



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

MINISTÈRE DE L'ÉCONOMIE  
ET DES FINANCES

MINISTÈRE DE L'INTÉRIEUR

## Appui au Préfet de Saint-Pierre et Miquelon sur les problématiques portuaires

Rapport CGEDD n° 007501-04, IGF n° 2016-M-036 et IGA n° 16113-16041-01  
établi par

Thierry BERT, Jean-Pierre DALLE, Yves MORIN et Antoine PICHON

Octobre 2016

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

Le présent rapport a été élagué des informations dont la communication auraient pu porter atteinte au secret en matière commerciale et industrielle. En application de l'article 6-II de la loi du 17 juillet 1978 modifiée relative à l'accès aux documents administratifs, ces informations ne sont communicables qu'aux personnes intéressées. Le rapport est donc publié sur les sites officiels publics qu'après occultation de ces informations.



# Sommaire

Liste hiérarchisée des recommandations.....	<a href="#">4</a>
Résumé.....	<a href="#">6</a>
Introduction.....	<a href="#">8</a>
<b>1. La mise en œuvre de la stratégie portuaire à Saint-Pierre comporte des pré-requis et implique un calendrier des travaux à réaliser.....</b>	<b><a href="#">9</a></b>
1.1. Réaménager le port pour le dynamiser : les axes principaux.....	<a href="#">9</a>
1.2. Les aspects techniques des axes de développement retenus à très court terme.....	<a href="#">12</a>
1.2.1. Réaménager une capacité d'accueil et de services à la pêche.....	<a href="#">12</a>
1.2.2. Recréer et développer les capacités de transformation des produits de la mer.....	<a href="#">12</a>
1.2.3. Créer la capacité d'accueil des deux ferries de la Collectivité territoriale.....	<a href="#">13</a>
1.2.4. Réorganiser le stationnement des plaisanciers.....	<a href="#">15</a>
1.3. Les développements de moyen terme.....	<a href="#">16</a>
1.3.1. Le développement du tourisme de croisière (paquebots).....	<a href="#">16</a>
1.3.2. Le développement de l'accueil de yachts.....	<a href="#">19</a>
1.3.3. Le développement d'une capacité d'accueil en hivernage et de réparation-maintenance.....	<a href="#">20</a>
1.3.4. Une action indispensable : la modernisation du « slip-way » (attenant au quai Tabarly) et l'amélioration de la cale de mise à l'eau du quai de l'Épi.....	<a href="#">23</a>
1.3.5. L'utilité d'envisager les modalités d'engagement des moyens de la SNSM.....	<a href="#">23</a>
1.4. Autres contributions possibles à l'attractivité du territoire.....	<a href="#">24</a>
1.4.1. Le développement d'une capacité d'école de croisière.....	<a href="#">24</a>
1.4.2. Développer une activité de stages mixtes (apprentissage du français + un thème) à destination des écoliers américains et canadiens.....	<a href="#">24</a>
1.5. Les autres hypothèses de développement, et notamment celui des activités de soutien aux activités pétrolières, sont plus aléatoires.....	<a href="#">25</a>
<b>2. Les projets connexes à un éventuel développement des activités maritimes.....</b>	<b><a href="#">26</a></b>
2.1. Soutien au développement des activités : apprentissage de l'anglais spécialisé.....	<a href="#">26</a>
2.2. Activité en lien avec le tourisme et le bien-être.....	<a href="#">26</a>
2.3. Autres projets envisagés à Saint Pierre.....	<a href="#">27</a>
<b>3. Les activités portuaires à Miquelon.....</b>	<b><a href="#">28</a></b>
3.1. Les équipements nécessaires.....	<a href="#">28</a>
3.1.1. L'aménagement du site d'amarrage du ferry de la CT.....	<a href="#">28</a>
3.1.2. La rénovation des ducs d'Albe nécessaires à l'accueil des pétroliers ravitailleurs.....	<a href="#">29</a>
3.1.3. L'isolement du quai d'accueil des ferries aux normes ISPS.....	<a href="#">30</a>
3.1.4. La maintenance des quais et du slip-way.....	<a href="#">31</a>
3.1.5. La protection du port contre les pollutions.....	<a href="#">32</a>
3.2. Les développements économiques potentiels.....	<a href="#">32</a>

3.2.1. <i>Le maintien et, si possible, le développement de l'activité de la société de pêche SNPM</i> .....	<a href="#">32</a>
3.2.2. <i>Le maintien et le développement de l'activité conchylicole</i> .....	<a href="#">32</a>
<b>4. La construction rapide d'une entité opérationnelle gestionnaire du port de Saint Pierre est indispensable</b> .....	<a href="#">34</a>
<b>Conclusion</b> .....	<a href="#">35</a>
<b>Annexes</b> .....	<a href="#">37</a>
<b>1. Lettre de mission</b> .....	<a href="#">38</a>
<b>2. Liste des personnes rencontrées</b> .....	<a href="#">40</a>
<b>3. Fiche complémentaire – d'autres projets possibles à Saint Pierre et Miquelon, non liés au domaine maritime</b> .....	<a href="#">43</a>
<b>4. Glossaire des sigles et acronymes</b> .....	<a href="#">45</a>



## Recommandation de niveau 1

Recommandation : Créer une société d'État, à l'autonomie budgétaire, en charge de la gestion des ports de SPM, lui affecter le personnel nécessaire ainsi qu'un budget permettant l'adoption d'un programme d'investissements. 33

Recommandation : Permettre à la collectivité d'effectuer les travaux portuaires, en continuité de la gare maritime restaurée, nécessaires à l'installation des 2 navires de traversée « Saint-Pierre-Miquelon » dont l'arrivée est programmée à l'été 2017. 14

## Recommandation de niveau 2

Recommandation : Rechercher à développer en priorité l'accueil de navires de croisières par une démarche commerciale volontariste. Simultanément, programmer l'investissement d'une réfection des ducs d'Albe du port en eau profonde. 18

Recommandation : Développer sur un programme d'investissements pluri-annuels (terre-pleins, cale de halage, engins de manutention...) une capacité d'accueil des yachts pour faciliter l'installation d'entreprises de maintenance, de réparation et d'hivernage. 22

## Recommandation de niveau 3

Recommandation : Nommer un responsable de l'organisation des activités portuaires de Miquelon qui mettra en place les mesures nécessaires à la sûreté portuaire en vue de l'accueil en 2017 des navires de la collectivité effectuant les trajets Miquelon-Fortune-Saint Pierre. 30

Recommandation : Maintenir comme prioritaire le soutien aux activités « pêche et conchyliculture » de la SNPM. 32

Recommandation : Faciliter le développement de services à la pêche (fabrication de froid, capacité frigorifique...) de nature à permettre la re-création dans le port de Saint-Pierre d'une activité limitée de « débarque, traitement et vente » de produits de la pêche et de la conchyliculture. 12

## Résumé

### Les orientations souhaitables pour le port de Saint Pierre

Le port de Saint-Pierre (celui de Miquelon devant être entendu comme compris sous cette appellation générique), est un port d'État sur lequel la collectivité de Saint-Pierre-et-Miquelon (SPM) n'a pas de compétence autre que pour les appontements réservés à la plaisance.

La faiblesse de sa gouvernance a été mise en évidence à plusieurs reprises par des rapports d'audit, qui soulignaient notamment la faiblesse de ses ressources financières, liée au niveau très bas des droits et aux difficultés de leur recouvrement, et le caractère peu rationnel de l'utilisation de ses équipements. Ils aboutissaient à la proposition de création d'une société d'économie mixte (SEM). Celle-ci est rejetée par la collectivité territoriale qui la juge potentiellement génératrice de coûts supplémentaires pour les habitants de l'archipel. Mais les discussions en cours relatives au projet de modification du statut de la collectivité, avec la constitution éventuelle d'une collectivité unique, pourraient accroître cette pression sur le besoin de modifier la gouvernance du port.

Il apparaît donc nécessaire, aux yeux de la mission, d'**instaurer un organe de gestion du port** disposant de la maîtrise du foncier et d'une autonomie budgétaire - comme le recommandait le rapport CGEDD/IGA de 2015 – ce qui permettrait de créer les conditions d'un pilotage réel de celui-ci avec des moyens concrets (droits de quai). La **constitution d'une société d'État** de gestion du port pourrait être mise en oeuvre sans délai.

Indépendamment du projet de « Hub de transbordement » étudié lors de la mission mais qui, projet économique privé, ne sera pas traité dans cette version exportable du rapport, du fait de la confidentialité attachée aux informations commerciales, le développement du port de St-Pierre peut passer par l'**augmentation du nombre des escales de navires de croisière**, en améliorant la qualité du poste à quai (réfection des ducs d'Albe), en consolidant le dispositif d'accueil et en engageant une action résolue de communication commerciale. En effet, le marché existant se développe de façon forte et SPM offre aux croisiéristes canadiens et nord-américains assurant actuellement la desserte d'une ligne Montréal-New York, une possibilité économiquement intéressante d'escale internationale emportant des droits de « détaxation ».

Le CT a par ailleurs acheté récemment 2 ferries livrables en 2017 en vue d'effectuer du **cabotage** entre Terre-Neuve et l'archipel dans un but de **développement touristique**. Il convient de permettre à la collectivité de réaliser les infrastructures nécessaires à leur accueil, conformément au projet technique partagé avec les services de l'État.

Une offre de **tourisme** incluant la **pêche de plaisance** serait aussi de nature à permettre un apport d'activités maritimes à côté de l'appui à la pêche artisanale toujours présente et méritant également d'être structurée autour de l'anse à Rodrigues.

Cela exige naturellement un effort partagé de rationalisation des installations existantes, et notamment du stationnement des navires de plaisance insuffisamment utilisés.



Enfin, les **activités conchyloles** et de pêche industrielle existant à Miquelon doivent être intégrées au schéma portuaire avec celles de l'accueil des yachts et de réparation-maintenance de ceux-ci.

