

Le secteur du tourisme de croisière à Saint-Pierre et Miquelon

Une escale à fort potentiel de développement

Août 2017

INTRODUCTION	3
I. LES RETOMBÉES ÉCONOMIQUES POTENTIELLES	4
I.A. Les recettes douanières	4
I.B. Dépenses directes	4
I.B.1. Total des dépenses directes	5
I.B.2. Dépenses des touristes	5
I.B.3. Dépenses de l'équipage	6
I.B.4. Dépenses du paquebot	6
I.C. Impacts sur les secteurs de l'économie	8
I.D. Retombées économiques à Saint-Pierre et Miquelon	8
II. LES DIFFÉRENTS CIRCUITS DE CROISIÈRE	10
III. LES INFRASTRUCTURES POUR L'ACCUEIL DES PAQUEBOTS	12
III.A. Le confort des passagers	12
III.B. Le quai des paquebots (quai en Eaux Profondes)	12
III.C. Le bâtiment de la SPEC	12
IV. LE DÉVELOPPEMENT DE L'ATTRACTIVITÉ DE L'ESCALE	13
IV.A. Les excursions à terre et moyens de transport	14
IV.A.1. Organisation de l'offre	14
IV.A.2. Les véhicules terrestres	14
IV.B.3. Les navettes maritimes	14
IV.B.4. Les autres excursions	15
IV.B. L'accueil portuaire et les animations	15
IV.B.1. L'exemple de Saguenay	15
IV.B.2. L'accueil à Saint-Pierre	16
IV.C. La visibilité de l'offre	16
V. ANALYSE STRATÉGIQUE. LES FORCES, FAIBLESSES, OPPORTUNITÉS ET MENACES	17
CONCLUSION	19

Introduction

Le secteur de la croisière est en pleine expansion. En 2016, 24,7 millions de personnes ont navigué à bord de ces palaces flottants, contre à peine 6,3 millions en 1995 d'après les chiffres de l'Association internationale des compagnies de croisières (CLIA). Avec un taux de croissance annuel moyen de 7 % depuis 1980, ce secteur est celui qui a le plus progressé sur le marché mondial du tourisme.

Ce succès de la croisière se fait ressentir à Saint-Pierre et Miquelon où le nombre des escales programmées double chaque année depuis deux ans.

L'ancien 1er ministre Manuel Valls a annoncé le 15 octobre 2016 que l'Etat soutiendrait la réhabilitation du quai en eaux profondes, avec une enveloppe estimée entre 6 et 8 millions d'euros, permettant la création d'un terminal de croisière.

Le moment est bien choisi pour examiner les possibilités qui s'offrent aux ports de Saint-Pierre et Miquelon au sein de cette industrie. Dans le cadre de la présente étude, des éléments de réponse aux questions suivantes sont avancés :

Quel est le potentiel de l'archipel en tant qu'escale dans les circuits de croisière ? Quelles sont les retombées économiques attendues pour le territoire ? Les infrastructures et les moyens techniques et humains sont-ils suffisants pour accueillir les croisiéristes de grand paquebot?

I. Les retombées économiques potentielles

Les principales sources de bénéfices liées au secteur de la croisière sont abordées ci-dessous.

I.A. Les recettes douanières

Les "droits de port" (droit d'aiguade, droit de navigation et droit de quai) à Saint-Pierre rapportent globalement par an une moyenne de 80 000 à 100 000 €. La part des paquebots de croisière constitue environ 15% à 20% de ces recettes, soit environ 16 000 € pour 2016 (Source: service des Douanes). En 2016, 9 paquebots ont fait escale à Saint-Pierre, soit 2578 croisiéristes. Les droits de port reviennent intégralement à la CACIMA par délibération de la Collectivité Territoriale.

En s'appuyant sur la réglementation douanière relative aux droits de port à Saint-Pierre (Annexe 1), le calcul des droits de port est exposé ci-dessous à travers deux cas différents. Les droits de port sont calculés par rapport à la jauge nette des navires. Le premier cas concerne un paquebot de 137 mètres pour une jauge nette de 4618 (type Ocean Endeavour) et le deuxième concerne un paquebot de 289 mètres de jauge nette de 85676 (type Ruby Princess, taille de paquebot compatible avec les infrastructures existantes).

Cas n°1) petit paquebot de 137 mètres pour une jauge nette de 4618, en 1ère visite dans l'année :

Droit d'aiguade = 61 euros

Droit de navigation = $0,15 * 4618 = 692,7$

Droit de quai = 177 euros (tranche jusqu'à 500 unités de jauge) + (28 euros * 15 tranches de 100 unités (entre 500 et 2000 unités de jauge)) + (14 euros * 26 tranches de 100 unités (de 2000 à 4618 unités de jauge))
= $177 + 420 + 364 = 961$

Droit de port total = $61 + 692,7 + 961 = 1\,714,7$ euros

Cas n°2) grand paquebot de 289 mètres pour une jauge nette de 85676 :

Droit d'aiguade = 61 euros

Droit de navigation = $0,15 * 85676 = 12851,4$

Droit de quai = 177 euros (tranche jusqu'à 500 unités de jauge) + (28 euros * 15 tranches de 100 unités (entre 500 et 2000 unités de jauge)) + (14 euros * 836 tranches de 100 unités (de 2000 à 83969 unités de jauge))
= $177 + 420 + 11704 = 12301$

Droit de port total = 25 213,4 euros

Dans l'exemple ci-dessus, les droits de ports pour le grand paquebot sont presque 15 fois plus élevés que ceux pour le petit paquebot. La relation entre longueur du navire et recettes douanières n'est pas linéaire mais bien exponentielle. L'accueil de plus grands paquebots permettrait d'augmenter bien plus les recettes douanières que l'augmentation du nombre d'escale de petits paquebots.

I.B. Dépenses directes

Les dépenses directes générées par le tourisme de croisière sont analysées en 3 segments: Les dépenses des touristes, de l'équipage et celles liées au fonctionnement du paquebot. Les chiffres sur lesquels s'appuie cette section proviennent de l'étude d'impact économique intitulée « *The Economic Contribution of the International Cruise Industry in Canada in 2016* » menée par Business Research & Economic Advisors en partenariat avec l'Atlantic Canada Cruise Association.

I.B.1. Total des dépenses directes

La moitié des dépenses directes totales au Canada Atlantique provient des dépenses en biens et services nécessaires au bon fonctionnement du paquebot (tableau 1). Les dépenses réalisées par les touristes ne représentent que 43% du total des dépenses directes au Canada Atlantique.

Tableau 1 : Dépenses directes au Canada Atlantique par source en 2016, en millions \$CAN

<i>Sources</i>	<i>Spending</i>	<i>Share</i>
Cruise Lines	\$ 50	49%
Passengers	\$ 44	43%
Crew	\$ 9	8%
Total	\$ 103	

I.B.2. Dépenses des touristes

Les dépenses directes des touristes correspondent aux dépenses en boisson, nourriture, excursion à terre, et autres achats (souvenirs, vêtements et bijoux) effectués en escale. Selon un sondage réalisé dans sept ports de destination au Canada (1), 80% des touristes débarquent à terre en escale, 68% des touristes effectuent des dépenses à terre mais à peine plus de la moitié payera pour une excursion.

Les dépenses d'un touriste s'élèvent à 80,66 \$CAN en moyenne par visite dans les ports d'escale sur le Canada Atlantique². La dépense moyenne par passager va de 99 \$CAN à Charlottetown à 28 \$CAN dans les petits ports du Canada Atlantic (tableau 2). Le poste de dépense le plus important concerne les excursions et le transport.

