ne pourra se faire que progressivement, notamment par le développement de services nouveaux de bonne qualité.

Des études récentes ont montré la nécessité de deux axes de développement : le premier tourné vers les plaisanciers et l'accueil à flot, le deuxième vers les services aux bateaux et l'hivernage. Ces études proposent des dimensionnements et des aménagements. Leur mise en œuvre reposera, pour partie, sur la recherche de financements publics auprès de collectivités et de structures publiques de développement économique.

Le premier axe regroupe quelques pontons en plus mais aussi des bouées avec postes à terre pour les annexes et surtout un *club-house* accessible en permanence et doté des services minimum (toilettes, douches, laverie). Ce *club-house* pourrait comporter une restauration légère voire un restaurant. Le terre-plein pourrait aussi accueillir les points d'accueil des partenaires et des loueurs de bateaux. Il a été rapporté que des loueurs nationaux ou internationaux seraient intéressés par une base à Saint-Pierre active l'été et complémentaire de celles aux Antilles actives l'hiver et au printemps, les bateaux étant transportés d'une base à l'autre aux intersaisons.

Le deuxième regroupe une cale de halage avec un moyen de levage (ber hydraulique) de 15 à 30 t de capacité, une station de lavage et de carénage avec traitement des eaux usées, une zone d'hivernage sécurisée contre le vent, un hangar assurant le stockage des équipements retirés des bateaux pour l'hivernage, les opérations de travaux (soudure...) nécessaires et, le cas échéant, un magasin d'accastillage.

Le plan de développement de la commune de Saint-Pierre prévoyant une zone d'habitation et de loisirs sur les abords sud du port, dans le quartier des Graves, il apparaît logique d'y placer, en regard, l'accueil des bateaux et les services aux plaisanciers, sans y adjoindre de zone artisanale. Ceci pourrait être fait par le remblaiement progressif d'une zone située à l'ouest de la digue de l'Épi, devant laquelle seraient mis en place des pontons.

Il existe déjà une zone remblayée par la société Allen Mahé, qui fait l'objet depuis 1988 d'une AOT annuelle reconductible de 3 600 m², pour une mise en dépôt de sables et galets. Les matériels et certains matériaux qui y demeurent ne sont pas autorisés par l'AOT, ferrailles et vieux véhicules notamment. Ils devront être retirés par l'occupant. Il semble ensuite de bonne politique que l'État autorise gracieusement l'occupant à laisser les autres produits en place, après un régalaie à définir, à une cote assurant sa protection contre les inondations marines.

Il sera sans doute nécessaire d'ajuster le plan de prévention des risques littoraux (PPRL) approuvé par arrêté préfectoral n° 559 du 28/09/2018 car il interdit toute activité commerciale en zone rouge, où se trouve l'exondement concerné.



Illustration n° 20 : Dépôt Allen-Mabé sur AOT – Terre-Plein du Sud-Barachois

Simultanément, la structure de services aux bateaux pourrait être mise en place sur le terre-plein existant au môle de l'Épi, côté Est, à proximité immédiate de l'atelier des Phares et Balises, dans un secteur plus propice aux activités artisanales liées à la maintenance et la réparation navale. Ceci impose un régalage du terrain à une cote suffisante, le durcissement du terrain et le développement des services artisanaux connexes. La coexistence avec les dépôts de sable débarqués du sablier sera à étudier au préalable, car le vent chargé de particules sableuses, a un pouvoir abrasif incompatible avec le stationnement de bateaux.



Illustration n° 21 : Terre-Plein du môle de l'Épi



Illustration n° 22 : Le sablier Elinor Marit au môle de l'Épi

Ces projets pourraient faire l'objet d'un appel à projets lancé par l'État qui a déjà reçu deux projets privés d'aménagement. Ils sont intéressants mais devront être retravaillés pour s'insérer dans les deux appels à projet recommandés.

Comme déjà évoqué, le stationnement de longue durée de bateaux sur remorques ou bers dépare le rivage sud du port. Il devra être interdit dans le cadre de la réhabilitation de ce secteur. Les places d'hivernage du môle de l'Épi pourront répondre à la demande ; la zone des cabestans – typique du rivage Saint-Pierrais, pourra également être étendue sur le rivage sud du Barachois, participant ainsi à la création d'une interface ville-port de qualité.

Par ailleurs, afin d'assurer un meilleur accueil des plaisanciers, notamment de passage, l'organisation de mouillages saisonniers, par corps morts ou par une chaîne-mère au fond et des chaînes verticales au droit de chaque flotteur, à l'Île-aux-Marins, Miquelon, et Langlade serait utile, éventuellement avec un service commercial de navettes entre les bateaux mouillés et la grève.

Recommandation n° 6 : Développer l'accueil de la plaisance

Sur la base des réflexions et des études déjà menées, préparer deux appels à projets pour le port de Saint-Pierre :

- le premier, au sud du Barachois, visant à améliorer le service aux plaisanciers et à créer de nouveaux pontons ou mouillages estivaux ;
- le deuxième, sur le môle de l'Épi, visant à constituer une capacité d'hivernage et de services aux bateaux.

Les deux projets imposent de clarifier les conditions du stationnement de longue durée de bateaux sur le domaine public au sud du port, qui nuit à la qualité attendue de cet espace.

Mise en œuvre : DTAM, CT, Commune de Saint-Pierre

2.5 Le transport de voyageurs, hors croisières, par voie maritime

2.5.1 Les données clés

Le transport de voyageurs s'organise autour de deux services, le premier – et le plus important, émanant de la CT, est assuré en régie par deux ferries, le *Nordet* et le *Suroît*, et comprend les liaisons entre Saint-Pierre, Miquelon et Fortune à Terre-Neuve. En saison, la CT assure également, avec le navire *Jeune France* stationné au quai Léonce Dupont, une liaison entre Saint-Pierre et Langlade ainsi que des sorties touristiques de découverte. En 2018, avec leur mise en service en juin et juillet, les ferries ont assuré 625 rotations et transporté environ 52 000 passagers et 1 730 véhicules.

Le deuxième est assuré par la commune de Saint-Pierre dans le cadre d'une DSP confiée à la société BPE qui exploite *Le P'tit Gravier*, stationné au quai de l'Alysse, navette de 30 passagers qui effectue en saison les rotations entre Saint-Pierre et l'Île-aux-Marins, pour environ 10 000 passagers par an. Construit en 2017, ce navire est la propriété de la commune de Saint-Pierre ; il a été financé pour un coût total de 483 000 € par l'État, la CT et la commune de Saint-Pierre.

Les ferries comme le *Jeune France* sont stationnés au môle de la Douane. La CT a aménagé une gare maritime sur le môle, juste en arrière du bâtiment des Douanes. Cette gare maritime abrite également les services de l'État concerné par l'entrée et la sortie des passagers. Moderne et agréable pour les usagers, elle apparaît compatible avec les flux internationaux de passagers induits par les ferries soit au poste provisoire actuel, soit au(x) poste(s) à quai défini(s) conjointement par les parties prenantes.

Côté Miquelon, l'accueil des passagers et des voitures sous régime local apparaît satisfaisant, une fois la question de la circulation et du stationnement mieux résolue. Ce point sera complété dans le paragraphe relatif au port de Miquelon.

L'appontement d'accueil à l'Île-aux-Marins nécessite un entretien régulier après chaque hiver. Il présente des petits dangers (risque de faux pas avec potentiellement chute à l'eau, absence de défense pour les petits bateaux venant s'y amarrer...) et une erreur de conception avec des escaliers perpendiculaires et non parallèles aux quais. Il y a quelques corps morts du côté nord de l'appontement, où il y a suffisamment d'eau. Le tirant d'eau face nord de l'appontement est insuffisant pour permettre un accostage à toute heure de marée de la vedette de la SNSM.

À Langlade, il n'y a pas de quai ; les passagers du *Jeune France* embarquent et débarquent en utilisant le semi-rigide du bord. Les petits bateaux ou les annexes sont tirés à terre. Si cela conforte la dimension d'aventure que porte Langlade dans l'imaginaire collectif de l'Archipel, une réflexion sur la sécurisation des transferts de passagers bateau/terre pourrait être entreprise.

2.5.2 Les orientations envisageables

Le trafic des ferries est largement composé de piétons accompagnés de leur voiture, ou qui sont pris en charge par une voiture dès leur arrivée à quai, à Saint-Pierre comme à Miquelon.

Malgré l'absence de transports en commun et la pratique généralisée du transport automobile personnel, la proximité du poste d'embarquement/débarquement avec le centre-ville est jugée importante. A Miquelon, pour inciter les voyageurs débarquant sur Miquelon-Langlade à faire leurs courses dans le bourg de Miquelon ; à Saint-Pierre, par les Miquelonnais qui viennent sans voiture faire des démarches ou des achats dans le centre-ville.

Il est à noter que dans beaucoup de port à ferries (Calais, Dieppe, Le Havre, Caen, Saint-Malo...), la proximité de la mer ouverte, qui est un atout de rapidité des rotations, est jugée plus importante que la proximité du centre-ville. Cette approche pourrait concerner le trafic international de Saint-Pierre, où le môle du Commerce présente des avantages certains (cf. paragraphe 2.2.4 Le transport de marchandises par les ferries) ...

Il convient de réaliser, chaque, année l'entretien nécessaire de l'appontement de l'Île-aux-Marins.

A Langlade, la « débarque » sur la grève pose des problèmes d'accès et un nombre croissant de personnes préfère prendre un ferry pour débarquer à Miquelon puis rejoindre Langlade en voiture ; elle pose aussi des problèmes évidents de sécurité – et donc à terme de responsabilité pour l'organisateur du transport. Une réflexion sur la sécurisation des débarquements-embarquements devrait être engagée, la mise en place d'un appontement léger pouvant être questionnée. Il convient toutefois de se garder de construire un deuxième port dans la commune de Miquelon-Langlade. Le niveau de population ne saurait justifier un double investissement, au moment où le port de Miquelon bénéficie de nouveaux équipements, au demeurant indispensables.

2.6 Les activités régaliennes et de soutien

2.6.1 Les navires concernés

Six navires assurent l'ossature de l'activité régaliennne et de soutien. Il s'agit du patrouilleur P740 *Fulmar* de la Marine Nationale, du baliseur *P'tit Saint-Pierre* des Phares et Balises, de la vedette de la Gendarmerie nationale, de la vedette des Affaires maritimes *Charente* (DTAM), de la vedette de la SNSM – *SNS 160-Jaro II*, de la pilotine-remorqueur *Radar IV* ainsi que de la pilotine de 8 m *Pointe du Ouest* de la station de pilotage. Le *Fulmar* et le *Pointe du Ouest* stationnent au môle Interpêche, le *P'tit Saint-Pierre* au môle de l'Épi ; les autres au quai Léonce Dupont, au quai de l'Alysse ou dans l'anse à Rodrigue.

La mission n'a pas reçu d'indications sur des évolutions à court terme de cette flottille, à l'exception de la pilotine-remorqueur *Radar IV* qui devra être remplacée prochainement (2020-2021) par une pilotine-remorqueur plus puissante et mieux adaptée aux missions de la station de pilotage.

2.6.2 Une nouvelle pilotine-remorqueur pour la station de pilotage

L'actuelle pilotine-remorqueur *Radar IV* est de construction ancienne (1990). Elle est équipée de 2 moteurs de 300 CV qui lui donnent un *Bollard-Pull* de 6 tonnes ; chaque moteur totalise environ 12 000 heures.

Dans le cadre de services complémentaires et mutualisés par la station de pilotage, elle assure le transfert du pilote à bord des navires escalant à Saint-Pierre et à Miquelon (environ 200 opération par an), le transfert à terre des aussières des navires accostant au quai en eau profonde (environ 15 opérations de lamanage par an), des interventions en cas de coup de vent ou de problème technique à bord des navires pilotés (environ 30 opérations par an). Elle peut également exercer des opérations de remorquage de navires en difficulté au large de l'Archipel. Navire vieillissant, difficile à maintenir en cas d'avarie technique importante (moteurs par ex.), il est également peu adapté aux navires de plus grande taille qui viendront au quai croisière ou pour les navires de la Marine Nationale escalant à Saint-Pierre.

La station de pilotage a récemment acheté d'occasion une pilotine de 8 m en aluminium-acier, nommée *Pointe du Ouest*, afin de sécuriser l'action de la station en cas d'indisponibilité du *Radar IV* mais aussi pour assurer le retour du pilote de Miquelon à Saint-Pierre.



Illustration n° 23 : Radar IV, Remorqueur-Pilotine, Station de pilotage de Saint-Pierre-et-Miquelon

Illustration n° 24 : Pointe du Ouest, Pilotine de 8 m, Station de pilotage de Saint-Pierre-et-Miquelon

Le projet porté par la station de pilotage consiste à faire construire une nouvelle pilotine-remorqueur, adaptée aux missions exercées à Saint-Pierre-et-Miquelon et à leurs conditions plus difficiles qu'en métropole, au Chantier SEE Merré en Loire-Atlantique. Ce nouveau navire de 16 m et d'un tirant d'eau de 2 m sera plus puissant de 40 %. Son *Bollard-Pull* sera de 15 tonnes, pour 6 tonnes actuellement.

Outre les opérations de pilotage et de lamanage en toute sécurité, il pourra aider la manœuvre de navires plus grand (250 m) et accomplir de nouvelles missions : désenclavement des ports pris par les glaces (brise-glace de 40 cm), lutte contre l'incendie d'un navire ou d'un ouvrage portuaire, assistance des navires en difficultés à proximité de l'Archipel.

L'acquisition de ce navire, engendrant de nouvelles recettes, devrait aboutir à l'embauche de deux marins supplémentaires en CDI.

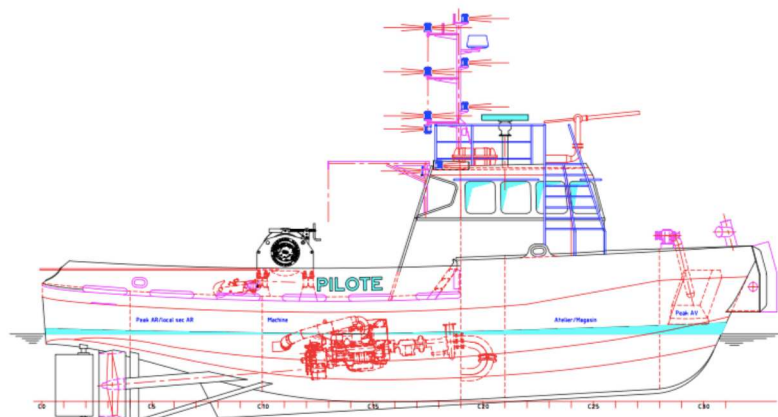


Illustration n° 25 : La future pilotine-remorqueur, Station de pilotage de Saint-Pierre-et-Miquelon

La station de pilotage s'attache actuellement à définir le plan de financement, pour un montant d'environ 1,6 M€. Outre un apport important de la station sur fonds propres et la vente du *Radar IV* sur Terre-Neuve, le projet, sans subventions publiques, fait l'objet d'un dossier de défiscalisation à hauteur de 36 % et d'une location-vente pour le reste à financer. Il appartiendra à la commission commerciale de remorquage d'aider la station de pilotage dans la mise au point de son financement et de la tarification corrélative.