\* \*

\*

Pour remédier aux dysfonctionnements actuels relevés dans la gestion du port de SPM, la mission recommande que l'État annonce la **création rapide d'une structure de gestion portuaire** à laquelle sera affectée **l'ensemble du foncier** (DPM) avec affichage d'un **budget annuel d'aménagement et de travaux**. Un schéma de développement des activités portuaires pourra être alors adopté par l'organe de gouvernance auquel seront associés tous les acteurs qui le souhaitent.

## Introduction

Par lettre du 22 mars 2016, jointe en annexe, le ministre des finances et des comptes publics, la ministre des outre-mer et le secrétaire d'État chargé des transports, de la mer et de la pêche ont demandé à l'inspection générale des finances (IGF), à l'inspection générale de l'administration (IGA) et au conseil général de l'environnement et du développement durable (CGEDD) d'apporter un appui au préfet de Saint-Pierre et Miquelon sur les problématiques portuaires qui se présentent dans l'archipel.

Il était en outre demandé à la mission d'approfondir le dossier du projet de « hub » de transbordement de conteneurs.

Le premier point a déjà été expertisé et a fait l'objet de propositions très détaillées formulées en mars 2015 par l'IGA et le CGEDD. Il s'agit donc ici de formuler des recommandations pour que ces propositions puissent être mises en œuvre concrètement, compte tenu des spécificités locales. C'est ainsi que s'explique le caractère extrêmement technique d'un certain nombre de propositions.

En revanche, le projet de « hub » de transbordement en est encore au stade de l'avant-projet. Il a fait l'objet d'un dossier remis aux pouvoirs publics par un certain nombre d'entrepreneurs locaux, convaincus que le port de Saint-Pierre doit pouvoir servir de port d'accueil pour de très gros porte-conteneurs afin que les cargaisons soient ensuite réacheminées sur les ports de la zone par des porteurs de moindre taille, capables notamment de remonter le Saint Laurent.

Sur le premier point, certains membres de la mission se sont rendus sur place durant cinq jours pour procéder à des observations techniques et valider leurs recommandations avec les autorités locales.

Sur le second point, en revanche, il n'a pas été possible d'aller beaucoup plus loin qu'une étude de cohérence du dossier, tout développement ultérieur étant subordonné à des aspects commerciaux et politiques que la mission ne pouvait pas préjuger dans l'état actuel de la réflexion. Les informations relatives à ce projet porté par des acteurs privés ont été supprimées de la présente version pour des raisons de confidentialité commerciale.

# **1. La mise en œuvre de la stratégie portuaire à Saint-Pierre comporte des pré-requis et implique un calendrier des travaux à réaliser**

La relance de l'activité maritime à Saint-Pierre et Miquelon est suspendue à la combinaison d'actions publiques et privées permettant de sortir du sous-équilibre économique prévalant actuellement. Dans cette optique, les points principaux portent sur la filière pêche, le transport de personnes et la plaisance.

## **1.1. Réaménager le port pour le dynamiser : les axes principaux**

On entend par « port de Saint-Pierre et Miquelon » conjointement celui de Saint-Pierre (quai en eau profonde compris) et celui de Miquelon. Hormis les grands ports maritimes, c'est le dernier port d'État existant sous cette dénomination, situation probablement due à la difficulté de faire évoluer son statut avec celui des autres ports décentralisés, pour des raisons d'activité et de fonctionnement économique.

# Les quais de Saint-Pierre et Miquelon The wharfs of Saint-Pierre & Miquelon



Le réaménagement doit être pensé en fonction des activités actuelles et des opportunités possibles de développement « interne » au port, ainsi qu'en prenant en compte les longueurs de quai et le tirant d'eau de chacun des sites, la nécessité de limiter les coûts ne devant jamais être écartée du raisonnement, comme la capacité de résistance de la population locale à toute modification de ses conditions de confort. Tout effort, toute restriction d'usage en un lieu, devra impérativement être compensée par un gain ailleurs.

Les principales propositions du rapport de 2015 sont confortées.

En ce qui concerne la présente mission, les propositions, concentrées sur le port de Saint-Pierre, peuvent se regrouper en trois grandes catégories :

- des réaménagements nécessaires à très court terme :
  - réaménager une capacité d'accueil et de services à la pêche en un lieu unique ;
  - permettre de recréer/développer la capacité de conservation voire de transformation de produits de la mer à proximité ;
  - créer la capacité d'accueil des deux ferries de la CT ;
  - réorganiser des lieux de stationnement des plaisanciers ;
  - incidemment, recréer une capacité d'écoute radio de sécurité sur les mouvements en mer aux environs de l'archipel et libérer la capacité d'intervention de l'équipe de la SNSM ;
- des développements à prévoir à moyen terme dans une optique de diversification de l'activité :
  - développer le tourisme de croisière (paquebots) ;
  - accroître la capacité d'accueil en hivernage et de réparation - maintenance qui permettrait de développer l'accueil de yachts (grande plaisance) ;
  - moderniser par conséquent la rampe de hissage à terre, dite slip-way (attenante au quai Tabarly), et améliorer la cale de mise à l'eau du quai de l'Épi par la création d'un petit môle de protection côté ouest ;
- des innovations possibles :
  - faciliter l'installation d'une capacité d'école de croisière ;
  - développer l'accueil de stages mixtes (voile et langue française) pour les écoliers américains et canadiens.

À tout cela s'ajoute l'hypothèse d'activités de soutien aux activités pétrolières de la zone.

Cela suppose techniquement que les efforts doivent prioritairement se concentrer sur 4 zones :

- quai et digue de l'Épi ;
- quai Mimosa (ferries) ;
- pôle pêche ;
- quai en eau profonde.

## **1.2. Les aspects techniques des axes de développement retenus à très court terme**

### **1.2.1. Réaménager une capacité d'accueil et de services à la pêche**

Il serait utile de faciliter la re-création, sur l'espace existant entre les quais Roselys<sup>1</sup>, Aconit et Lobélia (quai dit « Interpêche »), d'une activité de fabrication de glace, éventuellement une capacité de surgélation et, à terme, peut-être, une activité de transformation de poissons, coquillages et crustacés.

L'absence de glacière amène les pêcheurs à aller chercher leur glace de conservation à Terre-Neuve (Fortune) et à y laisser le produit de leur pêche.

La glacière, sous gestion privée, devrait utilement être dimensionnée de façon à permettre de ravitailler, outre la flottille locale, des bateaux de pêche industrielle étrangers (des bateaux des Iles Féroé livrent leur pêche à Saint-Pierre à quelques reprises dans l'année, cette fréquence serait augmentée si ce service était ouvert et amélioré). La qualité de service et les tarifs devront être établis par référence à ce que les pêcheurs trouvent au Canada.

L'espace central du quai pourrait être récupéré en abattant les bâtiments de l'ancienne usine de conditionnement – surgélation de poissons. Cette destruction paraît même une nécessité en termes psychologiques, car elle pourrait aider les Saint-Pierrais à tourner la page de la grande pêche.

Autre avantage, cet espace pourrait être en partie préservé pour conserver une capacité pour l'État à créer de la longueur de quai en y creusant une darse supplémentaire<sup>2</sup>, ce qui permettrait de regrouper sur ce môle la totalité de la pêche artisanale subsistant à Saint-Pierre<sup>3</sup>.

Cet aspect du projet paraît à la fois nécessaire et réalisable à coûts limités.

### **1.2.2. Recréer et développer les capacités de transformation des produits de la mer**

Cette activité, de nature purement privée, pourrait être installée sur l'espace cité ci-dessus. Au reste, il subsiste déjà sur ce quai une poissonnerie (vente en frais aux familles et restaurants), qui devrait être maintenue car c'est un vecteur d'intérêt touristique : c'est la vie même d'un port de pêche.

Pour autant, ce développement ne saurait être considéré comme réalisable avant la réalisation de la glacière, puis de la capacité de stockage (surgélation ou congélation) précitées.

L'idée serait alors de reprendre le développement de l'image commerciale « Produits de Saint-Pierre et Miquelon / Atlantique Nord » ou « Grand Atlantique ».

<sup>1</sup> Le Fulmar, bâtiment de patrouille de la Marine nationale, est amarré au quai Roselys.

<sup>2</sup> Il ne s'agit pas là d'une priorité, mais ce travail serait utile pour améliorer l'organisation du port.

<sup>3</sup> Accessoirement, le creusement de cette darse serait de nature, par récupération de matériaux, à faire baisser le coût de création du nouveau quai des ferries à construire (terre-plein, cf. infra).

À cet égard, la petite production de terrines à base de produits de la mer pourrait être améliorée pour pouvoir être orientée vers les magasins de luxe de métropole et de l'étranger.

1. *Recommandation : Faciliter le développement de services à la pêche (fabrication de froid, capacité frigorifique...) de nature à permettre la re-création dans le port de Saint-Pierre d'une activité limitée de « débarque, traitement et vente » de produits de la pêche et de la conchyliculture.*

### **1.2.3. Créer la capacité d'accueil des deux ferries de la Collectivité territoriale**

#### *1.2.3.1. L'arrivée programmée des deux ferries crée des besoins supplémentaires*

L'arrivée de ces deux petits ferries de type « trans-rade » est une certitude. Elle va créer des besoins supplémentaires pour lesquels des espaces doivent être prévus.

La question du lieu d'arrivée de ces navires se pose selon deux hypothèses alternatives :

soit les bateaux arrivent en centre-ville ;

soit ils arrivent au môle « Interpêche ».

Dans cette dernière hypothèse, cela remettrait en cause les deux projets figurant ci-avant et nécessiterait la création d'une nouvelle gare de voyageurs et de places de stationnement.

La mission ne recommande donc pas cette seconde hypothèse.

Dans la première hypothèse, les problèmes pourraient être résolus plus facilement.

La gêne occasionnée par les véhicules embarquant ou débarquant du bateau doit être relativisée. D'une part, elle se limite aux heures des mouvements des navires, d'autre part, chaque ferry ne peut emporter qu'une douzaine de voitures et 3 conteneurs.

