


Editorial


Ce jeudi matin, Laurent Fuentes réunissait la presse pour un petit déjeuner-rencontre (1) avec Jacqueline André, membre du CESE, section des

affaires sociales au sein du groupe de l'Outre-mer, présidente de la Caisse de Prévoyance Sociale de Saint Pierre et Miquelon, accompagnée de Mr Jean Philippe Hardy, représentant d'une société de communication et de formation spécialisée dans la santé et le travail et l'Outre-mer dont il s'est beaucoup occupé. Tous deux étaient de passage à Saint Martin dans le cadre d'une étude menée par le CESE à la suite d'une auto-saisine de cette institution sur le sujet de l'équité de l'accès aux soins dans les Départements et Collectivités d'Outre-mer. Mme André est donc le rapporteur de la commission tandis que Mr Hardy en est l'expert attaché. Il faut quand même mentionner que le Conseil Economique, Social et Environnemental s'est auto saisi trois fois durant cette mandature, l'une sur la pêche, l'autre le tourisme, et enfin la dernière sur la santé. Chaque fois l'Outre-mer a été impliqué et c'est la preuve, avec la visite de cette semaine, de l'intérêt que l'institution porte aux ultra-marins. Nous parlons la semaine passée du SMA à Saint Martin, c'est donc une nouvelle fois, en plus des Etats Généraux de l'Outre-mer, l'occasion de porter à la connaissance du Gouvernement les spécificités de ces terres de France lointaines. Et d'une certaine manière, c'est aussi extrêmement riche pour l'Etat, car si, bien entendu, nous sommes en retard sur certains points, il en est d'autres où, confrontés à notre isolement, nous avons su mettre en place des solutions innovantes qui peuvent être récupérées et appliquées en Métropole. Parce que l'isolement y existe parfois aussi. Isolement, mais aussi problèmes de personnel, d'évacuation sanitaires, les surcoûts, problématiques liées au climat, contexte sanitaire, nutrition, etc. Bref, une visite très riche et importante pour Saint Martin.

Yves KINARD

(1) offert par Laurent Fuentes.

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

Où vont nos poubelles ?



Le corollaire de nos sociétés modernes est l'envahissant problème des déchets. A Saint Martin, plus qu'ailleurs, les poubelles sont un fardeau dans la mesure de l'insularité. Et pas seulement parce que logiquement on manque un peu de place, mais aussi plus subtilement par les coûts de transport qui rendent malaisés le respect des normes.

Il fut un temps où, à Saint Martin, comme partout ailleurs, les déchets étaient peu nombreux. Il n'y avait pas d'emballages, et le plus souvent les déchets se résumaient à des choses qui étaient données aux cochons ou aux poules, certains étaient brûlés, d'autres, en très petite quantité, abandonnés ou recyclés. La société moderne nous a amené le conditionnement, lequel induit des emballages de différentes natures, qui se retrouvent dans nos poubelles en quantité de plus en plus importantes. Et beaucoup de nos aliments terminent à la poubelle. Aujourd'hui, la décharge de Grande Caye traite 16.000 tonnes annuellement de déchets ménagers, ce qui correspond à environ 460kg/an/habitant, ou encore 1,25 kg/jour/habitant. Ce qui est considérable et correspond quasiment à ce qu'un habitant de l'Île de France produit (notre niveau de vie est cependant inférieur). Les ordures, déchets, encombrants, sont un véritable problème de société et notre situation n'est pas très différente de ce qui se passe en métropole où nombreux sont ceux qui tirent la sonnette d'alarme. On estime que 75 départements français ne seront plus capables de traiter leurs déchets dès 2010 et que 10 d'entre eux sont déjà en surcharge. Chez nous, si l'on ne fait rien, dans moins de 10 ans, la décharge sera saturée. De plus, comme elle n'est pas aux normes européennes, qui s'appliquent chez nous comme partout ailleurs, elle a fait l'objet d'une injonction

forte de la part de la Préfecture et il ne lui reste plus guère que deux ans pour s'aligner.

Naissance de l'éco-site.

Tout le monde se rappelle la décharge ancienne version où, depuis des lustres, nos ordures et autres déchets brûlaient continuellement, inondant le voisinage sous le vent d'une fumée peu appétissante. Régulièrement l'Anse Marcel était noyée dans les fumées (certainement très polluées) tandis qu'une odeur caractéristique se répandait sur toute l'île, pour peu que la météo soit contrariante. Cette époque est révolue, et suite à l'injonction, la Commune, alors, a fait un appel d'offre (2006) pour gérer la décharge et la mettre aux normes. La société Verde, filiale du groupe Loret en Guadeloupe, a remporté le marché (pour 5 ans) et c'est Jean Pierre Tey, le responsable d'exploitation, qui est venu prendre la direction de la décharge. Dire que les débuts furent assez « mouvementés » est un doux euphémisme puisque les actes de malveillance ont été nombreux (incendie de camion, de la décharge, massacre de chiens errants, etc...). Aujourd'hui, l'éco-site de Grande Caye fonctionne. Pourquoi éco-site ? Parce que maintenant on ne peut plus mettre en décharge que ce qui n'est pas recyclable. Sous-entendu, qu'il faut trier et recycler (depuis le 1^{er} juillet 2002, ne peuvent plus être mis en décharge que les déchets ultimes).

