



Editorial.



La campagne pour le 74 nous l'avait bien promis, nous serions autonomes, détachés de la Guadeloupe, ne dépendant plus

que de Paris. Formidable! Sauf que presque deux ans après le passage en Collectivité, nous sommes encore étroitement liés, au contraire de toutes les promesses qui nous avaient été faites, avec la Guadeloupe. Quelques exemples? Commençons par le haut. Alors que c'était prévu dans la loi organique, nous n'avons pas obtenu le député prévu. C'est donc toujours ce brave Victorin Lurel qui doit nous défendre, étant parfois d'ailleurs en porte-à-faux comme l'a démontré si malicieusement Mr Jégo au sujet du reversement de l'octroi de mer. Autre problème, les administrations. La plus connue est la Sécurité Sociale de Guadeloupe qui a embrayé sur le mouvement lancé dans le LKP, prolongeant ensuite pour son propre compte. Or, nous n'avons encore et toujours qu'une antenne (fermée) qui dépend de Pointe à Pitre, notamment pour l'informatique. Idem pour le Pôle Emploi. Impossible par exemple d'avoir les statistiques de chômage de Saint Martin, lesquelles sont noyées dans la comptabilisation guadeloupéenne. Les Affaires Maritimes locales ne peuvent traiter par elles-mêmes un dossier d'immatriculation qui doit toujours passer par la Guadeloupe. Le Centre de Sécurité des Navires est lui en Martinique. Nous aurons bientôt un Centre de Formalités des Entreprises, mais il faudra toujours aller à Basse-Terre pour tous litiges commerciaux. La Justice s'étoffe certes localement, mais dépend encore en grande partie de Basse-Terre. Si les bâtiments scolaires sont bien à notre charge, nous dépendons toujours pour les enseignants de l'académie de Guadeloupe. Pas simple de quitter la grande île, surtout quand, en plus, nombre de gens ici ont des liens familiaux en Guadeloupe. J'ai laissé le meilleur pour la fin, les syndicats dont les représentants locaux sont rattachés à leurs collègues plus au sud...

Yves KINARD

ANY WAY MARINE
www.anywaymarine.com

Gestion-Location-Vente de bateaux
Location de voiliers
Day charter ou long charter
0590 87 91 41
Marina Port La Royale

L'hypocrisie des paradis fiscaux.



Le G20 qui s'est clôturé la semaine passée a donc accouché d'une liste de paradis fiscaux contre lesquels les pays signataires se sont engagés à lutter, ou à tout le moins, faire pression, pour que cessent des pratiques, qui, à les entendre, mettent en danger le système économique mondial. Mais est-ce bien le cas et le remède ne risque-t-il pas d'être pire que le mal ?

Qu'est-ce qu'un paradis fiscal ?

La définition la plus basique voudrait que n'importe quel état qui offre une fiscalité plus favorable qu'un autre ne peut apporter à ses sociétés est un paradis fiscal. A ce titre, il est indiscutable que sa récente législation en matière fiscale fait de Saint Martin une sorte de paradis fiscal puisqu'on y paiera moins d'impôts à revenu égal qu'en France. Mais cela ne suffit pas, rassurez-vous, pour qu'on puisse nous coller cette étiquette qui nous a longtemps, et très défavorablement, collé à la peau sous prétexte qu'on passait pour ne pas payer d'impôts. La notion même de paradis fiscal est définie par l'OCDE selon quatre critères :

- Inexistence ou faiblesse des impôts pour certaines catégories de contribuables.
- Absence de transparence.
- Existence de lois ou pratiques administratives visant à une opacité bancaire et l'échange de renseignements à caractère fiscaux.
- L'absence d'une réelle activité productive est-elle admise ?

On admettra facilement que si notre imposition, tant à titre privé, que société, est plus légère ici,

aucun de ces critères n'a de fondements à Saint Martin, partie française. Mais ce n'est pas pour cela que la pratique ou l'usage des paradis fiscaux soit une inconnue chez nous, mais nous y reviendrons.