S'agissant des exigences de sûreté du code ISPS (navires arrivant de l'étranger) et donc d'isolement de la partie de quai donnant accès aux navires, elles devraient pouvoir être satisfaites sans difficulté compte tenu de la configuration des lieux. Celles à caractère logistique, de besoin d'aires de stockage (véhicules et conteneurs), comme la nécessité de disposer de parkings et d'une gare de voyageurs couplée avec des bâtiments de la douane trouveront aussi à cet emplacement une solution existante ou en voie de réalisation. En effet, la gare des voyageurs existante est en travaux.

Deux solutions sont envisagées pour parvenir à concrétiser le projet (cf. annexes...) :

#### **La première est présentée par le président de la collectivité territoriale.**

Un premier projet, proposé à la collectivité consiste à couvrir à la fois l'espace actuel (quai Mimosa avec les quais de Fortune et de la Douane) et à créer de toutes pièces, à quelques mètres de là, d'un nouveau quai permettant de faire circuler des véhicules et d'accueillir des piétons en provenance de la gare des voyageurs via une passerelle à





Une nouvelle plate-forme (petit môle) serait ainsi créée, formant bloc avec le quai précédent et, à sa hauteur, créant une aire permettant à la fois de disposer de capacités accrues de stationnement et de stockage, d'organiser un dispositif ISPS qui ne dérange pas trop les fonctionnements de la cité, et d'aménager des rampes d'accès aux ferries.

### **La mission privilégie cette deuxième solution.**

Dans cette hypothèse, néanmoins, les conditions de chargement – déchargement des conteneurs devront être strictement imposées et leur respect faire l'objet d'une grande vigilance (pas de conteneurs montant à bord sans son camion transporteur, pas de stockage de conteneurs sur le quai, durée strictement limitée de stationnement des véhicules sur la plate-forme).

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

## **1.2.4. Réorganiser le stationnement des plaisanciers**

### *1.2.4.1. La situation actuelle est anarchique*

Le fonctionnement du port est actuellement marqué par les comportements problématiques des usagers, lesquels ont tendance à utiliser les quais et appontements avec liberté, comme s'ils en étaient propriétaires, en opposition à une saine gestion des installations par les flux.

Des longueurs importantes de quai sont donc mobilisées par des bateaux qui ne bougent pas du tout, ou trop peu, au regard de l'intérêt qualitatif des emplacements occupés pour le développement d'activités de grande plaisance.

En outre, des problèmes importants de recouvrement se posent. Il est clair aux yeux de la mission qu'ils ne peuvent être résolus sans une identité de vues entre la DTAM, les grands élus et la capitainerie du port. C'est une condition préalable à un renforcement des moyens.

### *1.2.4.2. Pour optimiser le développement du port, il conviendrait que les plaisanciers acceptent des efforts minimaux*

Alors que les bénéficiaires et les services ne pensent qu'à rallonger les quais, il conviendrait, de l'avis de la mission, de libérer d'abord de la longueur d'accostage existante en sortant de l'eau sur un terre-plein ou en ancrant en milieu de rade abri les navires ne faisant jamais mouvement, notamment d'anciens navires de pêche professionnels « reclassés en plaisance » qui occupent indûment – et quasi-définitivement - d'excellentes places à quai.

Or, comme on l'a indiqué ci-dessus, un stationnement, par définition ne peut être que temporaire (l'AOT est une autorisation d'occupation temporaire du domaine public maritime,-DPM-). Ainsi, outre le fait de dégager de la longueur de quai sur tout l'espace portuaire, il semblerait logique de consacrer aux bateaux des pêcheurs, par priorité, la darse de l'Anse à Rodrigue bornée par la Digue du nord-est et le quai Roselys, zone qui n'est que très exceptionnellement prise par les glaces.

Mais les changements de postes alors nécessaires ne pourront se faire sans offrir aux usagers plaisanciers, ainsi délogés, un service au moins globalement aussi confortable ailleurs.

Ce confort passe notamment par une offre de places de parking à proximité immédiate, permettant aux intéressés de charger ou décharger des objets de leur voiture vers leur bateau et réciproquement.

La fourniture d'une cale aisément utilisable serait également utile, a fortiori si le bateau est déplacé pour être amarré en milieu de havre, ce qui nécessitera l'utilisation d'une annexe pour le rejoindre.

Ce sont ainsi plus d'une dizaine de places à quai qui pourraient devenir disponibles.

De très fortes résistances sont néanmoins à anticiper sur ce point. Cependant le port n'appartient pas à la collectivité territoriale mais à l'État. Si celui-ci décide d'agir, il conviendrait que le préfet confirme à la DTAM et à la capitainerie la capacité qui est la leur de dresser des procès-verbaux de grande voirie en cas d'inapplication des règles.

### **1.3. Les développements de moyen terme**

#### **1.3.1. Le développement du tourisme de croisière (paquebots)**

Le potentiel de développement de cette activité est confirmé par le gouvernement canadien dans ses documents de stratégie<sup>4</sup>.

L'escale dans l'archipel qui, dans un circuit canadien, permet de donner un caractère international à la croisière, permet de ce fait aux armateurs d'accéder au recrutement d'équipages non canadiens et à plus bas coûts, ainsi qu'à certaines détaxes.

Mais cette activité est encore limitée. Aujourd'hui, au mieux, ce sont 8 paquebots qui font escale au quai en eau profonde de Saint-Pierre pendant la saison d'été, certains, prévus, se détournant ou n'accostant pas pour diverses raisons, entre autres, un vent créant une houle néfaste pour la coque alors exposée à des heurts répétés contre un quai non ou mal protégé. Ils sont de tailles diverses et vont du petit paquebot de 300 places (croisières à vocation « découverte, nature et sciences », très intéressantes car susceptibles de rester quelques jours sur place pour que les passagers puissent y mener des activités) jusqu'à 2 000 personnes (loisir de masse, mais pour une durée attendue d'escale de quelques heures).

---

<sup>4</sup> Stratégie de transport au Canada Atlantique 2008-2018.



Source : DTAM

### **Navire de croisière au quai en eaux profondes**

#### *1.3.1.1. Améliorer les infrastructures du quai en eau profonde*

L'accroissement de l'activité d'accueil de paquebots, dont la cible optimale est d'une trentaine par an (à l'image de la fréquentation du port de Montréal), passe d'abord impérativement par l'amélioration de la qualité des infrastructures du quai en eau profonde. Les « ducs d'Albe »<sup>5</sup> existants sont en effet en piteux état, ce qui ne rassure pas les commandants des navires, alors que le site peut être exposé à une houle assez marquée dès que les conditions météorologiques se détériorent (par vent d'Est notamment, levant une mer formée, alors que ces vents constituent 15 % des vents dominants)<sup>6</sup>.

La DTAM dispose à cet égard d'un projet d'amélioration des conditions d'amarrage au coût réduit (moins de 6 M€) qui mérite d'être mis en œuvre au plus vite (ne serait-ce que pour que moins de commandants renoncent à accoster). Il conviendrait aussi de prévoir des protections de quai pour réduire les risques créés par la houle précitée dans cette zone de côte assez ouverte malgré la présence de l'île aux marins.

Certaines personnalités locales plaident aussi pour une dépense complémentaire d'au moins 1 M€ pour l'embellissement global du site. Outre le quai lui-même, il serait ainsi possible d'envisager la réhabilitation ou la destruction du bâtiment « frigorifique » situé à l'arrière de ce quai et qui, en son état actuel, constitue une verrue totalement inesthétique. Pour une raison identique à celle appelant la destruction des hangars « Interpêche », la mission plaide pour la destruction de cet édifice, même si la méthode utilisée pour sa fabrication a été très innovante à l'époque.

---

<sup>5</sup> Ducs d'Albes : « pilotis, tubes d'acier, poteaux de bois ou de béton, enfoncés dans le fond d'un bassin maritime ou fluvial sur lequel un navire peut s'appuyer ou s'amarrer, ce qui permet de s'affranchir d'un front d'accostage continu. ».

<sup>6</sup> En dépit de commentaires rassurants d'une étude dédiée menée dans le cadre du projet de création d'un hub de transbordement.



*Source : photo mission.*

### **Le quai et le stockage pétrolier**

Enfin, il serait utile de prévoir l'installation à quai d'une passerelle (coupée) avec la grue correspondante, afin de ne pas obliger le navire de croisière à déployer sa propre coupée, manœuvre souvent délicate lorsqu'elle est opérée par le bord.

#### *1.3.1.2. L'importance d'une démarche commerciale globale*

Le développement de l'accueil des paquebots passe également, de toute évidence, par une démarche commerciale vis-à-vis de leurs armateurs, même si cette action ne peut être crédible qu'après amélioration des conditions d'accueil au quai en eau profonde.

Il est en effet indispensable, parallèlement aux efforts d'infrastructure, de « vendre » l'archipel aux sociétés d'armement. La présence de représentants des services de tourisme de l'archipel, mais aussi de la capitainerie du port, aux salons spécialisés (Miami, Paris,...) est un minimum, le démarchage direct des sociétés devant y faire suite. Cette action a déjà été menée, sans guère de succès, ce qui appelle une revue critique de ses modalités précédentes.

Elle appelle la mobilisation des Saint-Pierrais eux-mêmes au service de la vocation touristique de leur archipel et le développement d'une offre commerciale locale résolument offensive, allant de la mise en alerte de tous les commerces lorsqu'un paquebot est annoncé, y compris le week-end en passant par un accueil sur le quai, la permanence de l'ouverture des magasins (pas de fermeture à midi ou le week-end si un paquebot est présent) ou la fourniture d'un deuxième service dans les restaurants ...

En outre l'amélioration des conditions d'accueil vise aussi le confort des passagers à terre, certains intervenants ayant souligné l'absence parfois de matériels très élémentaires comme des toilettes publiques, qu'il faudrait construire et entretenir sur les quais et en ville.

En effet, la capacité d'absorption par la ville de Saint-Pierre de touristes apparaissant en masse pose actuellement problème. L'archipel dans son ensemble compte en effet 6 200 habitants.