Suite page 2

Sommaire:

Où vont nos poubelles?.....	page 1
La CMA CGM, et le transport maritime.....	page 4
Les communiqués:.....	page 6
Les brèves:.....	page 6
Motiviez vos équipes.....	page 8

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

Suite de la page 1

C'est ce que fait Jean Pierre Tey. Mais d'une certaine manière c'est un peu expérimental pour Saint Martin, même si les techniques sont connues et que notre homme, fort d'une expérience de plus de vingt ans dans le secteur, les maîtrise particulièrement bien. Expérimental parce qu'on manquait totalement de données chiffrées et que les conditions d'exploitation pour une gestion moderne des déchets était complètement à faire. D'ailleurs, aujourd'hui, la décharge fonctionne toujours sur dérogation en attente des autorisations d'exploitation. Un bureau d'études en Guadeloupe, sélectionné sur appel d'offres, travaille à définir la durée d'exploitation à conditions constantes, de manière à choisir les modalités de fonctionnement. Pour cela il faut des chiffres et c'est ainsi que depuis un an une balance pèse tout ce qui entre et tout ce qui sort. Les professionnels sont ainsi facturés au mois pour leurs déchets. Pour avoir une idée,

à la tonne, les déchets d'espaces verts triés sont à 18€, cartons et plastiques d'emballage séparés, sont à 35€, mais cela peut aller jusqu'à 130€ pour les vieux pneumatiques, ou retomber à 7€ pour des gravats propres, 45€ pour des déchets industriels non recyclables, et 90€ pour des recyclables. A titre de comparaison, les coûts d'évacuation des ordures ménagères pour les communes en France est de l'ordre de 150€/tonne.

La deuxième vie de nos déchets.

Saint Martin n'est pas un site facile à gérer. Des dizaines d'années d'habitudes ont ancré des mécanismes qui compliquent la tâche de l'exploitant. En effet, il faudrait obtenir que les déchets soient le plus possible triés. D'un côté les végétaux, qui seront broyés et transformés en compost, puis les ordures ménagères qui



concernés. D'une part les végétaux broyés, de l'autre les contenus de fosses septiques ou les boues de stations d'épuration. Le tout est mélangé dans une fosse creusée à même le sol et étanchéifiée. Une quinzaine de jours après, c'est ressorti, posé en un premier tas qui travaille, puis quinze jours après, on refait un autre tas. En quelques semaines on

obtient ainsi un très bon compost, extrêmement riche. Tellement qu'il va d'ailleurs falloir le couper avec de la terre. Une fois vendu, cela permettra de récupérer les frais de traitement (machine, manipulation). Bilan nul, mais au moins les déchets auront été éliminés et recyclés.



elles, sont malheureusement à peine triées vu que tout arrive par les camions de la ville sans sélection à la base (ce qui se fait à beaucoup d'endroits, mais semble inexplicablement impossible ici. Mais c'est une norme européenne, et tôt ou tard, il faudra bien l'appliquer). Il y a les encombrants où là aussi le problème se pose du tri à l'origine. Les camions de la ville en effet ramassent tout et c'est finalement à l'arrivée qu'il faut séparer l'électro-ménager, la ferraille des végétaux, les batteries d'avec les vieux meubles, etc..., alors qu'il devrait être plus simple de faire des collectes sélectives, avec un type de déchets selon des jours précis (ce que la Collectivité commence à mettre en place en ayant déjà publié un calendrier des enlèvements par type de déchets. Une grande communication doit être lancée prochainement aussi bien dans les écoles qu'auprès de la population). Seuls aujourd'hui le verre et le plastique sont triés et arrivent à la décharge pour y être traités. Le verre part au broyeur qui va réduire les bouteilles en graviers et en sable, un crible séparant en fonction de la granulométrie. Même les capsules et les étiquettes

Les bouteilles plastiques, d'abord stockées sur le site, sont ensuite compressées en ballots qui doivent après partir pour l'usine de retraitement. Sauf que, inexplicablement, depuis deux ans qu'a démarré l'opération, des ballots sont entreposés par la Collectivité qui en avait la charge à l'ancienne fourrière de l'aéroport de Grand Case en attente d'on ne sait quel sort. Après enquête, il semblerait que la responsabilité de la Collectivité s'arrête à la collecte et l'entreposage à disposition d'un intermédiaire chargé ensuite de les acheminer vers la société de recyclage, Eco Emballage en l'occurrence, laquelle verse une prime sur ce qu'elle collecte. C'est donc cet intermédiaire qui a laissé passer un peu de temps alors qu'il avait déjà procédé à des enlèvements

Suite page 3 →





Les bouteilles plastiques en attente à Grand Case

Suite de la page 2

précédemment. Contacté, il s'est engagé à ce que le transfert ait lieu courant mai. Tout ce qui est métal passe à la presse et est transformé en cubes qui seront ensuite envoyés



La compacteuse de métal

vers les entreprises spécialisées.