Quel intérêt à être un paradis fiscal ?

Un paradis fiscal ne peut reposer que sur quelques aspects fondamentaux :

- Stabilité politique et sociale.
- Ensemble législatif et fiscal attractif.
- Faible ou absence de relations bilatérales avec d'autres états.

Le principe de ces paradis fiscaux est d'ignorer ce que font exactement les officines installées sur leur territoire. Elles gèrent ou abritent le plus souvent des fonds considérables, issus notamment de bénéfices exfiltrés d'autres états à la fiscalité plus lourde. Par contre, le fonctionnement propre de ces officines rapporte directement, ou indirectement une richesse au pays hôte. Les droits d'enregistrement, parfois un très faible impôt, la rémunération des agents des officines qui, eux, émargent aux impôts locaux, forment les apports directs. Indirectement, ces sociétés contribuent à la richesse nationale par la

Sommaire:

L'hypocrisie des paradis fiscaux.....	page 1
La formation des prix.....	page 4
Les brèves.....	page 5
Motiviez vos équipes.....	page 6

SXM Economique est une publication de **Saint Martin Stratégie et Développement**.

Directeur de la rédaction et éditeur: Y. KINARD
BP 1041 — 97061 Saint Martin cedex
Tel: 0690 53 69 66
Mail: sxmstrategie@wanadoo.fr

Toute reproduction, même partielle, à des fins commerciales ou publication dans un autre support ou par quelque moyen que ce soit, sans l'autorisation écrite de l'éditeur, est strictement interdite. La diffusion à titre privé est autorisée.

Régie publicitaire:

Nous consulter au 0690 53 69 66

Le SXM Economique est un magazine hebdomadaire diffusé exclusivement par internet.

Aucune copie imprimée n'est disponible. Il est totalement gratuit et peut être reçu sur simple demande à l'adresse sxmstrategie@wanadoo.fr

construction de sièges sociaux, l'emploi de la main d'œuvre locale, mais aussi l'importation d'une main d'œuvre hyper qualifiée bien souvent introuvable sur place, très largement payée, avec un fort pouvoir d'achat qui contribue à élever notablement le niveau de vie du pays (parfois au détriment de sa population locale, loyers élevés par exemple). Le plus souvent aussi, les revenus tirés de ces activités par l'état collecteur sont investis dans le domaine du tourisme, des infrastructures, de la promotion ou dans la création d'avantages fiscaux attractifs pour l'implantation de grands hôtels générateurs d'emplois locaux (et donc d'impôts, de richesses). D'une manière générale, ces paradis fiscaux sont pour la plupart sous le soleil.

Pourquoi veut-on la peau des paradis fiscaux ?

Depuis la plus haute antiquité, vouloir se soustraire à l'impôt a été la tactique de quiconque gagnait beaucoup d'argent. C'est ainsi que ce sont développées des places spécialisées dans des pratiques visant à rendre occulte, difficile, voire impossible, la surveillance des mouvements financiers liés au commerce international. Les plus connues, et auxquelles le G20 veut mettre un terme sous la pression de la crise dont on les rend en partie responsables, sont paradoxalement très proches des grands états pourfendeurs : état du Delaware aux USA, îles Anglo-Normandes pour le Royaume Uni, Andorre ou Monaco pour la France, Hong Kong et Macao pour la Chine (qui a obtenu hypocritement qu'ils ne figurent pas dans la liste de l'OCDE). En 2008, c'est 55% du commerce international, ou encore 35% des flux financiers qui transitent par ces places financières. Le Delaware, avec plus d'un million de sociétés enregistrées, abrite 60% des 500 plus grosses sociétés inscrites à la bourse de

New York. Aujourd'hui, les paradis fiscaux abriteraient 10.000 milliards d'actifs ; deux tiers des tristement célèbres Edge Funds y sont domiciliés. Comment expliquer dès lors que des mouvements si importants, qui échappent à toute fiscalité, soient tolérés, si proches, voire au sein même des états ? Et comment croire alors qu'ils arriveront à y mettre un terme et récupérer cette fiscalité qui leur échappe et dont ils ont tant besoin actuellement ?