Recommandation n° 7: Soutenir la station de pilotage pour le renouvellement de la pilotine-remorqueur *Radar IV*.

Soutenir le plan de financement envisagé, tant en matière de défiscalisation que d'emprunt bancaire.

Adopter une majoration modérée des tarifs en fonction des nouveaux services rendus par la pilotine-remorqueur.

Mise en œuvre : Ministères concernés et DTAM

Par ailleurs, il y a lieu de rechercher une organisation offrant un service continu avec un deuxième pilote résident, sans majorer outre mesure les coûts de la station de pilotage. Actuellement, en cas d'absence du pilote (congé ou autre), la fédération française du pilotage maritime fait intervenir un pilote de métropole, souvent jeune retraité, ce qui n'est pas une solution pérenne.

2.7 La réparation navale

2.7.1 Les données clés

L'Archipel dispose de deux outils pour assurer de la réparation navale à sec : la cale de halage de 500 t à Saint-Pierre, dit encore *slipway*, et le ber automoteur de 45 t à Miquelon.

La cale de halage de Saint-Pierre a été construite par une entreprise privée en 1893. En 1898, elle a été vendue à la Compagnie générale de grande pêche qui en était toujours propriétaire en 1938. Des travaux de reconstruction, réaménagement et rénovation ont été conduits par la Direction de l'Équipement en 1962, 1980 et 2007.

La DTAM intervient pour actionner et entretenir la machinerie de cette cale de halage, la mise en place des navires et les travaux d'accorage pour en assurer la stabilité sur le *slipway* de la cale étant assurés par une entreprise privée.

La mission n'a pas pu obtenir de document mentionnant le transfert de la propriété de la cale à la CT, qui est titulaire d'une AOT de 10 ans pour cette cale de halage (550 m² ; expiration le 31 juillet 2019).



Illustration n° 26 : La cale de halage de 500 t à Saint-Pierre

Illustration n° 27 : Le sablier Elinor Marit tiré au sec sur la cale de halage de 500 t à Saint-Pierre

Par délibération du 19 décembre 2007, la CT a fixé des tarifs sur la base de la jauge brute du navire, avec un minimum de 100 tonneaux de jauge brute, auxquels peut être ajouté un montant additionnel pour chaque tonneau supplémentaire. La durée de séjour sur la cale est également prise en compte. En 2018, 14 navires ont été hissés sur la cale de halage (tonnage cumulé de 602 tonnes) pour 188 jours d'occupation au sec ; la recette pour la CT a été de 6 530 €.

A Miquelon, le ber hydraulique automoteur de 45 t, dont l'acquisition par la CT en 2014 a été menée par la DTAM, a coûté environ 176 000 €. Mis en service en août 2014 dans le port de Miquelon, il offre la possibilité aux professionnels de la pêche mais également aux plaisanciers d'effectuer une mise au sec de leur bateau.



Illustration n° 28 : Le ber hydraulique automoteur de 45 t à Miquelon

La « Cellule Agricole, Espaces Ruraux et Naturels de Miquelon », service de la CT basé à Miquelon, dispose d'agents formés et habilités à la manipulation de l'outil. Deux prestations sont offertes, l'une en zone portuaire, l'autre avec transport hors zone portuaire. Les tarifs ont été fixés en dernier lieu par une délibération du 27 octobre 2015 : 150 € par mouvement (mise au sec ou mise à l'eau) en zone portuaire, 250 € par mouvement avec transport hors zone portuaire. La recette 2018 pour la CT a été de 4 353 € pour 23 mouvements effectués.

2.7.2 Les orientations envisageables

Ces deux équipements doivent être conservés et maintenus opérationnels. La CT envisage de construire un abri pour le ber de Miquelon (investissement prévu en 2020 dans le cadre du contrat de développement et transformation 2019-2022 à hauteur de 0,25 M€). La mission ne peut que conforter le projet de mettre à l'abri le ber durant l'hiver. La mission a noté, par ailleurs, que le ber de Miquelon est transportable à Saint-Pierre et pourrait y rendre ponctuellement des services utiles. Elle a compris que ceci n'est envisageable que si les Miquelonnais ont l'assurance que le ber reste stationné et opérationnel chez eux. La mission partage cette vision. Dans le cadre d'une nouvelle organisation portuaire, les missions respectives de la DTAM et de la CT en matière d'outillage devront être précisées.

Certains acteurs privés ont évoqué l'intérêt de se doter d'un outil de mise à terre pour des bateaux jusqu'à 6 000 t, de façon à pouvoir traiter les opérations régulières de maintenance des différents navires basés dans l'Archipel, comme le *Fulmar*, les ferries ou les navires de pêche industrielle, dont les opérations lourdes de maintien en condition opérationnelle ont lieu aujourd'hui à Terre-Neuve ou en Nouvelle-Écosse.

La mission suggère que les acteurs privés intéressés fassent procéder à une étude d'opportunité, incluant la nature de la filière de réparation navale requise, y compris les bureaux de certification. Ce travail devrait être mené avec les différentes parties prenantes notamment les armateurs des navires concernés et les professionnels de la réparation navale.

2.8 Le port de Miquelon

2.8.1 Les données clés

Le port de Miquelon est petit. Il est resté longtemps un port d'échouage avant d'être doté progressivement d'une digue.

Il accueille aujourd'hui six navires de pêche artisanale et deux pontons aquacoles basés (coquilles Saint-Jacques) ; il reçoit les navires de pêche industrielle ou artisanale venant débarquer leurs poissons à l'atelier de transformation.

Il accueille également les ferries plusieurs fois par semaine, l'*Aldona* soixante-dix fois par an au titre de la DSP Fret maritime, et un pétrolier deux fois par an. D'autres escales peuvent survenir.

Il abrite également des plaisanciers, essentiellement des bateaux à moteur, notamment de pêche-promenade. Faute de place à l'intérieur du port, il accueille difficilement des plaisanciers en escale.

Le port est proche de l'embolie l'été, face à l'afflux de voitures venant prendre ou déposer des passagers du ferry ou stationner le plus près possible du port, notamment à la semaine.

L'appontement pétrolier est très fragile (cf. le paragraphe 2.2.1 Les produits pétroliers à Saint-Pierre et à Miquelon).

2.8.2 Vers un schéma directeur d'aménagement du port de Miquelon de moyen-long terme

Compte tenu de l'état des digues et quais et de l'hypothèse d'un trafic de fret international par les ferries, une réflexion globale doit être menée, pour définir les besoins d'accueil simultané ou successif de bateaux, et les besoins de quais, terre-pleins et circulations associés. La mission a noté que ceci est prévu dans le contrat de développement et de transformation 2019-2022 signé récemment entre l'État et la CT

Cette réflexion est complémentaire de la mise en œuvre d'actions de court terme décrites ci-dessous, notamment s'agissant de l'approvisionnement en fuel.

La mission a noté le souhait de la commune d'accueillir, le cas échéant, le trafic de fret international dans une nouvelle partie du port, située juste au sud et protégée par une digue s'enracinant sur la digue principale. Elle a noté aussi le souhait de nouvelles places pour des bateaux de plaisance. La commune a évoqué une nouvelle digue dégageant un vaste plan d'eau au nord, de façon, aussi, à faciliter les opérations des bateaux de pêche.

Ceci devra déboucher sur plusieurs scénarios, fonction de l'évolution des besoins, de l'avenir de l'implantation du bourg, et prenant en compte le mauvais état du musoir des deux digues.

La mission souligne le besoin de rechercher les aménagements les plus résidents et les plus adaptés à la taille du bourg.

Recommandation n° 8 : À Miquelon, définir une stratégie partagée pour le développement et l'aménagement du port.

Définir avec l'ensemble des acteurs, une stratégie partagée de développement du port et de ses aménagements pour mieux accueillir les trafics et usages actuels, faire face aux besoins futurs (plaisance, fret international, pêche, paquebots d'expédition) et prendre en compte le développement du tourisme sur Miquelon-Langlade.

Mise en œuvre : Préfet de Saint-Pierre-et-Miquelon, Commune de Miquelon-Langlade, CT, DTAM

2.8.3 Les actions prioritaires de court terme

Les priorités sont au nombre de quatre :

1. Assurer la sécurité des escales du pétrolier ; ce point fait l'objet du paragraphe 2.8.4 ci-dessous.
2. Accueillir dans le respect des règles ISPS, douanières et du contrôle aux frontières, les ferries venant de Fortune, sans pénaliser ceux venant de Saint-Pierre et en complémentarité avec le navire de la DSP Fret maritime. Gérer la circulation routière et le stationnement aux abords immédiats du port lors de la saison estivale. Faciliter le chargement /déchargement des véhicules par une rampe plus adaptée ;
3. Faciliter le développement de la pêche, de la transformation du poisson et de l'aquaculture à Miquelon ;
4. Permettre à la plaisance de trouver les services nécessaires, été comme hiver.

Le développement du trafic des ferries et la perspective, proche, d'avoir un trafic international de piétons et de véhicules accompagnés imposent la réalisation d'un plan de circulation et de stationnement qui prenne en compte les exigences régaliennes (ISPS, Douanes, PAF...) tout en garantissant la facilité de débarquement du poisson devant être transformé dans l'atelier local. Il convient de finaliser un plan d'aménagement qui devra, d'une part comprendre le recul du parking sans limite de durée pour dégager de l'espace à proximité de la zone portuaire et d'autre part une circulation en boucle, avec une zone de dépose minute. La mission a noté que la mairie a déjà limité à 24 heures le stationnement sur le parking le plus proche du port. Par ailleurs, la mission a appris que des réflexions sont en cours pour la construction d'une petite gare maritime, en complément du bâtiment préfabriqué dédié aux contrôles régaliens et installé récemment. Elle estime que ce service serait utile,

en particulier pour les liaisons internationales – et les contrôles associés – vers Fortune, mais aussi pour des services aux plaisanciers.

L'installation, entre la parcelle du Groupe Max GIRARDIN et le haut de grève d'une voie de circulation en sens unique permettrait d'organiser une circulation en boucle, desservant le port depuis le parking municipal situé au sud du port. Le caractère inondable de cette grève, malgré l'apport naturel de galets du au transit littoral, incite à un aménagement léger. Dans ce cas, il faudra toutefois prévoir un minimum de protection contre les franchissements de vagues. La mission a noté l'existence à Miquelon de blocs naturels de plusieurs tonnes, venus de Saint-Pierre et d'acropodes d'environ 3 t disponibles dans la carrière près du bourg. Elle n'a pu en identifier de façon certaine le propriétaire.

Enfin, la DTAM, grâce à un financement État dans le cadre du plan de développement et de transformation 2019-2022, procède à l'aménagement en dur d'une zone d'hivernage et de carénage des petits bateaux. La mission a noté le souci d'y adjoindre une protection contre la houle. A minima, à défaut d'une protection côté mer, une zone de blocs de bonne taille aménagée au bord de la zone revêtue, du côté du haut de plage, pour amortir les paquets de mer et réduire leur pouvoir abrasif, pourrait être une option temporaire.

Par ailleurs, la mission a compris que l'appui en bois de la rampe des navires RO-RO devrait être remplacé par une petite rampe semi flottante accroissant les plages horaires où la marée permet le passage des véhicules entre le quai et le bateau.

2.8.4 La sécurisation des escales du pétrolier pose la question de l'approvisionnement en fuel.

Si les volumes de fuel restent durablement au moins au niveau actuel (3 000 m³ par an), la solution la moins coûteuse de sécuriser les deux escales annuelles de pétrolier semble être un *sea-line*, comme il en existe dans différents ports (par ex. à Port-la-Nouvelle dans l'Aude). C'est un ensemble de bouées au large où le navire s'amarré. Il récupère sur une tonne ou au fond de l'eau le branchement vers un pipe sous-marin connecté aux tuyaux existants du port. Il convient d'en étudier la faisabilité et son financement, qui pourrait être réparti entre l'utilisateur et le port, dans le cadre d'une convention d'occupation temporaire pouvant confier la maintenance à l'utilisateur.

La mission a été informée d'un projet de création d'un champ d'éoliennes s'insérant dans un projet assurant la sécurité électrique (batteries ou autre). Un tel projet s'inscrit totalement dans la transition énergétique et écologique, priorité nationale. Il a pour effet de réduire le besoin d'importation de fuel. L'hypothèse d'un transport par camions citernes en RO-RO peut, alors, être séduisante. Les RO-RO peuvent être soit un bateau privé type *Aldona* soit les ferries, probablement par des rotations dédiées. On rappelle que l'essence pour les véhicules routiers arrive déjà en camions-citernes ; le parc étant peu diesélisé, à l'instar du Canada tout proche, d'où proviennent beaucoup de véhicules.

Recommandation n° 9 : À Miquelon, sécuriser l'approvisionnement en produits pétroliers

Dans le contexte du développement des énergies renouvelables à Miquelon, étudier les différentes possibilités de sécuriser l'approvisionnement en produits pétroliers (transport de camions-citernes sur un bateau RO-RO, sea-line, poste à quai) puis engager une programmation des actions nécessaires.

Mise en œuvre : DTAM avec l'opérateur pétrolier

3. LES INFRASTRUCTURES DE PROTECTION DES PORTS DE L'ARCHIPEL

3.1 Les digues du port de Saint-Pierre

Trois digues protègent le port de Saint-Pierre, pour un linéaire cumulé de 1 600 m, du Sud au Nord : digue de l'Île-aux-Moules, digue du Sud-Est, digue du Nord-Est. Elles ont été construites dans les années 1960.

La baie de Saint-Pierre est naturellement très protégée de la houle.

Sa passe du Sud-Est est pavée de rochers qui font déferler la houle, la zone libre, interdite en permanence aux gros navires, est étroite, entre l'Île-aux-Marins, la Basse du Saint-Louis et la tourelle de la Roche à Bertrand. Selon la SETEC International dans son rapport du projet de réhabilitation de 2017²⁸, la houle maximale, qui survient presque tous les ans sur les deux digues sud ne dépasse pas, localement, 2,80 m. La SETEC s'appuie sur un modèle de propagation de la houle, alors que la houle centennale au large de secteur Sud-Est est de 9,80 m.

