



Dossier suivi par :
Yannick CAMBRAY

**SYNTHESE DES REMARQUES SUR LA DESSERTE MARITIME
INTERNATIONALE EN FRET DE SAINT-PIERRE ET MIQUELON**
(Travaux et auditions menés par le mouvement « Cap sur l'avenir » en octobre 2008)

Cette synthèse n'a pas la prétention de trouver « La » solution du problème de la desserte maritime en fret de l'archipel de Saint-Pierre et Miquelon.

Mais en donnant la parole à la population, le mouvement politique local « Cap sur l'avenir » a tout simplement souhaité amorcer l'indispensable réflexion qui doit amener les pouvoirs publics à doter notre archipel d'une desserte fiable, viable et pérenne, et à un prix n'entraînant aucune inflation du coût de la vie.

Qui mieux que la population et les professionnels de Saint-Pierre et Miquelon peuvent donner leurs avis et leurs idées sur ce sujet crucial qui conditionne l'avenir économique de nos îles ?

Ainsi, afin de récolter les avis et sentiments du plus grand nombre d'entre-eux, notre mouvement a organisé durant ce mois d'octobre, plusieurs rendez-vous/débats, a ouvert une page spéciale avec formulaire sur son blog (www.capsurlavenir.fr) et a procédé à l'envoi par mails et par fax d'un questionnaire destiné aux importateurs et commerçants.

Dans ce document, nous reprenons donc toutes les réflexions qui nous sont parvenues. Certaines peuvent paraître utopiques, d'autres logiques et sur le coup du bon sens. Mais dans leur ensemble, elles méritent toutes notre attention car elles n'ont pour finalité que d'alimenter le nécessaire débat sur ce dossier.

Tous nos remerciements aux très nombreuses personnes qui ont participé à nos débats et ont donné de leur temps pour répondre à nos appels et questionnaires.

Fait à Saint-Pierre, le 28 octobre 2008.

SOMMAIRE

I – Quel port canadien pour desservir nos îles ?

II – Délégation de service public ou Service public ?

III – Analyse du questionnaire de Cap sur l’avenir envoyé aux commerçants et importateurs locaux :

A / Fréquence des rotations nécessaires pour desservir correctement l'Archipel et la journée souhaitable d'arrivée du bateau

B / Est-il nécessaire de garder deux navires pour desservir l'Archipel ?

C / Problèmes rencontrés par les exportateurs

D / Autres commentaires

IV – Remarques diverses

V - Annexes

I - QUEL PORT CANADIEN POUR DESSERVIR NOS ILES ?

Une des interrogations récurrente concerne le port d'Halifax : Halifax doit-il rester le port de référence pour la desserte en fret maritime international de l'Archipel ?

- La distance qui sépare nos îles de la capitale de Nouvelle-Ecosse (360 miles nautiques) n'est-elle pas un frein à toute évolution dans ce dossier ? Cette distance conditionne effectivement les dimensions et les capacités du navire qui avitaille l'Archipel, et par là même, sa rentabilité. En conséquence, certains se demandent si des ports plus proches ne seraient pas plus judicieux à prendre comme port de référence ? Ces ports permettraient la mise en service d'un navire plus adapté à nos besoins (donc plus « petit » et moins « gourmand » en fuel et en personnel) tout en assurant une exploitation optimum de l'outil de travail.
- La suggestion de Sydney en Nouvelle-Ecosse a été évoquée. D'importants travaux (soutenus en partie par l'Union Européenne) sont en cours pour faire du port de Sydney une nouvelle plate forme portuaire dans la région, avec des liaisons sur l'Europe. Sydney n'étant distant que de 175 miles nautiques de l'archipel (contre 360 miles nautiques pour Halifax), cette piste mérite d'être étudiée et éventuellement retenue dans un avenir plus ou moins proche.
- Certains ont mis en avant des ports de Terre-Neuve, soulignant que St-John's (250 miles nautiques de nos côtes) Argentia (122 miles nautiques) ou Fortune (25-30 miles) sont des ports également proches de notre archipel. Mais les principaux handicaps de ces ports sont l'absence de liaisons directes avec l'Europe et leur « accessibilité » qui n'est pas assurée 365 jours sur 365 à cause des glaces en hiver.
- Les « promoteurs » des liaisons avec Sydney et/ou des villes de Terre-Neuve émettent l'idée qu'un seul navire pourrait assurer la desserte en fret maritime de nos îles, tant vers l'international qu'en inter-îles. Dans ce cas de figure, le coût global de la desserte serait de ce fait réduit, d'autant que l'exploitation de ce navire serait optimisée (peu de journées d'immobilisation à quai) et proposerait donc une meilleure rentabilité.
- A contrario, d'autres personnes estiment que seul le port d'Halifax convient à notre desserte car ce serait le seul port en eau profonde proche de l'Archipel et surtout le « hub » idéal du trafic en containers dans la région. Certains tiennent à conserver deux navires bien distincts pour notre desserte, l'un pour l'international, l'autre pour l'inter-îles. Ils craignent qu'en cas de retard du navire sur la ligne Halifax/St-Pierre, la rotation St-Pierre/Miquelon ne « saute ».
- D'autres personnes ont suggéré l'idée d'un port de Terre-Neuve comme port de référence mais en émettant l'hypothèse suivante : Pourquoi ne pas profiter d'une liaison déjà existante entre Halifax et St-John's ou Argentia pour y descendre les containers pour St-Pierre et Miquelon ? La desserte maritime propre à l'archipel serait alors chargée du transport de ces containers de Terre-Neuve à Saint-Pierre et

Miquelon. Avec cette hypothèse, on couperait le trajet en deux tout en maintenant le port d'Halifax dans le circuit.