Un équilibre difficile à atteindre.

Les déchets ménagers sont entreposés sur la partie de la décharge de la Collectivité, tandis que la partie recyclage est traitée sur la partie louée par Verde. La totalité du site est gérée par cette société qui agit dans le cadre d'un contrat de prestation de service pour la Collectivité. Petit à

l'électricité. Aujourd'hui, l'éco-site de Grande Caye emploie 7 ouvriers à temps plein, une secrétaire, Jean Pierre Tey, mais aussi un sous-traitant et son employé, et deux personnes 15 jours par mois pour la maintenance.

L'exploitation vise pour le moment à mettre en place des filières, collecter des informations et préparer l'avenir. Le problème n'est pas simple, entre les exigences de l'Union Européenne, relayée par le Préfet, contrôlée par la DRIRE, et la quantité de déchet qui n'est finalement pas tellement importante, rendant une exploitation difficilement rentable. Jusqu'à maintenant

d'ailleurs, l'entreprise était déficitaire (ce qui revient à dire que Verde subventionne une partie de nos déchets) et ce n'est que cette année, parce que l'utilisation de la décharge a été rendue payante, qu'elle arrivera

en principe à équilibrer ses comptes. Le volume de nos déchets, c'est 248 tonnes de papiers et cartons, 338 t de bois, 190 t de verre, 5.438 t de déchets verts, 16.344 t de gravats, 39 t d'électro-ménager,

petit, l'entreprise s'organise, protège le site, veille à empêcher les écoulements polluants (aujourd'hui, plus aucun jus ne s'écoule des immondices), creuse des canaux de dérivation pour éviter qu'en cas de forte pluie ruisselant de la montagne cela ne vienne drainer la décharge. Parallèlement, de nouvelles machines vont venir remplacer le matériel vieillissant, un atelier sera organisé. Dans l'avenir, certains déchets seront même valorisés sous forme d'énergie qui pourra être réutilisée pour procurer par exemple de



4.860 t de boues de station d'épuration et vidange de fosses septiques, 520 t de métaux, 94 t de pneus, 12.082 t d'encombrants et tout venant, et donc 16.000 t d'ordures ménagères, soit au total 56.141 tonnes tout confondu de déchets, soit un peu plus de 1.600kg par an et par habitant. Impressionnant. D'autant que dans l'état actuel des choses, si rien n'est fait, si la Collectivité ne réagit pas, dans très peu de temps (deux ans) il y aura une obligation formelle d'être aux normes, puisque c'était le délai donné par le



Préfet. D'autre part, le site se remplit et quand il n'y aura plus de place, les déchets nous coûteront alors beaucoup plus chers puisqu'il faudra trouver une autre solution (export ?). La solution actuelle est sans doute la meilleure, mais elle doit être optimisée et obtenir le concours de la population de manière à assurer dès la base un tri sélectif qui peut se faire par un minimum de trois poubelles différentes, mais aussi des collectes sélectives des encombrants, ou le dépôt volontaire. Chez nous, plus qu'ailleurs, le problème des déchets doit être réglé, car c'est le seul moyen d'éviter les décharges sauvages très nuisibles à l'image que nous voulons donner de l'île aux touristes.

Yves KINARD



Le broyeur de verre. A l'avant plan, des corps morts en béton de verre pour la Réserve Naturelle. A droite, le gravier de verre. Plus loin, le compost est bon: les tomates poussent toutes seules dans la décharge.



La CMA-CGM et le transport maritime.

Il y a quelques semaines, on a beaucoup mis en question le coût du fret maritime lors des grèves en Guadeloupe, supposé être un des responsables du coût de la vie chère, à côté des marges exagérées de certaines enseignes. Nous-mêmes avions abordé le problème dans ces colonnes. Nous avons voulu aller un peu plus loin dans ce dossier et avons rencontré Liliane Hohl, la directrice locale de CMA-CGM.

Il n'y a guère encore, Saint Martin était approvisionné par les « goélettes », d'abord à voiles, et plus récemment à moteur. Les marchandises arrivaient ainsi en vrac depuis la Guadeloupe ou d'autres îles. Le transport était aléatoire, les dates d'arrivée jamais certaines, et dans le temps, parfois, le bateau n'arrivait jamais, pris dans une tempête ou un cyclone. Le container a révolutionné tout cela, à Saint Martin, comme partout dans le monde. A part les pondéreux et les encombrants, aujourd'hui, tout transite par container pour l'unique raison de la rapidité de chargement et déchargement, non seulement sur le bateau, mais ensuite pour l'acheminement routier ou ferroviaire. CMA CGM est l'une de ces compagnies de niveau mondial (3^{ème} rang) qui sillonnent les mers pour acheminer les marchandises. Historiquement positionnée sur la Caraïbe à la grande époque de la banane, elle a dû petit à petit diversifier ses lignes, et surtout essayer de les rentabiliser en faisant des circuits. C'est ainsi que Saint Martin, ou plutôt Sint Maarten a été intégré sur la route qui, de l'Europe, va au Brésil, dans la mesure où la logistique container de la ligne trouvait une organisation plus favorable. Il y a environ 20 ans, la question du développement de Galisbay-Bienvenue avait été posée. Le Maire, Albert Fleming, avait alors décliné l'offre de CGM qui était prête à investir dans le développement de la plateforme. Les raisons de ce refus, à l'époque, étaient sans doute fondées, mais aujourd'hui, c'est une opportunité qui nous manque et qui ne se représentera sans doute plus. Car entre-

