

Etude de développement portuaire Saint-Pierre & Miquelon

Port station-service

Cahier des charges

Contexte de l'étude

Préambule

L'archipel de Saint-Pierre & Miquelon est un PTOM français sous statut de collectivité territoriale régi par l'article 74 de la Constitution et la loi organique du 21 février 2007 qui définit un statut propre à Saint-Pierre & Miquelon.

Situé en Amérique du Nord, à 25 km au sud de Terre-Neuve, Saint-Pierre & Miquelon est composé de deux communes : Saint-Pierre commune administrative de 25 km² avec une population de 5 282 habitants et Miquelon-Langlade, 216 km² sur laquelle vivent moins de 600 habitants.

Saint-Pierre & Miquelon se situe à la croisée des routes maritimes empruntées par les grands transporteurs de marchandises vers les ports de Montréal, Halifax et New York. Il se situe également sur la route maritime du nord, qui s'ouvre à la navigation avec la fonte des glaces. Par ailleurs, étant le seul territoire français en Amérique du Nord, Saint-Pierre-et-Miquelon détient des avantages comparatifs réglementaires et culturels, par rapport à ses voisins canadiens et américains, favorables au développement d'activités portuaires et extra-portuaires.

Statut de port d'Etat

Centre névralgique du territoire, le port de Saint-Pierre et Miquelon est constitué de deux sites (le plus vaste basé à Saint-Pierre, le deuxième, plus réduit, étant à Miquelon) assurant toutes les fonctions portuaires. L'ensemble des marchandises (alimentation, biens de consommation, matériaux de construction, pièces exceptionnelles...) transitent par le port qui est également le lieu de livraison du fioul, actuellement seule source d'énergie de l'archipel. Il accueille aussi les activités de transport de passagers (ferries, croisières), de pêche, de plaisance (locale et internationale) et un navire militaire à l'année.

Les sites portuaires de Saint-Pierre et de Miquelon, forment un ensemble portuaire qui constitue le dernier port d'intérêt national (Code des ports). Il n'est ainsi pas placé sous le statut de « grand port maritime » et ne relève pas non plus d'une collectivité territoriale.

L'autorité portuaire est détenue par le préfet. De ce fait, celui-ci est notamment responsable du pouvoir de police, qu'il délègue au Commandant de port. Le reste des missions est confié à la Direction des Territoires, de l'Alimentation et de la Mer, service déconcentré de l'État qui assure la direction du port.

Plus précisément, dans les limites de sa circonscription, au titre du port, le préfet et la DTAM :

- Gèrent la navigation dans les eaux portuaires, contrôlent et maintiennent les accès nautiques ;
- Ont un pouvoir de police et assurent les missions de sûreté et de sécurité ;
- Veillent au maintien opérationnel de la desserte maritime de Saint-Pierre et de Miquelon ;
- Construisent et entretiennent les infrastructures, superstructures et équipements, pour son compte ou celui de la Collectivité Territoriale, dont les pontons de plaisance, les quais, les appontements, les terre-pleins, les routes, les bâtiments, les équipements et les réseaux ;

- Proposent et administrent la location des espaces et des bâtiments situés sur le domaine public maritime ;
- Proposent des prestations d'assèchement au moyen de sa cale de halage de Saint-Pierre ;
- Contribuent au développement économique portuaire en accompagnant l'action commerciale des acteurs ;
- Étudient le développement et l'aménagement du domaine qu'ils lui sont confiés avec les autres acteurs publics et privés du territoire.

La direction des territoires, de l'alimentation et de la mer (DTAM) intervient également sur de très nombreux champs d'intervention, compte tenu de la taille et de l'isolement de l'archipel de Saint-Pierre-et-Miquelon. La DTAM assure le rôle d'une direction des territoires et de la mer (comme en métropole) et d'autre part, celui d'un service technique du Conseil territorial, dans le cadre de sa mise à disposition.

Du fait de son statut, le fonctionnement du port est tout à fait spécifique. En particulier sur deux points :

- son financement est assuré uniquement par les budgets de l'État

En effet, les navires en escale au port payent des droits de port perçus par le service des douanes au bénéfice des collectivités locales. Les agents des douanes contrôlent les flux de marchandises à l'importation et à l'exportation.