- L'idée d'inclure « l'étape Saint-Pierre et Miquelon » dans un circuit déjà existant entre les provinces Canadiennes et Terre-Neuve a été également émise, mais sans plus de données précises concernant le nom d'une compagnie faisant un tel parcours, ni les ports touchés par une telle liaison.
- Un internaute nous a soumis la réflexion suivante : *« une SEM – créée pour l'occasion - ne pourrait-elle pas en fait exploiter trois destinations sur deux lignes, permettant, outre de desservir l'Archipel, de proposer aux commerçants des provinces canadiennes une voie alternative pour leur fret et dans le même temps éviter les rotations à vide ? »*

Concrètement :

- *Rotation 1 : Halifax/St-Pierre/ St John's*
- *Rotation 2 : St John's/St-Pierre/ Halifax.*

Par ce moyen, en ajoutant une option Halifax/St-John's, ne serait il pas possible de récupérer une clientèle étrangère qui, en profitant de cette ligne en deux temps, ferait baisser les coûts d'exploitation de notre desserte maritime ? »

- Toujours dans un souci d'optimiser au maximum la ligne actuelle Halifax/St-Pierre, certains se demandent s'il ne serait pas possible de desservir, en même temps que St-Pierre, un port de Terre-Neuve, mais cette fois en direct pour drainer un maximum de clientèle. En clair cela déboucherait sur la création d'une nouvelle ligne : Halifax/St-John's ou Argentinia/St-Pierre/Halifax.

À noter que dans ce cas on se heurterait à un problème juridique. On ne serait plus, en effet, dans une configuration de transport international mais dans celui d'une activité de cabotage, puisque seraient touchés deux ports canadiens de suite (Halifax puis Argentinia ou St-John's). Pour mettre en place une telle ligne, il serait alors nécessaire de poursuivre le travail de négociations avec le gouvernement canadien entamé par l'Etat français à la demande des parlementaires.

- La solution d'une desserte directe une fois par mois par un navire transocéanique reliant un port de Métropole à notre archipel a aussi été soulevée. Une variante de ce scénario suggère l'escale à St-Pierre d'un navire effectuant déjà la liaison Europe/Canada. Mais dans ce dernier cas, de toute évidence, se poserait le problème des infrastructures portuaires pour recevoir un tel navire.
- Une réflexion suggère la remise à plat de toute la desserte maritime en fret et en passagers de l'Archipel via Terre-Neuve :
 - Plutôt qu'une vedette à passagers (telle que « l'Atlantic Jet ») pour désenclaver Miquelon et exploiter la ligne St-Pierre/Fortune durant la saison estivale,
 - plutôt qu'un navire en fret pour avitailler Miquelon et assurer la desserte en fret en provenance de Terre Neuve par le port de Fortune (comme le fait le Cap Blanc),

- plutôt qu'un navire pour la desserte en fret sur la ligne Halifax/St-Pierre (tel que le « Fort Ross » ou le « Dutch Runner »),
ne pourrait-on pas mettre en exploitation un ferry remplissant l'ensemble de ces tâches à partir de Terre-Neuve ? Un ferry qui transporterait à la fois les passagers, les voitures et les containers. Un circuit Saint-Pierre/Miquelon/Fortune/Saint-Pierre. Une petite étude nous a d'ailleurs été remise sur ce projet.
- Dans la même veine, une autre hypothèse avec un ferry nous a été faite, mais cette fois sur une ligne reliant Sydney à Saint-Pierre.

II - DELEGATION DE SERVICE PUBLIC OU SERVICE PUBLIC ?

A cette question centrale, la quasi-totalité des personnes que nous avons rencontrées ou qui se sont exprimées sur notre site internet ont affirmé leur souhait de voir la mise en place d'un « service public » pour gérer la desserte maritime en fret de l'Archipel. L'histoire a fait perdre à la population toute confiance dans les acteurs économiques locaux pour gérer la desserte de nos îles. Ils estiment que, quel que soit le ou les entreprises qui seraient délégataires de ce service public, la « guerre » reprendrait de plus belle, à court terme, entre les importateurs et commerçants locaux.

Les gens nous ont clairement exprimé leur « ras le bol » de cette situation qui n'a que trop perduré depuis les années 2002-2003. Ils estiment que la seule manière d'assainir le climat de suspicion qui règne sur ce dossier, est que l'Etat assume lui-même sa responsabilité dans la continuité territoriale qu'il doit à l'Archipel et ses habitants.

La continuité territoriale est un principe de service public qui se donne pour objectif de renforcer la cohésion entre différents territoires d'un même Etat, en compensant les handicaps liés à leur éloignement, un enclavement ou un accès difficile.

Cette définition est claire. Peut-on de ce fait parler de « continuité territoriale » à St-Pierre et Miquelon ?

