



PREFET DE SAINT-PIERRE-ET-MIQUELON

## **Réponse du Préfet au vœu adopté lors de la séance officielle du conseil territorial, le 13 janvier 2016**

Le préfet est responsable de la gestion du dossier de desserte en fret de l'archipel. A ce titre je pilote la procédure de renouvellement de la délégation de service public (DSP). Je me suis entouré d'un cabinet d'études<sup>1</sup> reconnu et j'ai organisé une démarche participative des acteurs locaux. Je les remercie d'ailleurs d'avoir répondu présent.

La DSP permet une prise en charge par l'État du surcoût de l'approvisionnement de l'archipel au titre de la solidarité nationale. L'intérêt général, la régularité de l'approvisionnement, la qualité du service et la bonne utilisation des fonds publics constituent les préoccupations qui me guident dans la conduite de ce projet. La démarche n'a pas pour objectif de bouleverser le service existant mais de le consolider en tenant compte de ce qui fonctionne bien.

Plusieurs erreurs et affirmations trompeuses figurent dans le document rendu public à l'issue de la séance officielle du conseil territorial qui s'est tenue le 13 janvier 2016. Compte tenu de l'importance des sujets en cause et de l'impact des informations affichées sur l'économie locale si celles-ci se révélaient exactes, il m'est apparu nécessaire de répondre point par point à ces assertions.

- 1) L'acquisition « de deux navires capables de désenclaver l'archipel » devrait conduire l'Etat à en tenir compte lors du choix et de l'élaboration du contrat qu'il entend passer.

**VRAI** : c'est la raison pour laquelle l'Etat en a tenu compte en faisant le choix de procéder à l'attribution de deux contrats distincts, séparant la desserte entre Saint Pierre et Halifax de celle entre Saint Pierre et Miquelon. Il m'est en effet apparu important de pouvoir s'adapter à l'arrivée probable de ces navires sur le segment inter-îles sans remettre en cause l'équilibre global de la desserte internationale par laquelle transite la quasi-totalité des biens importés.

- 2) Le partage des responsabilités entre l'Etat, en charge du transport de fret, et la collectivité, en charge de celui des passagers, serait source de gaspillage des deniers publics du fait de l'absence de synergie :

---

<sup>1</sup> Recommandations du rapport sur la desserte maritime « fret » de Saint-Pierre-et-Miquelon – IGA / CGEDD, consultable sur le site de la préfecture.

La justice administrative, saisie à l'initiative de la collectivité territoriale qui contestait le fait de devoir assurer la totalité de ces charges sur le segment inter îles, a précisé le champ de compétence de chacun, le fret de la compétence de l'Etat, les passagers de la compétence de la collectivité.

**VRAI** : s'il y a absence de synergies, elle est à rechercher dans le refus du président de la collectivité de recevoir les membres des différentes missions qui étaient justement mandatés pour tirer les leçons de la précédente DSP, prendre en compte l'évolution de la situation locale et faire des propositions pour l'élaboration de la future DSP.

Elle est également à rechercher dans la décision unilatérale prise par la collectivité de faire transporter du fret par les ferries en cours d'acquisition, quelques mois après avoir décidé de mettre fin à la prise en charge du transport de fret inter-îles.

- 3) Cette absence de concertation conduirait à une concurrence entre personnes publiques plutôt contre-productive :

**FAUX** : Fortune n'est pas intégrée au lot 2 de la DSP relatif à la desserte fret inter-îles. L'Etat a fait ce choix car la desserte en fret entre Fortune et l'archipel est déjà assurée par une entreprise privée. L'Etat n'a pas vocation à se substituer à l'initiative privée lorsque celle-ci fonctionne. Si une DSP a été mise en place entre Halifax et Saint Pierre et Miquelon, c'est précisément pour répondre à un besoin d'approvisionnement régulier de l'archipel que n'assurait plus l'initiative privée, à des coûts et à une régularité satisfaisants pour la population.

Je rappelle que l'ensemble des études réalisées démontrent que le coût final des produits importés à partir de Terre-Neuve serait sensiblement plus élevé pour les consommateurs que ceux importés par Halifax.

- 4) L'Etat n'aurait « pas souhaité donner suite à la demande formulée par la CT d'enclencher la procédure d'attribution de délégation de service public ».

