



# L'Etat *et vous...*

Lettre d'information de la Préfecture de Saint-Pierre-et-Miquelon

## Editorial



En ce début d'année, l'archipel de Saint-Pierre-et-Miquelon a vécu des moments importants, la mise en œuvre des nouvelles modalités de la desserte maritime internationale en fret conformément à la convention signée avec ALLIANCE SA fin décembre 2004, l'arrivée et la mise en service du nouveau bateau de SPM Express, l'Atlantic Jet, la reconduction des quotas de pêche ; les services de l'Etat ont adopté la démarche d'amélioration de l'accueil du public en application de la Charte Marianne, le plan d'élimination des déchets a été approuvé.

Le débat sur la proposition de loi organique relative au statut de la collectivité territoriale qui a eu lieu au sein des conseils municipaux de Miquelon, de Saint-Pierre comme au conseil général, a constitué un élément primordial du débat démocratique qui engage l'avenir.

En ce début de 2ème trimestre et à l'orée du printemps, après un hiver dont tout le monde s'accorde à reconnaître qu'il n'a pas été rigoureux, il faut poursuivre le travail pour conforter l'activité, qu'il s'agisse de la pêche, de l'aquaculture dont l'avenir est conditionné par un accompagnement technique et des efforts accrus notamment pour faciliter la commercialisation à l'exportation.

Le travail doit aussi porter sur l'optimisation des chantiers en cours ou qui vont commencer comme sur les projets qui sont en phase d'étude ou de mise au point et qui constituent des enjeux importants pour l'archipel (l'hôpital et les barrages par exemple).

Cela doit se situer dans le cadre d'une réflexion pour que, au-delà des difficultés actuelles, se dessine un projet pour les années à venir.

Je souhaite que le trimestre à venir, de Pâques à l'été, se déroule sous le signe de l'activité et se termine, grâce à l'émission de télévision « Thalassa » par une opération de promotion de Saint-Pierre-et-Miquelon en métropole.

**Albert DUPUY**  
Préfet de Saint-Pierre-et-Miquelon

## Sommaire

- **DOSSIER** : l'action de l'Etat en mer



- **ZOOM sur** les Affaires Maritimes
- **VIE ADMINISTRATIVE**

Préfecture de Saint-Pierre-et-Miquelon :

Place du Lieutenant Colonel Pigeaud - BP 4200 - 97500 Saint-Pierre-et-Miquelon  
Tél. 05 08 41 10 10 - Fax 05 08 41 25 46

Directeur de la publication : Albert Dupuy - Préfet

Responsable de la rédaction : Anne-Marie Bonnet - Chef de Cabinet du Préfet  
Document réalisé avec le concours des services déconcentrés de l'Etat

Conception et mise en page : @zimuts sarl tél. 05 08 41 16 64

Impression : Echo des Caps (St-Pierre)

Photos habillage : Préfecture de St-Pierre, DE, @zimuts sarl



# Dossier

## L'action de l'Etat en mer

### LE SAUVETAGE EN MER

Régi par une instruction du premier ministre datant de 1990, le sauvetage en mer est adapté localement par un arrangement technique avec la Garde côtière canadienne.

L'Archipel de Saint-Pierre-et-Miquelon se trouvant dans la région de recherche et de sauvetage d'Halifax, sous la responsabilité du centre secondaire de sauvetage maritime de Saint Jean (MRSC St John's), la conduite des opérations de recherche et de sauvetage (SAR) devrait relever des autorités canadiennes.

Cependant un accord entre nos deux pays, permet dans les eaux territoriales françaises, que les opérations SAR soient dirigées par le chef du service des Affaires maritimes, sous la responsabilité du Préfet (dans sa fonction de délégué du Gouvernement pour l'action de l'État en mer).

Le service des Affaires maritimes assure donc une permanence téléphonique pour la recherche et le sauvetage, chargé de retransmettre les alertes au centre maritime de recherche et de sauvetage (MRSC) de Saint Jean.

En toute circonstance, il met en oeuvre les moyens mobiles français (navires ou aéronefs), sauf s'ils peuvent être directement contactés par le MRSC, s'ils sont en mer ou en vol.