Tableau 2: Dépenses des touristes à terre dans le Canada Atlantic par catégorie et par port d'escale en 2016, en millions de dollars canadiens

	<i>Passenger Onshore Visits</i>	<i>Tours and Local Transport</i>	<i>Food and Beverages</i>	<i>Other Retail</i>	<i>Total Spending^①</i>	<i>Average per Passenger</i>
Halifax	220,351	\$ 8.9	\$ 3.1	\$ 6.5	\$ 18.5	\$83.84
Sydney	75,611	\$ 2.4	\$ 0.6	\$ 2.2	\$ 5.2	\$68.22
Saint John	133,857	\$ 6.4	\$ 1.5	\$ 3.0	\$ 10.9	\$81.66
Charlottetown	61,845	\$ 3.0	\$ 0.8	\$ 2.3	\$ 6.1	\$98.77
Corner Brook	7,516	\$ 0.4	**	\$ 0.1	\$ 0.5	\$71.02
St. John's	14,145	\$ 0.5	\$ 0.2	\$ 0.4	\$ 1.1	\$80.44
Other Ports	17,888	\$ 0.3	\$ 0.1	\$ 0.1	\$ 0.5	\$28.16
Total	531,212	\$ 21.9	\$ 6.3	\$ 14.6	\$ 42.8	\$80.66

Sur Saint-Pierre, les commerçants qui ont su s'adapter à cette clientèle de croisiériste, en étendant leur horaires d'ouverture et en mettant en valeur leur offre, souhaiteraient voir augmenter le

¹ Charlottetown, PEI, Saint John, NB; St. John's and Corner Brook in Newfoundland & Labrador; Halifax and Sydney in Nova Scotia and Victoria, BC

² Le Canada Atlantique regroupe les 4 provinces : Nouvelle Ecosse, Terre-Neuve et Labrador, île du Prince Edward et nouveau Brunswick

nombre d'escale de paquebot. Le salon de thé *Les délices de Joséphine* réalise ses plus gros chiffres d'affaire journaliers lors des escales. Le caviste *Le Tire Bouchon* a vendu plusieurs bouteilles de vin aux croisiéristes en ce début de saison grâce aux dégustations proposées.

Excursions à terre

Au Canada Atlantique, le pourcentage des touristes payant pour effectuer une excursion va de 68% à St-John à 39% à Sydney (tableau 3). La majorité des passagers achètent leur excursion directement à bord du paquebot.

Tableau 3: Proportion des touristes qui payent une excursion à terre par port d'escale

Destinations	Purchased Tour From			
	Onshore Tour	Cruise Line	Tour Operator	Travel Agent
Charlottetown	65%	72.7%	10.1%	17.2%
Corner Brook	47%	77.5%	3.0%	19.5%
Halifax	58%	74.5%	10.2%	15.3%
Saint John	68%	77.9%	10.1%	12.0%
St. John's	40%	76.6%	12.2%	11.2%
Sydney	39%	79.0%	7.9%	13.1%
Victoria	49%	72.8%	13.1%	14.1%
Destination Average	54%	75.2%	10.1%	14.7%

A Saint-Pierre, avec l'escale d'un petit paquebot du type *Ocean Endeavour* (capacité maximale de 198 croisiéristes), jusqu'à 130 personnes prennent un tour en bus. Dans cet exemple, à lui seul, le taux des touristes achetant un "tour de l'île" en bus est déjà de 65,7%.

I.B.3. Dépenses de l'équipage

En moyenne au Canada, seulement 40% des membres d'équipage débarquent en escale et dépensent 79\$CAN par visite à terre.

Au Canada Atlantique, les dépenses des membres d'équipage concernent majoritairement des achats basiques, à part à Halifax où la catégorie des dépenses en boisson et alimentation est dominante. Les dépenses moyennes par membre d'équipage vont de 90,13 \$ à Halifax à 32,94\$ dans les autres petits ports de la côte canadienne (tableau 4).

Tableau 4: Dépenses des membres d'équipage à terre au Canada Atlantique par catégorie et par port d'escale en 2016, en million de \$CAN

	<i>Individual Crew Visits</i>	<i>Tours and Local Transport</i>	<i>Food and Beverages</i>	<i>Other Retail</i>	<i>Total Spending</i>	<i>Average per Crew^①</i>
Halifax	44,356	\$0.3	\$2.1	\$1.6	\$4.0	\$90.13
Sydney	15,862	\$0.1	\$0.3	\$0.7	\$1.1	\$69.64
Saint John	25,076	\$0.1	\$0.4	\$1.4	\$1.8	\$73.51
Charlottetown	13,116	\$0.1	\$0.2	\$0.7	\$1.0	\$78.88
Corner Brook	1,802	**	**	\$0.1	\$0.1	\$75.25
St. John's	3,166	**	\$0.1	\$0.1	\$0.2	\$73.99
Other Ports	4,573	**	**	\$0.1	\$0.2	\$32.94
Total	107,951	\$0.5	\$3.2	\$4.8	\$8.5	\$78.75

I.B.4. Dépenses du paquebot

Les dépenses liées aux opérations du navire incluent les coûts de l'approvisionnement en vivre, le carburant, la réparation et l'entretien du navire, les fournitures, les commissions des agents de voyage, les coûts de publicité et de promotion, les frais de port...

L'avitaillement en carburant est le poste de dépense le plus élevé pour un paquebot.

Dans les ports du Canada Atlantique, c'est le poste "transportation and storage services" qui génère le plus haut niveau de dépenses directes (tableau 5). Ce poste inclut les coûts des agents maritimes, des services portuaires (arrimeurs, pilotes...), du transport payé par la compagnie de croisière (excursions non comprises), et les taxes sur le débarquement des passagers.

Tableau 5: Dépenses directes des entreprises de croisière au Canada Atlantique en 2016, en million \$CAN

<i>Category</i>	<i>Spending</i>	<i>Share</i>
Administrative & Professional Expenses	\$ 7	15%
Operational Expenses	\$ 43	85%
Transportation & Storage	\$ 26	53%
Food and Beverages	\$ 5	9%
Travel Agent Commissions	\$ 3	6%
Other Operating Expenses	\$ 9	18%
Total	\$ 50	

Le poste "autres dépenses" comprend les dépenses en sécurité, en nettoyage et décontamination, et d'autres biens nécessaires aux opérations à bord.

Les taxes de débarquement ou d'embarquement sur les passagers ne sont pas appliquées à SPM. Elles s'élèvent par exemple à 8,22 \$CAN par passager à Montréal, à 9,20 \$CAN à St John de Terre-Neuve et à 10,75 \$CAN à Halifax (Annexe 3). Dans les départements d'Outre-Mer et en Corse, la taxe d'embarquement sur les passagers, généralement instituée au profit de la collectivité territoriale, est due par les entreprises de transport public aérien et maritime mais les paquebots en escale sont exonérés. La mise en application de cette taxe dans l'archipel pourrait avoir des conséquences sur le coût des autres moyens de transport (avion, ferry...) pour les usagers, sur la compétitivité prix de l'escale dans l'archipel pour les paquebots et donc sur l'attractivité touristique en général.

Sur l'archipel, les frais de pilotage, remorquage et lamanage tournent autour de 2000-3000 euros pour un petit paquebot et s'élèvent à environ 8000 euros pour un paquebot de 230 mètres (Tableau 6). Les recettes brutes prévisionnelles de 2017 de la station de pilotage à Saint-Pierre sont attribuables à hauteur de 25% à la venue des paquebots.

Tableau 6: Tarifs de la station de pilotage de l'archipel en fonction de la taille des paquebots

navire	caractéristiques du navire			Tarif de la station de pilotage
	Longueur	Largeur	Tirant d'eau	
Spitsbergen	100,5	18	5	1 560
Ocean Endeavour	137			3 000
Bouddica	207	25,2	7,5	5 133
Artania	230			8000
Brilliance of the Seas	292	39,8	8,5	12 106

Données de la station de pilotage à SPM (Simulation avec tarifs de jour, hors dimanches et jours fériés)

Les paquebots en escale à Saint-Pierre s'approvisionnent chez différents grossistes locaux, notamment en fruit et légume frais. Le montant de ces dépenses par paquebot peut s'élever à plusieurs milliers d'euros. Les produits à prix compétitifs ou très spécifiques sont achetés en grande quantité, c'est le cas par exemple d'un achat de 1300 euros en mayonnaise Calvé par un petit paquebot.

Les transferts en bus permettant aux passagers de se rendre au centre-ville, pour rejoindre les guides et accéder aux excursions ou tout simplement se promener, sont à la charge de la compagnie de croisière. Le tarif par bus est de 167€ l'heure.

Développer les services d'avitaillement des paquebots

Grâce aux idées et projets menés par les investisseurs privés sur l'archipel, l'escale Saint-Pierre pourrait devenir un point d'approvisionnement de choix pour les paquebots.