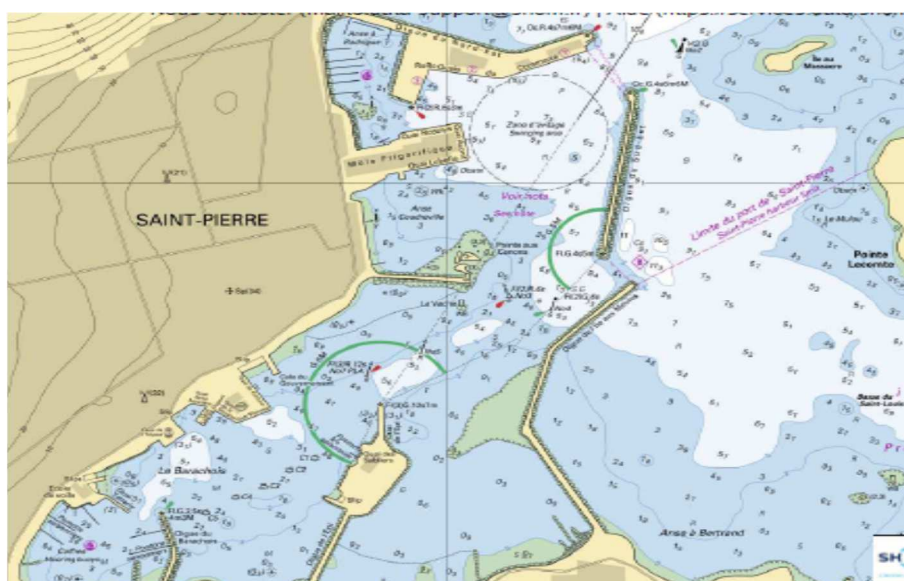


Illustration n° 29 : Port de Saint-Pierre (SHOM)

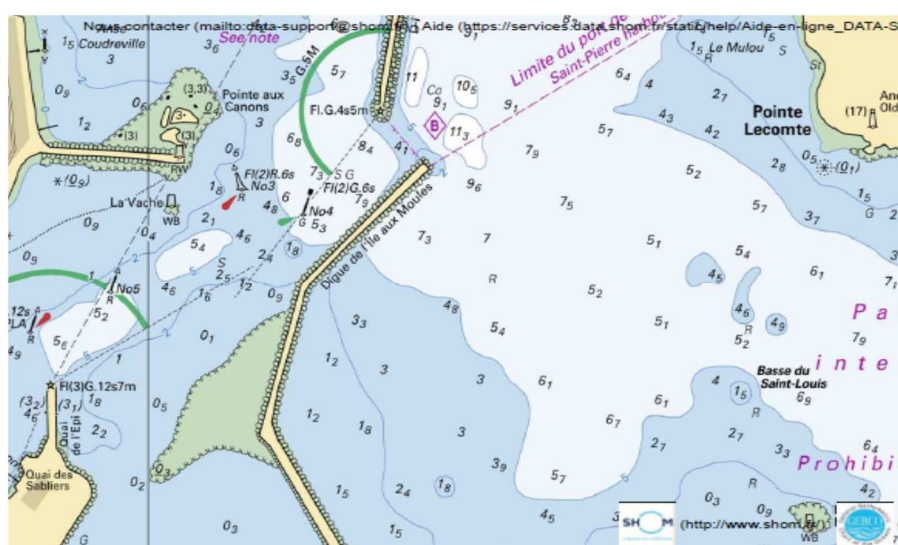


Illustration n° 30 : Digue de l'Île-aux-Moules à Saint-Pierre (SHOM)

²⁸ SETEC International, *Mission de maîtrise d'œuvre relative à la réhabilitation des digues du port de Saint-Pierre*, 012 39083 Rapport d'études d'avant-projet et de projet – indice C00 – 25/09/2017

La passe principale, dite du Nord-Est, fait face à la Presqu'île de Burin, à Terre-Neuve. La houle y est donc plus limitée. La houle centennale sur la digue du Nord-Est, n'atteint, localement, que 2,10 m.

SETEC International²⁹ prend un niveau de la mer de projet de 3,30 m au-dessus du zéro des cartes marines, incluant la marée (2,25 m), une surcote barométrique et liée aux vents (0,75 m) et une élévation générale du niveau de la mer (0,30 m à l'horizon 2050).

Les digues comprennent une carapace en enrochements de 3 à 6 tonnes, en pente raide (1 pour 1), un mur de couronnement en béton (sauf au sud de la digue de l'Île-aux-Moules) et un chemin de circulation derrière le mur. Le mur culmine à 5,5 m CM. Les enrochements, selon le profil théorique ou initial, le dépassent de 0,50m sauf sur la digue du Nord Est où cette marge est de 1m. Les digues sont construites sur des fonds allant d'un platier rocheux naturel affleurant à un maximum de 9 m.

Ces digues ont été plusieurs fois confortées, en particulier, sur un tronçon de la digue de l'Île-aux-Moules, notamment du fait d'affouillements du chemin de circulation, dû à des franchissements importants de vagues au-dessus du mur de couronnement. Des gros enrochements ont été posés sur le chemin de circulation pour protéger et stabiliser le mur.

Le CEREMA a mené, avec l'aide de de la DTAM (notamment des plongeurs) et de la SETEC, plusieurs campagnes d'audit. La mission a analysé le rapport détaillé de diagnostic de la SETEC de novembre 2016³⁰, qui s'appuie notamment sur les travaux du CEREMA et de la DTAM.

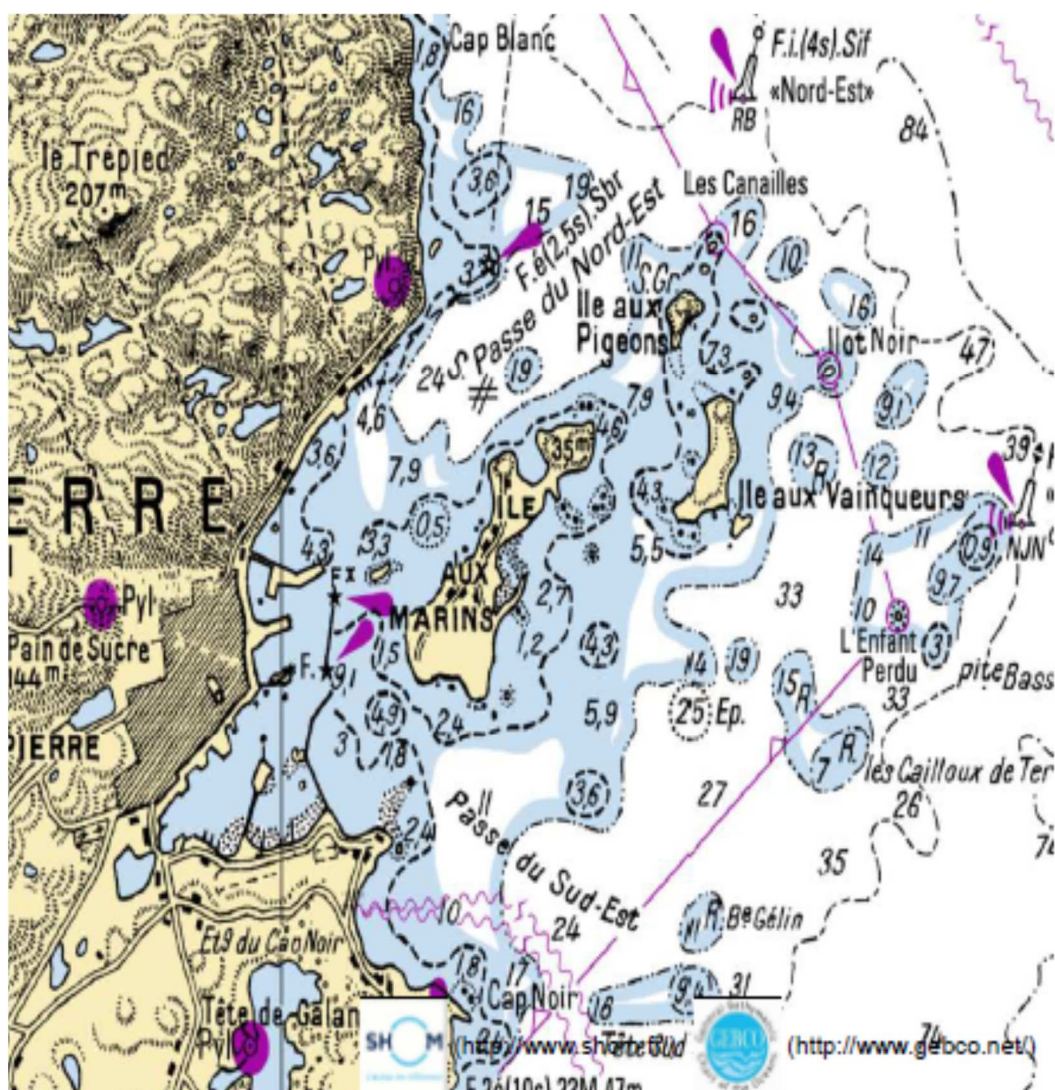


Illustration n° 31 : Baie de Saint-Pierre (SHOM)

²⁹ Ibid., p. 11

³⁰ SETEC International, *Mission de maîtrise d'œuvre relative à la réhabilitation des digues du port de Saint-Pierre*, 012 39083 Rapport de diagnostic-études préliminaires – indice B00 – 21/11/2016



Illustration n° 32 : L'Archipel et la Presqu'île de Burin à Terre-Neuve (IGN-Géoportail)

S'agissant de la digue du Nord-Est elle-même, la SETEC écrit, dans le rapport de projet de réhabilitation³¹: « Cette digue a globalement subi peu de dommages. Nous qualifions la digue comme étant peu sollicitée (cf. rapport DIA/EP) ». Elle précise dans le rapport de diagnostic (DIA/EP) de 2016³²: « Faible largeur en crête (parfois avec un seul bloc) sur les 300 premiers mètres avec de nombreux glissements ponctuels ; Deuxième tronçon moins sollicité par la houle a conservé son profil d'origine avec une bonne largeur en crête mais une pente encore raide du talus ». La cote actuelle du mur (+5,5 CM) apparaît satisfaisante, comme le confirme la SETEC.

S'agissant de la digue du Sud-Est, la SETEC³³ écrit : « Blocs mal agencés, favorisant la formation de nombreuses cavités laissant apparaître la couche filtre ; existence de bloc en équilibre sur le mur de garde ; zone de forte érosion derrière le mur correspondant à l'affaissement de crête de la carapace, sous cavage du mur et cheminement en crête très érodée sur le premier tiers sud de la digue ».

La mission a pu marcher sur la digue, avec l'équipe de la DTAM, qu'elle remercie. Elle confirme le constat de la SETEC et note, même, que l'affouillement du mur semble progresser vers le Nord.

S'agissant de la digue de l'Île-aux-Moules, la SETEC³⁴ écrit :

« Crête de la digue très basse et dégarnie au niveau de l'enracinement et sur les 200 premiers mètres qui favorise localement la surverse et abîme le revêtement du cheminement béton en crête ;

« Rechargements locaux bien agencés (2012) avec largeur en crête suffisante, mise en œuvre facilitée par la proximité des fonds et la possibilité de soigner le pied de digue ;

« La zone la plus sollicitée se situe sur les 200 derniers mètres jusqu'au musoir qui, malgré le rechargement de 2014, subit des phénomènes d'érosion interne de l'ouvrage : cavités visibles sous du mur de garde, tranchées sur la largeur du cheminement de crête et érosion du talus interne, basculement d'un plot béton. »

La mission a visité en détail à pied la digue de l'Île-aux-Moules. Elle note la pertinence des rechargements de 2012 et 2014 qui ont sécurisé au moins pour un certain temps une partie des profils les plus sollicités. Il reste une centaine de mètres à recharger entre les deux rechargements de 2012 et 2014.

Globalement, le talus extérieur des digues a perdu des enrochements, qui font que localement le mur de couronnement est soumis en direct aux vagues. De gros dommages existent sur une large moitié de la digue du

³¹ Ibid., p. 30

³² Ibid., p. 13

³³ Ibid., p. 6

³⁴ Ibid., p. 22

Sud-Est et localement, près du musoir de la digue de l'Île aux Moules : il est nécessaire de combler les trous béants du chemin de circulation et de conforter par l'arrière le mur de couronnement. Faut de quoi, le mur pourrait s'effondrer lors d'une tempête. Il convient, par ailleurs, de suivre les fuites de matériaux du noyau de la digue. Un rechargement pour sécuriser le mur de crête est, toutefois, à prévoir rapidement sur un secteur limité proche du musoir de la digue de l'Île-aux-Moules et sur un large secteur Sud de la digue du Sud-Est. Ce rechargement peut prendre la forme d'apport de béton pour renforcer l'assise du mur côté intérieur et de gros blocs pour appuyer le mur et protéger son assise et le talus intérieur.

La DTAM pourrait s'assurer le concours, plutôt à l'entreprise, d'un moyen flottant d'intervention (barge et pelle) permettant d'intervenir ponctuellement pour des rechargements sur les digues.



Illustration n° 33 : Digue du Sud-Est, côté intérieur, Saint-Pierre



Illustration n° 34 : Digue du Sud-Est, côté extérieur, Saint-Pierre



Illustration n° 35 : Digue du Sud-Est, affouillée côté intérieur du mur de crête, Saint-Pierre

3.2 Les digues du port de Miquelon

Le port de Miquelon est soumis à une houle d'Est, qui reste modérée du fait de la proximité de la terre (Presqu'île de Burin...). Contrairement aux houles du sud et du sud-est à Saint-Pierre, elle ne rencontre pas de brisants avant d'arriver sur les digues.

Le port comprend une digue principale en enrochements, une contre-digue en gabions qui ne laisse qu'un étroit passage au port intérieur et une protection le long du bassin intérieur en enrochements complétés par des cubes rainurés en béton. La digue principale a la particularité d'accueillir, côté large, un appontement pétrolier, en très mauvais état (cf. paragraphe 2.8.4 La sécurisation des escales du pétrolier pose la question de l'approvisionnement en fuel.).

