

SoualiMag

**Louis
Mussington**

président du conseil
territorial de Saint-Martin

**“NOUS AVONS
CHOISI DE
PROCÉDER AVEC
MÉTHODE”**

**GARANTIR L'APPROVISIONNEMENT EN ÉLECTRICITÉ AVEC ASSISTANCE 97 // VENDRE
SA MAISON DE RÊVE : MODE D'EMPLOI AVEC LAURENCE WERNER // DES COLLÉGIENS,
FUTURS AMBASSADEURS DE L'ÎLE**

CANAL+

L'APP CANAL+



+ 200 CHAÎNES EN DIRECT*
+ DE 60 000 CONTENUS EN REPLAY*

(*) Chaînes et programmes disponibles selon la formule souscrite.
myCANAL inclus pour tout abonnement aux OFFRES CANAL+. Sous réserve du téléchargement de l'app, du matériel compatible et d'une connexion WiFi et/ou 3G/3G+/4G/4G+.
Plus d'infos sur canalplus-caraibes.com.



CANAL+ ANTILLES SAS AU CAPITAL DE 3 307 200€, RCS FORT DE FRANCE 388 543 126, ESPACE AEROSERVICES - ANCIEN AEROPORT 97232 LAMENTIN.
CANAL+ GUYANE SAS AU CAPITAL DE 400 000€, RCS CAYENNE 398 354 134, CENTRE COMMERCIAL FAMILY PLAZA - ROND POINT BALATA - ZONE DE TERCA 97351 MATOURY. 10/2022.

© GETTY IMAGES / TOUS DROITS RESERVES CANAL+ / © BEIN SPORTS / © 2020 TWENTIETH CENTURY FOX FILM CORPORATION. ALL RIGHTS RESERVED / © 2022 PARAMOUNT PICTURES CORPORATION. ALL RIGHTS RESERVED.

Chicken **Run**

« Le système outre-mer a généré un syndrome du poulailler, où aucune poule ni aucun coq vaillant n'a le cœur à voler. » Boum ! Début septembre, les mots de Patrick Chamoiseau dans une tribune publiée dans Le Monde font l'effet d'un uppercut sur un ring de boxe. Un coup qui vise juste et qui fait mal. La perte de sens, d'instinct et d'envie se resserre tel un piège sur les Outre-mer.

Nos élus, reçus quelques jours plus tard par Emmanuel Macron, partageaient sans doute l'analyse de l'écrivain martiniquais. Ils étaient précisément à Paris pour ne pas s'y résoudre. Et dans la continuité de l'appel de Fort-de-France, ils faisaient valoir, ensemble, leur quête de « plus de "responsabilité" domiciliée », tel que citait Chamoiseau.

Une chose est sûre, c'est bien ici et maintenant que tout se joue. Cette aspiration à avoir plus de cartes en main, elle se retrouve dans les mots et les actes de l'ensemble des acteurs de cette édition de fin d'année. Chacun, à son échelle, œuvre au mieux à façonner l'île et son avenir, qu'il s'agisse de faire atterrir des avions d'affaires, de sensibiliser les collégiens à leur patrimoine immédiat, de généraliser l'installation des prises Très Haut Débit (déjà 234 000 aux Antilles-Guyane) ou encore d'embellir la mémoire collective à travers de beaux livres de photos. Tous ensemble, ils nous donneront peut-être des ailes, et même, rêvons ensemble, l'envie de nous en servir.

Mathieu Rached
Rédacteur en chef
Guadeloupe Martinique Guyane St-Martin

édito

CE MAGAZINE CONTIENT DE
LA **RÉALITÉ AUGMENTÉE** VIA
L'APPLICATION ARGOPLAY.
SCANNEZ LE **QR**CODE



Les magazines **KaruMag**, **GuyaMag**, **MadinMag** et **SoualiMag**
sont édités par le groupe EWAG.