Un projet d'entrepôt sous douane de 500 mètres carrés pour les vins et spiritueux est en cours. Pour l'instant les paquebots n'achètent pas de boisson alcoolisée sur l'archipel car ces produits ne sont pas disponibles hors taxe.

Le projet d'avitaillement des navires en carburant GNL (Gaz Naturel Liquéfié), toujours au stade d'idée, est développé dans le paragraphe III.C.

La vente de produits de la mer frais tels que le homard, le crabe ou les coquilles à des navires en escale a déjà été pratiquée, principalement pour approvisionner des navires militaires, mais jamais testée pour des paquebots de croisière.

I.C. Impacts sur les secteurs de l'économie

En addition des dépenses directes et des recettes douanières, il faut ajouter les impacts économiques directs du secteur de la croisière sur les autres secteurs de l'économie pour obtenir une image globale des retombées économiques. Ces impacts économiques directs sont appréciés en termes de création d'emploi et de valeur ajoutée. Dans le Canada Atlantique, ils s'élèvent à 790 emplois créés et 30,2 millions de \$CAN de valeur ajoutée.

I.D. Retombées économiques à Saint-Pierre et Miquelon

Les retombées économiques de trois escales de paquebots de taille différente sont estimées ci-dessous (tableau 9). Les caractéristiques des navires sont décrites dans le tableau 6.

Pour correspondre au mieux à la réalité dans l'archipel, les dépenses moyennes retenues ici correspondent à celles les plus basses enregistrées dans les ports du Canada Atlantique. Les résultats obtenus correspondront donc à des estimations basses des retombées économiques.

Le taux de change retenu pour convertir les données est : 1 euro = 1,45 \$CAN

- La dépense moyenne des touristes correspond aux dépenses moyennes les plus basses enregistrées dans les escales à Terre-Neuve, autre qu'à St John's et Corner Brook (tableau 7).

- Dans les petits ports de Terre-Neuve (autre que St John's et Corner Brook), la dépense moyenne des membres d'équipage descendant à terre s'élève à 32,94\$CAN, soit 22,72 euros.

- Les dépenses par escale de paquebot sont obtenues en ne prenant en compte que les dépenses liées au transport (regroupant services portuaires, agents maritimes, stockage) et avitaillement en vivre issues de l'étude précédemment citée. Ces dépenses sont ramenées au nombre moyen de touristes à

bord par paquebot (tableau 8). Sont retenus les valeurs par touriste à bord les plus basses enregistrées par région pour estimer la dépense moyenne par escale de paquebot à Saint-Pierre.

Tableau 6: Caractéristiques des navires de croisière utilisées dans l'étude des retombées économiques

Catégorie	exemple de navire	Caractéristiques du navire					
		Longueur	Jauge brute	Jauge nette	Touristes	Membres d'équipage	Total passagers
petit paquebot	<i>Ocean Endeavour</i>	137	12 907	4 618	198	90	288
moyen paquebot	<i>Silver Spirit</i>	196	36 009	12 314	540	376	916
grand paquebot	<i>Ruby Princess</i>	289	113 561	85 676	3 100	1 200	4 300

Tableau 7: Dépenses moyennes des touristes descendant à terre en escale (en euro)

	% descendant à terre	Dépenses moyennes
Touristes	90	19,42
Equipage	40	22,65

Tableau 8 : dépenses moyennes des paquebots en alimentation et en transport par touriste à bord en fonction des escales

Région	Dépense moyenne en alimentation par touriste à bord	Dépense moyenne en transport par touriste à bord	Dépenses moyennes des paquebots en alimentation et transport par touriste à bord
Ile du Prince Edward	5,2	24,7	29,9
Terre-Neuve et Labrador	indisponible	11,1	11,1
Nouvelle-Ecosse	8,0	42,8	50,8
St John - New Brunswick	7,2	12,0	19,2
Estimation pour Saint-Pierre et Miquelon	5,2	11,1	16,3

Tableau 9: Estimations des retombées économiques dues aux dépenses directes et aux recettes douanières du secteur de la croisière à Saint-Pierre

		petit paquebot	paquebot moyen	grand paquebot
dépenses directes	Paquebot	3 227	8 802	50 530
	Touristes	3 461	9 438	54 182
	Equipage	815	3 407	10 872
Total dépenses directes		7 503	21 647	115 584
Recettes douanières		1 715	3 947	25 213
Total		9 218	25 594	140 797

Sans prendre en compte les impacts économiques directs sur l'économie, les retombées économiques minimum dans l'archipel grâce aux dépenses directes et aux recettes douanières sont

estimées à 9 218 euros pour un paquebot d'une longueur de 137 mètres et à 140 797 euros pour une escale d'un paquebot de 289 mètres.

II. Les différents circuits de croisière

La demande de la part des compagnies de croisières est forte pour inclure Saint-Pierre dans leur itinéraire. L'archipel a non seulement des avantages liés à sa culture et son patrimoine particuliers, mais il a également une position géographique intéressante et un avantage stratégique en tant que territoire français.

Selon les grandes familles de circuits proposés, les différents atouts de l'archipel jouent un rôle plus ou moins grand (voire tableau 10 ci-dessous).

Tableau 10: Les attraits de l'archipel en tant qu'escale selon le type de circuit de croisière et les avantages stratégiques du territoire

	Culture et Patrimoine	Situation géographique	Territoire français
Circuit Canada Atlantique-New England	+	+	+
Transatlantiques	+	+++	+
Croisière arctique (Labrador et Groenland)	++	+	+
Circuit St-Laurent (départ et arrivé à Montreal ou Quebec)	+	++	+++

(Réalisation personnelle suite aux différents entretiens avec les associations et compagnies de croisière)

Bien que la culture et le patrimoine soient très spécifiques à Saint-Pierre et Miquelon, les deux avantages prépondérants que repèrent les industries de croisière sont :

- d'une part l'avantage stratégique de faire escale dans un territoire français. Toute compagnie internationale souhaitant développer son offre dans le St-Laurent doit faire escale à SPM ou aux Etats-Unis pour être régie par les lois maritimes internationales et ainsi échapper à la loi sur le cabotage ;
- d'autre part la position géographique lorsque leur paquebot part du continent nord-américain pour rejoindre l'Europe.

- Les paquebots sur **les circuits réguliers entre la Nouvelle Angleterre et le Canada** n'ont que très peu d'intérêt à passer par l'archipel. Sur ces circuits reliant deux grandes villes des Etats-Unis et du Canada (par exemple les trajets Montréal-Boston et Québec-New York), Saint-Pierre et Miquelon n'est pas sur le trajet des paquebots et ne revêt pas d'avantage stratégique pour les compagnies croisiéristes.
- En revanche, les compagnies voulant développer des **circuits sur le St-Laurent** sont très intéressés à venir faire escale à SPM car c'est la condition sine qua non pour mettre en place ce type de circuit (Images 1, 2 et 3) lorsque l'équipage n'est pas canadien (voire ANNEXE 5).
- Saint-Pierre ou Miquelon sont des escales intéressantes pour les **circuits de croisière entre Terre-Neuve et le Groenland** à condition que le paquebot contourne Terre-Neuve par la côte sud. En effet, lorsque le paquebot emprunte directement le détroit de Belle-Isle, l'archipel ne se trouve plus sur la route de ces paquebots (images 4 et 5). Miquelon pourrait être une destination

de choix lors de ces circuits qui mobilisent généralement des paquebots de petite taille et embarquent une clientèle aisée à la recherche d'expériences inédites.

- De grandes et prestigieuses compagnies de croisière se disent être intéressées à venir à Saint-Pierre dans le cadre d'une **traversée de l'Atlantique** si l'offre à terre est suffisante pour leur nombre de passagers. Sur les 19 escales prévues à Saint-Pierre en 2017, 8 d'entre elles sont réalisées dans le cadre d'un circuit transatlantique (image 6).