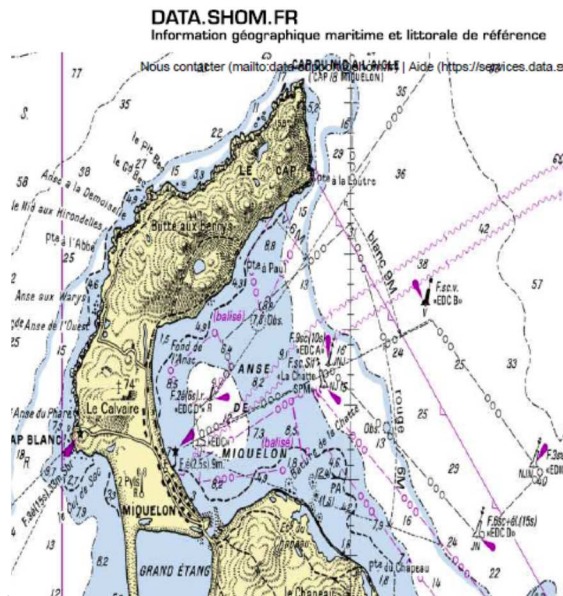


Illustration n° 36 : Anse de Miquelon (SHOM)

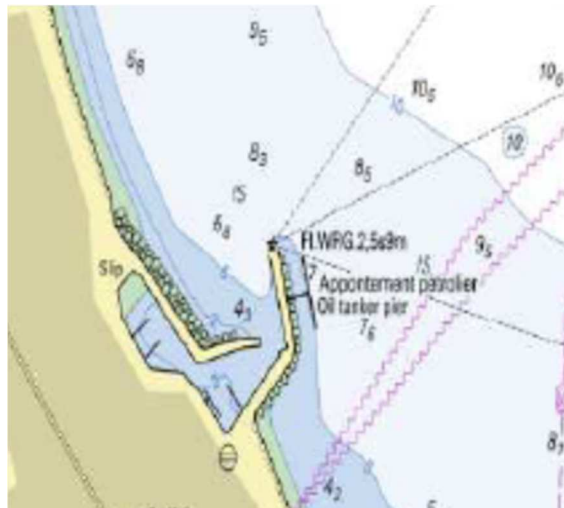


Illustration n° 37 : Port de Miquelon (SHOM)

La digue principale est globalement en bon état, mais les gabions de son extrémité sont abîmés. Les gabions de la digue secondaire, particulièrement à son extrémité, sont en mauvais état. La protection de la plage au nord du village doit être envisagée pour protéger la nouvelle zone durcie d'hivernage des bateaux.

Différents projets d'extension du port de Miquelon impliquent de créer ou d'allonger des digues. Certains de ces projets permettent de supprimer l'extrémité actuelle de la contre-digue, ce qui faciliterait les manœuvres, notamment des navires de pêche, en présence d'un ferry à quai. Ceci est à étudier dans le cadre des études recommandées sur le port de Miquelon et ses abords (cf. paragraphe 2.8.2 Vers un schéma directeur de moyen-long terme du port de Miquelon).

Recommandation n° 10 : Engager un suivi précis des digues après chaque hiver

Mettre en place un suivi précis des digues, à Saint-Pierre comme à Miquelon, après chaque hiver.

Limiter les interventions de confortement au strict nécessaire.

S'assurer de la disponibilité d'un moyen flottant d'intervention pour des interventions ponctuelles, notamment sur la digue du Sud-Est.

Mise en œuvre : DTAM

4. UNE ESQUISSE DE PROGRAMMATION DES INFRASTRUCTURES ET DES AMÉNAGEMENTS STRUCTURANTS

4.1 Les réalisations et projets de court terme

Au vu de la connaissance qu'elle a acquise sur la situation des installations portuaires à Saint-Pierre-et-Miquelon, la mission a identifié des besoins techniques de court terme. La liste ci-dessous définit un programme de dix réalisations techniques, l'ordre de priorité devant être conforté au vu des études techniques à réaliser et des ressources financières mobilisables :

1. Réaliser le nouveau quai de croisière, actuellement à l'enquête publique, et le doter d'une structure d'accueil légère, d'abord provisoire, proche du quai et des appontements pour les *tenders* et le bateau assurant les navettes avec l'Île-aux-Marins et le centre-ville, en veillant à la conformité aux normes ISPS ;
2. Lancer deux appels à projets relatifs à la plaisance, le premier sur la réponse aux besoins des équipages et au stationnement estival au Barachois, incluant des commerces, des services et de la restauration, le deuxième à l'hivernage et au carénage avec services au môle de l'Épi. Ces appels à projets devront être préparés et mis en œuvre dans le cadre de concessions ;
3. Sécuriser les bâtiments (toit et bardage) du môle Interpêche, via un appel à projet liant sécurisation et valorisation des lieux, leur ossature étant en bon état ;
4. Conforter localement les digues là où le mur de crête est fortement affouillé, avec apport de béton et de gros blocs : moitié sud de la digue du Sud-Est et, à proximité du musoir de la digue de l'Île-aux-Moules ; mettre en place un suivi régulier de l'état des digues ; s'assurer de la disponibilité d'un moyen flottant d'intervention pour des confortements localisés ;
5. Étudier la sécurisation de l'approvisionnement de Miquelon en fuel, par un transport de camions-citernes en RO-RO, dans le cadre du développement des énergies renouvelables à Miquelon-Langlade ou à défaut par d'autres solutions : sea line ou utilisation sécurisée du quai intérieur ;
6. Réaliser des travaux d'accompagnement du durcissement du terre-plein en arrière du bassin de Miquelon, pour le protéger contre l'effet des tempêtes ;
7. Sécuriser et entretenir régulièrement les points de débarquements des tenders à Saint-Pierre, voire à Miquelon, l'appontement de l'Île-aux-Marins et étudier la mise en place de corps morts additionnels en saison, ainsi qu'à Langlade et à Miquelon ;
8. Étudier et programmer la réfection du quai 2 du môle du Commerce, à Saint-Pierre, et finaliser la réfection des terre-pleins après avoir identifié et traité les circulations d'eau en-dessous ;
9. Formaliser le plan stratégique de développement du port de Miquelon avec plusieurs scénarios selon l'évolution des activités et des trafics ;
10. Définir les modalités d'accueil des ferries dans l'hypothèse d'une utilisation pour du fret international : équipements allégés au môle des Douanes, utilisation pour les liaisons internationales du môle du Commerce...

4.2 Les projets de plus long terme

À plus long terme, la mission a identifié les cinq projets suivants, pouvant être réalisés dans le prolongement des projets précédents et dont certains peuvent relever d'initiatives privées :

1. Augmenter la capacité d'accueil en petite plaisance et en yachts, aux abords du Barachois – au-delà des résultats des appels à projets à réaliser en première étape, et par des mouillages devant l'Île-aux-Marins, Miquelon et, éventuellement, à Langlade (Anse du Gouvernement) ;
2. Lancer les actions de confortement voire de remise à neuf du quai 1 du môle du Commerce et de certains tronçons des digues de Saint-Pierre, en fonction des besoins ;
3. Construire quelques linéaires nouveaux de digues à Miquelon selon le scénario retenu suite au plan stratégique ;
4. En fonction du nombre d'escales de paquebots à Saint-Pierre, intégrer l'ancien frigorifique SPEC, au moins le bâtiment A, dans le dispositif d'accueil ;
5. Étudier l'intérêt et la faisabilité de faire de Saint-Pierre un pôle régional d'entretien et de réparation navale pour des navires de taille intermédiaire (aux environs de 6 000 t).

5. UNE AUTORITÉ PORTUAIRE RECONNUE, AVEC UNE GOUVERNANCE, UNE ORGANISATION ET DES MODALITÉS DE FINANCEMENT ADAPTÉES

5.1 Une autorité portuaire reconnue

Invitée à définir la « *future structure porteuse de l'autorité portuaire* », la mission a examiné différentes possibilités en les confrontant à l'objectif défini par la lettre de mission : « *une autorité portuaire dotée d'une personnalité juridique, d'un budget et d'une équipe en propre assurant la maîtrise d'ouvrage de la desserte maritime et l'exploitation portuaire.* », mais aussi en tenant compte des avis exprimés par les partenaires locaux.

Après avoir rencontré l'ensemble des acteurs portuaires, politiques et administratifs, examinés les conditions de prise de décision et de conduite des projets sur le port de Saint-Pierre-et-Miquelon, la mission a la conviction qu'une autorité portuaire forte et reconnue, réunissant tant les élus, les représentants de l'État et des acteurs économiques, est nécessaire pour une gestion cohérente du port de Saint-Pierre-et-Miquelon et de ses projets, au service du développement de l'Archipel.

Elle estime qu'il convient de conforter un pilotage stratégique assuré conjointement par l'État et les collectivités territoriales, en lien avec les milieux économiques et de mettre en place une direction forte, non soumise aux pressions politiques du court terme, mais mettant en œuvre, de façon cohérente et continue, les grandes orientations stratégiques et politiques dans le but de renforcer le rôle du port au service de l'économie de l'Archipel, dans le respect des équilibres écologiques et énergétiques.

Les **missions de l'autorité portuaire** aujourd'hui identifiées – et semble-t-il partagées par le plus grand nombre³⁵, peuvent être synthétisées ainsi :

- définir la stratégie portuaire, impulser le développement de nouvelles activités portuaires, et piloter dans un cadre cohérent les opérations de maintien en condition opérationnelle, en synergie avec les opérateurs publics, privés et associatifs ;
- assurer l'exploitation portuaire, en lien avec les autres acteurs portuaires ;
- assurer la conformité de l'exploitation aux exigences réglementaires, notamment les normes ISPS, en lien avec les Douanes, la PAF et les armateurs ;
- gérer le budget dans un cadre pluriannuel en prenant en compte le contrat de développement État/CT, ainsi que les possibilités de financement par le FED-Fonds européen de développement ;
- gérer et valoriser le domaine public maritime et portuaire ;
- identifier les activités ou secteurs pouvant être concédés à des opérateurs publics ou privés.

Cette nouvelle autorité portuaire – quelle que soit la formule juridique retenue – devra être constituée de trois pôles :

1. Une instance décisionnelle de niveau stratégique :

- assurant les choix stratégiques du port (investissements, politique tarifaire, politique domaniale) en cohérence avec les axes définis par les autorités politiques ;
- associant collégialement l'État, la CT et les deux communes, en lien avec des acteurs économiques et personnalités qualifiées.

2. Un service portuaire reconnu et fort :

- assurant la mise en œuvre des orientations stratégiques avec une rigueur économique et budgétaire ;
- acteur unique pour gérer les services portuaires et le domaine, ce qui implique notamment une renégociation de la convention de 1989 entre l'État et la CT ;
- coopérant avec les services régaliens et les collectivités dans le respect des compétences propres et s'appuyant sur la DTAM de façon adaptée ;
- se focalisant sur le développement du port en s'appuyant sur des partenaires mettant en œuvre des activités commerciales génératrices d'emplois et de valeur ajoutée pour l'Archipel. En ce sens, il y a besoin d'expertises nouvelles non présentes aujourd'hui à la DTAM.

³⁵ Ces missions de l'autorité portuaire, ainsi que les premières orientations du rapport de la mission, ont été présentées lors du 2^{ème} comité de suivi du 23 mai 2019 à Saint-Pierre-et-Miquelon. Ces missions ont été à nouveau présentées lors du 3^{ème} comité de suivi du 9 septembre 2019 sans que des observations aient été présentées.

3. Des comités consultatifs :

- un comité comparable au conseil portuaire et complété par des comités sectoriels (Miquelon, pêche, plaisance...);
- associant toutes les parties prenantes pour éclairer l'instance sectionnelle et la direction du port.

Pour identifier l'organisation de la future autorité portuaire, **la mission a expertisé trois scénarios** de structure juridique : un service de l'État, une société d'exploitation portuaire à capitaux publics, un établissement public de l'État.

- **un service de l'État**, sous l'autorité du préfet, bénéficiant de crédits budgétaires en fonctionnement et en investissement, et bénéficiant de la possibilité de rattacher à son budget des ressources propres (droits de port, redevances d'utilisation ou pour services rendus, redevances domaniales, notamment). Ce service serait, en plus des effectifs DTAM concernés, renforcé de deux personnes orienté développement commercial : un directeur incarnant le port et un directeur du développement. Ce service serait accompagné par un comité stratégique associant l'État, la CT et les deux communes, définissant des orientations pour le port, dans chaque domaine stratégique. Ce comité serait nécessairement consultatif, s'agissant d'un service de l'État, mais son avis serait requis sur toutes les grandes questions (investissements, politique tarifaire, politique domaniale). Ce service portuaire peut-être rattaché au DTAM ou directement au Préfet.
- **une société d'exploitation portuaire à capitaux publics** (État, CT, communes), le cas échéant ouvert à des investisseurs publics tels la CACIMA.
- **un établissement public de l'État *sui generis***, doté d'un statut adapté mais qui pourrait s'inspirer de celui des grands ports maritimes d'outre-mer. La gouvernance ainsi proposée comprendrait un conseil de surveillance, un directoire et un conseil de développement :
 - un **conseil de surveillance** composé ainsi : trois représentants de l'État (Outre-Mer, Transports, Économie-Finances) ; trois représentants des collectivités : un pour la Collectivité territoriale de Saint-Pierre-et-Miquelon, un pour la commune de Saint-Pierre, un pour la commune de Miquelon-Langlade ; un à trois administrateurs nommés par l'État en raison de leurs compétences économiques, industrielles, portuaires ou maritimes, issus ou non de l'Archipel, en évitant les risques d'une situation de conflit d'intérêt ; la présence d'élus du personnel (un à deux) devra être étudiée en fonction du régime juridique retenu.
 - un **directoire** de trois personnes : un directeur général, un directeur du développement et un directeur de l'exploitation et des travaux, dirigeant le port dans le cadre des orientations du conseil de surveillance ; Le DG et le directeur du développement seront porteurs de l'indispensable souffle commercial, aux côtés des instances en charge du développement (CT, CACIMA...)
 - un **conseil de développement** pour la concertation avec les acteurs de la place portuaire. En fonction des besoins, pour un secteur ou une activité donnée, des conseils *ad hoc*, pourraient être créés, par ex. : conseil local du port de Miquelon, conseil local de la plaisance, club croisière.

5.2 Une organisation s'appuyant sur les services de la DTAM

Dans le cadre de Saint-Pierre-et-Miquelon, la mission ne recommande pas de créer *ex-nihilo* un service portuaire mais de s'appuyer, dans le cadre d'une mise à disposition de services de la DTAM, sur les personnels de la DTAM assurant déjà l'exploitation portuaire.

Ces trois scénarios reposent sur une **forte mutualisation avec la DTAM**. Concrètement, le port aurait une équipe restreinte et aurait autorité sur un service portuaire clairement identifié au sein de la DTAM. Pour l'ensemble des autres fonctions support (finances, RH, informatique, ateliers mécanique, etc.), une convention de mise à disposition serait signée entre le port et la DTAM. Cette organisation permet de ne pas modifier le statut des personnels. Une convention entre la CT et l'autorité portuaire sera à négocier, en remplacement de la convention de 1989.

En propre, le port aurait une équipe restreinte :

- le directoire (trois personnes) : un directeur général (à recruter), un directeur du développement (à recruter), un directeur des infrastructures, de l'exploitation et des travaux (aujourd'hui un poste d'ingénieur DTAM) ;
- une secrétaire (à recruter ou par redéploiement État) ;

- le commandant de port (officier de port adjoint, actuellement DTAM), avec rattachement de la capitainerie au directeur général. Le commandant du port devra désigner un représentant « surveillant de port » parmi les personnels de la DTAM à Miquelon.