Consultez tous nos
magazines sur www.ewag.fr
Pour nous envoyer un mail :
prenomnom@ewag.fr

Directeur de publication
Laurent Nesty

Directrice du digital
Audrey Barty

Directrice de la stratégie commerciale
Aurélié Bancet (0690 37 54 82)

Directeur du développement
Luciano Sainte-Rose (0696 07 62 64)

Directeur Guyane
Mathieu Delmer (0694 26 55 61)

RÉDACTION

Rédacteur en chef
Mathieu Rached

Rédactrice en chef adjointe
Anne-Laure Labenne

Coordination
Amandine Sauvage (0690 68 34 49)

Rédacteurs
Audrey Juge - Axelle Dorville - Colette Coursaget -
Karollyne Hubert - Lise Gruget - Yva Gelin

Secrétaire de rédaction
Chantal Bigay

Photographes
Alexandre Julien - Lou Denim

Photo couverture
Collectivité de Saint-Martin

Design graphique
Gwénaél Tilly (0690 65 23 97)
Jessica Schwaller (sikproduction972@gmail.com)

Illustratrice
Orane Phedon

RÉGIES

Guadeloupe
Aurélié Bancet (0690 37 54 82)
Joséphine Notte (0749 25 61 21)
Fanny Marin (0690 00 85 83)

Assistante commerciale
Christiana Fidelin (0691 28 12 40)

Martinique
Élodie Losada (0696 19 31 98)
Luciano Sainte-Rose (0696 07 62 64)

Guyane
Mathieu Delmer (0694 26 55 61)

DIGITAL

JRI
Alice Colmerauer (0690 30 84 30)
Aubane Nesty (06 43 56 26 67)

Motion design - JRI
Sariatha Boulard
Karollyne Hubert (stagiaire)

Rédaction web
Axelle Dorville

Communication digitale
Lucille Pinsard

DISTRIBUTION

Guyamag : Iguanacom (0694 26 55 61)
Karumag : Colibri Agency (0690 53 72 30)
Madinmag : M.C.P. (0696 78 36 56)

© EWAG - La reproduction, même partielle, des articles et
illustrations publiés dans ce magazine est interdite. EWAG
décline toute responsabilité pour les documents remis.



Ce magazine est imprimé aux Antilles-Guyane, imprimeur certifié
PEFC, sur papier issu de forêts gérées durablement. Ouvrage imprimé
à 100% avec des encres respectueuses de l'environnement et
conforme à la norme imprim'vert.



EWAG GUADELOUPE - SIÈGE
Rue H.Becquerel - BP2174
97195 Jarry Cedex
0590 41 91 33

EWAG GUYANE
5 Chemin Grant
Lotissement Montjoyeux
97300 Cayenne
0694 26 55 61

EWAG MARTINIQUE
Immeuble Périé Médical, 22 Rue Ernest
Hemingway, ZAC Etang z'abricots,
97200 Fort-de-France
0596 30 14 14

Votre **nouvelle**
concession à
Saint-Martin

1 concession pour 7 marques d'exception !



Compacts • Berlines • SUV • Pick-up • Utilitaires



Que vous soyez particulier ou professionnel, vous trouverez votre nouveau véhicule chez **SGDM SXM** grâce à **une gamme inédite de 7 marques** dans une seule et même concession automobile. De quoi vous faire tourner la tête ! Alors rendez-vous chez SGDM SXM à Grand Case ! **Benoit et Chloé** vous attendent et sauront **répondre à vos besoins**.



Route de l'Espérance - Grand Case (près d'Europcar) - St-Martin

☎ **0590 60 97 90** ✉ **sxm.sgdm@gbh.fr**



Pensez à covoiturer #SeDéplacerMoinsPolluer.

SGDM SAS au capital de 1 500 000 € - 331 110 353 RCS Pointe-à-Pitre.