Jusqu'à maintenant ces places financières bénéficiaient d'une sorte de mansuétude dans la mesure où, d'une part, leur présence stimulait au sein des états « parents » une fiscalité raisonnable, d'autre part, leur réactivité et leur manque de transparence étaient bien souvent très utiles pour rafler des marchés. Par ailleurs, leur présence permet d'attirer des devises et des investissements étrangers et d'éviter une trop grande fuite de capitaux hors de portée. Mais de soupapes de sécurité qu'ils sont, en quelque sorte, les paradis fiscaux se sont au fil du temps transformés en fuites pures et simples. Ils ont aussi introduit une distorsion de la concurrence en interne entre les sociétés qui jouent le jeu et celles qui cherchent à éluder un impôt et des charges sociales qu'elles estiment trop importants.

Plus grave, ces places financières ont augmenté le risque de spéculation par des sociétés incontrôlables uniquement motivées par le profit rapide au détriment du substrat industriel, véritable générateur de la richesse. L'aspect le plus évident qui a été souligné dans cette crise que nous vivons, est le scandale des sub-primes.

Et chez nous ?

Si, comme nous le disions plus haut, Saint Martin n'est pas ce paradis fiscal au sens littéral du terme dont on l'a trop affublé par le passé, il faut



SXM Economique
L'hebdomadaire internet de l'économie et des affaires à Saint Martin



Communiquer, c'est prospérer + de 1000 décideurs « online » Offre spéciale jusqu'au 30 avril

Offre promotionnelle pour toute insertion, sans engagement.

Conditions:

- Les documents doivent nous être fournis prêts à l'insertion, en format jpeg, tiff, bmp ou pdf, avant le jeudi midi.
- Offre valable pour les N° 6, 7 et 8
- Valable aussi pour la version internet.
- Dans la limite de la place disponible.

Contacts:

0690 53 69 66

sxmstrategie@wanadoo.fr



bien reconnaître qu'il ne faut pas aller bien loin pour trouver son bonheur. Au sens strict, il suffit de regarder vers l'ouest pour en découvrir l'un des plus efficaces, classé dans la liste gris foncé : Anguilla. Ancienne possession britannique, dorénavant membre du Commonwealth, c'est sans surprise qu'elle a développé une forte activité de paradis fiscal. Une simple recherche sur internet (par exemple sur le site www.lowtax.net) vous démontrera, si vous ne le saviez déjà, que vous pouvez le plus simplement du monde créer là une offshore dans laquelle abriter vos plantureux revenus tirés de votre activité sur Saint Martin, comme aussi votre splendide yacht, ou encore votre imposante villa. Cette offshore anguillaïse simplifiera notamment la transmission par héritage. Plus proche encore, Sint Maarten, comme les Antilles Néerlandaises dont elle fait toujours partie, offre des services du même ordre, mais en plus coûteux et avec une opacité bien moindre. Il n'est un secret pour personne cependant qu'il y est très facile pour un résident français de créer une offshore (même sous forme d'un trust) de laquelle il peut tirer un revenu occulte sur des opérations échappant au fisc français. Créer une offshore (via un intermédiaire de Sint Maarten, mais localisée à Anguilla ou Névis) pour acheter une villa est même proposé le plus officiellement du monde par des sociétés immobilières installées outre lagon, explicitant largement l'intérêt lors de la revente comme en témoigne le document ci-dessous ! Mais ne nous cachons pas que si la morale y perd, l'économie y gagne, ce qui est toute l'ambiguïté des paradis fiscaux, et la raison pour laquelle on n'a jamais réussi à mettre un terme à ce type d'activités.