Un service portuaire serait clairement identifié au sein de la DTAM et mis à disposition du directeur du port (en première approche les onze personnes identifiées comme travaillant entre 80 et 90% pour les missions portuaires de la DTAM).

Pour l'ensemble des autres fonctions support (finances, ressources humaines, informatique, ateliers mécanique, etc.), une convention de mise à disposition et de prestation serait signée entre le port et la DTAM, dans l'hypothèse où ces entités sont distinctes.

Une telle organisation mutualisée avec la DTAM pourra évoluer dans le temps tout en permettant une mise en place sécurisée de la nouvelle autorité portuaire. Cette organisation a l'avantage de ne pas modifier le cadre d'emploi des personnels de la DTAM et de ne pas imposer une gestion RH nouvelle, potentiellement lourde et chronophage. La mise à disposition d'un service est un cadre déjà employé lors du transfert aux départements des parcs et ateliers routiers des DDE, dans les années 1980. Il est également celui mis en place à Saint-Pierre-et-Miquelon avec le conseil général puis la CT depuis 1989.

5.3 Des modalités de financement à conforter

En 2018, le budget du port a été estimé à 1,2 M€ en section de fonctionnement, dont 1,04 M€ pour les salaires et charges de personnel, et à 1,7 M€ en section d'investissement, essentiellement pour l'entretien des infrastructures, soit un total d'environ 2,9 M€, assuré à un peu moins de 95 % par l'État

Comme indiqué au paragraphe 1.2.8, si les charges de fonctionnement sont assez stables, le montant du budget de maintien en condition opérationnelle est en forte hausse en 2018. La moyenne sur 5 ans est de l'ordre de 0,8 M€, traduisant le fort retard en ce domaine.

Les premières années, le budget de l'établissement public devrait être de l'ordre de 4 M€ par an, hors opérations nouvelles ou de reconstruction. Ce montant se décompose d'une part en 1,5 M€ en fonctionnement, l'écart avec la situation actuelle s'expliquant par les salaires des personnels recrutés en propre, deux cadres et les frais additionnels de fonctionnement). D'autre part, il conviendrait de porter le budget de maintien en condition opérationnelle à 2,5 M€ par an.

En matière de ressources propres, le port devrait pouvoir, après transfert du domaine public maritime et portuaire, obtenir environ 0,1 M€ de **recettes domaniales**, montant qui au vu des renouvellements des AOT et en fonction de sa politique tarifaire pourrait légèrement progresser. La transformation de certaines AOT en concession de service public devra être étudiée en vue de rapprocher les recettes et les dépenses correspondantes.

Le port devra également établir des **droits de port** au sens du code des transports : droits de port navire, droits de port marchandises et redevances passagers (inter-îles et croisières).

S'agissant des droits de port navires et marchandises, une extrapolation en fonction du niveau de trafic par comparaison avec le GPM de la Guyane, permet d'estimer une recette potentielle de 0,4 M€ à terme. En matière de passagers, sur la base d'une redevance de 12 € par passager Croisières, la recette pourrait être d'environ 40 000 à 60 000 €. Une redevance par passager sur les ferries et navires inter-îles pourrait également être envisagée (autour d'1 €) pour un rapport de 40 000 à 60 000 €. Une redevance portuaire devrait également être instituée sur les véhicules empruntant les ferries et sur les paquebots mouillant en rade.

Par ailleurs, le port reprendra à son compte les services liés aux plaisanciers, à la cale de halage et au ber. Il développera ces services, en lien avec les concessionnaires qu'il mettra en place. Pour la première année du port, réputée être en 2021, l'évolution reste modérée, avec un chiffre d'affaires global des services de 0,12 M€, à comparer aux 60 K€ perçus par la CT à ce titre en 2018. A terme, dans une hypothèse volontariste, le montant total des services pourrait décupler, grâce aux services rendus par les concessionnaires, ceux-ci assurant corrélativement une part de la charge d'entretien et de petit investissement.

L'équilibre de ce budget sera assuré d'une part par les dotations État et de la CT correspondant aux engagements de 2018 : 2,79 M€ et 0,15 M€ respectivement et, d'autre part, aux recettes commerciales complétées au moins au début par un effort exceptionnel de l'État voire de la CT. Ce complément devra atteindre, au total : 0,64 M€ en dépenses budgétaires. Cet effort additionnel pourrait disparaître à terme. S'y ajoute, pour l'État la perte des recettes domaniales (100 K€ en 2018) et pour la CT la perte des recettes pour services rendus (plaisance, usage de la cale de halage et du ber), pour 60 K€.

BUDGET du PORT et de ses CONCESSIONNAIRES							
hors opérations de développement et de reconstruction, en euros constants 2018							
CHARGES	2018	2021	2031	PRODUITS	2018	2021	2031
Masse salariale, yc supports DTAM	1 040 000 €	1 350 000 €	1 400 000 €	Droits de port	0 €	200 000 €	400 000 €
Autres frais de fonctionnement	170 000 €	250 000 €	600 000 €	Domanial	0 €	100 000 €	200 000 €
Petits investissements et gros entretien	1 730 000 €	2 400 000 €	2 500 000 €	Autres services	0 €	120 000 €	1 200 000 €
				Dotations Etat et CT	2 940 000 €	3 580 000 €	2 700 000 €
TOTAL	2 940 000 €	4 000 000 €	4 500 000 €	TOTAL	2 940 000 €	4 000 000 €	4 500 000 €

Tableau n° 11 : Projection du budget du Port et de ses concessionnaires 2018-2021-2031 (Mission)

Le budget est présenté en cumulant les comptes du port et ceux des éventuels concessionnaires. En l'état, il n'apparaît pas pertinent d'identifier le budget propre du port, les rapports entre ce dernier et les futurs concessionnaires ne pouvant que résulter des appels à projet et des concessions futures. Les chiffres ci-dessus restent donc très globaux et sujets à caution.

On note qu'en 2031, la part de recettes commerciales atteint 40 % par rapport à 5 % en 2018 et 25 % en 2021, hors opérations nouvelles financées exclusivement par la puissance publique. Ces 40 % traduisent un certain volontarisme, par la mise en œuvre des actions de développement évoquées au chapitre 2.

La création des droits de port implique la suppression des taxes portuaires mises en place par la CT et reversées à la CACIMA (92 000 €). Il conviendra d'étudier avec la CT comment financer et réduire progressivement cette subvention, dans la mesure où la CACIMA pourrait bénéficier d'une partie des droits de port passagers en fonction de son implication dans l'accueil des croisiéristes.

Par ailleurs, il conviendra de renégocier le volet portuaire de la convention de 1989 de mise à disposition des personnels de la DTAM à la CT et de clarifier la nature des prestations rendues par la CT à la plaisance et à la petite pêche. Le cadre actuel d'une AOT étant inadéquat, une concession devra être étudiée dans le cadre évoqué dans le chapitre sur la plaisance.

Au-delà des besoins de l'exploitation et du gros entretien, les opérations d'investissement, d'aménagement, de reconstruction de certains quais ou de confortement de certaines digues semblent nécessiter un budget de 6 à 7 M€ par an. Ce montant devra être confirmé par les études techniques et sera fonction de la dynamique commerciale initiée par le Port. Ces investissements devront être intégralement financés par subventions ou dotations. En effet, l'existence d'une subvention d'équilibre interdit tout recours à des emprunts qui ne feraient que rendre nécessaire une croissance de la subvention.

Le maintien de la prise en charge par l'État est donc indispensable, au titre de sa mission de continuité territoriale.

Dans le cas d'un établissement public, au-delà de la mise à disposition des personnels de la DTAM, il sera nécessaire de transformer une part des crédits État versés aujourd'hui à la DTAM, en crédits versés à l'autorité portuaire, au titre d'une subvention pour charges de service public.

En conséquence, dans ce cas, l'établissement public de l'État Port maritime de Saint-Pierre-et-Miquelon aurait alors la qualification d'opérateur de l'État³⁶, être soumis aux dispositions du décret GBCP (Gestion budgétaire et comptable de l'État) avec un agent comptable (agent de la DFiP locale en adjonction de service), et soumis au contrôle économique et financier de l'État, exercé localement par un autre agent de la DFiP). Ceci nécessitera aussi une convention entre le PMSPM et la DFiP. Son impact sera à ajouter dans les chiffres mentionnés ci-dessus. C'est neutre pour le budget de l'État. Un commissaire du gouvernement sera également nommé par le ministre chargé des ports maritimes.

Les modalités de financement pérenne - ressources propres, subvention État et participation CT - devront être étudiées précisément dans la phase de préfiguration.

³⁶ Un organisme est qualifié d'opérateur de l'État sur la base d'un ensemble de critères définis de manière à traduire la proximité avec l'État évoquée plus haut. Ces 3 critères sont cumulatifs : une activité de service public qui puisse explicitement se rattacher à la mise en œuvre d'une politique définie par l'État et se présenter dans la nomenclature par destination selon le découpage en mission-programme-action ; un financement assuré majoritairement par l'État, directement sous forme de subventions ou indirectement via des ressources affectées, notamment fiscales ; un contrôle direct par l'État, qui ne se limite pas à un contrôle économique ou financier mais doit relever de l'exercice d'une tutelle ayant capacité à orienter les décisions stratégiques, que cette faculté s'accompagne ou non de la participation au conseil d'administration. (Cf. <https://www.performance-publique.budget.gouv.fr>)

Recommandation n° 11 : Créer une instance de pilotage stratégique et une direction du port forte et dotée de moyens commerciaux et budgétaires

Créer une instance restreinte associant l'État, les collectivités et un tout petit nombre de personnalités qualifiées non directement concernées par l'exploitation du port qui définisse de façon explicite le cadre d'actions et les objectifs du port.

Constituer une direction autonome s'appuyant sur la DTAM, gérant et percevant les recettes portuaires et conduisant une politique commerciale dynamique.

Mise en œuvre : Ministères concernés, Préfet de Saint-Pierre-et-Miquelon, DTAM

5.4 Une préférence pour l'établissement public

La mission estime que le maintien du port en tant que service de l'État, solution de continuité, permet d'avancer en matière budgétaire mais elle pêche par l'absence d'un dynamisme suffisant de développement, intrinsèque à la culture et aux règles administratives et par le rôle seulement consultatif donné aux collectivités, particulièrement à la CT. En ce sens, ce scénario pourrait être une étape vers le scénario privilégié par la mission, celui de l'EP. Dans ce cadre, il serait mieux de le dissocier de la DTAM en le rattachant directement au Préfet, pour conforter son importance.

S'agissant de la création d'une société, la CT n'est pas favorable à un tel dispositif et ne souhaite pas entrer au capital d'une société d'exploitation portuaire. Pour la CT, comme pour bon nombre d'interlocuteurs locaux – notamment du monde économique : « *le port est un port de l'État et doit le rester* » ;

À l'issue de sa mission sur place et des réunions du comité de suivi, sans méconnaître les difficultés tant réglementaires et financières que sociales, la mission privilégie une solution de rupture, la création d'un **établissement public de l'État *sui generis***, le **Port maritime de Saint Pierre-et-Miquelon – PMSPM**. L'association effective des collectivités à la décision apparaît la meilleure façon de les amener, particulièrement la CT, à maintenir et amplifier leur contribution financière au port, tant en fonctionnement qu'en investissement.

Lors de la 3^{ème} réunion du comité de suivi, le 10 septembre 2019, les débats sur les modalités de gouvernance tendaient à privilégier cette création d'un établissement public. Aussi, le 19 septembre 2019, le préfet de Saint-Pierre-et-Miquelon a réuni des membres de la CACIMA et du Cluster maritime pour examiner les différents scénarios de gouvernance portuaire. Par un courrier en date du 23 septembre 2019, la CACIMA a fait connaître à la mission sa position sur les modalités de gouvernance portuaire : elle privilégie la mise en place d'un établissement public, avec une représentation du secteur privé au sein du conseil de surveillance à parité de l'État et des collectivités. Son courrier figure en *Annexe n° 3*.

La mission note que le choix de ce troisième scénario, permet de supprimer le dernier port d'intérêt national et ainsi de simplifier le cadre de gestion administrative en supprimant le code des ports maritimes et intégrant les dispositions sur les ports dans le seul code des transports.

La mission est bien consciente des orientations gouvernementales rappelées par la circulaire du Premier ministre du 5 juin 2019 relative à la transformation des administrations centrales et nouvelles méthodes de travail³⁷, visant notamment à supprimer ou regrouper les structures dont la taille n'excède pas 100 ETP. Plusieurs parties prenantes ont estimé que cette circulaire interdisait de fait la création d'un établissement public pour le port de Saint-Pierre-et-Miquelon. Pour la mission, la situation toute particulière de l'Archipel, collectivité relevant de l'article 74 de la Constitution et d'un statut législatif particulier (loi organique du 21 février 2007), avec des particularités singulières en matière d'organisation administrative, doit permettre d'envisager une exception, au titre de la différenciation et de l'adaptation nécessaires à une réalité locale bien différente de la métropole ou des autres collectivités d'outre-mer.

Si cette orientation était retenue, un support législatif qui reste à définir pourrait permettre une création par ordonnance et un préfigurateur devrait être nommé. Celui-ci serait également utile dans le scénario 1, service de l'État, pour préparer les décisions touchant aux circuits budgétaires, aux nouvelles relations avec les collectivités et les services de l'État, ainsi qu'avec les partenaires privés du port. Il devrait rapidement être suivi de la nomination du directeur du développement

³⁷ Circulaire téléchargeable sur : <http://circulaires.legifrance.gouv.fr/index.php?action=afficherCirculaire&hit=1&r=44726> .

Nommé bien en amont de la création du futur établissement public de l'État Port de Saint-Pierre-et-Miquelon, sans qu'il soit besoin d'attendre la publication des textes de création, le préfigurateur serait chargé de préparer la mise en place du PMSPM en organisant le port maritime, tant sur le plan de sa gouvernance que sur celui de son fonctionnement futur. Le préfigurateur aurait vocation à devenir le futur directeur général du PMSPM.

Un objectif ambitieux serait alors de créer le PMSPM au 1^{er} janvier 2021 - au plus tard le 1^{er} juillet 2021, le préfigurateur ayant 12 à 18 mois pour mener à bien sa mission. Placé sous l'autorité du préfet de Saint-Pierre-et-Miquelon et pris en charge par le ministère de la transition écologique et solidaire, il disposerait pour sa mission de l'assistance de la DTAM qui fournirait les moyens nécessaires à son fonctionnement. Il travaillerait avec les services de l'État, notamment ceux de la préfecture, de la DFiP, de la DSF, des Douanes et de la PAF. Il n'interviendrait pas dans la gestion actuelle du port assurée par le directeur des territoires, de l'alimentation et de la mer, mais pourrait être sollicité par celui-ci.