temps, Pointe Blanche s'est largement développé et se développe d'ailleurs encore avec la création d'un nouveau quai pour la croisière et le doublement du linéaire pour le commerce, ainsi que le positionnement d'une deuxième grue. Si la première avait fait controverse, c'est aujourd'hui du passé et tout le monde est bien conscient de l'intérêt de la chose.

CMA CGM, l'organisation.

CMA CGM, ce sont pas moins de 12 .000 containers (EVP : équivalent vingt pieds) par an, soit environ 65% de part de marché sur le port de Pointe Blanche. Les navires qui nous approvisionnent transportent 1.700 EVP, à comparer avec les plus gros sillonnant les mers qui font 13.000 EVP (ceux qui fréquentent la Guadeloupe font maxi 2 .700 EVP), ce qui induit, forcément, des économies d'échelle. On apprend ainsi, par exemple, que Heineken reçoit bon an mal an environ 600 containers. Ces containers nous arrivent du monde entier, même d'Asie. En fait, l'un des bateaux, en provenance de Tilbury, puis Rotterdam et le Havre, charge dans ce dernier port les containers en provenance d'Asie (comme aussi ceux venant d'Anvers et de Hambourg). Les bateaux partent le mardi et nous arrivent avec une bonne régularité le jeudi

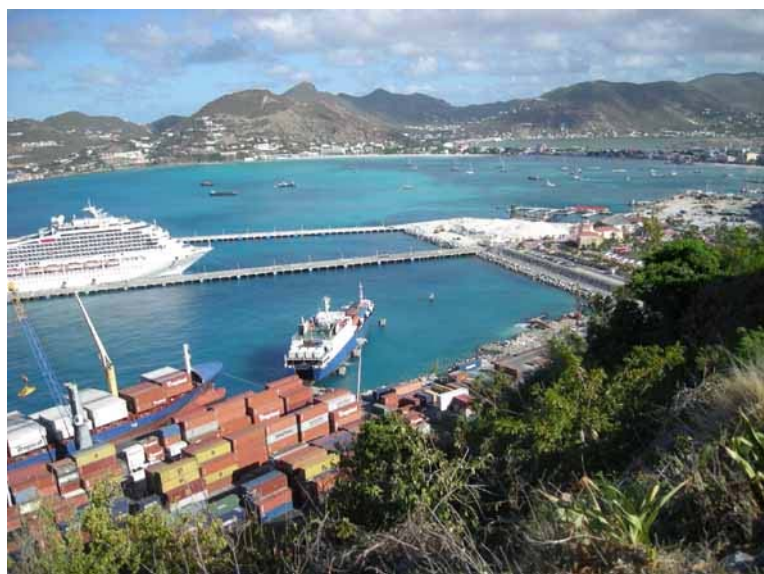
suivant. Ce roulement régulier a comme avantage de permettre aux sociétés, théoriquement, de fonctionner plus en flux tendu. En principe, parce que si le transporteur est régulier (à part de temps en temps un problème technique, mais ça, on n'y peut rien), il n'en va pas de même des autres intermédiaires : transport routier, douanes, transitaires, chargeurs. La cascade d'intermédiaires a tôt fait de gripper, parfois, le schéma. L'équipe CMA CGM St Maarten gérée par



Liliane Hohl compte 12 personnes. Arrivée à Saint Martin il y a une dizaine d'années, initialement engagée chez Maersk Sealand (N° 1 mondial, 15,6% de parts de marché, MSC a 11,3% tandis que CMA CGM arrive en trois à 7,6%), elle est entrée chez CMA CGM et a gravi les échelons jusqu'à être à la tête de son équipe. Passionnée par son travail, commerciale d'abord, elle n'a de cesse de rencontrer ses clients et de trouver des solutions à leurs problèmes de transport. L'un d'eux est évidemment le prix, ce qui nous intéressait. En fait quand nous disions dans le n° 0 qu'un container de 20 pieds coûtait 2400€, cela inclus déjà quelques frais, mais il faut bien dissocier le fret des frais annexes qui vont au total faire le coût de revient du container qui permettra alors de servir de base de calcul pour le détail. Le fret en lui-même, variable en fonction des cotations internationales, reflet de l'offre et de la demande, tourne autour des 1.800€ (toujours pour 1 EVP, 3.000 à 3.500 pour un reefer, c'est-à-dire un frigorifique).

Des coûts très complexes.