Non, pas totalement, puisque l'Etat, dans le cadre de la dernière DSP, n'intervient financièrement que sur la partie « Halifax-Saint-Pierre ». La partie « Métropole-Halifax » n'était pas officiellement prise en compte. Il s'agit ici plutôt que d'un désenclavement.

Il serait de ce fait primordial de remettre la **notion de continuité territoriale** à l'ordre du jour de ce dossier.

Pour permettre la plus large réflexion possible sur ce sujet, il serait également judicieux de connaître comment fonctionne et est subventionnée la desserte maritime dans les autres territoires, tant dans les DOM que dans les TOM, et plus particulièrement dans des petites collectivités comme Mayotte, Wallis et Futuna pour n'en citer que quelques unes.

Connaître la manière dont est appliquée cette notion de continuité territoriale dans ces collectivités serait également instructif pour alimenter notre propre réflexion.

Le thème de la continuité territoriale a donc été largement abordé lors des rencontres que nous avons organisées à la permanence de notre mouvement avec la population.

Au cours de nos travaux, l'idée d'un système mi-secteur privé/ mi-secteur public a été formulée à plusieurs reprises c'est pour cette raison qu'il nous est apparu pertinent de la retranscrire ici.

Si l'on considère que l'Etat intervient au titre de la « continuité territoriale », pourquoi alors ne pas dissocier la partie « transport maritime » des autres opérations : groupage, manutention, empotage, dépotage... ?

La prise en charge de l'Etat ne se ferait alors que sur le transport des marchandises, les opérations annexes citées ci-dessus, comme la gestion du hangar sous douane à Saint-Pierre

seraient confiées à un organisme local existant comme la CACIMA ou à créer, et l'ensemble de ces frais annexes facturés aux importateurs et commerçants locaux.

A vérifier au préalable que cette décomposition du système ne coûte pas au final plus cher aux importateurs.

III - ANALYSE DU QUESTIONNAIRE DE CAP SUR L'AVENIR ENVOYE AUX COMMERÇANTS ET IMPORTATEURS LOCAUX

Dans le cadre de notre enquête effectuée auprès des commerçants et importateurs locaux, il en ressort les points suivants :

A / Fréquence des rotations nécessaires pour desservir correctement l'Archipel et la journée souhaitable d'arrivée du bateau :

- Si la totalité des commerçants et importateurs locaux qui nous ont répondu souhaite une rotation hebdomadaire, une moitié de ces mêmes personnes préfère le mercredi comme journée d'arrivée du bateau, et une autre moitié le début de semaine soit le lundi.
- Tous par contre refusent la journée du vendredi comme c'est le cas depuis un certain temps. A noter que l'arrivée du bateau le vendredi à Saint-Pierre est une « catastrophe » pour les commerçants de Miquelon qui se trouvent « en bout de chaîne ». Ils reçoivent leurs marchandises au mieux le vendredi en fin de soirée ou le samedi matin, voire le lundi suivant.
- L'idée de trois voyages par mois via Halifax a été avancée par quelques-uns, mais à la condition que la semaine où il n'y aurait pas de rotation sur Halifax, une rotation via Fortune soit mise en place et que l'on descende cette semaine là les produits frais d'Halifax vers Fortune afin de ne pas pénaliser les importateurs de ce secteur (et la population).
- Une majorité d'importateurs déclare que la période la plus basse de leur activité s'étend de janvier à mars, ce qui correspond globalement à la période de baisse d'activité constatée sur le marché local.

A signaler la position spécifique de la société Alliance Europe : *« Afin de permettre une reprise des containers arrivant d'Europe chaque semaine, au port d'Halifax, une rotation hebdomadaire est nécessaire pour limiter un transit time supérieur à celui que nous connaissons déjà et qui est actuellement de 19 à 25 jours, en situation normale.*

Pour être précis, il faut savoir que nous organisons, depuis notre entrepôt du Havre, un départ par semaine. Les containers sont alors chargés au Havre, sur des navires de taille moyenne, effectuant le transport de ce fret jusqu'à Rotterdam, port de départ des navires effectuant la traversée transatlantique jusqu'à Halifax. Notre choix du port d'Halifax se base sur une réflexion économique qui nous conduit à en déduire que l'actuel schéma, à savoir Le Havre /Halifax/St-Pierre, est actuellement celui qui permet d'obtenir le tarif le plus intéressant. Un acheminement via Montréal, par exemple, impliquant un ajout important de frais d'acheminement (soit par route ou mer) jusqu'au port de chargement. »

Quant à la journée d'arrivée du bateau, Alliance Europe poursuit : *« Pour notre activité, il s'agit du vendredi car cela permet un chargement à Halifax le mercredi pour les containers Europe arrivés le mardi au terminal transatlantique. L'organisation actuelle, fait que les containers EUROPE restent, souvent, en attente une semaine à Halifax. »*

B / Est-il nécessaire de garder deux navires pour desservir l'Archipel ?

- Une petite majorité des commerçants qui ont répondu à notre questionnaire pense qu'il n'est pas nécessaire de garder deux navires pour desservir l'Archipel.
- En revanche, les autres estiment indispensable de maintenir deux navires pour notre desserte.