Certains intervenants locaux pensent que la communication vers les opérateurs de croisières devrait sans doute privilégier des navires n'emportant pas plus de 1 000 passagers, d'autres pensent en revanche que l'avenir sera aux grandes unités (1 500 et plus de 2 000 passagers) et que cette réalité doit orienter la communication (recherche de croisiéristes intéressés par une escale sur l'archipel) et permettre de dimensionner l'accueil.

La réponse à ces questions ne peut être apportée en dehors d'une négociation avec les croisiéristes intéressés.

*3. Recommandation : Rechercher à développer en priorité l'accueil de navires de croisières par une démarche commerciale volontariste. Simultanément, programmer l'investissement d'une réfection des ducs d'Albe du port en eau profonde.*

### **1.3.2. Le développement de l'accueil de yachts**

Saint-Pierre n'offre qu'une capacité très limitée d'accueil de yachts, alors que l'île offre un beau havre pouvant les accueillir pour quelques jours ou quelques mois. Le développement de cette activité passe, comme on l'a vu ci-dessus, par la récupération des places occupées par des navires de plaisance qui ne bougent que très peu ou pas du tout, et qui devraient plus utilement être amarrés en milieu de havre sur des corps morts ou sortis de l'eau sur un terre-plein.

#### *1.3.2.1. Des appointements supplémentaires*

En outre, si la fréquentation augmente, le quai clôturant le bassin de l'école de voile côté digue de l'Épi pourrait recevoir deux à trois appointements supplémentaires sur ce même côté, encore très protégé, bien que parfois pris dans les glaces durant l'hiver.

#### *1.3.2.2. Des aménagements de première utilité*

Les postes équipés d'électricité et d'eau ne sont pas généralisés dans tout le port, et seule l'école de voile offre des possibilités pour les équipages de prendre une douche et de laver-sécher leur linge. Dans l'hypothèse d'un accroissement de l'activité de yachting, il conviendrait donc de créer une autre aire de ce type (dans la gare-voyageurs ou le bâtiment de la poste, ou en extension de ces bâtiments, voire sur le môle de l'épi, de l'autre côté de la rade).

Le service de wifi gratuit ou faiblement facturé existant à l'école devrait aussi être étendu à la globalité des zones susceptibles d'accueillir ces marins, avec au moins un PC en libre-service pour un nombre donné de postes d'amarrage.

À proximité, les équipages devraient pouvoir trouver des poubelles en tri sélectif en nombre suffisant pour absorber les déchets sur la base d'une occupation totale du port, une station bleue (recueil des huiles usées, eaux noires et fonds de cale) et une pompe à carburant pour les pleins moteur (si ces équipements existent déjà, la mission ne les a pas situés au cours de sa visite sur place).

Pourraient s'y ajouter une offre de service de stockage en congélateurs et, bien sûr, celle (probablement existante à la capitainerie ou à l'école de voile) de coordination avec les équipages de toutes les manutentions qui pourraient être nécessaires à la maintenance de leur embarcation.

### *1.3.2.3. Une approche commerciale*

Accueillir des yachts suppose que les yachtmen connaissent l'existence de Saint-Pierre et Miquelon et considèrent cette destination comme attractive.

Il convient donc de préparer une communication assise sur une offre de services (magasins d'accastillage, chantiers d'entretien, maintenance de moteurs marins, peinture antifouling, offre d'hivernage), de paysages et de traditions diverses (cuisine, sports traditionnels...), mettant en valeur aussi les conditions d'accueil du port et les services disponibles.

Une fois ces éléments de communication prêts et après évolution des capacités d'accueil du port, il s'agira :

- de moderniser les différents sites web de l'archipel, notamment ceux dédiés au nautisme et aux ports ;
- d'être présent aux grands salons nautiques de la plaisance en Europe et en Amérique du nord (Floride Miami) ;
- de communiquer vers l'ensemble des clubs nautiques de la zone, depuis la Nouvelle-Ecosse jusque dans les Caraïbes où font escale de très nombreux plaisanciers et candidats au tour du monde, en mettant en valeur la beauté des paysages (dont les fjords de Terre Neuve), l'expérience d'une navigation dans des conditions parfois subpolaires (icebergs, orques, phoques) dans des conditions qui ne nécessitent néanmoins ni un rallongement excessif de la croisière ni des efforts particuliers et coûteux d'équipement.

### **1.3.3. Le développement d'une capacité d'accueil en hivernage et de réparation-maintenance**

La région nautique est fort peu dotée en zones d'hivernage cohérentes. Pourtant, le gel des eaux de surface amène de très nombreux plaisanciers, français mais aussi étrangers, à rechercher une opportunité de stockage au sec de leur bateau durant les mois d'hiver, stockage devant, si possible, permettre de procéder à des opérations de maintenance dans de bonnes conditions de travail.

L'idée serait donc de reprendre le projet conçu autour du quai de l'Épi par la DTAM en 2004, avec l'appui technique du port du Havre, en comblant la zone de basse profondeur située, d'une part entre la digue de l'Épi et la digue de l'Île aux moules, d'autre part entre la même digue de l'Épi et l'assise en demi-cercle figurant en bordure du port tenu par l'École de voile.

Le terre-plein ainsi constitué devrait être macadamisé, peint au sol de façon à ce que les stationnements de véhicules, de remorques et de coques n'y soient pas anarchiques. Un hangar pourrait y être construit de façon à accueillir les coques devant faire l'objet d'une maintenance, du fait notamment des conditions de travail en hiver.

Cette même surface devrait accueillir un dispositif de levage-dépose des bateaux en eau et hors eau, du type « araignée » par exemple, dispositif devant pouvoir lever n'importe quel type de bateau de moins de 250 tonnes et accéder de façon autonome à la profondeur d'eau requise par les bateaux et yachts de croisière traditionnellement présents dans la zone. La collectivité territoriale (CT) ayant fait le choix pour des raisons présentées comme de politique locale d'équiper le port de Miquelon d'un ber de levage, un achat identique de ce matériel semble indispensable à Saint-Pierre, compte tenu des besoins supérieurs qui y existent.

La gestion de cette zone de parking pourrait être confiée à un opérateur privé, qui devrait être un professionnel sachant assurer la maintenance de bateaux construits en différents matériaux et ayant une liberté encadrée pour établir ses prix de façon, d'une part, à attirer rapidement la clientèle de l'archipel et, d'autre part, à être compétitif dans le bassin de navigation élargi.

À cet égard, on ne retiendra de l'illustration suivante que le bas de l'image (Sud) qui montre ce que le développement successif des aires autour du quai de l'Épi pourrait donner à terme, la première action pouvant consister en la création d'une aire d'hivernage (voir aussi les deux sous-chapitres suivants).





### **1.3.4. Une action indispensable : la modernisation du « slip-way » (attenant au quai Tabarly) et l'amélioration de la cale de mise à l'eau du quai de l'Épi**

Le développement des activités portuaires ne saurait se faire au détriment de l'environnement. À cet égard, la mission a noté que la cale de hissage à terre (« slip-way ») permettant l'entretien et la réparation des navires locaux n'était dotée d'aucun dispositif de rétention des matières polluantes pouvant être utilisées ou résulter des travaux de maintenance. La modernisation de cette cale doit donc être considérée comme une obligation.

En outre, malgré sa belle largeur, l'utilisation de la cale de mise à l'eau attenante à celle de hissage, c'est-à-dire celle de l'école de voile, ne paraît pas pouvoir être aisément étendue à d'autres usagers. En effet, on ne peut y accéder qu'en longeant ladite école, au risque de rouler au milieu d'enfants non nécessairement attentifs à la circulation des véhicules à moteur, et de trouver la voie encombrée par des dériveurs ou autres kayaks. C'est, autant que faire se pourra, une solution à éviter.

L'amélioration de la cale du quai de l'Épi est en revanche indispensable ainsi que cela a déjà été signalé.

L'opportunité de la création, en sus de celle-ci, d'une cale du modèle et de la taille de celle de l'école de voile, qui serait alors assise sur les nouvelles aires d'hivernage et de maintenance de fond de port, est à étudier. Elle serait sans doute très appréciée et, outre son aspect indispensable s'agissant de sortir de l'eau des navires de bonne taille grâce au ber, elle concourrait à faciliter le recentrage des activités des plaisanciers sur cette zone du port et à libérer de ce fait l'anse à Rodrigues, susceptible d'être utilisée pour regrouper les navires de pêche professionnelle artisanale subsistants.

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

### **1.3.5. L'utilité d'envisager les modalités d'engagement des moyens de la SNSM**

L'archipel ne dispose pas d'un dispositif d'écoute permanent de sécurité et de sauvetage des navires en mer. Même si le capitaine du port (par ailleurs patron de l'équipage de la vedette de la SNSM) a toujours un poste allumé dans son bureau et son véhicule, le niveau d'écoute n'est pas celui d'un CROSS, la fonction étant assurée par les canadiens. Cette absence d'écoute permanente semble créer une faille dans la sécurité maritime locale qui mériterait d'être examinée.

Les accords franco-canadiens organisant la sécurité maritime aux alentours de Saint-Pierre et Miquelon privilégient l'intervention de moyens canadiens dans la zone, alors qu'il y a à Saint-Pierre une station de la SNSM (vedette et équipage entraîné), travaillant en liaison avec les pilotes des hélicoptères de secours de la base canadienne de Gander, qui s'exercent aussi régulièrement avec l'équipage du patrouilleur de la marine nationale, le Fulmar).

Selon la zone de l'incident maritime, les délais d'intervention des secours canadiens peuvent être plus longs que ceux de cet équipage qui doit en outre, systématiquement, demander l'autorisation d'intervenir à la fois aux autorités canadiennes et aux autorités maritimes françaises.

Ce dispositif de décision d'intervention mériterait peut-être d'être réexaminé sereinement aussi bien du côté français qu'avec les autorités canadiennes, a fortiori si l'activité maritime aux abords de l'archipel s'intensifie, quelle qu'en soit la raison.