Enfin, par son intermédiaire, le MRSC peut demander le concours de tous les moyens français disponibles pour réaliser une opération SAR.

**En cas de nécessité, il convient d'appeler sur VHF 16 ou ASN 70** la station radio de la garde côtière ou par téléphone, le service de permanence des Affaires maritimes au **55-15-36**.

Seuls ces services sont en mesure de mettre en oeuvre les moyens de sauvetage.

Les moyens français peuvent être :

- des navires de l'Etat (Fulmar, Vigie, vedette des douanes ou zodiac des affaires maritimes);
- des moyens privés (pilotine, vedette SNSM, zodiacs de l'école de voile, du club de plongée ou tout autre moyen privé, jugé nécessaire).

L'aide apportée en mer peut être de plusieurs ordres :

- évacuation de blessé;
- assistance à personnes (soins sur place);
- remorquage de navire;
- assistance incendie ou voie d'eau;
- intervention subaquatique;
- récupération de naufragés ...



En 2004 neuf opérations de sauvetage se sont déroulées à proximité de l'archipel.



### LA VIGIE

Le Peloton de Surveillance et d'Intervention de la Gendarmerie de Saint-Pierre et Miquelon dispose d'une vedette de surveillance côtière.

Il s'agit d'une embarcation d'une longueur de 7,30 m et d'une largeur de 2,96 m. Elle est entraînée par un moteur diesel-turbo de 200 CV. Construite en 1989, son équipage est composé de 2 pilotes. Elle peut transporter 3 passagers ou l'équivalent de leur poids en matériels. Sa navigabilité lui permet de sortir par mer de force 4/5 sous des vents de 20/25 nœuds maximum.

L'activité en 2004 :

64 patrouilles de surveillance maritime ont été effectuées au cours de l'année 2004, pour un total de 296 heures. Durant cette période, 57 embarcations ont fait l'objet d'un contrôle, 6 infractions ont été relevées et 11 avertissements donnés, essentiellement suite au non respect des règles de sécurité en mer.

La surveillance côtière est la principale tâche de cette embarcation (réglementation de la pêche, surveillance de la faune marine, secours aux personnes dans la limitée des 5 miles et contact avec les autorités canadiennes).

L'État exerce sa juridiction sur de vastes espaces maritimes (eaux territoriales et zone économique exclusive). La France, où plus de dix ministères sont concernés par la mer, a choisi un concept original d'organisation reposant sur deux principes :

- chaque administration conserve ses attributions propres en mer,
- lorsque la coordination devient nécessaire, une autorité conduit l'action de l'État en mer : outre-mer, il s'agit du préfet (en métropole il s'agit d'une autorité spécifique, le préfet maritime).

Dans ce rôle, le préfet a autorité de police administrative générale en mer. Il peut réglementer les activités par arrêtés. Il coordonne l'action en mer des administrations, et si besoin, la mise en oeuvre de leurs moyens et le cas échéant l'emploi de la force.

**Les missions qui relèvent de l'action de l'État en mer sont les suivantes :**

- sauvetage des personnes : coordination des moyens de l'archipel ;
- sécurité de la navigation : faire respecter les règlements nationaux et internationaux concernant la circulation maritime, prévenir les accidents et les risques pour l'environnement ;
- information des navigateurs : diffusion des informations nautiques et des bulletins météorologiques ;
- loisirs nautiques : plans de balisage du littoral, contrôle de l'organisation des manifestations nautiques ;
- lutte contre les mouvements illicites : trafic de stupéfiants, immigration clandestine, etc. ;
- assistance aux pêches et contrôles : faire respecter la réglementation qui vise à protéger la ressource ;
- maintien de l'ordre en mer : défense des droits souverains et application des règlements.





## AMENAGEMENT A LONG TERME DU PORT DE SAINT PIERRE



Le port de Saint-Pierre revêt une importance vitale pour l'archipel. Il est aujourd'hui le résultat de l'histoire et des aménagements successifs qui ont conduit à construire une série d'extensions et de quais protégés par des digues.