Les remarques suivantes méritent d'être citées :

« Il est indispensable de garder deux navires pour desservir l'archipel, un petit pour Fortune et Miquelon, un plus gros compte tenu des contraintes dimensionnelles de certains équipements à importer, de volume ponctuellement important et de la nécessité de passer avec du mauvais temps, surtout en hiver. Cela donne aussi une possibilité de déchargement via Terre-Neuve ou Halifax en cas de problèmes techniques ou autres sur l'un ou l'autre des bateaux. De plus la taille des ports de Fortune et de Miquelon ainsi que la protection limitée de ceux-ci (surtout Miquelon) en cas de mauvais temps empêchent un navire de taille importante, comme nécessaire sur Halifax, de faire le travail pour ces ports. »

« Tout est une question de moyens. Si ces moyens sont suffisants, il est bien évident que la présence de 2 navires permet d'éviter une totale dépendance par rapport à un seul navire soumis à différentes contraintes tant logistiques que techniques ou même météorologiques. En période de mauvais temps, avec un seul navire, le moindre retard implique un décalage de tous les services prévus au calendrier on peut même imaginer des annulations de certaines rotations. Si on pense à la liaison inter-îles et qu'il y a un souhait de maintenir un minimum de service (1 rotation semaine) on peut tout de suite craindre que la qualité de cette desserte vers l'île de Miquelon ne soit gravement mise en péril avec un seul navire pour desservir au moins 3 ports. »

C / Problèmes rencontrés par les exportateurs

- L'un des exportateurs des produits de la pêche regrette que pour des petits volumes, il n'y ait pas de suivi jusqu'à destination.
- La position de Alliance Europe : *« En tant que Commissionnaire Organisateur de transports nous sommes responsables de l'exportation de produits de la pêche qui partent généralement vers les ports d'Anvers, Rotterdam et Grimsby/Angleterre, nous nous chargeons également de transporter des containers chargés d'effets personnels. Il est bien évident que nous cherchons à proposer des prix attractifs à nos clients, en pensant au besoin qu'à notre archipel de pouvoir développer l'exportation des produits de la mer , par exemple, mais il ne faut pas perdre de vue que les coûts de transport, entre Halifax et Saint-Pierre, sont très élevés et tout nous permet de craindre une augmentation de ces tarifs. Une rapide comparaison entre les tarifs pratiqués pour traverser l'Atlantique et ceux pour effectuer le trajet Halifax/St-Pierre nous le confirme. »*

D / Autres commentaires

On retrouvera listés ci-après, les différentes remarques et libres commentaires transmis par les commerçants et importateurs dans le cadre du questionnaire :

- « *Pour sauver le commerce il serait judicieux de voir diminuer les tarifs du fret et revoir les tarifs minimums pour les petits colis.* »
- « *Pour un petit commerce, et à cause des prix du transport pratiqués depuis un moment, j'ai opté pour la poste pour faire venir ma marchandise (vêtements et petite puériculture pour colis ne dépassant pas 30kg). Pour les meubles, c'est différent, je passe par Alliance Europe mais avec les prix pratiqués j'en commande très peu. En résumé, la quasi totalité de ma marchandise rentre par la poste en colis économique. Mais là aussi, il faut qu'un bateau transporte ce type de courrier depuis Halifax !* »
- « *Il faudrait prévoir un bateau immatriculé à Saint-Pierre avec des marins locaux.* »
- « *Il est important de raccourcir le temps d'acheminement depuis la métropole, car la clientèle est devenue de plus en plus exigeante en terme de délai de livraison. Actuellement, nous sommes entre 30 et 35 jours alors qu'avant nous étions entre 20 et 25 jours.* »
- « *Les tarifs sont trop onéreux. Il y a une mauvaise coordination entre les liaisons en provenance d'Halifax puis celles de Miquelon. La marchandise en provenance de Terre-Neuve ne peut pas être transportée le même jour sur Miquelon.* »
- « *Je note deux problèmes : le délai de 4 à 5 semaines entre l'envoi de métropole par le fournisseur et la réception à Saint-Pierre et le coût élevé du fret pour une faible quantité ou une faible valeur à cause du montant des frais d'embarquement. Par contre, je suis satisfaite du service assuré par Alliance Europe en terme de sérieux.* »
- « *Actuellement, nous rencontrons un gros manque d'information, Miquelon semble coupé de la carte des dessertes maritimes. Pourquoi ne pas revenir à un système de bateau RoRo avec passagers, véhicules et fret ? Ce genre de service sur une ligne desservant Halifax/Fortune/Saint-Pierre et Miquelon serait peut être plus rentable (avec des prix corrects pour les passagers et les véhicules) ?* »
- Remarque d'un traiteur : « *L'idéal serait que le bateau arrive le samedi pour un dépotage le lundi, ce qui laisse une journée de battement en cas de mauvais temps (c'est ce qui se faisait d'ailleurs avec l'Armement Paturel-Dagort). Pour les produits frais, c'est à mon sens la meilleure solution car on est sûr d'avoir la marchandise pour le lundi. A l'heure actuelle, on se demande si le bateau sera là le mercredi, le jeudi ou bien le vendredi lorsque nous sommes en production, cela permettrait une meilleure gestion dans nos fabrications et organisation dans le travail.* »
- « *Quatre remarques :*
 - *besoin d'un transporteur fiable à long terme ;*
 - *besoin d'un interlocuteur local et également aux ports de départ*