**FAUX** : cette procédure, prévue par l'article L 1111-8-1 du CGCT, confierait en tout ou partie à la collectivité la compétence d'organisation du transport de fret inter-îles.

Je me suis engagé, dans un courrier en date du 22 septembre 2015, à examiner les conditions de mise en œuvre de ces dispositions à Saint Pierre et Miquelon. Par un second courrier en date du 4 décembre 2015, j'ai précisé que ces dispositions n'étaient pas applicables sur l'archipel compte tenu de son statut. La collectivité territoriale a saisi le juge administratif pour avis suite à cette divergence d'interprétation. Il aurait été pertinent d'attendre que le juge rende son avis avant de dénoncer un pseudo refus de l'Etat de se saisir du dossier.

- 5) « la nouvelle stratégie de l'Etat en matière de grille tarifaire aura des conséquences dramatiques sur l'économie locale »

**FAUX** : un projet de grille a été présenté aux membres de l'observatoire du fret maritime le 8 décembre dernier, ainsi qu'à tous les élus de l'archipel afin d'expliquer la démarche et les objectifs recherchés.

**Un contexte** : les grilles actuelles sont le fruit d'une stratification historique complexe (plus de 130 désignations pour la desserte internationale et 233 pour la desserte inter îles) qui les rend peu compréhensibles et à l'origine de dysfonctionnements portés à notre connaissance par les importateurs.

**Des objectifs** : la réforme de la grille doit répondre à un triple objectif :

- mettre en œuvre des grilles simplifiées, plus lisibles, permettant aux importateurs de mieux évaluer le coût de la marchandise importée et au gestionnaire de la DSP de mieux contrôler la nature des marchandises transportées ;
- s'adosser à une nomenclature reconnue internationalement et adaptée aux spécificités de l'importation du fret sur l'archipel ;
- imposer une évolution de la grille globalement neutre pour l'archipel, c'est-à-dire qu'elle se fasse à coûts constants pour les importateurs et consommateurs finaux.

**Une démarche** : le choix a été fait, depuis le début du lancement du renouvellement de la DSP, de la concertation et de la transparence. L'observatoire du fret, qui ne s'est réuni qu'une fois entre 2011 et 2014, l'a été à quatre reprises en 2015. Sa composition a été élargie aux acteurs économiques de l'archipel et à la CACIMA. Les élus, qui n'étaient pas consultés jusque-là, le sont systématiquement depuis le lancement de la procédure de renouvellement de la DSP. Le projet de grille a été distribué à tous les membres afin de recueillir leurs observations. Le travail d'amélioration de la grille pourra donc être poursuivi jusqu'à la notification définitive de la nouvelle DSP, c'est-à-dire au mois de juin 2016. Rien n'est donc définitif et il est FAUX d'affirmer le contraire.

Le choix d'une simplification de la grille sur la base du seul calcul volume tonnage a rapidement été exclu compte tenu des effets indéniables qu'elle aurait eu sur le coût final des produits.

- 6) « le préfet de l'archipel m'a d'ailleurs confirmé par courrier du 12 janvier 2016 que l'Etat souhaitait répartir cette charge (l'inflation) entre l'Etat et le consommateur final »

**VRAI** : S'agissant de l'inflation, les données disponibles montrent qu'alors que si le coût de la vie dans l'archipel a progressé de 25% depuis 2005, le prix du fret payé par les clients sur la même période est resté stable. La prise en compte de l'inflation dans le coût du fret aurait engendré sur la période moins de 0,1% d'inflation supplémentaire par an. Il est donc trompeur d'évoquer une explosion inévitable de l'inflation locale.

- 7) La stratégie de l'Etat serait de nature à remettre en cause le principe de solidarité nationale à l'égard de l'archipel.

**FAUX** : Pour un coût global de 10M€ par an, le fret payé par les clients s'élève en moyenne à 3M€. La part payée par l'Etat s'élève donc à 7M€ par an. Les mécanismes évoqués ne remettent en cause ni la nomenclature, ni les poids respectifs de chacun dans l'exécution de la desserte en fret de l'archipel. Par exemple, contrairement à ce qui a pu être affirmé lors de la séance du conseil territorial, le taux de subvention global de l'Etat sur le transport des produits importés à Miquelon, de l'ordre de 90% actuellement, restera identique dans la prochaine DSP et les populations n'auront pas à en « payer le prix fort ».