Prenons un 40 pieds frigorifique, précisant que c'est approximatif puisque cela va aussi varier en fonction de la température, positive ou négative du container. Il est aux environs donc de 5.000€, à quoi il faut ajouter sa location : 600€, la consolidation (rassemblement de produits de divers fournisseurs pour groupage) et l'empotage pour environ 800€, le coût du transport routier entre Rungis et Le Havre, soit 650€, les frais de douane et de gestion du dossier par le transitaire pour à peu près 200€, les frais de manutention au port d'origine (OTHC, original terminal handling charge) pour environ 230€, la surcharge fuel, 362€ (qui prend en compte, tout en essayant d'égaliser, les variations du pétrole.), éventuellement il faut aussi prévoir un raccordement électrique. Enfin, chaque container est taxé de 6\$ destiné à payer la facture de mise aux normes ISPS du port. Normalement, il y a aussi une « destination terminal handling charge » (DTHC) à l'arrivée à Sint Maarten mais elle est déjà comprise dans le prix CMA CGM. A quoi il faut ajouter l'assurance transport qui varie selon la nature du produit. Du vin par exemple



On voit bien sur cette photo le deuxième quai de Philipsburg. A l'avant plan, le Cap Canaille. Ci-dessous, le doublement des quais de commerce.



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 « Cap Canaille »

Suite de la page 4

est à environ 0,8%, ce qui fait vite des coûts importants. Localement, il faut encore compter le transport du container entre le port et l'endroit de déchargement, environ 400€, mais cela monte à 1.000 s'il faut faire en plus le dépotage. Quand on ajoute tous ces frais les uns aux autres, on finit par arriver à comprendre des coûts container de 4.000 à 6.000€ (8500€ pour un 40 pieds frigo, 5200 pour un 40 pieds de produits secs). Rapporté au contenu, cela peut représenter un surcoût non négligeable. Sur 30 tonnes d'eau, achetée 0,095€/litre, et si l'on compte le container à l'arrivée à 3.200€ plus les frais de transport localement, le dépotage, soit pas loin de 5000€, cela fait environ 0,17€/l. Ce qui met déjà le pack de 6 x 1,5 litres à 2,35€ à l'arrivée chez le détaillant. Dans la pratique aussi, les containers sont limités à environ 30 tonnes, un 40 pieds pouvant aller jusqu'à 44, mais en fait, la plupart du temps, il est aussi limité à 30 à cause des limitations routières très strictes. Etant donné la nature du contenu, le client peut être amené à mixer les produits, par exemple des boîtes de conserves, très lourdes, et compléter le volume avec du plus léger, comme des paquets d'essuies-tout. Le calcul du prorata sur chaque produit devient donc assez rapidement un solide casse-tête. Après cela, viennent se greffer les coûts d'entreposage, très chers à Saint Martin où le plus souvent les bâtiments sont en location, les marges, évidemment variables selon la taille de l'entreprise, ses coûts de fonctionnement, les stratégies commerciales liées à la clientèle ou à la concurrence, et bien entendu, l'avidité, ou pas, du gestionnaire. Mais aussi et surtout, le nombre d'intermédiaires supplémentaires. Parce que nous avons sur l'île beaucoup d'importateurs exclusifs qui, forcément, rajoutent un étage aux marges. C'est un volet que nous traiterons dans un autre numéro, sans doute à la suite des conclusions de l'observatoire des prix qui se penche sur cet aspect.

Quelques fausses idées.

La conversation avec Liliane Hohl a aussi permis de dissiper une fausse idée trop souvent entendue lors des grèves de Guadeloupe, celle du supposé monopole de CMA CGM. Il n'en est rien. Deux autres compagnies, dont Marfret (qui utilise en fait les bateaux CMA CGM), assurent aussi des liaisons trans-Atlantique et le jeu de la concurrence s'établit normalement. Comme nous le disions plus haut, la compagnie CMA CGM s'est positionnée sur les Antilles à la grande époque des bananes. Avec la concurrence de la banane dollar et la réduction de capacité de la Guadeloupe et Martinique qui s'en est suivie, la compagnie a dû rechercher d'autres escales pour assurer commercialement sa desserte des Dom. C'est ainsi qu'est née la route qui va d'Angleterre au Brésil (retour par Algésiras) et qui s'arrête chez nous. Quatre escales par semaine sont assurées par les navires de CMA CGM, dont