services. Ce qui va changer sans doute plus rapidement, c'est une plus grande transparence et un meilleur contrôle des flux financiers. Mais dire que d'un coup de baguette magique, on va supprimer ce qui depuis plus de 4000 ans fait vivre des armées d'avocats, de juristes et d'affairistes, est parfaitement illusoire. Nul doute que dans le secret des officines, de talentueux juristes sont déjà occupés à chercher d'autres parades pour contrer cette tendance générale de tous les états à vouloir ponctionner les revenus les plus visibles. Nul doute que les capitaux continueront à se déplacer et s'abriter dans des pays à la fiscalité plus favorable, parfois le plus légalement du monde. Les paradis fiscaux ont certainement encore de l'avenir devant eux, mais dans l'immédiat, cet apparent coup d'arrêt, surtout au niveau du secret bancaire, va faire plaisir à l'opinion publique (électric....). ■ YK

Prochainement...

V.I.P ASSISTANT SERVICES

SERVICES OFFERTS AUX SOCIÉTÉS ET AUX PARTICULIERS

SERVICES OFFERTS

Economisez du Temps, de l'Essence et de Kilométrage !!!



- * Paiement de factures
- * Achat et livraison des courses.
- * Achat des tickets cantine.
- * Récupération des enfants de l'école.
- * Recouvrement des loyers.
- * Prendre rendez-vous à l'ambassade US.
- * Dépôt et récupération à la blanchisserie.
- * Récupération et dépôt de Chèques.
- * Traductions.
- * Publipostage.
- * Récupération et dépôt de courrier
- * Entretien de Maison/ Villa.

Nous assurons en plus, du secrétariat à domicile. (Dont vous ne paierez que les heures effectives de travail).

Tel: 0690 56 83 41/ 0590 27 15 50
Email: vip.assistant@yahoo.fr



C. E. M.- Compagnie d'Expertises Maritimes
Plaisance et Avaries.

Hervé CARRA - Expert agréé

Tel 06 90 53 30 54.

Email: hcarra@me.com

Le G20 va-t-il changer quelque chose ?

Vu la masse financière, l'intérêt réel et les enjeux colossaux, il est permis de douter que les grands pays réunis autour de la table arrivent dans un avenir proche à supprimer les paradis fiscaux, dont, bien souvent, ils utilisent largement les



Saint Martin STRATEGIE & DEVELOPPEMENT

Etude et suivi de projets.

Tél: 0690 53 69 66

Real Estate in St Martin & St Maarten | Real estate in Anguilla | Offshore FAQ | Contact us | info@sunshine-properties.com

Specialist in water front and water view real estate
St Martin & St Maarten Anguilla



Start page Condos Houses Estates Land New Construction Commercial Vacation Rentals Our team

Offshore Sector and offshore companies

In real terms an offshore company is a corporation that is owned by a person who is a resident or citizen of a country other than that of the country in which the offshore corporation is incorporated. The Company is ?offshore? from his own country?hence the term ?offshore company?. Persons prefer to form companies in countries which have zero or low tax rates and which also have laws protecting their privacy and confidentiality. Anguilla and Nevis are attractive jurisdictions for forming offshore companies because of their zero tax rates, confidentiality laws and also because companies can be incorporated quickly and at low cost.

Why should I own my property in an offshore Company?

Offshore companies are formed for doing all manner of property transactions. Real estate is particularly suitable for offshore companies. It simplifies ownership and is an excellent form of asset protection because it insulates the owner of the offshore company from any personal liability for example to persons who suffered any harm while occupying the property as tenants.

Also on subsequent sale of the property, there is only need for a simple share transfer rather than a complex closing involving transfer of ownership at the Government Land Registry. Ownership of the land remains in the name of the company, thereby reducing many of the costs on transfer.



La formation des prix et la continuité territoriale.

Dans notre numéro précédent nous parlions de la mise en place de l'observatoire des prix et nous soulignons que les outils légaux manquaient ensuite pour agir. Mais cela ne veut pas dire qu'on doit négliger cette initiative. Par contre, l'une des missions de cet observatoire est précisément ce que le représentant de la DDCCRF signalait comme très difficile : la formation des prix. C'est pourtant la partie la plus importante. Parce que pour ce qui est d'établir une échelle des prix de magasin à magasin, tout le monde peut le faire. Mais savoir comment le prix est formé, seul l'Etat est à même de poser des questions et obtenir des réponses.