Image 1 : Circuit proposé par Adventure Canada, la compagnie qui fait le plus grand nombre d'escale à Saint-Pierre en 2017



Image 2 : Circuit du Silver Cloud Expedition (de la prestigieuse compagnie SilverSea) programmé en 2018



Image 3 : Circuit du Cristal Symphony proposé en 2018



Image 4 : Circuit du Soleal de la compagnie du PONANT en septembre 2017



Image 5 : Croisière « Grand Nord et Arctique, Amérique du Nord » proposé par la compagnie du PONANT en 2019



Image 6 : Circuit de l'Artania, compagnie Phoenix Reisen (le plus gros paquebot en escale à Saint-Pierre en 2017)



III. Les infrastructures pour l'accueil des paquebots

III.A. Le confort des passagers

Il n'y a qu'à regarder ce que font les voisins Canadiens pour se rendre compte que SPM doit se doter d'infrastructure pour « chouchouter » leurs croisiéristes. Il ne s'agit pas de reproduire ce qui se fait ailleurs mais de développer des idées pour rendre confortable l'attente des passagers devant le paquebot. Pour certains des ports d'escale ce sont des sièges très moelleux, des ordinateurs à disposition, le wifi gratuit, une passerelle couverte pour monter au navire, etc...

Compte tenu du climat à Saint-Pierre, un abri ouvert en continu sur le quai en Eaux Profondes, le temps de l'escale, serait apprécié par les croisiéristes.

III.B. Le quai des paquebots (quai en Eaux Profondes)

Des paquebots jusqu'à 300 mètres peuvent accoster au quai en Eaux Profondes. Les navires au-delà de 300 mètres peuvent toujours ancrer si le temps le permet. Un agrandissement du quai en Eaux Profondes sera bénéfique s'il existe une volonté forte de développer le tourisme de croisière et d'accueillir des grands paquebots dans de meilleures conditions.

La décision entre l'accostage ou le mouillage dépend en règle générale des conditions météorologiques. En effet, l'exposition directe du quai à la houle de sud-est ne permet pas toujours l'accostage du paquebot. Il arrive qu'un paquebot annule son escale à Saint-Pierre en cas de mauvaises conditions météorologiques exceptionnelles, mais l'annulation de l'escale est aussi parfois due au retard pris par le navire lors de sa navigation.

Les aménagements du quai doivent permettre de rassurer les armateurs de paquebot. Compte tenu des grands tirants d'eau des paquebots, il est primordial de s'assurer que la profondeur au quai corresponde bien à celle annoncée, soit 9,5 mètres actuellement pour le quai en Eaux Profondes. Le remorqueur de la station de pilotage de l'archipel, le Radar IV (de 16 mètres, 8 tonnes de bollard pool, 27 ans de service), serait sous-dimensionné pour assurer la sécurité des grands paquebots en cas de besoin. L'achat d'un nouveau remorqueur serait à envisager par la station de pilotage pour assurer un meilleur service de sécurité. Le ratio des recettes du poste de pilotage dues aux paquebots dans les recettes totales ne cesse d'augmenter d'année en année. Un remorqueur plus performant rassurerait les armateurs des compagnies de croisière.

III.C. Le bâtiment de la SPEC

Les deux scénarios émis pour l'avenir du bâtiment de la SPEC sont:

1- Projet de mise en sécurité du bâtiment avec son classement au patrimoine industriel. Les coûts de mise en sécurité du bâtiment et de l'étanchéité de la façade sont estimés à 2,75 millions d'euros.

Un support informatif devant le bâtiment permettrait de mettre en valeur le caractère historique du quai où débarquent les croisiéristes.

2- Projet de démolition du bâtiment. Coût de l'opération chiffré à 9,5 millions d'euros (cette estimation est basée sur les coûts d'un chantier de démolition réalisé par des entreprises locales mais serait surestimée).

Un projet très ambitieux de ravitaillement des navires en GNL (gaz naturel liquéfié) à Saint-Pierre est envisagé sur l'emplacement du bâtiment de la SPEC. Passer au GNL permet aux navires d'être moins

polluant et de réduire les coûts en carburant à long terme. La croissance attendue du nombre de navires alimentés au GNL en service dans le monde au cours des prochaines années est exponentielle. Des paquebots utilisant ce carburant ont été commandés par les armateurs de Costa Croisière, Carnival, MSC, Royal Caribbean International et la compagnie du Ponant.

Pour l'heure sur la côte est canadienne, seuls les ports de Saint John Nouveau-Brunswick et Montréal peuvent proposer le GNL comme carburant marin. Une proposition d'installation d'exportation de GNL en Nouvelle-Écosse a été soumise au processus d'examen réglementaire. Au niveau européen, la directive 2014/94/EU encourage le déploiement d'infrastructures dédiées aux carburants alternatifs, dont les points de ravitaillement en GNL³.

Ce projet nécessiterait des investissements très lourds mais revêtirait un réel intérêt si le prix de vente de ce carburant à SP est moins cher que dans les ports de la côte est du Canada. Il serait un argument supplémentaire de taille dans le choix des paquebots à faire escale dans l'archipel (ainsi que tous les autres navires utilisant du GNL).

IV. Le développement de l'attractivité de l'escale

Des différentes grandes compagnies de croisière contactées, toutes ont apporté les mêmes éléments de réponse aux questions suivantes: Seriez-vous intéressé à faire escale à Saint-Pierre? Pourquoi ne venez-vous pas?

Parmi les compagnies de croisière qui ont répondu, toutes sont intéressées à faire escale à Saint-Pierre. Certaines pour bénéficier d'avantages réglementaires spécifiques liés à la loi sur le cabotage et leur permettre de proposer des circuits sur le Canada, et d'autres pour une escale géographiquement stratégique avant de rallier St John's et/ou de traverser l'atlantique. Lorsqu'il leur ait demandé pourquoi elles ne viennent pas, toutes les réponses ont signalé l'insuffisance de l'offre à terre, et les compagnies de paquebot de plus de 300 mètres et plusieurs milliers de passagers ont indiqué que le quai n'était pas adapté.

L'association de port d'escales ACSL nous a indiqué ces mêmes facteurs limitant (offre à terre et infrastructures insuffisantes) pour augmenter l'attractivité de l'archipel en tant qu'escale. Les autres problèmes pointés sont le manque de constance dans les dossiers, la difficulté de trouver un interlocuteur pour organiser des visites de familiarisation pour les compagnies de croisière, et une politique d'accueil pas assez claire.

L'Association des Croisières du Saint-Laurent (ACSL):

Elle vise à positionner clairement la destination Saint-Laurent auprès des compagnies de croisières internationales. L'ACSL regroupe l'offre des 9 ports d'escale dans le St Laurent où 156 M\$ ont été investis de 2008 à 2012 pour développer les croisières internationales. Aujourd'hui c'est 287 M\$ de retombées économiques par an et un nombre de passagers doublé en 5 ans.

³ Pour plus d'information :

<https://www.ecologique-solidaire.gouv.fr/sites/default/files/FINAL.pdf> Schéma national d'orientation pour le déploiement du GNL comme carburant marin, Ministère de l'Environnement, de l'Énergie et de la Mer (2016)

IV.A. Les excursions à terre et moyens de transport

IV.A.1. Organisation de l'offre

En 2016, le Conseil Territorial (CT) a procédé à la reprise en régie directe des missions touristiques jusqu'ici confiées au Comité Régional du Tourisme (CRT). Trois directions de la CT se partagent les missions de l'ancien CRT : la Direction Tourisme, la Direction Transports et la Direction Culture, Sports, Loisirs. La Direction Transports s'occupe de l'accueil physique des croisiéristes, du centre d'information touristique et de la billetterie. La Direction Tourisme gère la promotion du territoire, le développement touristique et la gestion commerciale. Elle est le relais de l'information relative à l'escale programmée (nom du paquebot, nombre de touristes, lieu de débarquement) entre l'agent maritime et les autres acteurs concernés, et elle élabore une brochure annuelle sur l'offre d'excursions qui est envoyée à deux Tours Opérateurs (un basé à Halifax et un autre à Terre-Neuve).

Le programme d'excursion durant l'escale est organisé entre l'agent de développement touristique de la Direction Tourisme à Saint-Pierre et le responsable des excursions à bord du navire, appelé Shore Excursion Manager. Les excursions proposées sur Saint-Pierre sont fonction du nombre de bus, chauffeurs et guides disponibles et de la durée des excursions par rapport au temps d'escale du navire.