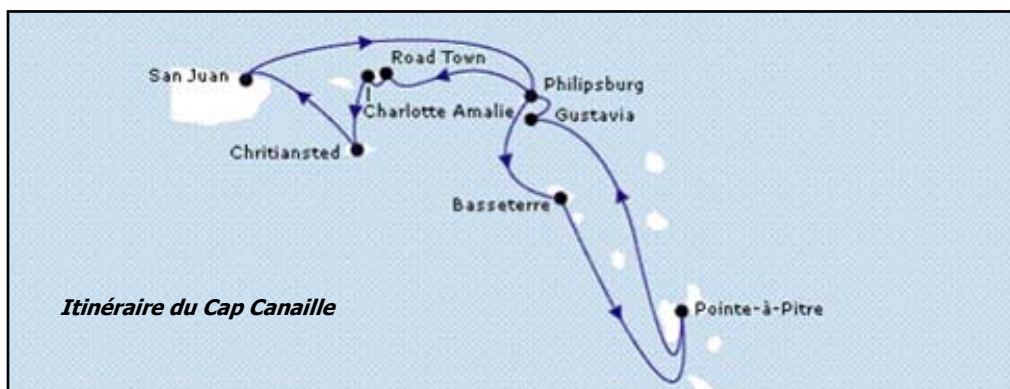
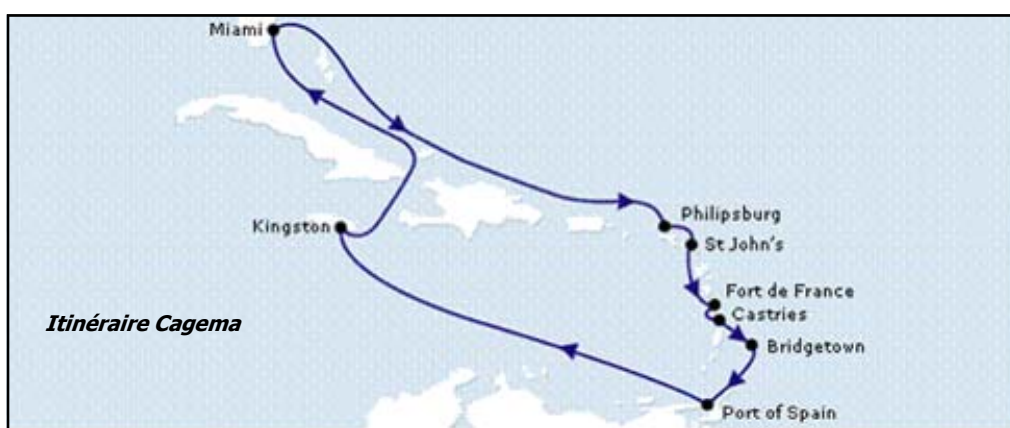
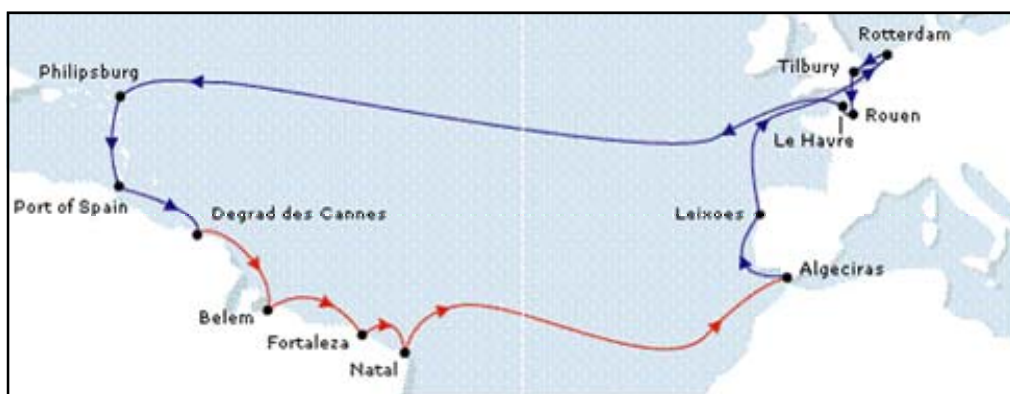
certain sur une ligne en provenance des USA, une autre avec un Roro (le Cap Canaille qui vient parfois à Galisbay quand ce n'est pas possible à Philipsburg, fait deux escales semaine) plus régionale. Le problème de Saint Martin est évidemment le déséquilibre entre import et export, puisque 95% des containers qui transitent chez nous concernent l'import. Les 5% d'export sont pour la plupart des déménagements, la mobilité des fonctionnaires y étant pour beaucoup. Un seul de ces bateaux transite encore par la Guadeloupe, celui qui vient de Méditerranée, mais la survenance d'événements en Guadeloupe peut rapidement le détourner vers un autre port. Le temps où nous étions otages de

la Guadeloupe est donc bien révolu.

Une autre idée était que d'une certaine manière, CMA CGM nous faisait « cadeau » en venant ici dans la mesure où la ligne n'était pas rentable. Faux aussi, la ligne est parfaitement rentable et les prix, tout-à-fait concurrentiels, n'ont en fait pas bougé depuis plus de 10 ans. Avec l'organisation et le prolongement de la ligne, elle est globalement rentable. Reste qu'une

autre légende est à anéantir, celle de voir un jour, dans la mesure de travaux à Galisbay, voir CMA CGM venir chez nous. Illusoire dans la mesure où Philipsburg s'est développé en concertation avec ses utilisateurs, dont principalement CMA CGM, et que les engagements pris rendent difficiles une délocalisation. De plus, en 20 ans, depuis que le Maire avait dit non, le tirant d'eau des bateaux a augmenté et c'est 11,5m environ qu'il faut maintenant, donc bien plus profond que ce que nous avons. La conclusion que nous tirons de cet entretien est que CMA CGM joue normalement son rôle et que ce n'est certainement pas de son côté qu'il faut chercher une explication à des marges exagérées.

Yves KINARD



Communiqués.

Réponse à un article paru dans le Saint Martin's Week.