- sa gouvernance repose sur une direction du port assurée par la directrice de la DTAM et un conseil portuaire consultatif.

Le conseil maritime ultramarin (CMU) à Saint Pierre-et-Miquelon, placé sous la présidence conjointe du préfet et du président du conseil territorial, est composé de 5 collèges : collège des administrations de l'État et des établissements publics territoriaux, collège des élus, collège de syndicats de salariés et collège des professionnels. Ce conseil émet des recommandations sur tous les sujets relevant de la mer et du littoral. L'objet du CMU de Saint-Pierre et Miquelon est d'élaborer une politique maritime locale durable pour les 10 à 20 ans à venir.

Les services portuaires proposés

Le port de l'archipel est organisé en deux sites portuaires principaux :

- Le site de Saint-Pierre, entrée principale du territoire
- Le site de Miquelon

Les ports disposent de nombreux services dont certains de la compétence de la DTAM :

- Un dispositif complet d'aide à la navigation (phares, balises, feux de chenal, houlographe, marégraphe) ;
- Une capitainerie trilingue (français, anglais) ;
- Une cale de halage permet la mise au sec des navires de 400 tonnes
- Des équipements portuaires : livraison d'eau, prises 110/220v... ◇
- Des zones de stockage bord-à-quai sécurisées (ISPS)
- Des formalités douanières simplifiées

D'autres services sont proposés par les professionnels de l'archipel, dont voici quelques exemples :

- Des commerces d'accastillage à Saint-Pierre et à Miquelon
- Des entreprises de réparation aluminium et fibre de verre basées à Saint-Pierre
- Des entreprises de mécanique marine sur Saint-Pierre et Miquelon
- Une station de pilotage maritime basée à Saint-Pierre qui propose un service de remorquage
- Un service de lamanage ;
- Un service de main d'œuvre portuaire (dockers) ;
- Des agences maritimes qui offrent des services variés aux grands navires : formalités techniques et administratives d'entrée, déroulement de l'escale...
- Une aire de carénage sur le port de Miquelon gérée par un opérateur privé
- Le transport de matériaux entre le Canada (sablier) et les sites de Saint-Pierre et Miquelon
- Diverses prestations dédiées à la voile (laverie, sanitaires et douches, réparation des voiles ...)
- Un service de bus pour les croisières accostant au quai de croisière permettant l'accueil des navires jusqu'à 300m et 10.5m de tirant d'eau

Objet de l'étude

Le port de Saint-Pierre et Miquelon est actuellement un port de services publics qui accompagne le développement économique, mais qui ne peut le mettre en œuvre par lui-même.

Historiquement, l'archipel s'est construit autour de ses sites portuaires qui, jusque dans les années 1990, accueillait une flotte importante de navires réalisant la grande pêche à la morue ainsi que de nombreux navires internationaux. La transformation des produits de la pêche constituait également une activité importante du port. Ainsi, les infrastructures du port sont dimensionnées pour accueillir cette pêche, le dernier agrandissement du port datant des années 1970. Il dispose de plus de 1,6 km de linéaire de quai, de près de 60 000 m² de terre-plein et 15 000 m² de bâtiments (certains qui nécessitent une réhabilitation lourde).

Les objectifs de l'étude sont donc les suivants :

- analyser le potentiel de développement commercial des activités portuaires afin de redonner au port une dimension économique génératrice de valeur ajoutée ;
- déterminer la faisabilité et la viabilité économique d'un positionnement de port « station-service » dans son environnement régional.

Le projet s'inscrit dans une démarche partagée avec les services de l'État (DTAM, Préfecture), notamment dans une perspective d'évolution du modèle de développement, et :

- vise à encourager le développement d'activités portuaires pérennes et génératrices d'emploi ;
- favorise une dynamique territoriale sur les questions de l'économie portuaire.

Périmètre de l'étude

Le périmètre de l'étude est international car elle vise à analyser les clientèles cibles en Amérique du Nord, en Europe et également dans les Antilles.

Les filières visées sont celles pouvant être accueillies au port de Saint-Pierre et Miquelon, à savoir :

- La plaisance et le yachting ;
- La pêche professionnelle (côtière et hauturière) et récréatives ;
- Le commerce de conteneurs et de vracs de matériaux ;
- ...