- *(actuellement : Le Havre/Halifax/Fortune) ;*
 - *transport au meilleur prix (transparence des coûts) ;*
 - *réduction des délais en provenance d'Europe. »*
- *« 5 problèmes auxquels je me heurte en tant qu'importateur :*
- *Irrégularité de la desserte ;*
 - *Transit time d'Europe trop long ;*
 - *Tarif transporteur non fonctionnel ;*
 - *Contraintes injustifiées pour la livraison des produits pour Miquelon ;*
 - *Valeur insuffisante pour B13 nécessaire à l'exportation à partir du Canada. Au-dessus de 2000 \$ CAN celui-ci est nécessaire (même valeur depuis des années). »*
- *« Après toutes ces années de lutte pour l'obtention de la desserte, nous avons pu constater que, s'il y a un ou des commerçants dans la société qui la gère, il y a aussitôt suspicion des autres importateurs. Une gestion totalement neutre serait nécessaire. »*
- *« Pour la desserte maritime de l'archipel, deux navires sont indispensables car, en cas de « pépin », il y a toujours une roue de secours. De plus, un seul navire (à moins qu'il ne soit « hyper performant ») ne pourrait tenir une cadence hebdomadaire sans retard dû aux conditions climatiques dans la région une partie de l'année. »*
- *« A l'heure actuelle, le port le plus sûr pour une desserte est certainement le moins prohibitif pour tous reste Halifax. Les surcoûts de transport vers un autre port engendreraient une hausse conséquente des prix des produits. »*
- *« Pour comparer les marges bénéficiaires entre commerçants métropolitains et ceux de l'archipel, il faut savoir que toutes les commandes passées lors de salons donnent souvent droit à un Franco de Port quand la commande atteint un certain niveau. Or, pour nous, le Franco n'est que jusqu'au Havre (les métropolitains eux n'ont aucun frais de port). Pour nous, il faut compter ensuite de 20 à 50% (voire plus pour les marchandises « volumineuses » comme les lampes par exemple) du montant de la commande (+ les taxes douanières sur ces frais de port !) »*
- *« L'envoi par colis outre-mer économique (La Poste) est un mode d'expédition qui permet, encore, de recevoir de la marchandise de façon peu coûteuse (jusqu'à 30 kg environ 45€ pour un paquet faisant au maximum 150 cm dans ses 3 dimensions). Sauf que, de plus en plus les fournisseurs n'assurent plus eux-mêmes l'expédition, il faut alors passer par une sous-traitance qui ne s'embarrasse plus de « l'économique » et qui n'envoie qu'en « prioritaire » (dont le coût jusqu'à 30 Kg est de 142 €) ! »*
- Un producteur agricole qui importe du Canada 13 à 14 containers de 25 tonnes chacun d'aliments pour animaux par an, tient à préciser que le bateau assurant notre desserte maritime doit posséder à son bord des grues pouvant lever des containers de 30 à 35 tonnes. Ces derniers temps (étant donné la vétusté des grues du navire « Fort Ross ») il a été contraint de réduire la charge de ses containers de 25 tonnes à 20-22 tonnes ... pour le même prix ! D'ou une augmentation de ses frais à la tonne qui pénalise la rentabilité de son entreprise. Pour lui, son approvisionnement doit impérativement venir d'Halifax. En effet, les mêmes produits en provenance de St-Jean de Terre-Neuve chez le seul fournisseur de la région lui

reviennent à un surcoût de 40 à 45 % en raison des frais supplémentaires pour le transport routier de ses marchandises entre St-Jean et le port de Fortune.

Concernant la question de la différence de prix de revient entre ses volailles et celles élevées au Canada, il tient à souligner que par rapport à un éleveur canadien, il paye de 40 à 45 % plus cher les farines nécessaires à son élevage. La raison est simple : les éleveurs canadiens bénéficient d'une ristourne du Gouvernement sur le prix de la farine (Aide pour les zones défavorisées) alors que celle-ci n'est évidemment pas appliquée à l'exportation. Dans le cadre de la coopération régionale, il serait intéressant d'envisager la signature d'une convention commerciale pour que les quelques éleveurs locaux bénéficient de ces mêmes tarifs préférentiels.

- *« Importer un container de 40 pieds d'Europe coûte à ce jour 8000 euros alors qu'à La Réunion il revient à 2500 euros et que le coût de la vie est sensiblement le même. Le même container envoyé du Havre à La Guyane (2500 km de plus que SPM) coûte cette fois 5871 euros alors que le coût de la vie y est plus élevé. J'ai du mal à comprendre comment des importateurs privés s'intéressent à ce marché alors que l'affaire n'est pas rentable avec un container à 8000 euros ?? »*

- Un important éleveur et producteur agricole installé sur Miquelon-Langlade considère qu'il est nécessaire de garder 2 navires pour desservir l'archipel afin de *« ne pas avoir les deux pieds dans le même sabot car »* écrit-il *« s'il fait mauvais temps pour se rendre à Miquelon, c'est toute la chaîne qui est bloquée »*. Les problèmes auxquels il se heurte au niveau de la desserte *« ne sont plus gérables pour notre entreprise, mais je pense que tous le savent. S'il n'y a pas de desserte régulière rien ne peut suivre. On se pose sérieusement des questions sur notre avenir. A l'heure actuelle, nous ne parlons même plus de développement mais uniquement de survie. On essaye de se rendre jusqu'à la fin de l'année et plus aucune commande pour la suite !!! »*.