La quasi-disparition de l'activité de pêche industrielle et le développement de la pêche artisanale avec des unités plus petites, le trafic des passagers locaux et des marchandises, ainsi que les escales plus nombreuses des navires de croisières, rendent nécessaire une réflexion approfondie sur l'aménagement du port. Cette réflexion est d'autant plus nécessaire que certaines infrastructures sont vétustes ou inadaptées.

Cette étude, confiée au Port Autonome du Havre, a pour objectifs :

- le recensement des activités actuelles et leur évolution probable, les activités à maintenir, et celles qui pourraient être développées ;
- le recensement des besoins pour chaque activité à court et moyen terme, et leur traduction au niveau des infrastructures ;
- une réflexion sur la desserte marchandises et passagers de l'archipel.

La méthodologie prévue par le Port Autonome du Havre comporte 4 phases :

- un état des lieux : recueil d'informations et enquête sur place, analyse de la situation actuelle ;
- un diagnostic stratégique : analyse multicritères (identification des atouts, faiblesses, opportunités, menaces) ;
- des scénarii prospectifs : perspectives d'évolution à moyen et long terme des trafics, analyse des possibilités d'évolution de l'offre portuaire ;
- des recommandations : préparation d'un catalogue d'actions et de recommandations, évaluations financières des actions et de leur intérêt économique, programme et plans directeurs des nouveaux projets.

Cette étude, démarrée fin 2003, a fait l'objet de quatre présentations et concertations avec le conseil portuaire. La dernière phase de l'étude, qui constitue le projet de schéma directeur du port de Saint-Pierre, a été avalisée par le conseil portuaire en novembre 2004.

## CELLULE PLONGÉE

La direction de l'Équipement a mis en place depuis 2003, une cellule Plongée formée de trois agents ayant le titre de scaphandrier-plongeur professionnel classe IB. Affectés dans différentes unités, les plongeurs ne consacrent qu'une partie de leur activité à la cellule qui assure pourtant plusieurs missions, parfois dans l'urgence : mise en place de corps morts et d'ancrages, inspection périodique des parties immergées des ouvrages d'art, mise en place et contrôle des protections cathodiques anticorrosion, réparations diverses sur les navires, inspection et travaux sur les crépines d'alimentation en eau potable, inspection des installations d'assainissement, ...



Au compte des opérations exceptionnelles de la cellule, on peut citer évidemment les recherches de l'épave du navire Ravenel qui doivent reprendre prochainement.

## PORT DE MIQUELON

Le port de Miquelon a subi d'importants dégâts lors de la tempête du 16 novembre dernier. En parallèle, les usagers du port rencontrent des difficultés importantes liées à l'état des infrastructures d'une part, et à la multiplicité des activités qui se chevauchent (passagers, pêcheurs, employés d'E.D.C. et plaisanciers), d'autre part.

En conséquence, la DE a élaboré un dossier recensant les problèmes et proposant des solutions :

- Réparations urgentes des dégâts de tempête ;
- Confortement des ouvrages affaiblis ;
- Aménagements destinés à faciliter l'exploitation du port dans sa configuration actuelle ;
- Aménagements destinés à modifier et étendre la configuration du port.

Ce dossier, en cours de validation par la Direction du transport maritime, des ports et du littoral (DTMPL), a fait l'objet d'une présentation au conseil portuaire le 8 mars dernier.



# Zoom sur...

## Les Affaires Maritimes

l'aménagement du territoire, du tourisme et de la mer et du Ministère de l'agriculture, de l'alimentation, de la pêche et de la ruralité.

Les domaines d'action de ses attributions couvrent de nombreux champs :

- l'administration des marins professionnels : suivi de l'activité professionnelle, protection sociale spécifique (ENIM) et la formation des gens de mer ;
- l'administration des navires : immatriculation, délivrance des titres de navigation et de sécurité ;
- police de la navigation : sécurité de la navigation, délivrance de titres plaisance, tutelle du pilotage, sauvetage et assistance en mer ;
- administration des pêches maritimes et des cultures marines : réglementation, police, délivrance des concessions sur le domaine public maritime.

Par ailleurs, l'administrateur des affaires maritimes, chef du service, a pour tâche de représenter la Marine nationale sur l'archipel (conseiller du préfet de la collectivité territoriale pour l'action de l'État en mer, organisation des escales de navires militaires français et étrangers, recrutement).