À la une

8/ Collectivité territoriale. **“Procéder avec méthode”**

Territoires

12/ Image du mois

14/ Brèves

18/ Sensibiliser la jeunesse à la richesse de son territoire

Entreprises

20/ SGDM. **Véhicules premium, service optimum !**

22/ Assistance 97. **Des solutions optimales pour une alimentation électrique sans faille**

24/ Europcar. **L'expérience conducteur simplifiée**

Expertise

26/ Les belles demeures de Laurence Werner

28/ Compagnie régionale des commissaires aux comptes. **La triple mission des commissaires aux comptes**

30/ Boîte à outils

Dossier

L'AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE, CETTE SCIENCE INEXACTE ET PASSIONNÉE

32/ Dossier de la rédaction

42/ Aéroport de Grand Case.
Un lifting nécessaire mené à bien

46/ Etablissement portuaire de Saint-Martin.
Des aménagements clés pour le développement économique

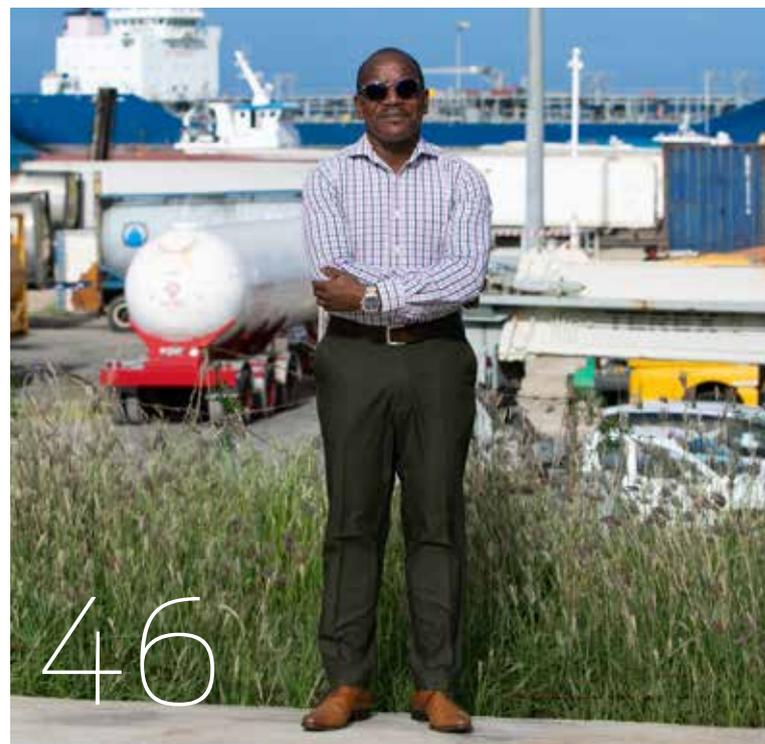
48/ Orange. **Croissance et performances**

Pause Café

50/ La sélection de la rédaction pour discuter, commenter et s'inspirer

Sommaire





“Procéder avec méthode”



En juin 2022, la délégation de St-Martin rencontrait le conseiller Outre-mer François de Kerever. “Nous ne demandons pas la révision de notre statut, mais nous ne cherchons qu'à accroître nos compétences, telle l'environnement », explique Louis Mussington.

Huit mois après avoir remporté les élections et installé le conseil territorial, nous avons rencontré **Louis Mussington, président de la Collectivité territoriale.** Entretien rythmé par les grands travaux, les enjeux immédiats et les rencontres ministérielles.

Texte Mathieu Rached

En matière d'aménagement du territoire, quelle est la vision de rénovation que vous souhaitez impulser dans les différents projets conduits par la Collectivité ?

En matière de rénovation urbaine, mon équipe et moi-même avons choisi de procéder avec méthode. Il y a environ un mois de cela, une délégation composée d'élus, de parlementaires, de techniciens représentant les intérêts de la Collectivité de Saint-Martin s'est rendue à l'Élysée, au Ministère de l'Outre-Mer, est allée à la rencontre des personnalités et des organismes concernés par ces problématiques de rénovation urbaine – Agence Nationale pour la Rénovation Urbaine (ANRU), l'Agence Nationale pour Habitat (ANHA) – et de reconstruction, afin de leur exposer le principe d'un vaste programme pour Saint-Martin.