Particulièrement, il sera étudié :

- Les navires de pêche d'Europe et en particulier, Espagne et Portugal souhaitant réaliser des opérations de transbordement et d'avitaillement ;
- Les bateaux de plaisance du Canada et des Etats-Unis, en particulier la côte nord-est des Etats-Unis, en visite et/ou ayant besoin d'opérations de carénage et/ou de réparations ;
- Les bateaux de plaisance des Antilles susceptibles d'utiliser un service de mise à sec à la période des ouragans dans les Caraïbes ;
- Les plaisanciers locaux pour les prestations d'hivernage et de carénage ;
- Les navires de pêche, de commerce et militaire basés sur l'archipel pour opérations de carénage et de réparation en cale de halage, mais aussi tout autre service.

Cadrage de l'étude

Etape 1 : Diagnostic territorial

Le prestataire prendra en compte les rapports et études préalablement réalisés sur les questions portuaires.

La liste est annexée au présent cahier des charges.

Le prestataire disposera également d'un état des lieux des infrastructures et outils portuaires existants ainsi que du niveau de vétusté de ceux-ci.

Le prestataire identifiera les différents acteurs locaux concernés par un développement des services portuaires afin d'une part, de comprendre l'organisation locale de la filière maritime et d'autre part de vérifier l'adhésion au projet.

Les acteurs locaux à contacter seront :

- Les institutions (Collectivité territoriale, Préfecture, DTAM, mairies, CACIMA),
- Les entreprises (armements de pêche, armements commerciaux, SPM ferries, pilotage ...),
- Les associations (Cluster maritime SPM, Yacht Club, SPM Spinaker, association des plaisanciers, ...).

Le diagnostic permettra également de déterminer les moyens humains et techniques disponibles afin de répondre aux objectifs du projet.

Un état des lieux des compétences mobilisables au sein des entreprises de la filière maritime sera réalisé.

Méthodologie :

- Entretiens,
- Visites de sites.

Etape 2 : Etude de marché

L'étude de marché visera à :

- Définir les différents types de clients intéressés par la destination et les services portuaires (types de navires, taille des navires, origines, services recherchés, ...),
- Analyser la concurrence régionale des ports environnants comme St Jean de Terre-Neuve,
- Prendre en compte les aspects environnementaux,
- Etablir une matrice SWOT,
- Identifier les partenariats possibles avec des entreprises de la filière maritime en France hexagonale, aux Antilles et au Canada,
- Déterminer le positionnement tarifaire à privilégier pour chaque service d'intérêt,
- Définir les perspectives d'évolution des activités.

Méthodologie :

- Enquêtes,
- Entretiens,
- Benchmark des offres et des pratiques tarifaires.

Les étapes 1 et 2 constitue la tranche ferme du marché.

Etape 3 : Etude de faisabilité technique et financière

L'étape 3 n'interviendra que dans la mesure où l'étude de marché est concluante. Cette étape constitue la tranche optionnelle du marché.

Elle visera donc à déterminer les moyens nécessaires pour engager les activités :

- Compétences à mobiliser,
- Espaces portuaires disponibles,
- Investissements à réaliser,
- Plan de financement de départ.

Résultats attendus de l'étude

Un rapport intermédiaire sera fourni en fin de première partie présentant le diagnostic du territoire ainsi que les résultats de l'étude de marché.

Un rapport complet fera l'objet d'une présentation orale lors d'un rendu auprès de tous les partenaires.

Une synthèse de l'étude, diffusable à un large public d'élus et d'acteurs du territoire, devra également être rédigée et transmise sous forme papier et sous forme numérique.

Pilotage et suivi de l'étude

Le suivi technique de cette étude sera assuré par la direction de la CACIMA et la direction de la DTAM.

Un comité de pilotage composé des services de l'état, de la collectivité territoriale, des mairies et du Cluster maritime SPM sera créé et tenu informé à chaque étape lors de réunion de restitution.

Les comptes-rendus de ces réunions seront rédigés par le prestataire.

Planning prévisionnel

Il est proposé que la durée de l'étude n'excède pas 6 mois maximum.
Le lancement de l'étude est prévu en février 2026.

Cette étude ne sera lancée qu'après réponse favorable des financements pour mener celle-ci à bien.