- *« Je ne peux que constater l'échec (au moins financier) des différents intervenants, depuis 1980 date d'arrivée du navire « Langlade » et de la mise en container des marchandises... A la vente du « Langlade », l'armement de l'époque avait déjà une perte de 14 millions de Francs. C'est dire comme les choses vont bien depuis bientôt 30 ans.*

A moins de réduire considérablement les fréquences et la régularité du trafic (qui, il faut s'en rappeler, était à l'époque aux 10 jours et avec un seul bateau pour les 3 destinations si l'on fait abstraction de l'armement « Poirier »), il sera très difficile de faire mieux sans une augmentation substantielle des recettes. (Soit par le biais d'augmentation de la dotation de l'Etat ou bien des tarifs pratiqués).

Il semble que l'Etat ne veuille pas payer plus cher et les consommateurs que nous sommes tous non plus.

Reste donc à nos forces politiques et économiques à revendiquer auprès de l'Etat pour qu'il prenne ses responsabilités et revienne à un service public digne de ce nom (bateaux adaptés avec équipages 100% Saint-Pierrais et Miquelonnais), qui devra assurer un service équivalent totalement gratuit. La continuité Territoriale est de la compétence de l'Etat et, en conséquence, ne devrait pas coûter un centime au consommateur.

Autre point important, le fret entre Saint-Pierre et Miquelon, qui à mon sens lui aussi et peut-être surtout, devrait être totalement gratuit, au moins pour les commerçants, il n'est pas normal, toujours au titre de la continuité Territoriale, que les Miquelonnais soient contraints

de payer plus que les Saint-Pierrais.

Halifax devrait être le port de référence pour les marchandises du continent mais aussi depuis la France, provenance pour laquelle le port d'Halifax reste le mieux positionné, pas d'enclave par les glaces, navires en escale en provenance directe d'Europe.

Au-delà, et dans la réflexion du tout via Terre-Neuve par exemple, cela ne marche pas non plus. Il ne faut pas oublier qu'il s'agit également d'une île avec pour conséquences, du transport maritime entre le continent et St-John's ou même Argentinia, puis routier entre St-John's ou Argentinia et Fortune, puis à nouveau maritime entre Fortune ou Argentinia et Saint-Pierre. Cette option, on peut le comprendre aisément, est encore économiquement moins viable en raison de ces surcoûts incompressibles, vérifiés et vérifiables.

Dernier point pour lequel je souhaite attirer votre attention, le maintien de rotations à la semaine, non seulement pour les produits frais (fruits et légumes, viandes, laitiers etc.), mais aussi pour les matériaux comme le ciment, matière première indispensable pour le BTP, dont le volume est important avec des chantiers comme hier, le barrage, ou aujourd'hui l'hôpital et demain EDF. Il n'est pas envisageable, sauf à équiper les entreprises (nous commerçants avec encore plus de citernes et entrepreneurs avec encore plus de stockage) d'installations encore plus surdimensionnées et par conséquent à nous rendre encore moins compétitifs. A titre d'exemple, au Canada une citerne sur roue pour le ciment fait 2 à 3 rotations quotidiennes avec à chaque fois 30 tonnes de poudre de ciment. Nous, nous sommes contraints à une fois au 7/8 jours et encore parce que nous "contournons" le règlement des douanes Canadiennes, (en préparant les documents exports à l'avance), car les douanes imposent 48 heures de délai entre l'arrivée d'un contenant au Canada et sa possible réexpédition. Ce qui, si par malheur était effectif, ferait que nous reverrions notre citerne 15 jours après son départ de Saint-Pierre en restant à la semaine bien sûr, au 10 jours par exemple on en serait à 20 et encore si le temps le permet...

L'autre impact immédiat, bien entendu, serait l'augmentation prévisible de nos stocks tampons avec les coûts induits. »

- Un des principaux importateurs de Miquelon confirme qu'il est nécessaire de garder deux navires pour desservir l'Archipel « car si le même bateau fait Miquelon et Halifax, nous serons souvent pénalisés pour cause de météo ».

Il tient à signaler que les « importateurs d'Europe (de Miquelon) que nous sommes, sont toujours pénalisés. Nos marchandises restent une semaine à Saint-Pierre, puisque le dépotage des containers d'Europe se fait alors que le bateau est déjà parti sur Miquelon » (pour livrer en urgence les produits frais, légumes, fruits et viande). « A noter que du temps de la concurrence entre les armements PATUREL et DELTA, nos marchandises suivaient le jour même. Donc c'est possible avec de la bonne volonté.

Dernière chose, le transporteur ne doit pas être commerçant. Si c'est le cas, quand un problème de retard ou de document survient, on ne peut que soupçonner le transporteur, même si ce n'est pas de sa faute ».

