

Séance Officielle du 13 octobre 2020

RAPPORT AU CONSEIL TERRITORIAL

VŒU-DESSERTE MARITIME INTERNATIONALE EN FRET

L'Etat ne veut pas des Ferries de la Collectivité.

Ce n'est pas qu'une évidence, notre archipel dépend du transport maritime. C'est pour cela que le territoire a décidé, depuis 2010, de reprendre en gestion directe le transport maritime de passagers tout d'abord, puis en 2014 a décidé de doter le territoire d'un outil de désenclavement en construisant deux navires destinés au transport de passagers et de véhicules, pouvant ainsi transporter l'essentiel des biens nécessaires au fonctionnement du territoire.

Par notre taille, notre population et notre relatif isolement, la Collectivité estime que la seule solution viable de transport est que les infrastructures telles que navires, quais, outillages portuaires etc. appartiennent aux pouvoirs publics, qu'il s'agisse de l'Etat, de la Collectivité ou des Communes (ex : desserte de l'île aux marins). Il n'est pas discutable qu'aucune activité de ce type n'est viable sans le soutien continu de l'argent public. C'est un fait incontestable.

Pourtant malgré cet investissement massif au service de tous (30 millions d'euros financés par la Collectivité, construction des quais avec le soutien de l'UE), l'Etat n'a de cesse d'empêcher le fonctionnement de ce service public. Refus d'Interpêche, refus d'installer une rampe à Miquelon après l'avoir accepté, refus successifs et demandes de modifications récurrentes pour aménager les nouveaux quais (que l'Etat ne finance pas alors qu'il est le gestionnaire du port), volonté d'empêcher le transport de fret.

Dans ce dernier épisode, l'Etat lance sa nouvelle DSP, sans solliciter l'avis de la Collectivité qu'il est légalement tenu de demander. Une « nouvelle » DSP, plus courte et plus chère.

Depuis des années, la Collectivité pose des questions, soumet des idées et des remarques à l'Etat, pour que l'approvisionnement de la population soit plus efficient. En vain. Cette nouvelle DSP doit, pour l'Etat, se faire sans tenir compte des services mis en place par la Collectivité.

Alors oui, des actions en justice sont en cours. Ce n'est pas à notre sens la meilleure solution, mais c'est le dernier espace d'échanges de position dont nous disposons aujourd'hui pour évoquer ce que nous considérons comme des erreurs de l'Etat. Il nous apparaît qu'après des années de financement à perte, le territoire dans son ensemble devrait disposer d'un outillage portuaire suffisant, de navires, d'une grille tarifaire équitable, d'une organisation portuaire claire, de rotations plus fréquentes. Ce n'est pas le cas aujourd'hui et ce dispositif ne préserve pas non plus le pouvoir d'achat des habitants du territoire.

Si l'objectif de l'Etat est d'annoncer qu'il dépense plus d'argent pour ce qu'il appelle « continuité territoriale », il suit la bonne méthode. Nous pensons qu'il convient d'organiser cela autrement, même si cela implique des changements. Aujourd'hui, nous appelons à une nouvelle organisation du transport maritime et nous mènerons notre projet à bien. Si l'Etat dispose de financements plus conséquents pour le territoire, c'est une très bonne chose, il existe bien des domaines où

des investissements doivent être faits. Mais non, l'Etat préfère dépenser cet argent à perte, en créant une concurrence entre services publics. Nous espérons que l'absurdité de la situation finira par apparaître de l'autre côté de la rue, voire de l'autre côté de l'océan Atlantique.

Il convient également de rappeler le motif de cette situation.

Le territoire était enclavé par sa situation de transport et souffrait de sa double insularité. Le transport de tous les biens strictement dissocié de celui des passagers et tributaire de moins d'une liaison maritime hebdomadaire par an pour son approvisionnement.

Les projets de la Collectivité visent à lutter pour ce désenclavement, afin de permettre à tous, particuliers et entreprises, locales ou extérieures, de pouvoir se déplacer et de transporter des biens avec plus de régularité, de rapidité et de fréquence.

Enfin, il convient d'indiquer que l'Etat n'a tenu compte d'aucun des vœux exprimés par l'assemblée territoriale ou par des demandes des Présidents du Conseil Territorial successifs.

Faut-il suivre dès lors le raisonnement suivi par l'Etat, qui sachant mieux que le Territoire ce qui est adapté en matière de transport maritime et de désenclavement ? Augmenter les prix sans que les consommateurs ou les usagers en bénéficient ? Nous pouvons donc dès lors adopter des tarifs plus élevés pour que l'Etat prenne en considération les navires dans le cadre d'un service public.

Une délibération sera donc annexée au présent vœu.

Elle crée un tarif spécial « DSP de l'Etat » qui serait applicable à toute entreprise candidate ou désignée par l'Etat pour assurer le transport inter-îles des biens, uniquement importés, dans le cadre de la nouvelle concession, et transportés sous douane jusqu'à Miquelon. La Collectivité pourrait alors agir comme sous-traitant du titulaire de la nouvelle concession.