Au niveau national, Mr Eric Besson, à la demande du Ministre Barnier (Agriculture, Pêche), a rentré en décembre 2008 un rapport sur le sujet de la formation des prix en France et comparée à la situation de pays voisins, comme l'Espagne. Les conclusions sont en pratiques une bonne explication de la situation que nous vivons ici, mais qu'il reste à démontrer, ce qui sera le rôle de cet observatoire des prix, si cependant le DDCCRF veut bien s'y attacher, ce qui ne semble pas évident pour des raisons budgétaires. Sans vouloir anticiper sur le travail que pourrait faire cet organisme, les enseignements issus du rapport Besson sont intéressants. Ce qu'il ressort de cette étude, c'est la faible influence de la variation des prix agricoles sur le prix final du produit, on ne va donc pas s'y attarder (mais on ferait bien quand on voit d'un jour à l'autre les étiquettes changer). Par contre, plus judicieux est de voir que le facteur concurrence est prépondérant. Or, c'est notre problème ici où les enseignes sont d'une part peu nombreuses, d'autre part, qu'elles ont généralement le même distributeur local, lequel manque cruellement de poids quand il doit acheter sur le marché. Les deux grandes enseignes (US, Match) travaillent en direct sur une grosse partie de leurs produits, et prennent le reste sur place. Et le prix que fixera le distributeur sera fonction de ses coûts de transport. Nous avons donc là une répétition, ou amplification, de ce qui est souligné dans ce rapport : le manque de concurrence au niveau de la distribution, le manque de concurrence au niveau du transport. Ces deux facteurs associés contribuent à la tendance haussière des prix à Saint Martin. Le rapport Besson est clair. Il dit : « l'intensification de la concurrence est le seul remède à la fois fort et durable ». Mais une fois cela énoncé, il faut voir la réalité en face, sur un petit territoire comme Saint Martin, il est difficile de générer une concurrence importante vu l'exiguïté du marché. Le seul facteur à notre sens sur lequel on peut agir, c'est le transport,



lequel est un monopole de fait de la société CMA-CGM. Le problème, c'est qu'il est sans doute difficile de faire autrement, car qui voudra venir nous livrer pour quelques malheureux containers ? En termes de trafic, nous représentons peu de chose, d'où un problème d'économie d'échelle puisque nous ne recevons que des petits bateaux aux coûts proportionnellement plus élevés, et que, comme nous n'exportons rien, les containers repartent à vide. Que faire ? La seule solution est que l'Etat (ou la Collectivité) assure une continuité territoriale, au moins en partie. Cela devrait être possible puisque le Portugal le fait bien avec les Açores, par exemple, où la vie est au même prix que dans la mère patrie, transport subventionné oblige.

Lorsque le Ministre a répondu fort rudement à une question sur une éventuelle prise en charge des coûts de transport, il y a de quoi lui rappeler que la Corse bénéficie depuis...1975 d'une aide à la continuité territoriale, principalement maritime. Elle avait été mise en place pour « atténuer les contraintes de l'insularité et de répondre à la problématique du développement économique de la Corse ». Il suffit d'aller faire un petit tour sur le site www.corse.fr pour trouver qu'actuellement (2007) l'enveloppe pour assurer la continuité territoriale est de 183.184.000 €. Bien sûr, l'évolution européenne a conduit à modifier plusieurs fois le procédé, mais aujourd'hui c'est la Collectivité elle-même qui prend en charge cette continuité, au niveau de la gestion, même si les fonds

viennent toujours en partie (l'autre à charge de la Collectivité) bel et bien de l'Etat (versement d'une enveloppe forfaitaire). Dès lors, pourquoi ce qui est possible en Corse ne le serait pas chez nous ? Vieux serpent de mer, mais qui vaut quand même la peine de le rappeler. Parce que même rapporté à l'écart de population, 281.000 en Corse pour 35.000 ici, cela nous ferait 22.816.000€ qui pourraient être utilement affectés au transport maritime. A supposer que nous recevions 10.000 containers par an, cela ferait une aide de 2.300€ sur chaque container, soit environ un tiers à une moitié du coût du transport en moins (selon qu'on considère aussi le transport local, le dépotage, ou pas, etc.). Voilà une vraie piste.