Le service compte actuellement 7 agents et gère 3 observateurs des pêches qui ont pour mission de contrôler le respect de la réglementation des pêches par les navires français et étrangers exerçant leur activité dans la zone 3PS.

Enfin, le service est doté d'une embarcation semi-rigide de 6 mètres et d'une puissance de 140 CV utilisée lors des opérations de contrôle de la navigation et de police des pêches.

## LE COMMANDANT DE PORT

La capitainerie du port de Saint-Pierre est assurée par M Hervé HUET, commandant de port. A Miquelon, les fonctions de commandant de port sont assurées par le chef de la subdivision, M. Max VITIELLO. Les commandants sont placés sous l'autorité directe du directeur de l'équipement qui a le rôle de directeur du port.

Le rôle principal du commandant de port est l'exploitation et la sécurité du port et de ses accès. Il assure la sécurité des personnes et des biens dans la zone administrative de sa compétence. Pour ce faire, il participe au conseil portuaire, met au point les règlements régissant le fonctionnement du port et veille à leur application. Il est assermenté et peut constater les infractions concernant les dispositions du règlement de police du port. Le commandant de port assure, en outre, l'attribution et la gestion des postes à quai en fonction de la taille et des caractéristiques des navires.

Il a donc une position stratégique entre les usagers du port (armateurs, transporteurs terrestres, consignataires, manutentionnaires), les marins (navires de commerce, pêche, plaisance, pilote, lamaneurs), les services administratifs (Affaires Maritimes, Douanes, S.P.A.F., Préfecture, Gendarmerie Maritime) et le port lui-même (subdivision Maritime-Phares et Balises, dragage, entreprises de travaux portuaires, ...).

Le bureau du commandant est installé, à Saint-pierre, dans les locaux de la subdivision Maritime Phares et Balises situés au quai de l'Alysse à l'entrée du Barchois, et à Miquelon, dans les locaux de la subdivision, rue des Basques.

### Pour joindre les commandants de port :

à Saint-Pierre : 41 73 32 (55 03 08)

à Miquelon : 41 09 80 (55 65 60)

## ÉTABLISSEMENTS DE LA SIGNALISATION MARITIME (ESM)

Éléments primordiaux de la sécurité maritime La subdivision Maritime/Phares et balises de la direction de l'Équipement a pour rôle de gérer et d'entretenir les infrastructures portuaires et les établissements de la signalisation maritime (ESM). En ce qui concerne les ESM, la subdivision dispose de plusieurs structures d'intervention : un parc de balisage, un navire baliseur et un centre d'exploitation et d'intervention.

L'histoire de l'archipel a compté de nombreux naufrages à la suite desquels les premiers phares ont été mis en place : Galantry (1845), Ile-aux-Marins (1874), Pointe-aux-Canons, Feu Rouge (1862), puis Cap Blanc et Pointe-Plate (1883). Depuis, le réseau des ESM de l'archipel n'a cessé de s'étoffer. L'évolution des technologies aidant, petit à petit les phares et balises se sont automatisés. Même si les derniers gardiens de phares ont cessé leur activité, les divers ESM n'en demeurent pas moins sous surveillance constante, notamment par le biais de nouvelles technologies. C'est le rôle du centre d'intervention et d'exploitation que de suivre à distance le comportement des bouées.

Ce télé-contrôle, effectué quotidiennement par liaison radio, permet de déceler rapidement une défaillance et d'intervenir sur la bouée pour procéder à un échange standard du coffret de programmation et de régulation pour une réparation en atelier. Si les conditions météorologiques ne permettent pas une sortie en mer, un avis aux navigateurs est radiodiffusé sur les ondes FM et en VHF (on parle alors d'un AVURNAV : Avis Urgent aux NAVigateurs) les informant de l'indisponibilité temporaire de l'établissement de la signalisation maritime.

Tout le travail ne pouvant se faire à distance, régulièrement les bouées sont retirées de leur point de mouillage et ramenées à sec au Parc de balisage du quai de l'Épi, pour nettoyage, inspection et entretien.