Ce tarif est fixé à 1,2 millions d'euros par an pour assurer 70 rotations par an entre Saint Pierre et Miquelon, pour un volume total de marchandises estimé à 500 et 700 EVP par an, 400-500 véhicules et un nombre limité d'encombrants ou hors normes par an. Bien entendu ce tarif ne sera applicable qu'à l'Etat ou son délégataire.

Tel est l'objet des présentes délibérations.

Je vous prie de bien vouloir en délibérer.

Le Président,

Bernard BRIAND

Séance Officielle du 13 octobre 2020

DÉLIBÉRATION N°202/2020

TARIF DSP DE L'ETAT / BIENS IMPORTES DANS LE CADRE DE LA DSP

LE CONSEIL TERRITORIAL DE SAINT-PIERRE-ET-MIQUELON

- VU** la loi organique n° 2007-223 et la loi n° 2007-224 du 21 février 2007 portant dispositions statutaires et institutionnelles relatives à l'Outre-mer ;
- VU** le Code Général des Collectivités Territoriales ;
- VU** le Code des Transports ;
- VU** la délibération n°132/2018 du 24 avril 2018 portant tarification des services et produits du Pôle Développement des Mobilités ;
- VU** les demandes de plusieurs candidats à la délégation de service public lancée par l'Etat pour le transport de fret international ;

CONSIDERANT que l'Etat préfère financer le transport privé que le service public, il est institué un tarif applicable aux candidats/ au titulaire de la DSP de l'Etat intitulée de manière inexacte « exploitation de la desserte maritime en fret de l'Archipel de Saint-Pierre-et-Miquelon »,

SUR le rapport de son Président,

**APRÈS EN AVOIR DÉLIBÉRÉ
A ADOPTÉ LA DÉLIBÉRATION DONT LA TENEUR SUIT**

Article 1 : Il est créé un tarif forfaitaire est ajouté à l'art. 3.2 du tarif destiné à prendre en charge les biens importés dans le cadre de la délégation de service public de l'Etat. Chaque candidat, et in fine le candidat retenu, ou l'Etat s'il ne délèguait pas ce service pourra bénéficier de ce tarif. Il comprend le transport aller/retour des véhicules / containers/ remorques destinés au transport de ces biens.

Saint-Pierre / Miquelon	DSP DE L'ETAT
Forfait	1 200 000 € par an

Article 2 : Ce tarif s'applique à la condition que le coût d'importation des biens soit identique pour Saint-Pierre et pour Miquelon-Langlade. Les biens transportés dans ce cadre doivent être livrés roulants et accompagnés sur les navires, chargés et déchargés selon les modalités de transport des ferries.

Aucune opération de chargement/déchargement des contenants n'est prise en charge par le personnel de la Collectivité. Les biens périssables sont transportés par priorité, et les rotations nécessaires seront organisées si nécessaires afin de réduire au maximum leur délai d'acheminement. Les biens pourront être transportés par les lignes régulières si la capacité des

navires le permet. Les rotations seront organisées en fonction des conditions météorologiques et sous condition de capacité de charge des navires de la Collectivité. Le bénéficiaire de ce tarif devra transmettre à la collectivité tous les documents ou justificatifs nécessaires afin de permettre de justifier que les biens sont issus de la délégation de l'Etat.

Article 3 : La présente délibération fera l'objet des mesures de publicité prescrites par la loi et sera transmise au représentant de l'État à Saint-Pierre-et-Miquelon. Elle sera publiée sur les supports nécessaires à la parfaite information des candidats à la délégation de service public de l'Etat, et il sera demandé au Préfet de la transmettre aux candidats retenus dans le cadre de sa procédure de passation restreinte.

Adopté

17 voix pour
00 voix contre
02 abstentions
Conseillers élus : 19
Conseillers présents : 17
Conseillers votants : 19

Transmis au Représentant de l'État

Le 14/10/2020

Publié le 14/10/2020

ACTE EXÉCUTOIRE

Le Président,

Bernard BRIAND

PROCÉDURES DE RECOURS

Si vous estimez que la présente délibération est contestable, vous pouvez former :

- soit un **recours gracieux** devant Monsieur le Président du Conseil Territorial – Hôtel du Territoire, Place Monseigneur MAURER, BP 4208, 97500 SAINT-PIERRE-ET-MIQUELON ;
- soit un **recours contentieux** devant le Tribunal administratif de Saint-Pierre-et-Miquelon – Préfecture, Place du Lieutenant-Colonel PIGEAUD, BP 4200, 97500 SAINT-PIERRE-ET-MIQUELON.

Le **recours contentieux** doit être introduit dans les deux mois suivant la notification de la décision de refus (refus initial ou refus consécutif au rejet explicite du recours gracieux) ou dans les deux mois suivant la date à laquelle le refus implicite de l'administration est constitué (*)

(*) Suite à un recours gracieux, le silence gardé pendant plus de deux mois sur une réclamation par l'autorité compétente vaut décision de rejet implicite.