## **1.4. Autres contributions possibles à l'attractivité du territoire**

### **1.4.1. Le développement d'une capacité d'école de croisière**

Il pourrait être intéressant de développer à Saint Pierre, - peut être avec l'appui d'une école existant en métropole, ou en s'y associant pour la partie locale -, une école de formation à la croisière et une offre de croisière « nordique ».

La proximité de Terre Neuve, aux côtes découpées par de très nombreux et magnifiques fjords<sup>7</sup>, et la présence d'icebergs laissent penser qu'il y a là un potentiel de développement intéressant dans les domaines sportif et touristique. Mais un tel projet suppose d'examiner avec soin préalablement la capacité de l'école de voile à accueillir des stagiaires extérieurs supplémentaires et, peut-être, d'envisager un partenariat avec :

- des sociétés gérant des voiliers de croisière et des vieux gréements pour une expérience collective encore différente (compagnies spécialisées aux Antilles, en Bretagne, à Saint-Malo notamment, sur le golfe du Saint-Laurent ou le long de la côte américaine) ;
- ou des voyagistes offrant en outre des voyages de découverte du Canada ou des USA.

En tout état de cause, il importe, si l'idée est retenue, de construire un projet aboutissant à une offre complète.

### **1.4.2. Développer une activité de stages mixtes (apprentissage du français + un thème) à destination des écoliers américains et canadiens**

Saint-Pierre reçoit régulièrement des collégiens (voire des étudiants) américains ou canadiens venant vivre quelques jours ou quelques mois en France pour améliorer leurs compétences linguistiques.

L'idée d'ajouter au principe de l'acquisition linguistique celui de stages de voile<sup>8</sup> mériterait d'être réexaminée, notamment en termes de ciblage des candidats potentiels (adultes, adolescents, enfants) et de communication (sans oublier, bien sûr, les capacités d'accueil : hébergement et enseignements).

<sup>7</sup> Cf. la discussion tenue avec l'amiral Lévêque (2S) à bord du Rara Avis (flotte « Bel Espoir »).

<sup>8</sup> Ou, par exemple de photos de la faune et de l'avifaune, notamment maritime.

### **1.5. Les autres hypothèses de développement, et notamment celui des activités de soutien aux activités pétrolières, sont plus aléatoires**

La mission estime que le développement de l'économie de l'archipel autour des activités maritimes et portuaires passe plutôt par la multiplication des champs d'action, qui peuvent certes être parfois de modeste importance, mais qui, par leur nombre et leur fréquence, contribuent au développement souhaité, le but étant de rechercher l'effet « boule de neige ».

À cet égard, il lui paraîtrait dangereux que les autorités locales et nationales concentrent excessivement leur attention sur le projet tenant à développer les activités de soutien aux activités pétrolières de la zone.

Alors que les compagnies pétrolières faisant des recherches ou exploitant des gisements dans la zone ont depuis longtemps fait le choix de rattacher leur soutien à des ports canadiens plus proches de ces lieux (St-John's et Halifax sur la côte Atlantique, peut-être les îles de la Madeleine pour les sociétés exploitant le golfe du Saint-Laurent), Saint-Pierre n'a connu qu'une occasion d'assurer le soutien d'une plateforme de recherche, dans la zone économique exclusive française dite du « tunnel » (encore appelée par les canadiens « French baguette »).

En fait, malgré l'existence de l'aéroport qui permet l'arrivée d'équipes de relève, un tel soutien est sans doute plus coûteux à partir de Saint-Pierre, car nécessitant l'import préalable des matériels et des denrées, dans un volume ne permettant pas de réelles économies d'échelle.

Le développement d'activités de soutien aux activités pétrolières semble donc une hypothèse à probabilité d'occurrence basse, et réservée aux opportunités dans lesquelles les structures de recherche et d'exploitation se rapprochent géographiquement très nettement de l'archipel.

## **2. Les projets connexes à un éventuel développement des activités maritimes**

Au cours de ses entretiens, la mission a pu constater qu'un très grand nombre d'idées, sinon encore de projets formalisés, étaient émis par ses interlocuteurs ou pouvaient être une résultante de leurs réflexions. Ces idées avaient toutes comme prérequis le développement des activités maritimes, au moins du trafic de paquebots, au plus du trafic commercial de conteneurs.

La mission en fournit ici une liste non exhaustive, pour rester le plus proche possible des entretiens qu'elle a pu mener.

### **2.1. Soutien au développement des activités : apprentissage de l'anglais spécialisé**

Malgré la proximité avec le Canada, la pratique de l'anglais sur le plan local mériterait peut-être d'être améliorée dans le cadre du développement envisagé des activités portuaires qui peut se traduire à la fois par la présence accrue de touristes dans les rues, mais aussi d'équipages ayant des besoins techniques particuliers.

Il conviendrait donc, sans doute avec la CACIMA, de recenser la variété des domaines techniques dans lesquels des échanges pourraient avoir lieu avec ces « clients » de l'archipel (voile, moteurs et, plus généralement, maintenance nautique, vente...) et d'organiser une proposition de formation linguistique dans chacun de ces domaines.

### **2.2. Activité en lien avec le tourisme et le bien-être**

Plusieurs sortes d'activités sont imaginées en ce moment :

- initiation à la pêche en mer (morue, saumon, crabe des neiges,...) en accompagnement de l'offre de séjour familial et touristique : NB. existence d'un diplôme d'État de moniteur-guide de pêche (formation à Caulnes – Côtes d'Armor, peut être ailleurs) ;
- exploitation des ressources en algues : l'inventaire des ressources marines est en cours, mais sans doute y a-t-il plus à tirer de la variété des algues vivant dans les eaux de l'archipel que l'exploitation qui en est faite actuellement (société de M. Masurel) ;
- découverte de la faune, notamment aviaire, avec guide local (formé d'abord à la faune mais aussi à la photo) pour photographes passionnés : l'archipel est fréquenté par une faune aviaire particulièrement riche (300 espèces), même si toutes les espèces n'y sont pas présentes en permanence. Il y a là une offre particulière à développer via des articles dédiés dans des journaux spécialisés.

## 2.3. Autres projets envisagés à Saint Pierre

### Base avancée vers le Nord et le Groenland :

Cette idée a été évoquée dans un discours par la sénatrice de l'archipel.

La question qu'elle pose est de savoir à quelle clientèle cette proposition s'adresserait, en dehors des croisiéristes et quels avantages particuliers l'archipel, en dehors de son aéroport international, pourrait présenter par rapport à d'autres lieux comme St-John's ou quelques ports du Labrador.

À cet égard, il faut néanmoins observer que l'aéroport de St-John's a désormais une capacité d'accueil au moins égale à celui de Saint-Pierre (approche aux instruments possible), mais se heurte peut-être plus aux conditions météorologiques défavorables.

### **Développement de l'activité de l'aéroport et des hôtels fondé sur le débarquement et l'embarquement de « touristes et croisiéristes » maritimes.**

Même s'il peut être mis en avant un passé, pas si lointain, où chaque famille de l'archipel hébergeait des marins pêcheurs, pour assurer que cette activité pourrait se redévelopper très rapidement, il conviendrait de faire un point, avec la CACIMA, des capacités d'accueil à Saint-Pierre, Miquelon et Langlade, en nombre de lits disponibles en théorie (hôtel, bed and breakfast, autres), nombre de couverts en restaurants, snacks et tables d'hôte (hors deuxième service), voire salons de thé. La CACIMA devrait aussi assurer une veille sur toute la variété des offres et nécessités diverses amenant à recevoir des gens de passage, afin de s'assurer qu'à aucun moment les projets simultanés ne saturent la capacité d'accueil et d'être prête à fournir des solutions alternatives d'hébergement aux porteurs de projets pour leurs clients. En effet, ne pas être en capacité de répondre à la demande, fût-elle inattendue, serait la pire des situations car une réputation négative se bâtit très vite et durablement.

### 3. Les activités portuaires à Miquelon

Comme à Saint-Pierre, le port de Miquelon rencontre des difficultés de fonctionnement, quotidiennes et de fond, méritant la mise en place d'un délégué du capitaine du port. Il appelle ainsi le cadrage de certaines priorités :

- l'aménagement du site d'amarrage du ferry de la CT ;
- la rénovation des ducs d'Albe nécessaires à l'accueil des pétroliers ravitailleurs ;
- l'isolement du quai d'accueil du ferry aux normes ISPS ;
- l'application de règles de fonctionnement et d'utilisation du quai d'accueil des ferries, sablier et autres navires participant au ravitaillement de Miquelon ;
- un effort de discipline des usagers du port et le remplacement d'un ponton-plaisance ;
- le maintien et, si possible le développement de l'activité de la société nationale des pêches de Miquelon (-SNPM-traitement de morue et autres poissons) ;
- le maintien de l'activité conchylicole.

#### 3.1. Les équipements nécessaires

Malgré sa relative étroitesse, le port existant peut tout à fait suffire aux activités maritimes actuelles et à leur développement que la mission ne saurait entrevoir que comme modéré. La plupart des bateaux de ravitaillement, et même les navires qui viennent y débarquer leur pêche pour traitement, n'y séjournent que le temps d'une courte escale, leur port d'attache étant Saint-Pierre ou un port canadien. Si l'arrivée simultanée de plusieurs de ces navires peut se traduire par la nécessité d'une attente hors port pour certains, cette occurrence reste rare et de durée comme d'effet négatif, très limités.

Le maire a présenté à la mission une idée de création d'une nouvelle digue permettant le doublement de la surface et de la capacité d'accueil du port. Ce projet supposerait un effort financier sans aucun rapport avec la réalité économique et humaine de Miquelon-Langlade, et la mission ne saurait en aucune façon en recommander la mise en œuvre. Elle l'a clairement signalé au maire de Miquelon.

En revanche, un certain nombre d'équipements doivent être améliorés.

##### 3.1.1. L'aménagement du site d'amarrage du ferry de la CT

En l'état, l'arrivée des deux ferries Ro-Ro (roll and roll off) n'appelle que la rénovation de la rampe d'embarquement / débarquement préexistante au port, mais celle-ci ne pourra être techniquement lancée qu'une fois connues toutes les caractéristiques techniques des bateaux.