Le navire baliseur « Paul Veillon » est utilisé pour se rendre sur les différents sites des ESM, pour

la mise à sec ou la mise à l'eau des bouées et des systèmes d'ancrages ou encore pour le déploiement des barrages lors de mise en œuvre du plan Polmar. Quatre inscrits maritimes, dont un mécanicien et un capitaine sont embarqués sur le navire. Mis en service en 1953, le navire est vieillissant et s'il arrive toujours à remplir sa mission c'est en grande partie parce qu'il est « chouchouté » par les agents de la cellule qui en entretiennent régulièrement la coque, l'accastillage et la machine.

## Vie administrative...

### ✓ PROMOTION

Équipement : Madame Colette LE CARDUNER, adjoint administratif principal de 1ère classe des services déconcentrés, 01/08/04

Madame Annette PLAA, adjoint administratif principal de 2e classe des services déconcentrés, 01/12/04

Monsieur Loïc FOUCHARD, dessinateur chef de groupe de 2e classe, 01/01/04

Monsieur Patrick ALLAIN, agent d'exploitation spécialisé, 16/12/04

Monsieur Frédéric LEVAVASSEUR, agent d'exploitation spécialisé, 01/08/04

### ✓ ARRIVÉE PAR VOIE DE MUTATION

Équipement : Monsieur Guy BOYETTE, contrôleur principal des TPE, service navigation du Nord-Est, 01/03/05

Monsieur Pascal ADAM, Contrôleur des TPE, service spécial des bases aériennes du Sud-Est, 01/04/05

### ✓ RÉUSSITE AUX CONCOURS

Équipement : Monsieur Philippe DEROUET, chef d'équipe d'exploitation des TPE, 13/12/04

Monsieur Marco GASPARD, chef d'équipe d'exploitation des TPE, 14/12/04

Monsieur Gildas MOREL, chef d'équipe d'exploitation des TPE, 13/12/04

Monsieur Pierre OUDIN, chef d'équipe d'exploitation des TPE, 13/12/04

Monsieur Darius ROUAULT, chef d'équipe d'exploitation des TPE, 13/12/04

Monsieur Luc THILLAIS, chef d'équipe d'exploitation des TPE

### ✓ RECRUTEMENT

Agriculture : Monsieur André LECERVOISIER, prise de poste le 10 janvier 2005, inspecteur vétérinaire

### ✓ DÉPART PAR VOIE DE MUTATION

Gendarmerie : Aspirant Eloi MOSQUET rejoindra l'École Polytechnique de Palaiseau le 23 avril 2005

Préfecture : Monsieur Jean-Pierre MIADONNET, secrétaire administratif de préfecture, muté à la préfecture de la Gironde à compter du 1er mai 2005

### ✓ MISE EN DISPONIBILITE

Équipement : Mademoiselle Isabelle LEPLA, technicienne supérieure de l'Équipement, à compter du 01/03/05

## LE PHARE DE POINTE PLATE

Le Phare de Pointe Plate, situé sur la côte ouest/sud-ouest de Langlade, a été mis en service le 15 juillet 1883, en même temps que le phare du Cap Blanc. Avant cette date, les îles de Langlade et de Miquelon ne comptaient aucun phare. C'est après avoir connu de nombreux naufrages que le gouvernement anglais a entamé des démarches auprès du gouvernement français pour que ces îles soient dotées de phares.

Les travaux de construction du phare de Pointe Plate ont débuté en 1878 et se sont étalés sur cinq ans. La tâche était ardue en raison des difficultés d'accès au site, tant par mer que par terre. Les matériaux étaient acheminés depuis Saint-Pierre dans des chalands (barques à fonds plats) remorqués jusqu'au large de Pointe Plate d'où ils étaient acheminés à terre par des chaloupes et des warys (genre de grands doris). Le phare est constitué d'un fût métallique de 2,60 m de diamètre et de quatre jambes de force. Très affectés par la corrosion due aux embruns, le fût, puis les jambes de force furent recouverts de béton armé en 1928 et 1950.

Depuis 1883, le gardiennage était assuré de façon permanente par cinq gardiens logés à proximité du phare. Ce gardiennage a pris fin en 1968 lors de l'automatisation de l'établissement par une alimentation au gaz. En 1986, l'installation d'un aérogénérateur a permis l'automatisation électrique du feu.