IV.A.2. Les véhicules terrestres

Un bus de 55 places et un autre de 33 places proposent des tours de l'île. Les bus scolaires sont mobilisés pour assurer un service de navette entre le navire et le centre-ville. Pour des tours véhiculés plus personnalisés en petit groupe, deux entreprises assurent ce service sur l'île, *le Caillou Blanc* disposant de deux véhicules d'une capacité de 6 places chacun et *Frenchi's Tour* avec un véhicule de 7 places. Les taxis locaux ne travaillent pas avec les croisiéristes.

Si la mobilisation des véhicules disponibles est suffisante pour accueillir un paquebot de petite taille, en revanche elle serait insuffisante pour les grands paquebots. Lors de la venue en 2012 du *Brilliance of the Seas*, qui peut accueillir au maximum 2500 croisiéristes et 860 membres d'équipage, le temps d'attente des passagers pour les navettes était long malgré les moyens mis en œuvre.

IV.B.3. Les navettes maritimes

Le tour de l'île aux Marins, la visite guidée phare de Saint-Pierre, n'est accessible que par bateau. Lorsqu'ils sont proposés, les tours de l'île aux Marins peuvent accueillir au maximum 3 groupes de 30 personnes.

Le rocher du Grand Colombier, à quelques minutes en bateau du centre-ville de Saint-Pierre, est une des richesses de l'île. Le tour en zodiac organisé par l'École de Voile propose jusqu'à trois départs avec un maximum de 12 personnes. Le Jeune France, d'une capacité de 120 personnes, est aussi mobilisable pour permettre aux personnes à capacité réduite et à de plus grands groupes d'observer les oiseaux du Grand Colombier et les mammifères marins.

Lorsque les paquebots sont au mouillage au lieu d'être au quai, ils mettent à l'eau leurs propres canots pour débarquer leurs passagers directement en centre ville. Ils sont aussi en capacité d'accoster le quai de l'île aux Marins avec leurs embarcations, bien que le quai ne soit pas aménagé pour ce type de canot bas sur l'eau qui accoste généralement à des quais flottants. L'usage par le paquebot de ses canots n'entraîne aucune retombée économique dans l'archipel.

IV.B.4. Les autres excursions

Plusieurs tours guidés à pied sur Saint-Pierre sont proposés avec des thématiques différentes, où l'histoire, l'architecture ou encore la flore sont mis en avant.

Pour satisfaire la clientèle des paquebots à la recherche d'expériences plus dynamiques et sensationnelles, des propositions d'excursions en kayak, voile, cheval, plongée pourraient voir le jour. Ces activités ne sont pas proposées pour l'instant car la clientèle des paquebots en escale à Saint-Pierre est âgée et la fréquence actuelle des escales ne suscite pas d'intérêt à étendre ces activités pour les passagers de paquebot. Cependant, l'âge moyen des croisiéristes diminue, passant en dix ans de 60 à 45 ans aux Etats-Unis, et varie beaucoup selon les compagnies et les itinéraires proposés. Les jeunes sont de plus en plus nombreux à bord des paquebots, notamment les familles et les couples en voyage de noce. Carnival Cruise Line et Princess Cruises affirment que 30% de leurs passagers ont moins de 35 ans, que 40% ont entre 35 et 55 ans et que les «55 ans et plus» composent 30% de leur achalandage. Royal Caribbean, comme Carnival, est une compagnie d'entrée de gamme dont la majorité de sa clientèle est composée de gens ayant entre 30 et 50 ans. Sur les paquebots des compagnies de luxe (Crystal, Silversea, Seabourn, Oceania, Regent Seven Seas...), l'âge moyen est très élevé.

IV.B. L'accueil portuaire et les animations

Les compagnies de croisières désirent que leurs passagers reçoivent un accueil chaleureux et sincère dans les ports qu'ils visitent. Les villes d'escales n'hésitent pas à mettre le paquet sur l'animation car la concurrence est bien présente entre les ports.

IV.B.1. L'exemple de Saguenay

Le 15 septembre 2006, le premier navire international de croisière a fait escale à Saguenay. La ville n'avait même pas encore d'infrastructure portuaire. En 2017, 55 escales et 68 500 passagers sont attendus. En octobre 2016, Saguenay a accueilli un des plus imposants et prestigieux navires au monde, le RMS Queen Mary II.

Les investissements dans le développement de l'accueil des paquebots se sont élevés à 67 M\$ à Saguenay. Aujourd'hui, cette industrie a des retombées de plus de 100 M\$ et la création de 1000 emplois dans la province.

Saguenay a remporté **4 fois le prix international du meilleur accueil portuaire**. « *Une quarantaine de comédiens bénévoles de La Fabuleuse histoire d'un royaume attendent au quai les croisiéristes et leur souhaitent la bienvenue en chantant, en dansant et en leur tendant des bouchées de tartelettes aux bleuets ou de tire d'érable, décrit René Trépanier. Croyez-moi, je n'ai jamais rien vu de tel, sauf en Polynésie française où des danseurs locaux saluent l'arrivée des passagers !* ». L'ACSL poursuit l'objectif d'offrir « le meilleur accueil au monde ».

Les services d'accueil mis en avant sur le site de Saguenay sont les suivants: Bureau d'information touristique, Personnel d'accueil sur le site, Café bistrot, Animation sur le quai par la troupe de La Fabuleuse Histoire d'un Royaume, Accès Internet sans fil gratuit et ordinateurs disponibles, Boutiques d'artisans régionaux, Musique.

IV.B.2. L'accueil à Saint-Pierre

A chaque escale, les passagers sont accueillis en musique. Occasionnellement, lors de la venue de grand paquebot, un verre est offert, une animation de danse peut être organisée et le recours à des « cruise greeters » bénévoles permet d'accompagner les passagers lors de leur visite en centre ville. Le manque de constance de l'offre d'accueil, due à des animations trop occasionnelles, ne permet pas de communiquer auprès des industries de croisière sur les animations offertes dans la ville, et donc ne permet pas de mettre en valeur l'accueil lors de « l'escale Saint-Pierre ».

Le Club Croisière, piloté par la Direction Tourisme de la CT, coordonne les acteurs pour l'accueil des navires de croisière et organise des commissions thématiques pour améliorer l'accueil des escales. La gestion financière et l'organisation des animations lors des escales de paquebot est confiée au manager centre ville de la CACIMA, à défaut d'avoir une agence événementielle privée sur le territoire qui puisse s'en occuper. Ces fonds proviennent d'une subvention de la Collectivité Territoriale.

Le secteur de la croisière requiert une main d'œuvre occasionnelle pour animer les escales. Ces besoins en main d'œuvre concernent aussi bien des musiciens, du personnel d'accueil supplémentaire, des danseurs pour animer l'escale, que les besoins ponctuels des commerçants pour des animateurs ou traducteurs durant les dégustations proposées.

IV.C. La visibilité de l'offre

Aucun représentant ne continue à aller au plus gros événement de bateaux de croisière, le Seatrade Cruise Global à Fort Lauderdale en Floride (auparavant Cruise Shipping Miami), qui rassemble 15 000 participants et où toutes les compagnies de croisières y participent, tout comme les représentants des ports et des destinations de partout dans le monde jusqu'aux fournisseurs de biens pour les navires. SPM, grâce à sa cotisation à l'ACCA (Atlantic Canada Cruise Association), a pourtant la possibilité d'y participer en tant qu'exposant au kiosque de l'association.

Les ports de l'archipel sont gérés par l'Etat, et non par la Chambre de Commerce comme c'est le cas en France. Cependant, l'Etat n'a pas vocation à faire du développement commercial. Le Conseil Territorial mobilise des moyens et des fonds pour l'organisation à terre des escales prévues mais ne s'occupe pas du volet développement du marché de la croisière. Il manque aujourd'hui à l'archipel l'identification d'un acteur et des moyens pour développer ce secteur. Cet acteur à identifier est nécessaire pour organiser les visites de familiarisation des compagnies de croisière, pour représenter les deux ports d'escale aux conférences internationales, pour démarcher auprès des industries de croisière. L'industrie des croisières est un marché de relations qui nécessite un engagement et la création de relations à long terme.