Continuité territoriale aérienne.

Dans le même ordre d'idées, Daniel Gibbs et son équipe présentaient ce jeudi en conférence de presse le dispositif mis en place pour assurer la continuité territoriale avec la Métropole, prise en charge par l'Etat à hauteur de 500.000€, et l'aide au désenclavement prise en charge par la Collectivité à hauteur de 450.000€. Ces deux aides ont un caractère social, puisque un certain nombre de critères font appel à des conditions de revenus, mais, et c'est à souligner, l'accent est aussi mis sur l'aspect aide au développement de jeunes entreprises, que ce soit sous l'angle de suivre une formation, ou de participer à des foires et salons. On peut dès à présent se rapprocher Mme Marie-Line Hughes ou de Mr Jean-Jude Paul, tous deux à la Collectivité. Par ailleurs, Air France, Corsair, Air Caraïbes, vers la métropole, et Air Caraïbes ainsi que Air Antilles Express, vers les DFA, sont associés au dispositif ainsi que les agents de voyage pour le reste de la Caraïbe.

Yves KINARD



Reprographie de plans
d'après originaux
ou fichiers informatiques (PDF, DWG, DWT)
du A4 au A0 et même plus...
(laize 90 cm)
80 gr blanc mat ou calque.

- Tirage couleur Grand Format
- Copie Service
- Cartes de Visite
- Flyers
- Brochures
- Affiches
- Tickets
- Carnets ...

Howell Center
Marigot - Saint Martin
Contact : Sylvie
Tél : 05 90 87 75 17
Fax : 05 90 87 98 00
PAO :
crealizes@domaccess.com
PLANS :
rapidoprint@mac.com

Les brèves

La grève à la Poste

Dans notre magazine n° 4, nous évoquions au sujet de la visite du Ministre Jégo et sa présentation de la Lodéon, les mesures d'accompagnement qui avaient été prises suite aux grèves dans les DOM. Et nous disions clairement notre crainte de voir s'importer ici des mouvements revendicatifs calqués sur ceux de la Guadeloupe. Cela n'a évidemment pas manqué et c'est la Poste qui ouvre le feu en se mettant en grève en réclamant l'application de l'accord Bino ici. Rappelons que cet accord a été signé par une minorité de partenaires sociaux en Guadeloupe et qu'il n'est toujours pas étendu à la totalité des entreprises. Demander son application ici est donc un double contresens puisque d'une part il n'y a aucune raison qu'un accord purement guadeloupéen s'applique à Saint Martin, mais de plus, il n'est même pas encore d'application là-bas (15 à 30.000 travailleurs concernés). Que certains aient des revendications est une chose, mais vouloir se fonder sur des bases inapplicables à Saint Martin est quand même curieuse. En attendant, une fois de plus le public est pris en otage alors même que certains employés ne veulent pas faire grève, mais sont bloqués par les mesures de blocage des grévistes. C'est bizarre, il me semblait avoir entendu notre Président (Sarkozy) parler de service minimum. Allons-nous encore une fois nous singulariser ? ■