- Le commentaire d'Alliance Europe : « Depuis la réquisition de la société TMS, le 12 septembre dernier, nous travaillons dans une opacité qui provoque parfois une impossibilité de travailler pure et simple.

En date du 16/09/2008, nous demandions des renseignements indispensables au fonctionnement de notre couverture assurance, cela consiste à connaître le nom et les coordonnées de l'assureur RC de l'actuel transporteur. Ce dernier ne répond pas. Logiquement nous nous devons de connaître cette information.

Nous sommes confrontés à une facturation qui ne respecte toujours pas le moratoire, après 2 courriers auprès de la Préfecture et des contacts avec la DCCRF nous sommes, là aussi, obligés de constater qu'on ne nous répond pas. Si cette situation perdure de nouveaux frais devront, inévitablement, être facturés à nos clients.

Nous n'avons aucune communication concernant Miquelon, alors que nous devons acheminer des marchandises jusqu'à cette destination. Aucune annonce n'est faite par TMS en cas d'affrètement, il faut deviner ce qui bien entendu n'est pas une façon de travailler. Les marchandises pour Miquelon, venant d'Europe, restent donc en attente ou ne sont alors que partiellement acheminées (lots incomplets à destination et cartons en attente jusqu'à une date non arrêtée).

IV - REMARQUES DIVERSES

Pour être exhaustif sur les participations et commentaires recueillis, nous consacrons cette dernière partie à lister les diverses remarques qui nous ont été exprimées oralement ou qui nous sont parvenues par le biais de notre site internet. Il était important pour nous de retranscrire dans notre synthèse tout ce que nous avons pu entendre et lire au cours de ces dernières semaines. Même si celles-ci sont aussi des commentaires sur le fonctionnement antérieur et actuel (période de réquisition).

- **Un manque certain de communication**

De nombreux importateurs locaux tiennent à regretter le manque de communication des « acteurs » de ce dossier (aussi bien les entreprises de transport quel que soit, que l'Etat ou le Conseil territorial). Ils estiment que, trop souvent depuis ces dernières semaines, on est incapable de leur donner des informations précises dont ils ont absolument besoin pour « éclairer » leurs fournisseurs Nord-Américains, et donc acheminer dans de bonnes conditions leurs marchandises jusqu'au port d'Halifax.

- **Pour une solution locale**

Une majorité de personnes souhaite que la desserte maritime soit assurée par un bateau battant pavillon Français avec un équipage de marins locaux. Cela permettrait de maîtriser l'outil de travail et de maintenir un volet de postes pour les marins de l'Archipel.

Des « utilisateurs » du hangar sous douane estiment indispensables la reprise partielle ou totale du personnel d'Alliance SA dans le nouveau système qui sera mis en place par l'Etat. Ce personnel qualifié est nécessaire pour assurer un service de qualité. Ce qui n'est pas le cas actuellement, selon ces mêmes personnes.

- **Augmentation des frais depuis la réquisition de T.M.S.**

Des entrepreneurs locaux soulignent que si le fret ne semble pas avoir augmenté avec la réquisition de la société TMS, ils doivent par contre supporter de nouveaux frais pour transférer leurs marchandises du hangar de Maritime Ontario à celui d'Emberley à Halifax (on nous parle de 58 euros par exemple). Maritime Ontario de Montréal refuserait de livrer directement la marchandise au hangar d'Emberley (l'actuel transitaire de TMS).

Plusieurs particuliers précisent que les frais de transport de voiture entre Halifax et Saint-Pierre ont fortement augmenté.

- **Pour une optimisation des coûts du transport intérieur au Canada**

Trois commerçants locaux ont tenu à nous informer que cette crise de la desserte maritime leur avait donné l'idée d'étudier avec leurs fournisseurs canadiens les coûts du transport entre Montréal (ou Toronto) et Halifax. Bien leur en a pris puisque l'habitude voulant que l'on utilise sur la liaison Montréal Halifax essentiellement les services de deux transporteurs.

Ils ont réalisé qu'en cherchant d'autres solutions ils pouvaient diminuer de façon sensible les frais sur cette partie du transport.

Concrètement :

Pour descendre 4 colis de vêtements d'un poids total de 60 kg, une commerçante a vu sa facture descendre de 120 \$ canadiens à 30 \$.

Deux artisans locaux ont vu leurs factures de transport Montréal/ Halifax passer d'environ 1000 \$ à un peu moins de 600 \$ en changeant simplement de transporteur.

Compte tenu que les taxes douanières reposent sur le coût du produit + les frais de transport, inutile de souligner qu'une étude précise devrait être menée sur l'ensemble de la chaîne du transport pour arriver à la solution la plus économe possible.

- **Fréquence des rotations et calendrier**

L'idée d'un voyage tous les 10 jours en hiver durant les mois de janvier, février et Mars est avancée par certains.

« Il ne faut pas prendre la desserte de Terre-Neuve seule, mais l'inclure dans une vision globale de la desserte.

Une nouvelle fois si on prend cette desserte à part, aucune rentabilité n'est possible. Par contre elle rend de nombreux services tant aux importateurs qu'au simple consommateur.

Les volumes transportés ne nécessitent certainement pas une desserte hebdomadaire mais certains importateurs pour l'instant y sont attachés du fait de leur méthode d'approvisionnement.