V. Analyse stratégique. Les forces, faiblesses, opportunités et menaces

La matrice SWOT (Strengths, Weaknesses, Opportunities, Threats) permet d'obtenir une vision d'ensemble de la situation actuelle d'un projet à venir ou d'un secteur. Elle permet de réaliser un diagnostic stratégique distinguant les aspects liés à l'environnement interne (forces, faiblesses) et aux aspects externes (opportunités et menaces). L'analyse SWOT est par nature subjective et qualitative. La synthèse obtenue grâce à la matrice SWOT permet de repérer les forces et les opportunités, afin de les maximiser ; les faiblesses et les menaces, quant à elles, seront identifiées pour être analysées avec attention, afin de réduire les risques. Par opposition aux forces, les faiblesses sont les aspects négatifs internes pour lesquels des marges d'amélioration importantes existent.

Le bilan obtenu est un tableau récapitulatif concis et pertinent, servant d'évaluation de la situation et de support de décision.

Tableau 11 : Matrice SWOT du développement de Saint-Pierre en tant qu'escale de croisière

	Positif	Négatif
Interne	<p style="text-align: center;"><u>Forces</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • Culture, patrimoine, cuisine typique français • 19 escales prévues en 2017 totalisant 7815 passagers et 4156 membres d'équipage • Le quai actuel a accueilli en 2012 un paquebot de 293 mètres, le <i>Brilliance of the Seas</i> • Formalités douanières simplifiées • Une ville construite autour du port (lieux de visite, restaurants et boutiques rapidement accessibles) • Environnement sécuritaire • Emplacement géographique stratégique entre St John's et le St-Laurent ou la Nouvelle Ecosse • Excursions phares : île aux Marins et Grand Colombier 	<p style="text-align: center;"><u>Faiblesses</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • Communication et partenariats insuffisants dans la promotion de l'archipel • Animations pour l'accueil des touristes à développer • Diversité et capacité des excursions proposées • Moyens de transport limités • Moyens logistiques et humains insuffisants • Priorité basse du secteur croisière dans le schéma de développement territorial • Infrastructures : longueur du quai et hauteur d'eau ne permettent pas aux paquebots de plus de 300 mètres d'accoster
Externe	<p style="text-align: center;"><u>Opportunités</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • Le développement des croisières internationales • Développement de la croisière arctique • Augmentation des croisiéristes sur le St-Laurent • Faible concurrence car pas d'autre port d'escale à proximité • Loi sur le cabotage (Une escale internationale dans l'itinéraire canadien) • Aides de l'Etat français pour rénover le quai d'accueil des paquebots 	<p style="text-align: center;"><u>Menaces</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • Aléas météorologiques : Quai non protégé par forts vents d'Est (rare en juillet-août) • La préférence du passage par le détroit de Belle Isle (Nord de Terre-Neuve)

Conclusion

L'archipel de Saint-Pierre et Miquelon bénéficie déjà du développement du secteur de la croisière au Canada, et notamment dans le St Laurent, avec un nombre d'escales en nette augmentation depuis 2015. Les atouts d'ordre stratégique et géographique de Saint-Pierre en tant que port d'escale sont importants.

L'archipel doit se rendre plus attractif et s'imposer comme un site incontournable par des actions fortes de promotion, mais également par un travail de concertation et de mobilisation avec l'ensemble des acteurs impliqués pour présenter des prestations solides et cohérentes. Ce sont la qualité de l'accueil et des excursions à terre qui feront partie intégrante de la promotion de la destination auprès des compagnies de croisières. L'escale Miquelon a également un grand potentiel pour les petits paquebots.

Pour se positionner dans les circuits de croisières, Saint-Pierre et Miquelon doit travailler avec des partenaires stratégiques tels que les associations de ports d'escales existantes. L'archipel cotise à l'ACCA et à l'association Cruise Newfoundland Labrador mais a une réelle opportunité en se rapprochant de l'ACSL pour s'insérer davantage dans les circuits du Saint-Laurent, en forte croissance. Ce développement du marché de la croisière nécessitera en premier lieu de confier cette mission à un acteur qui devra être désigné.

L'aide de l'Etat pour améliorer le quai d'accueil des paquebots doit permettre de rassurer les armateurs sur la sécurité du quai, et d'attirer les compagnies de croisière avec une meilleure qualité des infrastructures et une augmentation de la taille limite des paquebots pouvant accoster.

ANNEXE 1- Réglementation douanière relative aux Droits de port - taux et calculs applicables, pour les droits d'aiguade, de navigation et de quai

Droit d'aiguade

Délibération n°35-04 du 30 mars 2004

Article 3 – Les tarifs du droit d'aiguade sont fixés comme suit:

1 Navires de commerce:

- de 25 à 50 unités de jauge nette	4,00 €
- de 51 à 100 unités de jauge nette	8,00 €
- de 101 à 500 unités de jauge nette	39,00 €
- au dessus de 500 unités de jauge nette	61,00 €

Droit de navigation

Délibération n°34-04 du 30 mars 2004

Article 1er – Les bâtiments français ou étrangers, jaugeant plus de 50 unités de jauge nette, faisant escale dans les eaux territoriales de la Collectivité Territoriale, y compris les navires armés et immatriculés à Saint-Pierre et Miquelon, sont soumis à un droit de navigation calculé sur la jauge nette.

Le tarif du droit est fixé de la manière suivante:

Chaque année à la première relâche:	0.15 € par unité de jauge
à la deuxième relâche:	0.12 € par unité de jauge
à la troisième relâche:	0.09 € par unité de jauge

Toutefois, à la demandes des armateurs, consignataires ou capitaines, ce droit peut être transformé en droit d'abonnement annuel de 0.30 € par unité de jauge.

Droits de quai

Délibération n°36-04 du 30 mars 2004

DROITS DE QUAI

Les bâtiments français ou étrangers jaugeant plus de 10 unités de jauge qui accostent l'un des quais ou appontements de Saint-Pierre ou de Miquelon, sont soumis à des droits de quais calculés d'après la unité de jauge par période indivisible de vingt quatre heures d'amarrage à quai, le temps nécessaire aux changements de poste éventuel restant compris dans ce délai.

Le montant de ces droits est fixé de la manière suivante:

- par bâtiment de 10 à 20 unités de jauge	11,00 € par jour
- par bâtiment de 21 à 50 unités de jauge	22,00 € par jour
- par bâtiment de 51 à 100 unités de jauge	31,00 € par jour
- par bâtiment de 101 à 150 unités de jauge	49,00 € par jour
- par bâtiment de 151 à 200 unités de jauge	68,00 € par jour
- par bâtiment de 201 à 300 unités de jauge	104,00 € par jour
- par bâtiment de 301 à 400 unités de jauge	140,00 € par jour
- par bâtiment de 401 à 500 unités de jauge	177,00 € par jour

De 501 à 2.000 unités de jauge, le droit est augmenté de 28,00 € par tranche de 100 unités de jauge, au dessus de 500.

Au-dessus de 2.000 unités de jauge, le droit est augmenté de 14,00 € par tranche de 100 unités de jauge;

Toute fraction de 100 unités de jauge étant comptée pour 100 unités de jauge.

Lorsque l'occupation d'un quai ou d'un appontement dure moins de six heures, déduction faite des heures pendant lesquelles le mauvais temps empêche tout travail, le bâtiment n'est assujéti qu'au paiement de la moitié des droits fixés ci-dessus.