L'accord Bino

Cet accord signé en Guadeloupe entre des partenaires sociaux de la Guadeloupe a déjà du mal à concerner le « continent », alors nous..... Cet accord porte sur l'augmentation des bas salaires, jusqu'à 1,4 SMIC de 200 €, 50 à charge de l'employeur, 100 à charge de l'Etat (le RSTA), et 50 à charge des Collectivités (Région et Département). Nous le disions précédemment (N°4), cet accord est soumis à la condition de la signature entre les partenaires sociaux. En d'autres termes, l'Etat ne versera ses 100€ qu'à la condition que syndicats et organisations professionnelles patronales se retrouvent autour d'une table, ainsi que notre Collectivité qui devrait, dans cette logique, mettre la main à la poche. Mais cet accord Bino ouvre la porte à une cascade de revendications possibles. En effet, si à un SMIC vous ajoutez 200 €, vous dépassez 1,6 SMIC, donc ceux-ci vont demander à leur tour une augmentation. C'est d'ailleurs prévu par le texte, mais qui renvoie là à des accords de branche sur une base minimum d'augmentation de 6%. Et pour ceux qui dépassent 1,6 SMIC, même chose, mais sur une base d'augmentation de 3%. Enfin, cet accord prévoit qu'à l'échéance des aides, 12 mois pour celle de la Collectivité, 36 pour le RSTA versé par l'Etat, cette augmentation est intégrée au salaire, et donc à charge des employeurs (donc 150€ de plus à financer), dont on ne sait aujourd'hui s'ils seront exonérés à ce moment de charges sociales dessus. Le texte ne dit rien non plus de qui paie la part salariale des cotisations sociales. On ne parle explicitement que de la CSG et la CRDS, mais pour le reste, pas un mot. Voilà donc ce dont nous menacent les grévistes de la Poste. Espérons que cela ne fera pas tâche d'huile, mais il est permis d'en douter. Ceci dit, cela ne comporte aucun jugement concernant la réalité des revendications, mais n'y a-t-il pas un autre moyen de discuter que de se mettre en grève ? ■

Aéroport de Grand Case.

Nous le disions dans le n°3 de ce magazine, nombre de commerces et d'utilisateurs des installations de l'aéroport de Grand Case ne payent pas leurs loyers ou taxes. Cela devrait changer

puisque Daniel Gibbs, au titre de président de l'EPIC gérant l'aéroport, Guillaume Arnell, Jean-Philippe Richardson ainsi que la directrice, Mme Charville, avaient convié la presse pour exposer la situation guère florissante de la plateforme. Alors même que la Collectivité, qui a hérité de ce dossier, a déjà investi 500.000€ pour des travaux de finitions (les parkings notamment) force est de constater qu'avec un trou de 372.000€ d'impayés, le gestionnaire ne peut s'auto-financer, ce qui est pourtant l'objectif. La Collectivité n'ayant pas mission, même à travers l'EPIC, de soutenir financièrement cet outil, elle a décidé d'en confier la gestion dans le cadre d'une délégation de service public au privé. En attendant, les mauvais payeurs sont invités à régler leur note. Le problème cependant est, que questionnés, nombre de ceux-ci soulignent les dysfonctionnements de la structure et les préjudices encourus. S'il n'est évidemment pas légal de faire de la compensation en « oubliant » de payer sa facture, il faut cependant être attentif à ces revendications qui sont la plupart du temps fondées, parmi lesquelles : retards démesurés dans la disponibilité des locaux, mauvaise qualité en général des travaux, problèmes électriques, mauvaise conception générale rendant l'exploitation laborieuse, surface de parking insuffisante, et surtout inaptitude de l'aéroport à faire face à ses obligations conduisant à une fréquentation insuffisante (il n'y a toujours pas de station de carburant, pas d'atterrissage de nuit, camion des pompiers en panne une 11ème fois....) Bref, il y a peu de chances que le règlement des arriérés ne conduise pas à un ou des conflits. ■

La Collectivité met de l'ordre sur la voie publique.

C'est en effet ce que Daniel Gibbs et son équipe présentaient en conférence de presse ce jeudi. Deux grands thèmes : réorganisation du parking devant la gare maritime, et organisation des lignes de bus. Parallèlement étaient présentés les divers arrêtés pris par le Président de la Collectivité pénalisant les contrevenants. Sachez que dès maintenant, le squattage des arrêts de bus sera verbalisé, la voiture immobilisée ou enlevée, aux frais du propriétaire, et assorti d'une amende de 2ème catégorie. Devant la gare maritime, la Collectivité organise les parkings taxis et navettes de loueurs de voitures. Une zone protégée par un muret définira une file d'attente des taxis, tandis que des aires de stationnement seront attribuées aux différents prestataires. Au niveau des bus, la volonté de la Collectivité est, en concertation avec les professionnels, de revoir les circuits, de les attribuer et de veiller à leur respect. Les abris bus fleurissent un peu partout et bientôt le système sera opérationnel. Dans le même temps, la Collectivité durcira le contrôle du respect de ces circuits, notamment par une identification claire des véhicules. ■