La présence simultanée des deux ferries à Miquelon paraît douteuse et devra être évitée.

### 3.1.2. La rénovation des ducs d'Albe nécessaires à l'accueil des pétroliers ravitailleurs

Bien que les services de l'État aient aménagé un appontement spécifique pour les pétroliers ravitailleurs, celui-ci n'a été jusqu'ici qu'exceptionnellement utilisé, l'accostage au port même lui étant préféré, c'est-à-dire exactement de l'autre côté de la digue à laquelle est rattaché l'appontement spécialisé.

Fondé sur des ducs d'Albe, l'appontement spécialisé présente, par construction, une relative souplesse qui peut laisser croire qu'il n'est pas solide.

Ayant été construit il y a maintenant de nombreuses années, il n'en doit pas moins faire l'objet de travaux de maintenance. Ces travaux paraissent d'autant plus nécessaires que le port n'est accessible aux pétroliers ravitailleurs que parce qu'ils sont de petite taille. Or, M. Robert Hardy, Directeur général de la SAS Louis Hardy, qui ravitaille l'île, a confirmé à la mission qu'il devenait quasi impossible de trouver des pétroliers aussi petits. Il faut donc s'attendre à ce que le ravitaillement soit opéré à l'avenir par un navire de plus grande taille qui ne pourra pas entrer dans le port.

L'étude commandée au CEREMA, qui doit être rendue cette année, sera de nature à permettre l'investissement qui devra être programmé sans tarder.



*Source : photo mission.*

**Appontement pétrolier de Miquelon**

### 3.1.3. L'isolement du quai d'accueil des ferries aux normes ISPS

#### La situation actuelle est très critiquable.

L'accueil possible d'étrangers transportés depuis Terre-Neuve par les ferries de la collectivité appelle la mise en place d'une capacité à fermer l'accès au quai pendant la durée des opérations de débarquement et d'embarquement au titre des mesures ISPS.

Or la population miquelonnaise a pour habitude de se rapprocher au plus près du bateau venant de Saint-Pierre (le « Cabestan »), y compris en véhicule, pour accompagner les partants ou accueillir les arrivants. En outre, certains usagers du port déchargent leurs cargaisons directement sur le quai, à toute heure, sans chercher à savoir si ce comportement peut présenter des risques. C'est le cas du sablier, qui repart d'ailleurs sans nettoyer les reliquats de son activité, ce qui fait que le quai est sale et que des dépôts s'accumulent au fond de l'eau le long de celui-ci. Si, par exemple, le bateau de pêche de la SNPM ou un sablier décharge sa cargaison directement sur le quai au moment où le bateau de Saint-Pierre arrive, il y a à la fois beaucoup de monde sur le quai, des mouvements incessants de véhicules, et au milieu de cela, un terril qui bouche la moitié du passage. Cette situation ne peut durer.

Il convient donc :

- d'envisager la création d'une clôture mobile permettant de fermer l'accès aux véhicules ;
- d'interdire (gardiennage à assurer par la gendarmerie) aux piétons de passer ces barrières s'ils ne sont pas passagers du bateau ;
- de créer un cheminement pour les seuls véhicules transportant des charges et autorisés à s'approcher des bateaux ;
- de créer un lieu de contrôle des étrangers débarquant de Terre-Neuve (modalités d'armement à étudier).
- de créer, puis faire appliquer des règles de fonctionnement et d'utilisation du quai d'accueil des ferries, sablier et autres navires participant au ravitaillement de Miquelon, ce qui implique un effort de discipline des usagers du port ;
- de faire accepter par la population de Miquelon le dispositif ISPS, et donc la fin de la liberté d'accès au quai ce qui ne sera pas sans entraîner des protestations. Pour les calmer par avance autant que possible, il conviendrait d'envisager dès maintenant :
  - d'organiser une zone de dépose minute à proximité immédiate de la grille et une zone de parking, soit immédiatement au débouché sud-est du quai, soit vers le côté nord du port (à l'endroit de l'actuel entrepôt sous douane) ;
  - de créer un cheminement abrité (idéalement) tout le long du quai, dès lors qu'en hiver les conditions météorologiques d'accès à pied aux bateaux peuvent effectivement être difficiles ;
  - de créer un système de chariots-navette pour que les bagages des personnes âgées ou invalides puissent être approchés du bateau.

A priori, la nécessité de ces travaux résultant de l'achat et de la mise en œuvre par la CT de ses ferries, il lui incombe de couvrir les coûts annexes en résultant.

Par ailleurs, afin de libérer un peu de longueur de quai disponible, il conviendrait de déplacer de quelques mètres vers l'ouest le ponton se situant au plus près de la SNPM en inversant la rampe d'accès à celle-ci. Cette opération, même si elle bloque



l'apportement pour les navires de plaisance importants, pourrait servir à de petites embarcations et libérerait un linéaire de quai disponible suffisant pour permettre l'accostage simultané du second navire de pêche de la SNPM.

5. *Recommandation : Nommer un responsable de l'organisation des activités portuaires de Miquelon qui mettra en place les mesures nécessaires à la sûreté portuaire en vue de l'accueil en 2017 des navires de la collectivité effectuant les trajets Miquelon-Fortune-Saint Pierre.*



*Source : photo mission.*

**Port de Miquelon**

### **3.1.4. La maintenance des quais et du slip-way<sup>9</sup>**

Il semble que les quais, notamment l'extrémité de celui s'appuyant sur la digue clôturant le port au nord, ont été construits pour partie sur une assise en bois qui, aux dires des usagers, se détériore.

Il conviendrait que la DTAM s'assure de l'état de ces structures (l'étude des ingénieurs du CEREMA pourra utilement être également orientée vers ce point).

En outre, la cale de halage et de mise à l'eau clôturant le port a été construite en posant des plaques de béton sur le sol de la partie du port gagnée sur la terre. Sa solidité actuelle et à terme doit être étudiée par la DTAM afin de ne pas s'exposer dans

---

<sup>9</sup> Slip-way : rampe inclinée permettant la mise à l'eau et hors d'eau des bateaux.

le futur à des dépenses qui pourraient être évitées en assurant des mesures de conservation-consolidation dès que possible.

### **3.1.5. La protection du port contre les pollutions**

Au nord de la cale figurent deux citernes de la société Hardy. Si l'une d'entre elles a pu donner lieu à une petite pollution, la plus grande est désormais dotée d'une cuve de rétention et la plus petite va être remplacée par une nouvelle cuve à double paroi ne nécessitant pas de dispositif de rétention.

La sagesse voudrait cependant que ces citernes soient déplacées plus au nord, à distance des eaux du port, comme un schéma précédent le prévoyait. Ce déplacement reste douteux, M. Hardy ne l'a évoqué à aucun moment.

## **3.2. Les développements économiques potentiels**

### **3.2.1. Le maintien et, si possible, le développement de l'activité de la société de pêche SNPM**

La SNPM produit, à proximité immédiate du quai et dans des locaux qui lui sont prêtés par la collectivité, des morues salées (exportées notamment vers le Portugal).

Elle va commencer à traiter d'autres espèces et à les congeler grâce à l'achat d'un tunnel financé en partie par l'État.

Elle procède aussi au captage et à l'élevage du naissain de coquilles Saint-Jacques, qui lui servent ensuite à essaimer une zone qui lui est attribuée à cet effet.

Cette entreprise porte à elle seule 45 emplois (la population de Miquelon étant de 600, cette activité est donc essentielle pour l'île). Elle a créé et porte l'image et la réputation de certains produits de la mer pêchés localement (sous le label : la Royale de Miquelon).

La SNPM a perdu récemment une aide financière de l'ODEADOM. La situation économique de l'île et même de l'archipel plaide néanmoins, tant que cette société n'aura pas trouvé une taille lui ouvrant une relative garantie de survie, pour un appui constant de l'État et, en tout état de cause, une veille très attentive sur sa situation. À ce titre, des débouchés de marchés du frais et de coquilles congelées directement vers Paris étaient évoqués lors du passage de la mission avec un acheteur de la société Picard présent sur l'archipel.

### **3.2.2. Le maintien et le développement de l'activité conchylicole**

Cette activité est centrée sur :

- l'élevage et l'essaimage de pétoncles géants de type coquille St-Jacques, que l'on trouve par ailleurs à l'état naturel dans la zone.

Pour la première année, les résultats de sondages témoignent d'une concentration forte des coquilles. Encore faut-il qu'elles ne soient pas pêchées par les « plaisanciers » alors qu'il y a d'autres zones où l'on en trouve à l'état naturel. En effet, les plaisanciers se livrant à cette activité ne génèrent aucun emploi et, du moins

officiellement, aucune recette pouvant donner lieu à fiscalité alors que l'essaimage et la conchyliculture nécessitent des efforts financiers et humains considérables.

- l'élevage de moules dans les étangs de Miquelon.

La production locale de produits cuisinés (autres que ceux déjà existant) à partir de ces coquillages pourrait être développée sous un format devant rester raisonnable dans la phase de lancement. Cette production viserait des ventes régionales, l'exportation vers la métropole étant sans doute plus aisée sous forme de produit semi- bruts (noix de pétoncle par exemple).

- au-delà de la coquille Saint-Jacques, peut-être serait-il possible de développer d'autres espèces.

À cet égard, l'intérêt de l'élevage d'haliotides (ormeaux ou abalones), coquillages à haute valeur commerciale, pourrait mériter d'être étudié. Ce coquillage est élevé avec succès dans le Finistère. Une consultation de l'IFREMER sur ce sujet pourrait être lancée, notamment au regard de la température d'eau acceptable par ces animaux et la nature des algues dont ils se nourrissent. En cas de réponse favorable, un contact avec l'éleveur finistérien pourrait ensuite être pris, aussi bien à titre méthodologique qu'en vue d'un éventuel partenariat<sup>10</sup>.

L'acceptabilité de l'élevage d'une espèce allogène devrait aussi être étudiée, au travers de consultations locales et d'échanges avec les autorités fédérales et provinciales du Canada.