Pour la préparation des textes législatifs et réglementaires portant création du PMSPM, il serait associé aux travaux des administrations centrales concernées (DGITM, DGOM, Budget et APE).

Le préfigurateur associe les collectivités territoriales et les acteurs de la place portuaire pour définir par itérations le contour et les modalités de fonctionnement du PMSPM. Il prend en compte la réalité actuelle et veille à l'acceptabilité de ses propositions, en intégrant notamment le facteur temps. L'actuel Conseil portuaire de Saint-Pierre-et-Miquelon pourra être le lieu d'échange et de partage des solutions envisagées.

Comme cela avait été retenu pour la préfiguration des grands ports maritimes d'outre-mer en 2012-2013, un budget de préfiguration devra être prévu. D'un montant estimé entre 100 000 et 150 000 € pour la durée de la préfiguration, il permettra de mobiliser des expertises et prestations d'assistance à maîtrise d'ouvrage – au-delà de ce qui est déjà fait par la DTAM, en particulier : réalisation du bilan d'ouverture, après estimation des infrastructures et des bâtiments du port, du projet de budget 2020 et d'une trajectoire financière 2020-2024, travail préparatoire à la définition des tarifs portuaires (droits de port et redevances d'usage), de la politique domaniale et de ses tarifs, à l'élaboration des modalités et circuits de perception des droits et redevances avec les services concernés de l'État.

Recommandation n° 12 : Privilégier la création d'un établissement public

Au-delà de la création d'un service de l'État doté des moyens financiers et commerciaux suffisants, qui peut être une première étape, créer un établissement public portuaire doté d'un conseil de surveillance, d'un directoire et d'un conseil portuaire.

Nommer un préfigurateur chargé de préparer la mise en place de l'établissement public de l'État « Port maritime de Saint-Pierre-et-Miquelon - PMSPM » selon le calendrier retenu.

Mise en œuvre : Ministères concernés, Préfet de Saint-Pierre-et-Miquelon, DTAM

En s'appuyant sur l'expérience des préfigurations des grands ports maritimes d'outre-mer pour la mise en œuvre de la réforme de 2012, la mission propose, en *Annexe n° 4*, une fiche indicative des missions du préfigurateur.

CONCLUSION

Comme cela lui a été demandé par la lettre du 8 mars 2019, la mission du Conseil général de l'environnement et du développement durable (CGEDD) et du Contrôle général économique et financier (CGefi) relative au port de Saint-Pierre-et-Miquelon propose un cadrage du futur projet stratégique et une organisation nouvelle de ce port, en le dotant d'une personnalité juridique.

S'agissant du cadrage du projet stratégique, la mission formule des recommandations opérationnelles pour 6 pôles d'activités portuaires :

- **La pêche**, activité historique est la première activité d'exportation de l'Archipel. Tant que le niveau de capture pérenne est inconnu, il convient de réserver l'avenir en maintenant l'affectation des quais et bâtiments du môle Interpêche à la pêche industrielle comme artisanale. Une attention particulière doit être apportée à la sécurisation des bâtiments du môle Interpêche dans le cadre d'un appel à projet liant sécurisation et valorisation des bâtiments (*Cf. Recommandation n° 1*)
- **Le commerce** s'appuie essentiellement sur deux navires opérés dans le cadre d'une délégation de service public (DSP), entre Halifax (Canada) et Saint-Pierre d'une part et entre Saint-Pierre et Miquelon d'autre part, ainsi que sur un trafic pétrolier géré par une entreprise privée (6 à 8 navires par an). Les navires de la DSP sont traités au môle du Commerce. Celui-ci est fragilisé par des affouillements liés au mauvais état des quais 1 et 2. (*Cf. Recommandation n° 2*)

En ce qui concerne la maîtrise d'ouvrage de la Délégation de service public (DSP) Fret maritime, actuellement assurée par la préfecture, la mission rappelle que, s'agissant d'une compétence de l'État, elle doit être pilotée par le préfet de Saint-Pierre-et-Miquelon ; l'élaboration du cahier des charges de la prochaine DSP Fret maritime puis l'appel à concurrence devront être engagés sans retard pour une mise en œuvre le 1^{er} janvier 2021. (*Cf. Recommandation n° 3*)

- **Le transport de voyageurs** est assuré par la CT avec ses deux ferries et un bateau plus petit, essentiellement pour la desserte de Langlade, ainsi que par la commune de Saint-Pierre, pour la desserte de l'Île-aux-marins. S'agissant de l'accueil des ferries de la CT, il convient d'identifier, en concertation avec l'ensemble des acteurs portuaires concernés, de nouvelles solutions pour la mise à quai des ferries en prenant en compte les orientations retenues pour l'aménagement de l'interface Ville-Port. (*Cf. Recommandation n° 4*)

L'Archipel dispose d'atouts touristiques importants, notamment l'Île-aux-Marins, en face de Saint-Pierre, dont les conditions d'accès (débarquement/embarquement) ne sont pas actuellement entièrement satisfaisantes. Des travaux de sécurité et d'entretien devront être mis en œuvre. Il conviendra également de s'interroger sur la sécurisation du débarquement des passagers à Langlade (Anse du Gouvernement).

- **La croisière**. Une quinzaine de paquebots par an font escale au quai en eau profonde ou en rade de Saint-Pierre. Il existe un potentiel de croissance dès lors que l'Archipel renforcera son action commerciale vers les paquebots d'expédition. Le projet de quai dédié à la croisière en sera une pierre d'angle. (*Cf. Recommandation n° 5*)
- **La plaisance**, activité très importante avec environ 900 bateaux essentiellement à moteur, dont une grande part a une activité de pêche-plaisance. Il est nécessaire d'en développer les capacités d'accueil estival et les services notamment d'hivernage pour espérer accroître la fréquentation externe. Le Sud du port (Barachois et môle de l'Épi) semble bien adapté à de tels projets portés par des investisseurs privés. Des projets limités mais significatifs et s'insérant dans un plan d'ensemble pourraient faire l'objet d'appel à projet dans un délai bref. Des mouillages pourront être envisagés à Miquelon, à l'Île-aux-Marins et à Langlade. (*Cf. Recommandation n° 6*)
- **La station de pilotage**, porte aujourd'hui un projet de remplacement de la pilotine-remorqueur *Radar IV* par une pilotine-remorqueur neuve mieux adaptée aux missions exercées et à leur conditions plus difficiles qu'en métropole. Il conviendra de soutenir le plan de financement de la station de pilotage pour ce projet, qui prévoit notamment un dispositif de défiscalisation à hauteur de 36% du montant d'investissement (1,6 M€). (*Cf. Recommandation n° 7*)

Concernant **le port de Miquelon**, une réflexion globale doit être menée, pour définir les besoins d'accueil simultané ou successif de navires, ainsi que les besoins de quais, terre-pleins et circulations associés. Cette stratégie partagée pour le développement et l'aménagement du port pourra être formalisée dans un schéma

directeur d'aménagement de moyen-long terme. (Cf. *Recommandations n° 8 et 10*) La sécurisation de l'approvisionnement pétrolier de Miquelon, rendue nécessaire par le très mauvais état de l'apportement pétrolier, devra être conduite dans le contexte du développement des énergies renouvelables sur l'île. (Cf. *Recommandation n° 9*)

Le port de Saint-Pierre est protégé par des digues qui ne nécessitent pas de travaux majeurs. En revanche, un suivi annuel et des campagnes limitées d'intervention sont à prévoir. Il conviendra également de se doter d'une capacité disponible rapidement de confortement localisé. (Cf. *Recommandation n° 10*)

S'agissant des modalités de gestion du port, sans méconnaître les difficultés de mise en œuvre, la mission préconise la mise en place d'**une autorité portuaire reconnue, avec une gouvernance, une organisation et des modalités de financement adaptées.** . (Cf. *Recommandation n° 11*)

Concernant **le statut de l'autorité portuaire**, la mission a expertisé trois scénarios :

- **un service de l'État**, sous l'autorité du préfet, bénéficiant de crédits budgétaires en fonctionnement et en investissement, et bénéficiant de la possibilité de rattacher à son budget des ressources propres (droits de port, redevances d'utilisation ou pour services rendus, redevances domaniales, notamment). Ce service serait, en plus des effectifs DTAM concernés, renforcé de deux personnes orienté développement commercial : un directeur incarnant le port et un directeur du développement. Ce service serait accompagné par un comité stratégique consultatif associant l'État, la CT et les deux communes, définissant des orientations pour le port, dans chaque domaine stratégique ;
- **une société d'exploitation portuaire à capitaux publics** (État, CT, communes), le cas échéant ouvert à des investisseurs publics tels la CACIMA ;
- **un établissement public de l'État *sui generis***, doté d'un statut adapté mais qui pourrait s'inspirer de celui des grands ports maritimes d'outre-mer. La gouvernance ainsi proposée comprendrait un conseil de surveillance, un directoire et un conseil de développement :
 - un **conseil de surveillance** composé de représentants de l'État, de chacune des collectivités et de un à trois administrateurs nommés par l'État en raison de leurs compétences économiques, industrielles, portuaires ou maritimes, issus ou non de l'Archipel, en évitant les risques d'une situation de conflit d'intérêt ; la présence d'élus du personnel (un à deux) devra être étudiée en fonction du régime juridique retenu.
 - un **directoire** de trois personnes : un directeur général, président du directoire, un directeur du développement et un directeur de l'exploitation et des travaux, dirigeant le port dans le cadre des orientations du conseil de surveillance ; le directeur général et le directeur du développement seront porteurs de l'indispensable souffle commercial, aux côtés des instances en charge du développement (CT, CACIMA...)
 - un **conseil de développement** pour la concertation avec les acteurs de la place portuaire. En fonction des besoins, pour un secteur ou une activité donnée, des conseils *ad hoc*, pourraient être créés, par ex. : conseil local du port de Miquelon, conseil local de la plaisance, club croisière.

Une organisation identifiée mais mutualisée avec la DTAM. Dans tous les cas, la mission ne recommande pas de créer *ex nihilo* un service portuaire mais de s'appuyer, dans le cadre d'une mise à disposition de services de la DTAM, sur les personnels de la DTAM assurant déjà l'exploitation portuaire.

Des modalités de financement à conforter. En 2018, le budget du port a été estimé à 1,2 M€ en section de fonctionnement, dont 1,04 M€ pour les salaires et charges de personnel, et à 1,7 M€ en section d'investissement, essentiellement pour l'entretien des infrastructures, soit un total d'environ 2,9 M€, assuré à un peu moins de 95 % par l'État. Au-delà de la situation actuelle, le port aura à prendre en charge les salaires des personnels recrutés en propre (deux cadres). Au regard des retards constatés par la mission dans l'entretien courant des infrastructures portuaires, la mission estime le budget annuel nécessaire à 4 M€, hors opérations nouvelles.

En matière de ressources propres, le port devrait pouvoir, après transfert du domaine public maritime et portuaire et établissement des droits de port au sens du code des transports (droits de port navire, droits de port marchandises et redevances passagers) compter sur des ressources propres à hauteur de 0,42 M€ progressant sous dix ans à 1,8 M€, y compris le produit des activités développées par les concessionnaires. Les opérations d'investissement, d'aménagement, de reconstruction de certains quais ou de confortement de certaines digues semblent nécessiter un budget de 6 à 7 M€ par an. Ce montant devra être confirmé par les études techniques et sera fonction de la dynamique commerciale du Port.

Le maintien de la prise en charge par l'État est donc indispensable, au titre de sa mission de « continuité territoriale ». Les modalités de financement pérenne, ressources propres et subvention État, devront être étudiées précisément dans la phase de préfiguration, qui peut concerner tant le scénario 1 que le 3. Les modalités

de financement pérenne, ressources propres et subvention État, devront être étudiées précisément dans la phase de préfiguration.

La mission estime que le maintien du port en tant que service de l'État, solution de continuité, permet d'avancer sur le budget mais pêche par l'absence d'un dynamisme suffisant de développement, intrinsèque à la culture et aux règles administratives et par le rôle seulement consultatif donné aux collectivités, particulièrement à la CT. En ce sens, ce scénario pourrait être une étape vers le scénario privilégié par la mission, celui de l'établissement public.

S'agissant de la création d'une société, la CT n'est pas favorable à un tel dispositif et ne souhaite pas entrer au capital d'une société d'exploitation portuaire. Pour la CT, comme pour bon nombre d'interlocuteurs locaux – notamment du monde économique : « *le port est un port de l'État et doit le rester* » ;

À l'issue de sa mission sur place et des réunions du comité de suivi, sans méconnaître les difficultés tant réglementaires et financières que sociales, la mission privilégie une solution de rupture, la création d'**un établissement public de l'État *sui generis*, le Port maritime de Saint Pierre-et-Miquelon – PMSPM**. L'association effective des collectivités à la décision apparaît la meilleure façon de les amener, particulièrement la CT, à maintenir et amplifier leur contribution financière au Port, tant en fonctionnement qu'en investissement. La mission note que le choix de ce troisième scénario, permet de supprimer le dernier port d'intérêt national et ainsi de simplifier le cadre de gestion administrative en supprimant le code des ports maritimes et intégrant les dispositions sur les ports dans le seul code des transports. (Cf. *Recommandation n° 12*)

La mission est bien consciente des orientations gouvernementales visant notamment à supprimer ou regrouper les structures dont la taille n'excède pas 100 ETP ; plusieurs parties prenantes ont estimé que cette circulaire interdisait de fait la création d'un établissement public pour le port de Saint-Pierre-et-Miquelon. Pour la mission, la situation toute particulière de l'Archipel, collectivité relevant de l'article 74 de la Constitution et d'un statut législatif particulier (loi organique du 21 février 2007), avec des particularités singulières en matière d'organisation administrative, doit permettre d'envisager une exception, au titre de la différenciation et de l'adaptation nécessaires à une réalité locale bien différente de la métropole ou des autres collectivités d'outre-mer.

Si cette orientation était retenue, un support législatif qui reste à définir pourrait permettre une création par ordonnance et un préfigurateur serait à nommer

Si une décision est prise en faveur de la création de l'établissement public *sui generis* « Port maritime de Saint Pierre-et-Miquelon – PMSPM », il conviendra de **nommer un préfigurateur, ayant vocation à devenir le futur directeur général du port, placé sous l'autorité du préfet de Saint-Pierre-et-Miquelon** et travaillant avec la DTAM, la CT, les communes et les acteurs locaux, en lien avec les administrations centrales concernées (Outre-Mer, Transports, Budget et APE). (Cf. *Recommandation n° 12*) Cette nomination devrait être faite rapidement, sans qu'il soit besoin d'attendre la publication des textes de création du PMSPM.