Quelques jours après, j'ai eu l'opportunité de m'adresser directement et solennellement au Ministre délégué à l'Outre-Mer et j'ai demandé l'inscription de ce projet de renouvellement urbain de Saint-Martin dans le prochain comité interministériel de l'Outre-Mer prévu en février 2023.

À l'issue de toutes ces rencontres, j'ai l'intime conviction que le Président de la République et le gouvernement sont décidés à employer une nouvelle méthode, selon le principe adopté par le Conseil National de la Refondation (CNR). Il semble que l'État serait disposé à confier aux acteurs eux-mêmes des territoires d'Outre-Mer, les marges d'actions nécessaires à l'invention de solutions sur mesure qui s'adosent sur les atouts et l'expérience de chaque territoire. Quel que soit le cas, mon équipe et moi-même nous employons déjà à rédiger rapidement notre feuille de route pour Saint-Martin en prenant soin de repenser les priorités.

On dénombre 1 300 fonctionnaires qui participent à l'administration du territoire, il est prévu de créer une cité administrative qui rassemblera tous les services de l'État en un seul lieu ? S'agit-il là d'une des priorités pour le territoire ?

Je ne suis pas en mesure de parler des projets concernant les services de l'État à Saint-Martin. Je peux vous dire par contre, qu'en effet, nous avons également pour projet la construction d'une cité administrative de la Collectivité qui regrouperait la majorité de ses services et que c'est une priorité pour le territoire. La Collectivité et son gouvernement local ont besoin

de disposer d'un siège qui soit le lieu où sera hébergée toute l'administration territoriale.

Quels sont les autres grands chantiers qui sont à l'étude ou qui démarreront au cours des prochains mois ? Quelles sont les principales contraintes liées à ces grands travaux, sont-elles d'ordre immobilière, réglementaire, financière... ?

Parmi les grands chantiers qui démarreront dans les prochains mois, il y a l'abri para cyclonique et le centre Micro-folie de Concordia, également connu comme l'ancienne médiathèque, le collège 600 qui se trouvera au Quartier d'Orléans, l'aménagement du secteur de La Savane, le collège 900 également à La Savane, l'aménagement du Pôle touristique de Grand-Case, la mise en place d'un réseau d'éclairage public intelligent qui va prioriser les zones qui seront d'abord concernées, la réhabilitation du Stade Louis

Vanterpool à Marigot, la transformation de l'ancien collège Soualiga en Cité des métiers et l'enlèvement des épaves de BHU (bateaux hors d'usage) qui jonchaient le fond du lagon de Simpson Bay, la construction du Centre de promotion de la culture et du patrimoine immatériel de Saint Martin, la remise à niveau bio-environnementale de la caserne des pompiers de La Savane, embellissement des zones touristiques et de l'image de notre destination mais également l'équipement TIC des services administratifs territoriaux. Je suis presque certain d'en avoir oublié. Mais je crois cependant avoir dit l'essentiel.

« En 2020, nous avons dépassé le volume des impôts perçus en 2016 de 120 millions d'euros »



Un enlèvement de BHU



Au cours des prochains jours, les opérations de nettoyage devront préparer le territoire et peaufiner son image de marque. Ci-dessus, Louis Mussington avec l'équipe EME.

Dans le cadre d'importants marchés publics (tels les travaux du collège Quartier d'Orléans lancés le 20 juillet ou ceux à venir du Collège 900), comment devra intervenir l'observatoire de la commande publique qui vient d'être créé ?

Comme le prévoit le code de la Commande publique, cet observatoire est une instance de concertation et d'échanges d'informations entre les différents acteurs de la commande publique (opérateurs économiques, pouvoirs adjudicateurs, etc.) et contribue à la diffusion des bonnes pratiques. Il pourra produire des analyses thématiques tant qualitatives que quantitatives, publiera les résultats de ces analyses et les résultats de ses rapports statistiques. Il pourra également mettre en avant les impacts économiques, sociaux et environnementaux des marchés publics auprès des pouvoirs adjudicateurs, des opérateurs économiques, du Gouvernement territorial.