**6. Recommandation : Maintenir comme prioritaire le soutien aux activités « pêche et conchyliculture » de la SNPM.**

<sup>10</sup> Il s'agit de France Haliotis qui élève des ormeaux près de l'Aber Wrach et face à Guisseny (29).

#### **4. La construction rapide d'une entité opérationnelle gestionnaire du port de Saint Pierre est indispensable**

La ville de Saint-Pierre s'ordonne et se développe autour de son port. Chacun des habitants s'y retrouve dans ses activités, sa vie quotidienne, ses promenades et ses loisirs, et y lit les traces de son passé. C'est aussi sur le fondement d'une revitalisation du port que Saint Pierre peut construire son avenir.

Or, ce port n'est pas géré de façon optimale : les usages s'entremêlent au gré des habitudes ou des initiatives des uns ou des autres, le domaine foncier est peu valorisé ou le lieu d'équipements obsolètes ou concurrents, des opportunités de développement d'activités sont manquées faute de place alors qu'à côté subsistent des occupations non productives de valeur économique ou de bien-être pour la population ; enfin, l'image du port donnée au visiteur n'est pas celle que mérite l'archipel. C'est ce qu'ont montré les observations et les propositions faites par la mission, retracées dans les chapitres précédents du présent rapport concernant la pêche et la filière attachée qui devrait se développer, le transport et le transit de passagers, le séjour des plaisanciers et des croisiéristes, les activités maritimes de toute sorte.

La mission recommande que soit rapidement constituée une structure opérationnelle de gestion du port, que nous appellerons ci-dessous « autorité portuaire ». Tous les exemples, en France comme ailleurs dans le monde, montrent que la mise en œuvre d'une telle structure portuaire réunissant « dans la même main » gestion foncière des plans d'eau et du long des berges, tarification et budget en recettes et en dépenses, organisation générale et répartition des activités, stratégie de développement et action commerciale, etc., est un facteur de redémarrage et de développement portuaire et maritime, d'optimisation des ressources et de meilleure satisfaction des clients.

Cette « autorité portuaire » doit avoir une personnalité juridique et des équipes propres, en nombre bien sûr limité<sup>11</sup> compte tenu de la taille du port. Plusieurs modèles existent dans le droit français. Au cas où la collectivité territoriale confirmerait son souhait de ne pas participer à l'actionnariat de cette « autorité portuaire », la mission recommande que l'État la constitue lui-même sans tarder.

***7. Recommandation : Créer une société d'État, à l'autonomie budgétaire, en charge de la gestion des ports de SPM, lui affecter le personnel nécessaire ainsi qu'un budget permettant l'adoption d'un programme d'investissements.***

<sup>11</sup> Dont une bonne part pourra venir de la DTAM pour ne pas dupliquer les fonctions.

## Conclusion

Conformément à la lettre de commande, la mission s'est tout d'abord livrée à un examen très détaillé des actions de court et de moyen termes qui lui paraissaient nécessaires à l'amélioration du fonctionnement des ports de Saint-Pierre et de Miquelon.

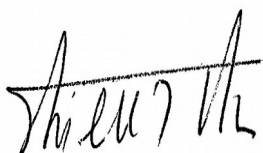
Des marges de progrès peuvent en effet être exploitées très rapidement pour dynamiser les activités de pêche et de plaisance, pour assurer une utilisation optimale des ferries acquis par la collectivité territoriale, et à plus long terme pour attirer davantage d'activités de croisière et, parallèlement, pour installer des capacités accrues de réparation et de maintenance.

Des innovations sont en outre possibles, notamment dans le domaine de la formation dans le domaine de la croisière et de la navigation de plaisance.

Ces projets impliquent naturellement une concertation permanente entre la collectivité territoriale, l'État et les populations locales, lesquelles doivent consentir des efforts tendant à permettre l'optimisation des ressources géographiques et logistiques des ports.

Sur l'ensemble du développement des activités des ports de Saint-Pierre et de Miquelon, la Mission recommande enfin la mise en place d'une autorité portuaire, qui serait à même de coordonner au mieux les efforts nécessaires et de provoquer les concertations indispensables.

**Thierry Bert**



Inspecteur général  
des finances

**Jean-Pierre Dalle**



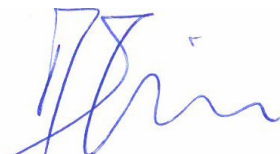
Inspecteur général  
de l'administration

**Yves Morin**



Ingénieur général  
des ponts, des eaux  
et des forêts

**Antoine Pichon**



Administrateur civil  
hors classe



# Annexes

# 1. Lettre de mission

CGEDD N° 007501-04



12/2016

*le Ministre des Finances  
et des Comptes publics*

*le Ministre des Outre-mer*

*le Secrétaire d'Etat  
chargé des Transports  
de la Mer et de la Pêche*

Paris, le 22 MARS 2016

à

Madame Anne LEVRAUT  
Vice-Présidente du Conseil Général  
de l'Environnement et du Développement  
durable

Monsieur Michel ROUZEAU  
Chef de l'Inspection générale de l'administration

Madame Marie-Christine LEPETIT  
Cheffe de l'Inspection générale des Finances

**Objet** : Appui au préfet de Saint-Pierre et Miquelon sur les problématiques portuaires

Le port de Saint-Pierre-et-Miquelon est d'une importance stratégique majeure pour l'archipel tant en ce qui concerne l'approvisionnement et les déplacements de la population que pour servir de base à des services nouveaux d'initiative publique ou privée, susceptibles de participer au développement économique de l'archipel.

Au cours des dernières années, le trafic portuaire et le développement du port ont fait l'objet de plusieurs missions d'inspection. Le rapport de la dernière mission, conduite conjointement par le Conseil général de l'environnement et du développement durable (CGEDD) et l'Inspection générale de l'Administration (IGA), remis en mai 2015, identifie des actions portant sur l'ensemble des problématiques portuaires de l'archipel.

Ce plan d'actions doit maintenant être mis en œuvre.

Le Préfet de Saint-Pierre et Miquelon a d'ores-et-déjà engagé la procédure de consultation en vue de l'attribution, en 2016, d'une nouvelle délégation de service public (DSP) pour la desserte maritime de l'archipel.

S'agissant en premier lieu, des autres recommandations formulées dans le rapport CGEDD/IGA de mai 2015, **nous vous demandons d'apporter votre appui au préfet, chargé de l'élaboration sous 4 mois d'une stratégie portuaire, ayant pour objectif le développement des activités économiques de l'archipel**, ce qui passe notamment par la mise en place d'une structure de gestion chargée de l'exploitation du port.

*— L. Rouzeau  
6*



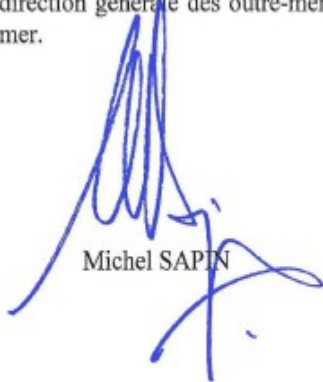
Cette stratégie devra tenir compte des impératifs liés à la situation spécifique du territoire, notamment la nécessaire continuité des approvisionnements en hydrocarbures ainsi que la sécurisation des activités de pilotage, des conditions de navigation et des activités portuaires.

La réflexion relative à la définition de cette stratégie portuaire devra en outre expertiser les impacts du projet de construction à Saint-Pierre du terminal à conteneurs visant à développer une activité de transbordement pour les principaux armements maritimes mondiaux.

La mission devra donc également, et dans les mêmes délais, **étudier le calendrier et les conditions de faisabilité techniques et financières, ainsi que la viabilité économique du projet de « hub » de transbordement dans son environnement régional, en lien avec les porteurs du projet.**

En second lieu, nous souhaitons que la mission évalue la pertinence et la forme que pourrait prendre un appui à apporter dans la durée au préfet de Saint-Pierre et Miquelon, au regard des enjeux que vous aurez identifiés pour la mise en œuvre de la stratégie portuaire.

Les membres que vous voudrez bien désigner devront veiller à articuler leur travail en lien avec la direction générale des outre-mer et la direction générale des infrastructures, des transports et de la mer.



Michel SAPIN



George PAU-LANGEVIN



Alain VIDALIES

## **2. Liste des personnes rencontrées**

### **MINISTERE DES OUTRE-MER**

Mme George PAU-LANGEVIN, ministre des outre-mer

Mme Amélie RENAUD, cabinet de la ministre des outre-mer, conseillère

M. Alain ROUSSEAU, préfet, directeur général des outre-mer

M. Stanislas CAZELLES, sous-directeur des politiques publiques à la DGOM

M. Guillaume LAGREE, chef de la mission du droit européen et international, ministère des outre-mer

M. Etienne de la FOUCHARDERIE, adjoint au chef du bureau des politiques agricoles, rurales et maritimes, Direction générale des outre-mer, sous-direction des politiques publiques

### **MINISTERE DE L'ENVIRONNEMENT DE L'ENERGIE ET DE LA MER**

#### **SECRETARIAT D'ETAT EN CHARGE DES TRANSPORTS, DE LA MER ET DE LA PÊCHE**

M. François LAMBERT, cabinet du secrétaire d'État chargé des transports, de la mer et de la pêche, conseiller mer, outre-mer et transport fluvial

M. Marc SANDRIN, ingénieur en chef des ponts, des eaux et des forêts, sous-directeur des ports à la direction des services de transport

M. Nicolas TRIFT Nicolas, adjoint au sous-directeur - DGITM/DST/PTF

M. Pierre DES ROSEAUX, chef de bureau - DGITM/DST/PTF1

M. Jean-François LANDEL, chef du bureau - DGITM/DST/PTF2

### **MINISTERE DE LA FONCTION PUBLIQUE**

Mme Annick GIRARDIN, ministre de la fonction publique

M. Yohan WAYOLLE, conseiller affaires réservées

### **SERVICES DE L'ETAT A SAINT-PIERRE ET MIQUELON**

M. Henri JEAN, préfet de Saint-Pierre et Miquelon

M. Afif LAZRAK, sous-préfet, secrétaire général de la préfecture

M. Alain ORSINY, délégué du préfet à Miquelon

M. Jean-Christophe BOUVIER, préfet délégué à la défense et à la sécurité auprès du préfet des Hauts-de-France, ancien préfet de Saint-Pierre et Miquelon