Fait à Paris, le 9 octobre 2019

**CONTRÔLE GÉNÉRAL
ÉCONOMIQUE ET FINANCIER**

Le chef de mission de contrôle général
économique et financier



François FAYOL

**CONSEIL GÉNÉRAL
DE L'ENVIRONNEMENT ET
DU DÉVELOPPEMENT DURABLE**

L'ingénieur général
des ponts, des eaux et des forêts



Marc SANDRIN

LISTE DES ANNEXES

Annexe n° 1 : Lettre de mission du 8 mars 2019

Annexe n° 2 : Liste des personnes rencontrées par la mission

Annexe n° 3 : Courrier de la CACIMA en date du 23 septembre 2019

Annexe n° 4 : Fiche indicative des missions du préfigurateur du PMSPM

Annexe n° 5 : Liste des rapports et études antérieurs consultés et cités dans le rapport

Annexe n° 6 : Liste des sigles utilisés

Annexe n° 1 : Lettre de mission du 8 mars 2019



*Le ministre de l'Action
et des Comptes Publics*

La ministre des Outre-Mer

*La ministre des Transports
auprès du Ministre d'Etat*

Paris, le – 8 MARS 2019

à

Monsieur Le Préfet de Saint-Pierre-et-Miquelon

Madame la Vice-Présidente du Conseil général de
l'environnement et du développement durable

Madame la Cheffe du Contrôle général
économique et financier

Le port de Saint-Pierre-et-Miquelon n'a pas été inclus dans les grandes réformes portuaires de 2004 et de 2008, et n'a pas vu son organisation modernisée pour lui permettre d'affronter les défis qu'impose la réorientation de son développement portuaire après la fin de la Grande Pêche. C'est aujourd'hui le dernier port d'intérêt national français.

Au moment où les acteurs économiques et institutionnels de l'archipel se mobilisent pour développer l'activité portuaire dans toutes ses composantes (projet de réaménagement du quai croisière, achat de navires traversiers par le conseil territorial, volonté de réaménagement pêche et plaisance portés par la CACIMA et le Cluster Maritime), cette configuration apparaît désormais pénalisante pour les ports de Saint-Pierre et de Miquelon qui, en tant que port d'intérêt national, ne peut durablement financer ses investissements que par crédits budgétaires.

De même, l'absence d'un projet stratégique précisant les objectifs d'aménagement des différentes composantes du port (commerce, pêche, plaisance) ne permet pas aujourd'hui d'anticiper et phaser les opérations de maintien et développement portuaires compatibles avec les ressources budgétaires disponibles.

Aujourd'hui, les problématiques récurrentes du port nuisent non seulement à son développement mais également à l'entretien de certaines infrastructures essentielles au bon fonctionnement du port, et donc à l'approvisionnement de l'archipel, comme la réfection des digues de protection.

Par ailleurs, plusieurs rapports successifs ont formulé la nécessité de la « construction rapide d'une entité opérationnelle gestionnaire du port de Saint-Pierre-et-Miquelon ». En effet, selon les conclusions et préconisations des deux précédents rapports de mai 2015 et mars 2017, la gestion du port doit être optimisée, son image mieux valorisée et son développement - lié intrinsèquement à celui de l'archipel - doit être ambitieux et bénéficier d'une perspective de long terme. Celui-ci devrait donc être incarné par une autorité portuaire dotée d'une personnalité juridique, d'un budget et d'une équipe en propre assurant la maîtrise d'ouvrage de la desserte maritime et l'exploitation portuaire.

.../...

Aussi, dans la continuité de cette réflexion, nous vous demandons de définir la future structure porteuse de l'autorité portuaire. Pour cela, vous étudierez différents scénarii permettant d'identifier clairement sa nature juridique, de définir son périmètre d'intervention, sa composition, ses missions et compétences, un projet de budget en investissement et en fonctionnement incluant notamment une analyse sur les potentielles recettes portuaires, et notamment une optimisation des droits de port. Ces scénarii seront construits en tenant compte des spécificités de l'archipel, notamment sa fiscalité propre et plus globalement le fait que Saint-Pierre-et-Miquelon est une collectivité relevant de l'article 74 de la Constitution.

Vous étudierez les différentes modalités possibles d'association des acteurs locaux à cette nouvelle gouvernance. Vous porterez aussi une attention particulière à la dimension sociale de la création de cette entité, notamment vis-à-vis de la direction des territoires de l'alimentation et de la mer (DTAM) aujourd'hui en charge de la gestion du port.

L'objectif d'une telle étude sera de formuler des propositions et de les comparer afin de proposer le choix de la structure la plus adaptée et de permettre d'atteindre nos objectifs.

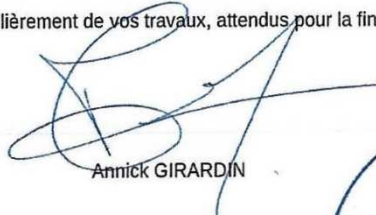
Parallèlement à la mise en place d'une nouvelle gouvernance, vous proposerez les grands axes d'un projet stratégique portuaire à 5 ans définissant les perspectives de maintien en conditions opérationnelles des ouvrages portuaires et des investissements nécessaires au développement du port, compatibles avec les ressources financières disponibles sur cette période.

Nous souhaitons que le travail d'analyse et de propositions soient élaborés par les experts mobilisés par le CGEDD et le CGEFI, qui associeront de manière étroite le directeur de la DTAM assurant les fonctions de directeur du port en application de l'article R-121-1 du code des ports.

Nous souhaitons que le préfet de Saint-Pierre-et-Miquelon constitue un comité de suivi de ce travail, avec les parties intéressées par le projet (acteurs institutionnels et économiques). L'objectif est que les acteurs puissent être informés de l'avancée de la mission, se prononcer sur ses travaux, tout en donnant aux experts mobilisés une liberté d'analyse et de propositions.

Vous nous rendrez compte régulièrement de vos travaux, attendus pour la fin du mois de juin 2019.


Gérald DARMANIN


Annick GIRARDIN


Elisabeth BORNE

Annexe n° 2 : Liste des personnes rencontrées par la mission

Liste des personnes rencontrées par la mission

Ministère des Outre-mer

Annick	Girardin	Ministre des Outre-mer
Mathieu	Lefebvre	Cabinet, Directeur-adjoint
Afif	Lazrak	Cabinet, Conseiller en charge des affaires régaliennes et de l'action publique
Raphaëlle	Seguin	Cabinet, Conseillère en charge du budget, de l'investissement public, des relations avec les collectivités, de la mer, de la pêche et des ports
Etienne	Desplanques	Direction générale des outre-mer, Sous-directeur des politiques publiques

Ministère de la Transition écologique et solidaire (Transports)

Nicolas	d'Arco	Cabinet, Conseiller en charge des nouvelles mobilités et du transport maritime
Laure	Ménétrier	Cabinet, Conseillère en charge des nouvelles mobilités et du transport maritime
Nicolas	Trift	DGITM/DST, Sous-directeur des ports et du transport fluvial (PTF)
Eric	Vacher	DGITM/DST, Chef du bureau des ports (PTF1)
Alain	Pichon	CGEDD, membre permanent
Geoffroy	Caude	CGEDD, membre permanent

Ministère de l'Action et des Comptes publics

Guillaume	Rauffet	Cabinet, Conseiller
Louis	d'Humières	Cabinet, Conseiller en charge du budget de l'État
Laurent	Pichard	Direction du budget, Sous-direction 4, Sous-directeur p.i.
Adrien	Bichet	Direction du budget, Chef du bureau des transports
Marie	Wépierre	Direction du budget, Attachée au bureau des transports
Philippe	Alix	Direction du budget, Chef du bureau de l'outre-mer

Élus de Saint-Pierre-et-Miquelon

Stéphane	Claireaux	Député de Saint-Pierre-et-Miquelon
Stéphane	Lenormand	Président du Conseil territorial
Bernard	Briand	Premier Vice-président du Conseil territorial
Karine	Claireaux	Maire de Saint-Pierre
Danièle	Gaspard	Maire de Miquelon-Langlade
Ludovic	Detcheverry	Adjoint au maire de Miquelon-Langlade
Yannick	Cambray	Conseiller économique, social et environnemental

Services de l'État à Saint-Pierre-et-Miquelon

Thierry	Devimeux	Préfet de Saint-Pierre-et-Miquelon
Grégory	Lecru	Secrétaire général, Préfecture de Saint-Pierre-et-Miquelon
Jean-Pierre	Claireaux	Délégué du préfet à Miquelon-Langlade
Catherine	Caput	Chargée de l'intérim du directeur des finances publiques - DFIP
Yvan	Gindre	Directeur des services fiscaux - DSF
Françoise	Chrétien	Directrice de la cohésion sociale, du travail, de l'emploi et de la population - DCSTEP
Marie-Christine	Saliba	Directrices des douanes
Hervé	Marion	Directeur de l'IEDOM -Saint-Pierre-et-Miquelon
Jean-François	Chauvin	Lieutenant-colonel, Commandant du groupement de la Gendarmerie nationale
Mario	Siosse	Major à la police aux frontières - PAF
Romain	Guillot	Directeur des territoires, de l'alimentation et de la mer - DTAM
Alexandre	Martial	Secrétaire général - DTAM-SG
Patrick	Mercier	Chef du service Énergie, risques, aménagement et prospective - DTAM-SERAP
Arnaud	Granger	Adjoint au DTAM, chef du service Affaires maritimes et portuaires - DTAM-SAMP
Mehdi	Bouchelaghem	Adjoint au DTAM, chef du service Affaires maritimes et portuaires - DTAM-SAMP (2019-08)
Julie	Ducret	Adjointe au chef du service Affaires maritimes et portuaires - DTAM-SAMP
Enrique	Perez	Commandant du port - DTAM-SAMP

Vianney	Changenot	Chef de la mission Développement et sûreté portuaire - DTAM-SAMP-DSP
Bruno	Arantzabé	Responsable de l'unité Port/Phares et Balises - DTAM-SAMP-UPPB
Hervé	Huet	Adjoint au responsable de l'unité Port/Phares et Balises - DTAM-SAMP-UPPB
Céline	Lemoine	Gestion du domaine public maritime - DTAM-SAMP-UPPB
Eric	De Arbun	Responsable de la cellule Entretien des infrastructures maritimes - DTAM-UPPB et les agents de la cellule Entretien des infrastructures maritimes : André Salomon, Dimitry Artano, Michel Colmay, Yann Gaspard
Jean-Marc	Derouet	Responsable de la cellule Phares et Balises - DTAM-UPPB, et les agents de la cellule Phares et
Bruno	Grezelier	Chef d'antenne Miquelon - DTAM
Yann	Michel	Adjoint au responsable de l'atelier Quais à Miquelon - DTAM
Organisations syndicales DTAM		CFDT : Gaëlle Audoux, Steve Poirier, Alix Chevin, John Demontreux FO : Céline Lemoine, Gianni Boissel

Acteurs économiques à Saint-Pierre-et-Miquelon

Alain	Beauchêne	Président de la CACIMA - Chambre d'agriculture, de commerce, d'industrie, des métiers et de l'artisanat
Xavier	Bowring	Secrétaire adjoint de la CACIMA
Nicolas	Loiseau	Pilote maritime - sation de pilotage SPM
Roger	Hélène	Entreprise Roger Hélène et Fils, président MEDEF SPM, président FEA BTP - FFB SPM
Tony	Hélène	Pêcheur du Nord, directeur - GIE (BTP)
Max	Girardin	Groupe Max Girardin (DSP Fret maritime)
Pascal	Bourgeois	BPE, DSP <i>Petit Gravier</i> (desserte Île-aux-Marins)
Philippe	Patrel	Aquila Consulting, président ; Route Ocean Race - Halifax/Saint-Pierre-et-Miquelon, directeur
Jean-Claude	Fouchard	Agent maritime Croisières, Agence de tourisme Le Caillou Blanc
Arnaud	Volle	Pêcheurs du Nord Saint-Pierre-et-Miquelon (Groupe Le Garrec), directeur
Laurent	Nicolle	Groupe Le Garrec, directeur de la branche halieutique (Boulogne-sur-Mer)
Caroline	Cecceci	Directrice SPM Ferries (CT)
Eric	Slominski	Expert maritime RoRo, en mission auprès de SPM Ferries
Denis	Hurel	Métal Plaisance
Daniel	Allen-Mahé	Allen-Mahé SARL
Pascal	Allen-Mahé	Allen-Mahé SARL
Robert	Hardy	Hardy SAS
Stéphane	Poirier-Cusick	Pêcheur, patron du <i>Cap-Percé</i>
Delphine	Dagort	Marcel Dagort SA (centre commercial)
Monique	Walsh	Association des dockers - Présidente
Michel	Mahé	Docker

Acteurs associatifs à Saint-Pierre-et-Miquelon

Vicky	Girardin	Association Pieds rouges - Île-aux-Marins
Yann	Luberry	Association des plaisanciers pêcheurs
René	Michel	Association des plaisanciers pêcheurs
Sébastien	Lafargue	Association des plaisanciers pêcheurs
Christian	Vigneau	Association des plaisanciers pêcheurs
Michel	Urdenabia	Association SPM-Spinnaker - Président
Myriam	Robert	Association SPM-Spinnaker - Vice-présidente

Annexe n° 3 : Courrier de la CACIMA en date du 23 septembre 2019

**CHAMBRE D'AGRICULTURE, DE COMMERCE
D'INDUSTRIE, DE METIERS ET DE L'ARTISANAT
SAINT-PIERRE ET MIQUELON**

N/réf : 46 AB/JC
Objet : Gouvernance et développement portuaire

Monsieur François FAYOL
Chef de mission de Contrôle Général
Economique et Financier
CGEFI
67 rue Barbès
IVRY SUR SEINE

Saint-Pierre, le 23 septembre 2019

Monsieur,

Le 9 septembre dernier, vous avez réuni le comité de suivi de la mission portuaire afin que M. Fayol et Sandrin puissent présenter leurs propositions relatives aux modalités de gouvernance portuaire ainsi que des orientations stratégiques opérationnelles pour les cinq prochaines années. Nous vous remercions d'avoir permis le partage des premiers résultats de cette mission.

Comme nous avons pu l'exprimer dans notre courrier du 3 juillet 2018, nous souhaitons que la CACIMA ait toute sa place dans le nouveau modèle de gouvernance.

Nous sommes donc favorables au scénario 3 d'établissement public sui generis de l'état dont le modèle de gouvernance s'apparente au statut des Grands Ports Maritimes car il permet d'associer les acteurs locaux en charge du développement économique du territoire tout en maintenant le port sous la responsabilité de l'état.

En effet, l'archipel ne doit pas s'engager dans cette réforme portuaire dans une perspective de réduction des dépenses publiques de l'état sur nos infrastructures mais bien dans une dynamique de développement économique du port qui doit s'opérer de manière concertée entre l'état propriétaire du port, les collectivités et le secteur privé.