Nous avons relevé avec étonnement, dans votre article (*du St Martin's Week, note de la rédaction*) de lundi dernier intitulé « CCI l'Adoption des statuts de nouveau reportée », l'inquiétude des membres du Comité de Pilotage. Lequel? le légal tel que

décidé par le Conseil Exécutif en date du 11/12/2008 et constitué que des seuls membres des chambres consulaires existantes, ou l'élargi irrégulièrement par le Vice président de la COM, en charge du dossier ?

Néanmoins nous comprenons leur inquiétude puisque la dernière réunion s'est tenue le 10 mars 2009, et après un vote fantaisiste il a été convenu de revenir pour un examen général des statuts. A ce jour, aucune nouvelle réunion n'a été proposée. Un projet de statuts de la future Chambre aussi irréguliers qu'inapplicables, a été soumis au CESC, qui a rejeté son contenu. Les statuts de la future Chambre interprofessionnelle ont été en effet élaborés dans des conditions irrégulières par un comité de Pilotage élargi sans base légale et sans que la question du partage patrimonial entre Délégation de CCI de St Martin et la CCI de Basse-Terre n'ait été préalablement réglée comme cela aurait dû être le cas... mais il est vrai qu'une désinformation majeure et politicienne avait fait croire à la Délégation qu'elle avait disparu, ce qui n'est nullement le cas. Il semble dès lors légitime que cette question du partage patrimonial soit préalablement réglée (dont la maison des Entreprises de Sxm).. Ce qui a été prévu en Mai par l'Etat

Quant à l'inquiétude de l'ex-personnel de la CCI, il fait aujourd'hui partie intégrante du personnel de la Collectivité et n'a donc aucune inquiétude à avoir. Il n'y a plus "d'agents de la CCI" à St Martin, (suite à un accord illégitime entre COM et CCI de 2007), celui-ci ayant été repris par la COM pour le CFE. Un décret est en cours de publication pour attribuer les compétences du CFE (relais du greffe du tribunal de commerce de BT) à la COM: c'est ça le plus important pour le fonctionnement normal des entreprises...et l'Etat est en retard, comme toujours. Ceci n'a donc rien à voir avec les élections à la future Chambre.

Maintenant, concernant la Délégation de St Martin, toujours et régulièrement en place, la réponse du 16 avril 2009 de Monsieur le secrétaire d'Etat Y. Jégo en est une preuve supplémentaire, elle ne comprend pas l'empiètement de certains, pour de futures élections.

Le principe retenu aujourd'hui est bien, en tout premier lieu, la défense des intérêts de St Martin et de ses entreprises dans une discussion entre les différentes parties représentatives :

- Monsieur le Préfet de Région, ou son représentant.
 - Monsieur le Président de la COM ou son représentant,
 - Monsieur le Président de la CCI de Basse-Terre et ses représentants,
 - Monsieur le Président de la Délégation de St Martin et ses représentants.
- La prochaine réunion visant la répartition

patrimoniale entre la CCI de Basse-Terre et sa Délégation de St Martin, se tiendra à Basse-Terre le 26 mai 2009.

Nous ne manquerons pas d'informer l'ensemble des St Martinais des résultats de cette première réunion.

Le Bureau de la Délégation CCI de St Martin.

Les brèves.

Elargissement de l'accord interprofessionnel.

On vient de l'apprendre, mais au contraire des prévisions, l'Etat vient d'élargir l'accord interprofessionnel intervenu en Guadeloupe à compter du 10 avril. Ce qui veut dire d'une part que l'Etat s'engage sur au moins trois ans (et même plus si l'on en croit Mr Jégo) sur le versement du RSTA, soit 100€ sur tous les salaires (+ primes) inférieurs à 1,4 smic (1.849 ;43€), sans que les entreprises aient quelque chose à faire. C'est automatique. D'autre part, cette décision gouvernementale impose aux sociétés de verser à leurs salariés dans les mêmes conditions salariales un bonus exceptionnel de 50 à 100€ (selon la taille de l'entreprise), lequel est exonéré de charges sociales à l'exception de la CSG et la CRDS à charge du salarié, et le forfait social de 2% à charge de l'entreprise. Pour les salaires au-delà, c'est renvoyé à la négociation annuelle obligatoire. Le texte à ce stade ne parle que des 4 Dom, quid donc de Saint Martin ?

MORATOIRES

La situation économique ne favorisant pas la trésorerie, certains ont été acculés à devoir transiger sur le paiement des cotisations sociales. Contraints à devoir les payer, de toute manière, mais, honnêtement, dans l'impossibilité de le faire, ils se sont tournés vers un dispositif mis en place par l'Etat : le moratoire.