Nous ne savons encore pas quel sera le calendrier des rotations via Halifax. Si nous tombons dans un système de desserte par décade, afin de ne pas pénaliser certains importateurs et les consommateurs, une solution consisterait à faire descendre les produits frais via Fortune (le surcoût d'un van étant moins élevé que la dépense en fioul pour un voyage d'Halifax) chaque semaine ou au moins la semaine où il n'y aurait pas de rotation via Halifax.

Ainsi soit le calendrier sur Fortune se cale en fonction de celui d'Halifax et il y a une rotation les semaines où il n'y a pas de navire d'Halifax. Soit on maintient une rotation toutes les semaines avec des volumes très variables.

La seule chose sûre c'est qu'il est indispensable de maintenir une desserte régulière et fiable vers Fortune ».

V - ANNEXES

ANNEXE I : la circulaire du mouvement « Cap sur l'Avenir », distribué le 25 septembre 2008 dans les commerces de Saint-Pierre et de Miquelon.

ANNEXE II : le questionnaire envoyé par « Cap sur l'Avenir » aux commerçants et importateurs locaux.

**DESSERTE MARITIME,
il faut aller de l'avant !!**

Depuis 2004, le mouvement « Cap Sur l'Avenir » plaide pour la mise en place d'un service public de desserte maritime en fret de l'Archipel, dont la gestion pourrait être confiée à un GIP (Groupement d'Intérêt Public) ou une SEM (Société d'Economie Mixte) pour ne citer que ces deux possibilités.

Ce choix aurait deux conséquences immédiates pour assainir le climat dans ce dossier :

- Les importateurs locaux ne gèreraient plus la desserte maritime en fret de nos îles ;
- La gestion se ferait en toute transparence.

Aujourd'hui, la énième crise dans ce domaine confirme la justesse de notre analyse. En juillet dernier, d'autres mouvements politiques locaux ont d'ailleurs repris à leur compte notre position, et c'est tant mieux !

Le Préfet nous a annoncé que la société Transport Maritime Service (TMS) était réquisitionnée pour effectuer temporairement le service de desserte pour les prochaines semaines (mois ?).

Il est maintenant indispensable de profiter de cette période transitoire pour mettre à plat une bonne fois pour toutes ce dossier et réfléchir sereinement au meilleur système à mettre en place.

Il nous semble incontournable que ce nouveau système :

- réponde aux besoins des habitants et des acteurs économiques de nos îles tant en termes de qualité de service qu'au niveau des fréquences et du nombre de rotations ;
- ne provoque aucune inflation du coût de la vie ;
- règle les problèmes d'hygiène (transport des produits frais et congelés) et de sécurité (lors du débarquement par les docks) ;

D'autre part, même si la desserte de Miquelon reste du ressort du Conseil Territorial et n'entre donc pas directement dans le cadre de la Délégation de Service Public, cette problématique doit rester un élément majeur à prendre en compte dans toutes les réflexions.

Enfin, la reprise, dans la nouvelle structure, des salariés dépendant de l'ex-DSP signée avec Alliance SA doit être une priorité.

Ces quelques réflexions n'ont pour finalité que d'amorcer le nécessaire débat sur la desserte maritime qui doit animer dans les prochaines semaines les acteurs locaux, tant politiques qu'économiques, mais aussi tous les citoyens qui le souhaitent.

A son niveau, CSA participera à cette réflexion en menant une enquête auprès des importateurs et des commerçants.

Nous ouvrirons également sur notre blog (<http://capsurlavenir975.unblog.fr>), dès cette fin de semaine, un espace permettant à tout un chacun de déposer ses commentaires sur la question.

Les mardis 30 septembre et 7 octobre ainsi que les jeudis 2 et 9 octobre de 17h00 à 19h00, des membres de Cap sur l'avenir accueilleront à la permanence du mouvement au 7, rue René Autin (ancienne épicerie Robin Drillet) toutes les personnes désireuses d'exprimer leur avis ou leurs idées sur ce sujet.

Par la suite, une synthèse de toutes les contributions qui nous seront parvenues (en plus de celles de CSA) sera réalisée et adressée au Représentant de l'Etat et communiquée pour alimenter l'indispensable réflexion qui doit amener à l'établissement d'une desserte viable, fiable et pérenne de notre Archipel.

*Prenons notre
avenir en main !*

Questionnaire

2 pages

SOCIÉTÉ :

CONTACT :

TÉL. :

E-MAIL :

1/ Quelle est la répartition en % de vos importations par port :

via Halifax : via Fortune :

2/ Quelle est la répartition en % de vos importations :

en provenance d'Europe : d'autres pays :

3/ De quelles régions (ou pays) sont originaires vos fournisseurs :

en France :

.....

.....

en Europe :

.....

.....

en Amérique du Nord :

.....

.....

autres :

4/ Avez-vous dans l'année une période de « creux » dans vos importations ?

Si oui, laquelle ?

5/ Quelle est pour vous la fréquence des rotations nécessaires pour desservir correctement l'Archipel ?

.....

6/ Quelle est pour vous la journée souhaitable d'arrivée du bateau ?

.....

7/ Est-il pour vous nécessaire de garder 2 navires pour desservir l'Archipel ?

.....