ANNEXE 2 – Liste prévisionnelle des escales 2017



Port	Date	Nom du navire	Compagnies	Spécificité	Nombre de passagers	Nombre de membres d'équipage	TOTAL
Saint-Pierre-et-Miquelon	14-juin-17	Ocean Endeavour	Adventure Canada		198	90	288
Saint-Pierre-et-Miquelon	15-juin-17	Pacific Princess	Princess		672	375	1047
Saint-Pierre-et-Miquelon	16-juin-17	Insignia	Oceania		684	400	1084
Saint-Pierre-et-Miquelon	20-juin-17	Ocean Endeavour	SA Incentive Planners		198	90	288
Saint-Pierre-et-Miquelon	04-juil-17	Ocean Endeavour	Adventure Canada	Fin de circuit	198	90	288
Saint-Pierre-et-Miquelon	12-juil-17	Ocean Endeavour	Adventure Canada		198	90	288
Saint-Pierre-et-Miquelon	23-juil-17	Spitzbergen	Hurtigruten		335	80	415
Saint-Pierre-et-Miquelon	30-juil-17	Akademik Ioffe	One Ocean Expeditions		96	65	161
Saint-Pierre-et-Miquelon	05-août-17	Boudicca	Fred Olsen		880	329	1209
Saint-Pierre-et-Miquelon	23-août-17	Seven Seas Navigator	Regent Seven Seas		490	345	835
Saint-Pierre-et-Miquelon	06-sept-17	Seabourn Quest	Seabourn		450	330	780
Saint-Pierre-et-Miquelon	08-sept-17	National Geographic Explorer	Lindblad Expeditions		148	71	219
Saint-Pierre-et-Miquelon	14-sept-17	Silver Explorer	Silversea		130	117	247
Saint-Pierre-et-Miquelon	15-sept-17	National Geographic Explorer	Lindblad Expeditions		148	71	219
Saint-Pierre-et-Miquelon	17-sept-17	Akademik Sergey Vavilov	One Ocean Expeditions		92	65	157
Saint-Pierre-et-Miquelon	22-sept-17	Silver Muse	Silversea		596	411	1007
Saint-Pierre-et-Miquelon	23-sept-17	Silver Whisper	Silversea		382	302	684
Saint-Pierre-et-Miquelon	25-sept-17	Saga Sapphire	Saga		720	415	1135
Saint-Pierre-et-Miquelon	30-sept-17	Arctania	Phoenix Reisen		1200	420	1620

Chiffres prévus		Chiffres réalisés	
19	Escales		
15	Navires		
12	Compagnies		
7815	Passagers		
4156	Equipage		
11971	Total		

ANNEXE 3 – Taxes d'atterrissage, de débarquement et d'embarquement des passagers dans les ports de Montréal, de St John's et d'Halifax

MONTREAL PORT AUTHORITY Cruise Passenger Fees Tariff Notice N-7 SCHEDULE 1 Cruise Passenger Fees		
Item	Description	Fee \$
1.	The fees applicable for passengers in transit are:	
	a) for each adult	8,22
	b) for each child (under 12 years of age)	4,11
	c) for each vehicle	13,27
2.	The fees applicable for passengers embarking or disembarking at Authority property are:	
	a) for each adult	29,61
	b) for each child (under 12 years of age)	14,84
	c) for each vehicle	16,08

ST. JOHN'S PORT AUTHORITY PASSENGER CHARGES <u>RATE SCHEDULE</u>		
EFFECTIVE: 1 March 2017		
ITEM	DESCRIPTION	RATE (\$)
1.	The passenger charges in respect of a continuous voyage or for voyages originating or terminating at the harbour are:	
	(a) for each adult	9.20
	(b) for each child (under 12 years of age)	4.60
	(c) for each vehicle	14.97

HALIFAX PORT AUTHORITY PASSENGER NOTICE SCHEDULE OF RATES		
EFFECTIVE: January 1, 2017		NOTICE N-6
Item	Column I Description	Column II Rate
Passenger Rates:		
1.	In-transit fee per port of call passenger.....	\$10.75
2.	Embarking-disembarking fee per turnaround passenger.....	\$10.75

ANNEXE 4 – Arrêtés préfectoraux fixant les tarifs de la station de pilotage dans les ports de Saint-Pierre et Miquelon

ARRÊTÉ préfectoral n° 687 du 31 décembre 2015 fixant les tarifs de remorquage dans les ports de Saint-Pierre et de Miquelon.

LE PRÉFET 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 des transports partie V, livre III, titre IV, chapitre II ;

Vu le décret n° 2004-374 du 29 avril 2004 relatif aux pouvoirs des préfets, à l'organisation et à l'action des services de l'État dans les régions et les départements, modifié par le décret n° 2010-146 du 16 février 2010 ;

Vu l'arrêté préfectoral n° 230 du 28 avril 2005 formant règlement de police du port de Saint-Pierre ;

Vu l'arrêté préfectoral n° 231 du 28 avril 2005 formant règlement de police du port de Miquelon ;

Sur proposition du directeur des territoires, de l'alimentation et de la mer,

Arrête :

Article 1^{er}. — La base de tarification du droit de remorquage est déterminée par les caractéristiques du navire. C'est la plus grande des dimensions prises dans les colonnes longueur, largeur et tirant d'eau maximum qui détermine le tarif de facturation.

Art. 2. — Le barème de tarification de remorquage dans les ports de Saint-Pierre et de Miquelon est fixé comme suit :

Longueur HT (en mètres)	Largeur maximale (en mètres)	Tirant d'eau (en mètres)	Tarif
0 à 30	7,00	3,50	91,18 €
> 30 à 50	12,00	6,00	131,70 €
> 50 à 60	12,50	6,10	202,63 €
> 60 à 70	13,00	6,20	303,93 €
> 70 à 80	13,50	6,40	405,24 €
> 80 à 90	14,00	6,50	466,02 €
> 90 à 100	14,50	6,60	506,55 €
> 100 à 110	15,00	6,70	547,06 €
> 110 à 120	15,50	6,80	587,60 €
> 120 à 130	16,00	7,00	628,11 €
> 130 à 140	16,50	7,50	668,64 €
> 140 à 150	17,00	8,00	709,16 €
> 150 à 160	17,50	8,50	749,69 €
> 160 à 170	18,00	9,00	790,21 €
> 170 à 180	18,50	9,50	830,74 €
> 180 à 190	19,00	10,00	871,26 €
> 190 à 200	19,50	10,50	911,79 €
> 200	20,00	11,00	1 350,00 €

Art. 3. — La fourniture de remorque sera facturée 120 €. L'utilisation du remorqueur pour le lamanage sera facturée 380 €.

Art. 4. — Les navires sans moyen de gouverne ou de propulsion paieront un supplément de 50 % sur les tarifs de remorquage.

Art. 5. — Les tarifs indiqués aux articles précédents sont applicables les jours ouvrables entre 7 heures et 19 heures.

Il sera appliqué une majoration de 25 % pour le tarif de nuit entre 19 heures et 7 heures. Les dimanches et jours fériés de 00 heure à 24 heures, la majoration sera de 50 %.

La majoration est appliquée pour tout début ou fin d'opération dans la période de majoration considérée.

Art. 6. — Indemnités d'attente et de déplacement

Lorsqu'un navire n'effectuera pas le mouvement pour lequel le remorqueur a été commandé, il sera dû une indemnité horaire de jour (7 heures à 19 heures), fixée à 81,42 € et de 117,60 € de nuit, les dimanches et jours fériés.

Art. 7. — Location du remorqueur à l'heure

Le tarif de location à l'heure est applicable pour toute intervention autre que celles prévues ci-dessus, entrée/sortie, poussage et déhalage.

L'heure normale de location sera facturée 450 € étant précisé que le temps à prendre en compte sera celui de la durée effective de la mise à disposition du bâtiment en état de marche, compté à partir du moment de l'appareillage du remorqueur jusqu'à son retour à son poste à quai. Toute heure commencée est due.

Le tarif de l'heure normale est applicable les jours ouvrables entre 7 heures et 19 heures. Il est majoré de 50 % les dimanches et jours fériés de 00 heure à 24 heures.

Le tarif de nuit est celui de l'heure normale majorée de 25 % (pour les jours ouvrables). Il est applicable entre 19 heures et 7 heures.

Art. 8. — Déséchouage ou assistance au matériel

Suivant le contrat entre le propriétaire et le remorqueur.

Art. 9. — L'arrêté préfectoral n° 782 du 30 décembre 2011 fixant les tarifs de remorquage dans les ports de Saint-Pierre et de Miquelon est abrogé.

Art. 10. — La secrétaire générale de la préfecture et le directeur des territoires, de l'alimentation et de la mer sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent arrêté qui sera publié au Recueil des actes administratifs de la préfecture de Saint-Pierre-et-Miquelon.

Saint-Pierre, le 31 décembre 2015.

Le préfet,

Jean-Christophe BOUVIER

ARRÊTÉ préfectoral n° 688 du 31 décembre 2015 fixant les tarifs de lamanage dans les ports de Saint-Pierre et de Miquelon.