Pour chacun des grands travaux, avons-nous une idée de la part des montants qui pourraient être captés par les entreprises locales ?

Je ne vous parlerais pas en terme de montant car il n'existe pas de tel calcul, mais je dirai que je suis aux commandes et que je travaille pour mon territoire, pour le développement des entreprises locales, et que je ne saurais accepter que pour chacun de ces grands travaux elles ne se voient attribuer une part significative des montants qui sont associés à ces grands projets.

Pouvez-vous citer un aménagement qui vous semble particulièrement clé pour l'avenir de Saint Martin ?

Je citerais évidemment et spontanément l'allongement de la piste de l'aéroport, le développement des infrastructures pour l'aviation d'affaires ou encore bien entendu l'aménagement de la gare maritime comme du Port de Galisbay qui sont particulièrement vitaux. Ce sont bien les deux poumons économiques de ce territoire.

Lors de la visite du ministre Jean-François Carencu, vous avez souligné "le civisme fiscal remarquable en 2020 et en 2021 de la part des habitants de Saint-Martin", pouvez-vous détailler ce constat ?

Je suis au regret de ne pouvoir répondre avec précision. Il me faudrait consulter le Trésorier payeur. Je sais, par exemple, qu'en 2020, nous avons dépassé le volume des impôts perçus en 2016 de 120 millions d'euros. Cela traduit deux choses : la relance encourageante de l'économie du territoire et un civisme fiscal accru de la part des saint-martinois.

« Pour chaque grand projet, les entreprises locales devront se voir attribuer une part significative des montants engagés »

La première édition des assises de l'économie bleue s'est tenue le 7 novembre lundi à l'Hôtel Beach Club à Grand-Case. Que doit-on en retenir ? Quelles perspectives et quelle stratégie mériteraient d'être mises en œuvre à l'échelle de Saint-Martin ?

C'est la toute première initiative dans ce domaine et son objectif principal était de faciliter la co-construction d'une stratégie de l'économie bleue de Saint-Martin.

L'intention poursuivie, c'est de mettre en valeur les métiers de la mer et les secteurs interdépendants, qu'ils soient déjà établis ou qu'ils soient émergents à fort potentiel. Ce qu'il faut retenir, c'est qu'en se faisant, il est d'abord question de développer l'emploi local.

Pour l'heure il est peut-être prématuré pour moi de dire avec précision quelles seraient les perspectives et la stratégie qui mériteraient d'être mises en œuvre. Nous nous faisons accompagner par un cabinet-conseil (BRL) dont les premières

conclusions seront certainement disponibles et me permettront alors de répondre avec plus de précision.

L'objectif de ces assises était de faire émerger des sources nouvelles d'emploi pour nos jeunes, dans un secteur à fort potentiel. Ces assises avaient également pour objet de faire ressortir l'importance de préserver nos écosystèmes côtiers et marins et notre biodiversité.

À l'issue de votre rencontre avec Emmanuel Macron et Gérard Darmanin, en septembre dans le cadre de l'appel de Fort-de-France, quel est selon vous le sujet le plus à même d'évoluer au cours des prochains mois ? Et quel est le point qui, pour vous, aurait le plus d'impact pour le territoire et les habitants de Saint-Martin ?

La question essentielle, la préoccupation centrale lors de cette rencontre était celle de l'évolution institutionnelle. Saint-Martin a tiré profit de la révision constitutionnelle du 23 mars 2003 qui réformait les institutions. Elle permet, au regard de la nouvelle rédaction de l'article 74 de la Constitution, qui consacre le principe de spécialité législative et d'autonomie, Saint-Martin opte pour un statut fixé par une loi organique qui tient compte de ses intérêts propres au sein de la République.

Aujourd'hui, les autres collectivités d'outre-mer se cherchent et demandent une révision de leur statut respectif. Ce phénomène, en soi, n'a pas d'impact sur Saint-Martin. Nous ne demandons pas la révision de notre statut. Nous ne cherchons qu'à accroître nos compétences – tel l'environnement – à concrétiser certaines dispositions telle que celle qui dispose « que la République garantit l'autonomie de Saint-Martin et le respect des intérêts propres, en tenant compte de ses spécificités géographiques, historiques et culturelles ».