Ouvert non-stop de 7h00 à 17h00

Traductions assermentées

- * Français
- * Anglais
- * Espagnol
- * Néerlandais

Gestion d'entreprises Pme-Pmi

- * Statuts, immatriculation, domiciliation
- * Contrats
- * Business plan...
- * Assistance administrative
- * Recherche de financement

Ecrivain public

- * Courrier, Fax, Email
- * Montage de dossier
- * Remplissage de formulaires
- * Démarches administratives....

Et bien d'autres services. N'hésitez pas à nous contacter !

16 RUE VICTOR MAURASSE - MARIGOT
TÉL.: 05 90 52 09 10 - FAX: 05 90 52 85 93
E-mail: info@e-center-sxm.com
www.e-center-center-sxm.com

VENTE
de timbres
fiscaux

LE PETIT ÉCONOMISTE

JOURNAL ÉCONOMIQUE EN POITOU-CHARENTES



Sur www.lepetiteconomiste.com
 en partenariat avec SXM
 renforcez votre visibilité en Métropole
 pour seulement 20 € / mois (durée libre)

Le Petit économiste, média économique en Poitou-Charentes, vous propose, grâce à un partenariat avec SXM Economique, d'apparaître sur www.lepetiteconomiste.com en rubrique internationale et ainsi de renforcer votre visibilité en métropole.

Contact :
contact@lepetiteconomiste.com



Scoobicat, catamaran de 11m a été construit à Saint Martin sur une idée (et réalisation) de Dennis Berridge, plans de Yves Kinard, pour Marine Time où il est en exploitation pour des sorties à la journée.

Plus de renseignements:
marinetime@wanadoo.fr
 Tél: 0590 52 02 53

MOTIVEZ VOS EQUIPES ORGANISEZ UNE SORTIE EN CATAMARAN AVEC VOS COLLABORATEURS !

Notre expérience nous l'a prouvé plus d'une fois : passer toute une journée à bord d'un de nos catamarans renforce la motivation, dynamise les collaborateurs et augmente la rentabilité de l'équipe !

Anyway Marine vous propose des sorties privées à la journée avec capitaine à la destination de votre choix.

Votre catamaran vous est réservé en privé pour une journée de détente, dans un cadre naturel, loin de tous les soucis, à la découverte d'une île déserte avec des plages de sable d'or et le monde merveilleux sous-marin que vous pourrez explorer grâce à nos équipements de snorkelling. Il est possible de louer plusieurs bateaux pour organiser des régates entre vous. Vous pouvez aussi offrir une sortie à vos clients, ou organiser des journées de travail et des séminaires sur plusieurs jours avec vos prospects en toute convivialité.

N'oubliez pas que cette opération vous permet également de déduire les frais engagés dans votre déclaration fiscale.

CATAMARAN DE

38' - 41' :

10 à 14 personnes

800 euros

CATAMARAN DE

47' :

10 à 24 personnes

1000 euros

INFORMATIONS COMPLEMENTAIRES :

Destination (au choix) :

Tintamarre + Ilet Pinel ou Anguilla

Départ : 7h45 de la Marina Royale à Marigot

Retour : 17h45 à la Marina Royale à Marigot

Nos tarifs comprennent : le capitaine, les assurances, le plein d'eau, le carburant, le matériel de snorkelling.

Nos tarifs ne comprennent pas : les taxes, clearances et repas

ANYWAY MARINE - Marina Port La Royale
Demandez Caroline – 05.90.87.91.41 ou 06.90.88.17.88
www.anywaymarine.com - anyway@wanadoo.fr