LE PRÉFET 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 des transports partie V, livre III, titre IV, chapitre II ;

Vu le décret n° 2004-374 du 29 avril 2004 relatif aux pouvoirs des préfets, à l'organisation et à l'action des services de l'État dans les régions et les départements, modifié par le décret n° 2010-146 du 16 février 2010 ;

Vu l'arrêté préfectoral n° 230 du 28 avril 2005 formant règlement de police du port de Saint-Pierre ;

Vu l'arrêté préfectoral n° 231 du 28 avril 2005 formant règlement de police du port de Miquelon ;

Sur proposition du directeur des territoires, de l'alimentation et de la mer,

Arrête :

Article 1^{er}. — La base de tarification du droit de lamanage est déterminée par la longueur hors tout des navires.

Art. 2. — Le tarif diurne est applicable pour les opérations de lamanage qui débutent entre 7 heures et 19 heures hors dimanches et jours fériés.

Le tarif « dimanches et jours fériés » est applicable aux opérations de lamanage qui débutent entre 00 heure et 24 heures les dimanches et jours fériés.

Art. 3. — Le tarif diurne applicable aux navires d'une longueur hors tout inférieure à 100 mètres accostant dans les limites administratives des ports de Saint-Pierre et de Miquelon, est fixé à 0,83 € par mètre, avec un minimum de perception de 41,07 €.

Art. 4. — Le tarif diurne applicable aux navires d'une longueur hors tout supérieure à 100 mètres accostant dans les limites administratives des ports de Saint-Pierre et de Miquelon, est fixé à 1,63 € par mètre.

Art. 5. — Le tarif nocturne et le tarif « dimanches et jours fériés » applicables aux navires d'une longueur hors tout inférieure à 100 mètres, est égal au tarif fixé à l'article 3 majoré de 50 % avec un minimum de perception de 61,61 €.

Art. 6. — Le tarif nocturne applicable aux navires d'une longueur hors tout supérieure à 100 mètres, accostant dans les limites administratives des ports de Saint-Pierre et de Miquelon, est égal au tarif fixé à l'article 4 majoré de 25 %.

Le tarif « dimanches et jours fériés » applicable aux navires d'une longueur hors tout supérieure à 100 mètres, accostant dans les limites administratives des ports de Saint-Pierre et de Miquelon, est égal au tarif fixé à l'article 4 majoré de 50 %.

Art. 7. — Toute opération différée sans que le service de lamanage en soit avisé au moins 1 heure 30 avant l'heure prévue sera majorée de 30 %.

Art. 8. — Toute opération décommandée sans que le service de lamanage en soit avisé au moins 1 heure 30 avant l'heure prévue, sera néanmoins facturée 30 % de son coût réel.

Art. 9. — Toute opération d'amarrage nécessitant l'utilisation du remorqueur pour la mise à terre des amares, sera facturée 380 €. Cette somme sera majorée de 25 % la nuit et de 50 % les dimanches et jours fériés.

Art. 10. — Toute opération d'amarrage qui nécessite l'emploi d'un ou plusieurs lamanieurs supplémentaires sera facturée 135 € par lamanieur. Cette somme sera majorée de 25 % la nuit et de 50 % les dimanches et jours fériés.

Art. 11. — L'arrêté préfectoral n° 781 du 30 décembre 2011 fixant les tarifs de lamanage dans les ports de Saint-Pierre et de Miquelon est abrogé.

Art. 12. — La secrétaire générale de la préfecture et le directeur des territoires, de l'alimentation et de la mer sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent arrêté qui sera publié au Recueil des actes administratifs de la préfecture de Saint-Pierre-et-Miquelon.

Le port de Saint-Pierre Incontournable pour les croisiéristes

En juin dernier, une délégation de l’Archipel a participé au « Symposium de la croisière » organisé à Québec. Objectif : assurer de nouveau la promotion touristique de Saint-Pierre et Miquelon.



Trois personnes composaient cette délégation. François Rivollet, Président du Comité Régional du Tourisme (CRT), Anaïs Sasseau, Directrice du CRT, et Jean-Claude Fouchard, Conseiller municipal et Agent maritime et présent au titre de l’association Le Phare. A l’ordre du jour notamment, des conférences sur des sujets tels que « l’environnement, les zones et les circuits de navigation ».

Lors de l’une d’elles, nos représentants ont eu le bonheur d’entendre maîtres faits cités Saint-Pierre et Miquelon par M. Christopher S. Allen, Vice-Président du développement des croisières de « Royal Caribbean », mentionnant en avant « les avantages de la loi de cabotage ainsi que les spécificités culturelles et naturelles de l’Archipel ».

Tous les participants ont eu l’occasion, sous forme de « speed dating » (8 minutes chrono), d’essayer de « vendre » auprès des compagnies et des journalistes leur destination, leur port ou leurs services. Première information d’importance à retenir, M. René Trepanier, directeur général de « Croisières du Saint-Laurent », a annoncé sa visite dans l’Archipel dès cet été à la tête d’une délégation.

Autres sujets, la « Royal Caribbean » touchera bien l’Archipel cet été, deux compagnies allemandes « se positionnent dans la région à compter de 2013-2014 » et une compagnie norvégienne s’est intéressée au port de Saint-Pierre qui « pourrait servir aux grandes unités de cette compagnie ».

Enfin, le navire « Le nouveau France », dont la construction est prévue être lancée en 2013 pour une mise à l’eau en 2016, « pourrait également venir visiter le port de Saint-Pierre ».

Et Jean-Claude Fouchard – juste, réflexe pour lui qui a longtemps comploté parmi les membres de notre Comité de rédaction –

10 | Echo des caps n° 1300 • vendredi 6 juillet 2012



De gauche à droite : René Trepanier, Directeur Général de « Croisières du Saint-Laurent », Jean-Claude Fouchard et François Rivollet.

dépenses d’exploitation des navires représentent près de 60 % du montant.

L’escala de Québec, dont la saison a débuté le 10 mai par la visite du Massamora, sera la plus schalandée, avec plus de 110 500 croisiéristes et 44 600 membres d’équipage à bord de 79 bateaux. Montréal, limitée à de plus petits navires en raison de la hauteur des ponts de Québec, suit avec 55 000 croisiéristes. Saguenay et Gaspé, qui attendent près de 35 000 croisiéristes, figurent parmi les autres escales très populaires. Plus de 80 % des croisiéristes se dérouleront en septembre et octobre.

La hausse substantielle de croisiéristes s’explique en partie par le retour de deux importantes lignes de croisières, la Norwegian Cruise Line et la Royal Caribbean Cruise Line, précise M. Trepanier. L’entreprise Holland America, qui ajoute un navire, transportera à elle seule le tiers des croisiéristes.

Les travaux de 130 millions de dollars réalisés au cours des 10 dernières années pour aménager et moderniser les infrastructures d’accueil n’ont pas nuï non plus.

➤ Une croisière, neuf escales

De plus, le fleuve sera l’hôte de croisières internationales très... québécoises. « La



De gauche à droite : François Rivollet, Anaïs Sasseau, Directrice du CRT ; Christopher S. Allen, Vice-Président du développement des croisières de « Royal Caribbean », et Jean-Claude Fouchard.

➤ Pour en savoir plus

Les escales 2012

Si l’escala de Balmoral (187 mètres), annuaire pour le 23 avril dernier, a finalement été annulée, nous connaissons déjà les autres escales de paquebots d’ores et déjà annoncées par Jean-Claude Fouchard, Agent maritime. Les voici par ordre chronologique :

- 10 juillet : Akademik Ioffe (117 m), de 11 h à 17 h 30.
- 12 juillet : Akademik Ioffe (117 m), de 10 h à 16 h.
- 13 au 16 juillet : Moncton (55,30 m), horaires à préciser.
- 13 au 16 juillet : Summerside (55,30 m), horaires à préciser.
- 23 septembre : Arctania (231 m), de 8 h à 18 h.
- 1er et 2 octobre : The World (196,35 m), de 18 h à 17 h 10 à 20 h le 2/10.
- 4 octobre : Crystal Symphony (238 m) de 9 h à 16 h.
- 8 octobre : Brilliance of the Seas (293,95 m), de 7 h à 16 h.
- A. Miquelon le 10 octobre : Clipper Adventurer (100,58 m), horaires à préciser.
- 19 octobre : Brilliance of the Seas (293,95 m), de 7 h à 16 h. • D. Gil

Echo des caps n° 1300 • vendredi 6 juillet 2012