Cela étant, je reste solidaire de la demande qui émane des autres territoires ultramarins qu'elle qu'en soit la particularité.

Quels sont vos espoirs et votre vision pour Saint-Martin à l'échelle de quelques années ? Et quels sont vos combats dès aujourd'hui ?

Je suis un fervent convaincu des potentialités de développement de Saint-Martin. Nous avons quelques dossiers conséquents sur lesquels nous devons travailler mais je suis convaincu que nous y arriverons. Je pense notamment à celui de la jeunesse et du chômage qui la frappe durement.

Mes combats aujourd'hui sont mes combats de toujours. Je suis animé de la même passion. Les temps ont changé, les gouvernements ont changé, de nouveaux dispositifs ont été inventés et mis en application par les uns et par les autres mais les problématiques spécifiques à Saint-Martin sont les mêmes. La question saint-martinoise reste intacte. Ce qui m'importe, c'est de veiller à ce que finalement Saint-Martin soit doté d'un vêtement qui lui aille, qui lui sied.

Pouvez-vous citer un élément de la vie urbaine à Saint-Martin qui pourrait être rapidement amélioré, qui aurait un impact immédiat sur les Saint-Martinois et la représentation qu'ils ont de leur île ?

Immédiatement ? Le nettoyage du territoire, le nettoyage du lagon. Calendrier oblige, dans les jours prochains, les actions d'embellissement du territoire, des zones touristiques particulièrement et le fait de peaufiner l'image de notre destination Saint-Martin sont des étapes à ne pas négliger qui vont déterminer le succès de la saison touristique et l'envie de réussir les suivantes.



Lors de la visite de Jean-François Carenco, le président a souligné le « civisme fiscal remarquable » des St-Martinois.

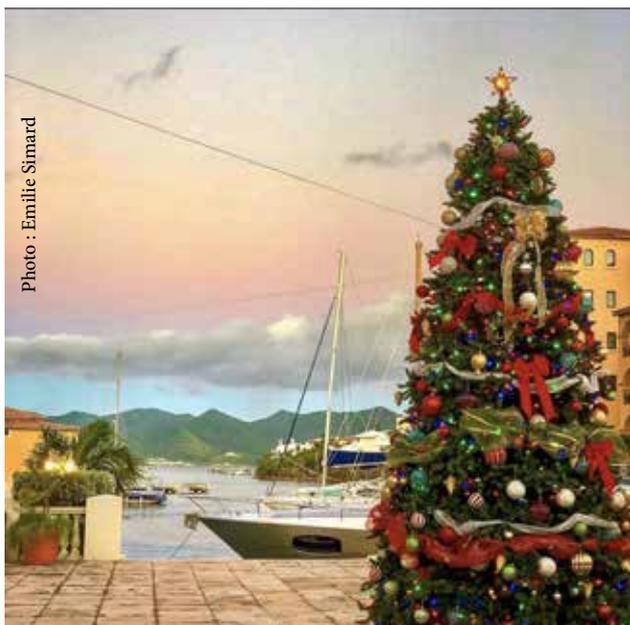
LE CLIMAT EN UN COUP D'ŒIL

Les bandes colorées qui s'affichent sur cette double page sont la représentation de l'évolution des températures à St-Martin au cours des 120 dernières années. Baptisées "Warming Stripes" (bandes de chaleur), créées par le scientifique britannique Ed Harris de l'Université de Reading en 2018, elles sont devenues un motif universel et iconique des enjeux liés au réchauffement climatique.

Pour réaliser cette frise qui va de 1901 à 2021, le climatologue a pris une valeur de référence (la moyenne des températures entre 1971 et 2000) : les années plus froides apparaissent en bleu, les années plus chaudes en rouge. Simple et compréhensible de tous. Les Warming Stripes montrent ce que les rapports et articles de presse ressassent sans faiblir.