Nous connaissons malheureusement tous un indécrottable qui en est déjà à sa deuxième, voire troisième ou quatrième entreprise, parfois toujours dans le même secteur, à ne pas avoir payé ses cotisations sociales. Des exemples comme ceux-là qui, par le passé, ont donné une connotation très négative à certains mouvements socio-professionnels, ne doivent cependant pas masquer la réalité de nombre d'entrepreneurs sérieux. C'est pourquoi le gouvernement a mis en place une procédure qui permet aux sociétés en difficulté de bénéficier d'un dispositif leur permettant d'étaler le paiement de ces dettes. Il faut cependant retenir que toutes les dettes ne sont pas éligibles. Si les impôts, les charges sociales, les taxes diverses sont bien prises en compte, par contre, sont exclues les retraites complémentaires et, évidemment, les cotisations salariales qui doivent être impérativement soldées avant toute demande (ne pas les payer constitue un délit punissable au pénal). Par contre, une entreprise bénéficiaire d'un moratoire par l'organisme chargé de l'instruction du dossier, le COCHEMA, permet de considérer cette entreprise comme étant à jour de ses cotisations fiscales et sociales. Le dossier de demande, même s'il peut paraître lourd, est logique :

- une demande écrite d'étalement de la dette fiscale et sociale comprenant les éléments suivants :
- quelques informations sur l'entreprise : coordonnées, activité, nombre de salariés etc.,
- un exposé de l'origine des difficultés,

Prochainement...

V.I.P ASSISTANT SERVICES

SERVICES OFFERTS AUX SOCIÉTÉS ET AUX PARTICULIERS

SERVICES OFFERTS

Economiser du Temps, de l'Essence et de l'Usure !!



- * 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).

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

- le compte de résultats et le bilan des 2 derniers exercices,
- un plan de trésorerie prévisionnelle l'état des dettes faisant l'objet de la demande d'aide,
- une proposition d'échéancier.

Dans une discussion entre Laurent Fuentes, notre représentant au CESE (voir n° 7) et Mr Liegeon, Secrétaire Général de la Préfecture, il est apparu qu'un des points du dossier portant sur l'obtention de garanties bancaires, forcément difficiles à obtenir quand on est dans ces extrémités, n'est pas vraiment appliquée dans le cas de petites entreprises. Ceci dit, il est rappelé qu'en cas de difficulté d'obtention de crédit ou de garantie d'une banque, le Président de la République a souhaité la mise en place d'un médiateur susceptible d'intervenir (voir son site www.mediateurdudcredit.fr). Attention que le n° de téléphone vert mentionné sur le site n'est pas accessible depuis Saint Martin. Laurent Fuentes s'en est ému et on attend un nouveau n° qui sera communiqué dès que connu). Chez nous, c'est le directeur régional de l'IEDOM qui fait fonction de médiateur. A noter qu'un dispositif semblable pour les particuliers, la commission de surendettement, a aussi été créée par la même occasion.

On peut trouver sur le site de Laurent Fuentes le texte complet de l'entretien avec Mr Liegeon : www.laurentfuentes.com

E-CENTER
CABINET CONSEIL

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

Annoncez....

Sxm Economique: précisions tarifaires.

Pour plus de précisions dans les offres successives qui vous sont parvenues, voici un petit résumé, ces offres étant complémentaires les unes aux autres.

1) Les insertions publicitaires et les annonces hebdomadaires sont à 50% selon tarif sur notre site. Envoi à plus de 1000 décideurs de sxm (dont la plupart envoient apparemment à 1 à 3 personnes de leur entourage). Magazine conservé dans les archives.

2) Pour 20€, couplage avec une page web spécifique dont vous fournissez les éléments (3000 caractères sous Word, 4 photos, 1 publicité). La page est conservée 1 mois sur le site. Accessible par le lien affecté à votre publicité ou par le menu du site.

3) 50% de remise sur les publicités hebdomadaires dans le magazine à partir du 1er mai jusqu'à???? + 20€ pour la page web (un mois). Petites annonces: 10€ sans page web associée, 20 avec.

Le tarif est en ligne sur le site: <http://www.mayrik.com/SXMEco/tarif.htm> ou téléchargeable: <http://www.mayrik.com/SXMEco/Images/Pdf/Tarif09.pdf>

En cas d'insertions multiples, des conditions sont proposées. Certaines figurent déjà au tarif, mais il vaut mieux se rapprocher de nous. ■

TAXE ROUTIERE: prolongement du délai de paiement.

La Collectivité de Saint-Martin informe les usagers de la route que le délai de paiement de la taxe routière est prolongé jusqu'au 30 avril prochain. A l'issue de cette période, les personnes ne s'étant pas acquittées de cette obligation s'exposeront à des sanctions.

Petites annonces.

- Les petites annonces sont ouvertes à tous, pour autant qu'elles présentent un intérêt véritable, en relation avec l'économie au sens large.
- Les offres d'emplois sont facturées au forfait de 10 € pour 4 lignes.
- Les recherches d'emploi sont gratuites dans la mesure de la place disponible.
- Les offres de services sont facturées normalement.
- Les recherches de travail à titre privé (garde d'enfants à domicile, ménage, etc) ne seront pas acceptées.
- La vente ou la location, recherche et offre, de biens immobiliers ou commerciaux est facturée au tarif normal.
- La vente ou recherche de biens divers est facturée au tarif normal.

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



Reprographie de plans
d'après originaux
ou fichiers informatiques (PDF, DWG, DWF)
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



Scoopicat, 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