## **DIRECTION DES TERRITOIRES, DE L'ALIMENTATION ET DE LA MER DE SPM**

M. Joël DURANTON, directeur

M. Jean PLACINES, directeur adjoint

Mme Julie MATANOWSKI, administrateur de 1<sup>ère</sup> classe des affaires maritimes, cheffe du service des affaires maritimes

M. Matthieu LE QUENVEN, administrateur des affaires maritimes, adjoint au chef du service des affaires maritimes

M. Guy MOULIN, chef du service des infrastructures maritimes

M. Jean-Noël MAZERE, chef de l'antenne de la DTAM à Miquelon

M. Enrique PEREZ, commandant du port de Saint-Pierre et Miquelon

M. Peio DURISBOURE, chef du service des routes

## **AUTRES MINISTERES**

Lieutenant de vaisseau Emmanuel TATON, commandant le patrouilleur FULMAR

Mme Marie-Christine SALIBA, chef du service des douanes de SPM

M. Laurent CHAPPUIS, directeur des services fiscaux

M. Maximilien COUSTAUT, directeur adjoint de la direction de la cohésion sociale, du travail, de l'emploi et de la population

## **COLLECTIVITES LOCALES**

Mme Karine CLAIREAUX, sénateur de Saint-Pierre et Miquelon, maire de Saint-Pierre

M. Stéphane CLAIREAUX, député de Saint-Pierre et Miquelon

M. Yannick CAMBRAY, conseiller économique, social et environnemental

## **COLLECTIVITE TERRITORIALE**

Monsieur Stéphane ARTANO, président du conseil territorial

M. Arnaud POIRIER, directeur général des services de la collectivité territoriale

Mme Caroline CECHETTI, directrice générale de la régie des transports maritimes

## **COMMUNES**

M. Jean de LIZARRAGA, maire de la commune de Miquelon-Langlade

M. Ludovic DETCHEVERRY, conseiller municipal, responsable « marchés »

## **ACTEURS ET BENEFICIAIRES DES ACTIVITES PORTUAIRES**

### **ENTREPRISES**

M. Xavier BOWRING, président de la CACIMA

M. Jean-Louis HUIN, chef de l'exploitation d'EDF SPM (Direction des systèmes énergétiques insulaires)

M. Bruno DETCHEVERRY - SNPM-EDC –directeur général

M. Sébastien DETCHEVERRY, SNPM-EDC – responsable de la production

M. Tony HELENE, Directeur technique de la société de participations industrielles SNC et actionnaire majeur de la société North Atlantic Container Terminal (NACT) et de la société SNPM-EDC

M. Michel DARCHE président de la société NACT

M. Robert HARDY, Directeur général de la SAS Louis HARDY (approvisionnements en carburants)

M. Max GIRARDIN, Gérant de la société Transport Maritime Service international (TMSI) et président de MG Management

M. Arnaud ORSINY, Société TMSI

M. Alain BEAUPERTUIS, importateur et membre de l'observatoire du fret maritime

M. Romuald DERRIBLE, président du groupe Derrible, importateur et membre de l'observatoire du fret maritime, administrateur de la CACIMA

M. Matthew HYNES, Vice-Président exécutif de la société OCEANEX

M. Jean-François TALLEC, CMA-CGM, Conseiller institutionnel pour la politique maritime

#### **PORTS – ACTIVITES DE SOUTIEN ET DE SECURITE**

M. Jean-Philippe CASANOVA, président de la fédération nationale de pilotage

M. Christophe REUX, secrétaire général de la fédération française des pilotes maritimes

MM. Nicolas LOISEAU et MEZEL, pilotes à Saint-Pierre-et-Miquelon

#### **PORTS –USAGERS**

M. Damien PORTAIS, président du Yacht Club

M. Emmanuel CHAIGNE, directeur de l'École de voile

Mme Marie-Claire BEAUPERTUIS, monitrice et adjointe au directeur de l'École de voile

M. René MICHEL, président de l'association des plaisanciers pêcheurs

M. Stéphane POIRIER, président de l'organisation des pêcheurs professionnels

Amiral LEVEQUE (2S), commandant ( ?) le « Rara Avis » (flotte « Bel Espoir »)

#### **DIVERS**

M. David LAMOUREUX, président de la ligue de pelote basque EUSKAL ETXEA

M. Pierre SALLENAVE, consultant expert « ports » auprès de Mme Annick GIRARDIN

### **3. Fiche complémentaire – d'autres projets possibles à Saint Pierre et Miquelon, non liés au domaine maritime**

#### **Base de drones**

Cette idée a été évoquée par la sénatrice de l'archipel.

S'agissant de la formation des pilotes, le projet est déjà mis en œuvre ailleurs.

Un jeune entrepreneur français a lancé une activité de formation de pilotes de drones dans la Silicon Valley ; les fabricants d'appareils lui ont fourni des matériels, il va chercher des candidats chez les anciens combattants américains psychologiquement traumatisés qu'il forme au profit d'entreprises qui ont besoin de cette expertise pour leurs opérations. En outre les États-Unis ont développé cette compétence dans leurs armées pour le pilotage des drones à longue distance, éventuellement via des liaisons satellitaires.

Peut-être serait-il possible d'identifier ce jeune chef d'entreprise et de lui fournir des conditions d'accueil favorables lui permettant de développer son activité à l'Est de l'Amérique du Nord après l'avoir lancée à l'ouest.

Par contre, il pourrait être envisagé de développer une activité de maintenance de drones si ce créneau n'a pas encore été mobilisé dans l'environnement régional étendu. Cela pourrait s'appuyer sur la présence d'un établissement rattaché à l'activité de formation de pilotes évoquée ci-dessus. Il faudrait alors se rapprocher des fabricants pour établir s'ils entendent conserver pour eux l'activité de maintenance au profit de leurs clients (ce qui paraît néanmoins probable).

En tout état de cause, il faut aussi s'assurer que les conditions d'aérologie permettent de mener cette activité tout au long de l'année ou quasiment.

#### **Développement de l'aéroport fondé sur son inscription dans les circuits de pilotage des avions école de transport commercial**

Cette activité permettrait à l'aéroport de toucher des taxes à chaque « Touch and Go » et à son personnel de mieux maintenir voire développer ses capacités professionnelles.

#### **Accueil de stages professionnels de haute cuisine française**

Cette activité a été évoquée par la sénatrice de l'archipel et mériterait d'être examinée en collaboration avec une école réputée de cuisine. La mission a suggéré l'idée d'un partenariat par exemple avec l'École Ferrandi qui, à Paris, propose déjà un cursus annuel et des stages thématiques au niveau supérieur (post-bac) aux cuisiniers professionnels ou aux meilleurs de ses bacheliers, qui sont alors formés par des grands noms de la cuisine française. Ce genre d'activité pourrait faire connaître l'archipel et drainerait des élèves qui devraient alors se loger pendant la durée de leur séjour et seraient ensuite des ambassadeurs des produits de l'archipel comme de son charme.

## **Utilisation des réseaux culturels « régionaux »**

La mission a tenté d'explorer la capacité locale à maintenir et développer du lien avec les territoires d'origine historique de la population et leurs représentants, aussi bien en métropole et en Europe qu'en Amérique (diaspora). Ces liens pourraient ensuite contribuer à développer de l'activité économique directe ou indirecte.

Certains responsables politiques s'y attachent et y dédient une partie non négligeable de leur activité. Pour autant, localement, il semble que seule la communauté basque maintienne un dispositif d'animation lui permettant, très directement, de maintenir du lien avec le pays basque, notamment avec la communauté autonome basque espagnole dont le représentant s'est déjà rendu à deux reprises à St-Pierre et Miquelon.

D'autres ressources pourraient cependant être explorées, par une action de communication ayant pour but d'attirer de la grande plaisance dans l'archipel, d'y lancer des stages de grande croisière, ou de développer les ventes des produits de l'archipel dans les boutiques de luxe. À titre d'exemple, on pourrait citer :

- du côté de la Bretagne : les réseaux d'assistance aux entreprises au centre desquels se trouve notamment l'Institut de Locarn (représentation à New-York : Yves Kergaravat – président de Breizh Amerika) ;
- en Normandie, en Bretagne comme au Pays basque : les antennes régionales du réseau national « Entreprendre » (ex. : réseau entreprendre - Bretagne).

## 4. Glossaire des sigles et acronymes

<i>Acronyme</i>	<i>Signification</i>
AOT	Autorisation d'occupation temporaire
BAGR	Bureau des agréments et des rescrits
BPI	Banque publique d'investissement
BTP	Bâtiment et travaux publics
CACIMA	Chambre d'agriculture, de commerce, d'industrie, de métiers et de l'artisanat de Saint-Pierre et Miquelon
CDC	Groupe caisse des dépôts
CGEDD	Conseil général de l'environnement et du développement durable
CMA-CGM	Groupe mondial (français) de transport maritime par conteneurs
CROSS	Centre régional opérationnel de sécurité et de secours
CT	Conseil territorial
DPM	Domaine public maritime
DTAM	Direction des territoires, de l'alimentation et de la mer
EDF	Electricité de France
EVP	Equivalent 20 pieds (conteneur)
IFREMER	Institut français de recherche pour l'exploitation de la mer
IGA	Inspection générale de l'administration
IGF	Inspection générale des finances
ISPS	Code international pour la sûreté des navires et des installations
MEDEF	Mouvement des entreprises de France
NACT	North atlantic containers terminal
ODEADOM	Office de développement de l'économie agricole d'Outre-Mer
SNSM	Société nationale de sauvetage en mer
SPM	Saint-Pierre et Miquelon
TAC	Générateur de vapeur