Dans ce cadre, nous souhaitons que vous preniez en compte les propositions suivantes :

- La place de la CACIMA et donc du secteur privé au sein du conseil de surveillance ne doit pas être limitée à proposer une personnalité qualifiée. Le secteur privé doit occuper autant de sièges que l'état et les institutions. Dans la configuration d'un conseil de surveillance de 9 membres, les membres élus de la CACIMA devraient occuper 2 sièges et proposer la 3^{ème} personnalité qualifiée. Cette configuration existe par exemple au sein du conseil de surveillance du GPM de la Guadeloupe.
- Le directoire devrait être limité à deux postes de direction (DG développeur et directeur d'exploitation) ce qui permettrait de limiter les charges de fonctionnement de l'établissement public.

.../...

**CHAMBRE D'AGRICULTURE, DE COMMERCE
D'INDUSTRIE, DE METIERS ET DE L'ARTISANAT
SAINT-PIERRE ET MIQUELON**

- Le conseil de développement devrait être une instance de concertation la plus large possible avec l'ensemble des utilisateurs du port qu'ils soient du milieu économique, associatif ou institutionnel. Pour autant, cette instance ne devra pas interférer dans la prise de décision du conseil de surveillance et alourdir la gouvernance. Nous savons par l'expérience qu'il est difficile d'obtenir un consensus de tous les acteurs sur les orientations qui pourraient être envisagées. Trop d'exemples récents nous ont démontré que ce mode opératoire est inefficace.

Vous avez indiqué que la mise en œuvre de cette nouvelle gouvernance serait précédée d'une phase de préfiguration évaluée à un an.

Nous souhaitons que durant cette période, un travail de prospective puisse être réalisé sur le développement commercial du port.

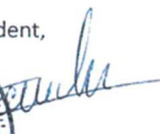

En effet, nous ne pouvons raisonnablement nous projeter dans une gouvernance rénovée sans anticiper les perspectives de développement économique que pourraient générer le port et visualiser les investissements utiles à réaliser pour générer de l'activité commerciale.

En 2013, la CACIMA avait proposé la création d'un poste de chargé de mission développement portuaire dont les missions auraient été les suivantes :

- Analyser l'offre de infrastructures portuaires environnantes
- Assurer un benchmark des produits et services offerts par les ports
- Définir le positionnement commercial des ports de l'archipel
- Identifier les investissements prioritaires à réaliser sur les infrastructures
- Construire les outils de promotion
- Démarcher les clients potentiels

Nous sommes convaincus que le port peut redevenir un outil de développement économique à part entière mais il nous faut rapidement connaître les marchés et définir la stratégie. Nous avons perdu déjà suffisamment de temps alors n'attendons pas que la gouvernance soit opérationnelle pour amorcer ce travail qui sera une indispensable aide à la décision pour le conseil de surveillance.

Nous nous tenons à votre disposition pour toute information complémentaire sur ce dossier et vous prions d'agréer, Monsieur, l'expression de nos plus cordiales salutations.

Le Président,


M. DE LAUCHÈNE.

Annexe n° 4 : Fiche indicative des missions du préfigurateur du PMSPM

Fiche indicative des missions du préfigurateur du PMSPM

Nommé bien en amont de la création du futur établissement public de l'État **Port maritime de Saint-Pierre-et-Miquelon**, sans qu'il soit besoin d'attendre la publication des textes de création, le préfigurateur est chargé de préparer la mise en place du PMSPM en organisant le port maritime de Saint-Pierre-et-Miquelon, tant sur le plan de sa gouvernance que sur celui de son fonctionnement futur. **Le préfigurateur a vocation à devenir le futur président du directoire, directeur général du PMSPM.**

Le PMSPM ayant vocation à être créé et opérationnel au 1^{er} janvier 2021 et au plus tard le 1^{er} juillet 2021, sa mission devra durer de 12 à 18 mois.

Placé sous l'autorité du préfet de Saint-Pierre-et-Miquelon et pris en charge par le ministère de la transition écologique et solidaire, il dispose pour sa mission de l'assistance de la DTAM 975 qui fournit les moyens nécessaires à son fonctionnement. Il travaille avec les services de l'État, notamment ceux de la préfecture, de la DFiP, de la DSF, des Douanes et de la PAF. Il n'intervient pas dans la gestion actuelle du port assurée par le directeur des territoires, de l'alimentation et de la mer, mais pourra être sollicité par celui-ci.

Il est associé aux travaux des administrations centrales concernées (DGITM, DGOM, Budget et APE) pour la préparation des textes législatifs et réglementaires portant création du PMSPM.

Le préfigurateur associe les collectivités territoriales et les acteurs de la place portuaire pour définir par itérations le contour et les modalités de fonctionnement du PMSPM. Il prend en compte la réalité actuelle et veille à l'acceptabilité de ses propositions, en intégrant notamment le facteur temps. L'actuel Conseil portuaire de Saint-Pierre-et-Miquelon pourra être le lieu d'échange et de partage des solutions envisagées.

Au-delà de ce qui est déjà fait par la DTAM et dans le cadre du budget prévisionnel de la préfiguration du PMSPM, il mobilise en tant que de besoin des expertises et prestations d'assistance à maîtrise d'ouvrage pour accompagner la mise en place du port dans les délais impartis.

En particulier, il prépare ou définit les éléments suivants :

1. La gouvernance

- Avec le préfet de Saint-Pierre-et-Miquelon, en lien avec les administrations centrales concernées et dans le cadre de la préparation des textes de création du PMSPM, la composition et le champ d'intervention du conseil de surveillance ; les compétences propres du directeur général du directoire, celles pouvant lui être déléguées par le conseil de surveillance ; les modalités du contrôle par l'État ; les instances portuaires consultatives ;
- Le projet de règlement intérieur du conseil de surveillance et le projet de règlement relatif à la passation de la commande publique par le PMSPM ;
- Le rôle du PMSPM auprès des professions portuaires : dockers, pilote, lamaneurs et manutentionnaires, armateurs ;
- la renégociation de la convention de mise à disposition de 1989 avec la CT s'agissant des activités portuaires.

2. Le cadre du projet stratégique à 2 ans puis à 5 ans

- Les objectifs de développement pour chacune des activités et chacun des secteurs géographiques du PMSPM ;
- Les besoins d'infrastructures portuaires en regard et les besoins de maintien en condition opérationnelle (MCO), de la gestion de la sécurité-sûreté pour les autres infrastructures,
- La trajectoire budgétaire à 2, 5 et 10 ans, intégrant le MCO et le développement.

3. L'organisation et les ressources humaines

- La liste des postes tenus par des personnels membres du Service portuaire de la DTAM et de la capitainerie, qui travailleront sous l'autorité exclusive du directeur général du PMSPM (personnels de la DTAM mis à disposition et dont la masse salariale est remboursée par le Port à l'État) ;
- Le besoin de postes nouveaux au sein du Port, avec les descriptions correspondantes ;

- La préparation des conventions entre le Port et les administrations concernées (DTAM et DFiP) définissant les modalités techniques et financières de l'exécution des fonctions support, dont la comptabilité (voir paragraphe dédié, ci-dessous), au profit du Port ;
- La recherche et la contractualisation relatives aux locaux abritant les services du PMSPM, y compris le service portuaire et la capitainerie mis à disposition ;
- La reprise par le PMSPM des équipements et matériels utilisés exclusivement par les services du port et les modalités d'utilisation des équipements et matériels partagés avec la DTAM.

4. Le domanial

- La limite administrative et la circonscription administrative du PMSPM ;
- L'état des parcelles et biens immobiliers de l'État à transférer au PMSPM et les modalités du transfert ;
- L'état des conventions domaniales à reprendre par le PMSPM et les modalités de reprise ;
- Les procédures de délivrance d'une AOT ou d'une concession, les tarifs applicables.

5. La police portuaire

- Les missions de la capitainerie et la mise à jour des règlements de police et de sûreté portuaires ;
- Les relations avec les services régaliens sur le Port (Douanes, PAF, Contrôle vétérinaire, etc.)

6. Budget, finances et comptabilité

- Après expertise des infrastructures et des biens du port, projet de bilan d'ouverture du port ;
- Projet de budget prévisionnel du premier exercice (*a priori* 2021) ;
- Organisation comptable et financière : agent comptable en adjonction de service (DFiP), comptabilité ordonnateur (DTAM), logiciel comptable, contrôle économique et financier (DFiP), etc. ;
- Convention entre le PMSPM et l'État assurant la viabilité financière du port dans le temps.

7. Droits de port et redevances d'usage

- Création de droits de port. Modalités de perception et de comptabilisation (en lien avec Douanes et DFiP) ;
- Propositions relatives aux taxes portuaires actuelles en prenant en compte leur bénéficiaire ;
- Propositions relatives aux conditions d'usage des équipements et des services du port.

Annexe n° 5 : Liste des rapports consultés et cités dans le rapport

Liste des rapports consultés et cités dans le rapport

Ae, *Avis délibéré de l'Autorité environnementale sur l'amélioration des conditions d'accueil des navires de croisières dans le port de Saint-Pierre (975)*, n° Ae : 2019-48, 10 juillet 2019.

Cabinet PhRI, *Étude pour la ministre des Outre-mer sur la définition des conditions de création d'un port de plaisance à Saint-Pierre-et-Miquelon*, décembre 2018.

MRAe, *Avis de l'Autorité environnementale sur le projet de construction d'un quai pour l'accueil des ferries à Saint-Pierre (97500) de la Société publique locale Archipel Développement*, n° MRAe 2019-AP^{SPM1}, 5 mars 2019.

CACIMA – Observatoire économique, *Le secteur du tourisme de croisière à Saint-Pierre-et-Miquelon – Une escale à fort potentiel de développement*, août 2017.

CEREMA Normandie-Centre, *Appontement pétrolier Miquelon – Saint-Pierre-et-Miquelon Diagnostic et recalcul*, juin 2018.

CEREMA Normandie Centre, *Port de Saint-Pierre – Digue du Nord-Est (Quais du commerce), Inspection détaillée de juillet 2018*, novembre 2018.

CGEDD-IGA, *Desserte maritime « Fret » de Saint-Pierre-et-Miquelon*, Inspection générale de l'administration n° 15-026/14-109/01, Conseil général de l'environnement et du développement durable N° 007501-02 établi par Nicolas CLÔUET, Marc SANDRIN, mai 2015.

CGEDD-IGF-IGA, *Appui au Préfet de Saint-Pierre et Miquelon sur les problématiques portuaires - Rapport Conseil général de l'environnement et du développement durable n° 007501-04*, Inspection générale des finances n° 2016-M-036 et Inspection générale de l'administration n° 16113-16041-01 établi par Thierry BERT, Jean-Pierre DALLE, Yves MORIN et Antoine PICHON, octobre 2016.

CGEDD, *Mission d'accompagnement du développement de l'économie maritime à Saint-Pierre-et-Miquelon - Rapport d'étape CGEDD n° 010872-01* établi par Antoine PICHON, mars 2017.

IEDOM, *Rapport annuel 2017 Saint-Pierre-et-Miquelon*, juin 2018.

IEDOM, *L'économie de Saint-Pierre-et-Miquelon en 2018*, lettre de l'Institut d'émission des départements d'outre-mer n° 563, mars 2019.

IEDOM, *Rapport annuel 2018 Saint-Pierre-et-Miquelon*, juin 2019.

IFREMER, *Évaluation des stocks de pétoncle d'Islande, Chlamys islandica, peigne du Canada, Placopecten magellanicus et concombre de mer Cucumaria frondosa du gisement du banc de Saint - Pierre (subdivision 3Ps de l'OPANO). Résultats de la campagne de prospection SPM2017-Hal (14 au 24 août 2017)*, 2017.

Secrétariat canadien de consultation scientifique, *Avis scientifique 2009/044 de Juillet 2009 - Région de Terre-Neuve et du Labrador, « Évaluation de la ressource du concombre de mer (Cucumaria frondosa) sur le banc de Saint-Pierre dans la sous-division 3Ps de l'OPANO »*, 2009.

SETEC International, *Mission de maîtrise d'œuvre relative à la réhabilitation des digues du port de Saint-Pierre*, 012 39083 Rapport de diagnostic-études préliminaires – indice B00 – 21/11/2016

SETEC International, *Mission de maîtrise d'œuvre relative à la réhabilitation des digues du port de Saint-Pierre*, 012 39083 Rapport d'études d'avant-projet et de projet – indice C00 – 25/09/2017

Annexe n° 6 : Liste des sigles utilisés

Liste des sigles utilisés

Ae	Autorité environnementale
AFITF	Agence de financement des infrastructures de transport de France
AOT	Autorisation d'occupation temporaire du domaine public
APE	Agence des participations de l'État
BOP 203	Budget opérationnel de programme "Infrastructures et services de transports"
BTP	Bâtiment et Travaux Publics
CACIMA	Chambre de commerce, d'industrie, des métiers et de l'agriculture
CanD	Dollar canadien
CCI	Chambre de commerce et d'industrie
CEREMA	Centre d'études et d'expertise sur les risques, l'environnement, la mobilité et l'aménagement
CGEDD	Conseil général de l'environnement et du développement durable
CGefi	Contrôle général économique et financier
CT	Collectivité Territoriale de Saint-Pierre-et-Miquelon
DDE	Direction départementale de l'équipement
DFiP	Direction des finances publiques
DGITM	Direction générale des infrastructures de transports et de la mer
DGOM	Direction générale des outre-mer
DIE	Direction de l'immobilier de l'État
DSP	Délégation de service public
DST	Direction des services de transports
DTAM	Direction des territoires, de l'alimentation et de la mer
DTAM 975	Direction des territoires, de l'alimentation et de la mer de Saint-Pierre-et-Miquelon
Dter	Direction territoriale (CEREMA)
ETP	Équivalent Temps Plein
FED	Fonds européen de développement
GBCP	Gestion budgétaire et comptable publique
GPM	Grand port maritime
IEDOM	Institut d'émission des départements d'outre-mer
IGA	Inspection générale de l'administration
IGF	Inspection générale des finances
ISPS	<i>International Ship and Port Facility Security Code</i>
LO-LO	<i>Lift On / Lift Off</i>
MRAe	Mission régionale de l'Autorité environnementale
PAF	Police aux frontières
PIB	Produit intérieur brut
PMSPM	Port maritime de Saint-Pierre-et-Miquelon
PPRL	Plan de prévention des risques littoraux
PTOM	Pays et territoires d'outre-mer
RH	Ressources humaines
RO-RO	<i>Roll on / Roll off</i>
SARL	Société à responsabilité limitée
SAS	Société par actions simplifiée
SHOM	Service hydrographique et océanographique de la Marine
SNSM	Société nationale de sauvetage en mer
SPL	Société publique locale
VL	Véhicule léger
ZEE	Zone économique exclusive