Ce motif est en train de devenir un symbole politique, aperçu en écharpe autour du cou de climatologues en vue, sur des robes de prêt-à-porter à la fashion week de Londres, reprise par le président du Chili et en couverture bien sûr du "Grand Livre du Climat" de l'activiste Greta Thunberg qui vient de paraître. Un dégradé de couleur pourra-t-il changer l'histoire ? "C'est un moyen d'inspirer des conversations dans différents cercles sociaux", résume Ed Harris. C'est bien par là que tout commence, quand tout le monde comprend, en un coup d'œil.

www.showyourstripes.info



LOUIS MUSSINGTON À BRUXELLES

Le Président de la Collectivité participait les 15 et 16 novembre à la 27e Conférence des Présidents des régions ultrapériphériques (RUP) au sein du Parlement européen. Rencontre à l'issue de laquelle ils ont adopté une déclaration finale adressée aux institutions européennes. Celle-ci, entre autres, alerte sur le chômage et la pauvreté dont souffre une grande partie de la population de certains RUP, et rappelle la nécessité de mieux adapter la législation européenne aux spécificités des RUP à travers l'article 349 du Traité sur le fonctionnement de l'UE.

VILLAGE DE NOËL

Pour célébrer les fêtes de fin d'année, la Collectivité de Saint-Martin organise un village de Noël. Baptisé « The Sweetness of St-Martin Christmas », il se tiendra du mercredi 21 au samedi 24 décembre. La consigne ? Seule la vente de plats traditionnels de Noël est autorisée.



4 ANS !

Née en 2016 sous la forme d'un groupe Facebook, Clean St Martin est devenue une association en octobre 2018. Le 25 septembre dernier, une vingtaine de membres bénévoles ramassaient 100 tonnes de déchets ramenés par la mer sur le littoral de Cul de Sac dans le cadre du World Clean up Day 2022.

L'ABATTOIR ENFIN EN ACTIVITÉ

L'abattoir de Saint-Martin a enfin repris son activité le 18 octobre dernier. Situé à Grand Case et créé en 2009, il n'avait véritablement commencé à fonctionner qu'en 2015 avant d'être détruit par Irma en 2017. Propriété de la Collectivité territoriale de Saint-Martin et géré par l'Établissement public de gestion et d'exploitation de l'abattoir (EGEA), l'établissement était en travaux depuis avril 2021. Cette reprise d'activité permet la sécurisation et le développement des filières d'élevage à Saint-Martin, et assure la production de viande dans les conditions sanitaires requises par la loi.

À Noël, offrez des cadeaux par milliers.



Édition Limitée Pack Open 80Go



le pack tout en un

orange™

Offre soumise à conditions valable aux Antilles-Guyane françaises du 17/11/2022 au 01/02/2023 inclus et réservée aux particuliers, pour toute souscription à une offre Open Edition Limitée 80Go avec engagement de 12 mois.

Edition limitée Pack Open 80Go à partir de 73,90€ par mois, soit le prix d'un Pack Open Essentiel xDSL comprenant un forfait Mobile 80Go sans terminal à 29€/mois et une offre Livebox Essentiel xDSL à 49,90€/mois (coût de location Livebox inclus) ainsi qu'une remise de 5€ par mois appliquée dès la première facture. Sous réserve d'éligibilité et de compatibilité technique, sous réserve de raccordement au domicile, sur réseaux et terminaux compatibles. Forfait Mobile 80Go : appels, SMS et MMS illimité, hors coûts numéros spéciaux et hors numéros surtaxés et internet mobile bloqué à 80 Go (une fois le volume Internet mobile inclus dans l'offre épuisé, tous les services Internet mobile restent accessibles en débit réduit). Voir les conditions d'abonnement des Packs Open sur orangecaraibe.com. 11/22 © Orange Caraïbe - S.A au capital de 90 360 000 € - Siège social : 1 Avenue Nelson Mandela 94110 Arcueil - 379 984 891 RCS Créteil.

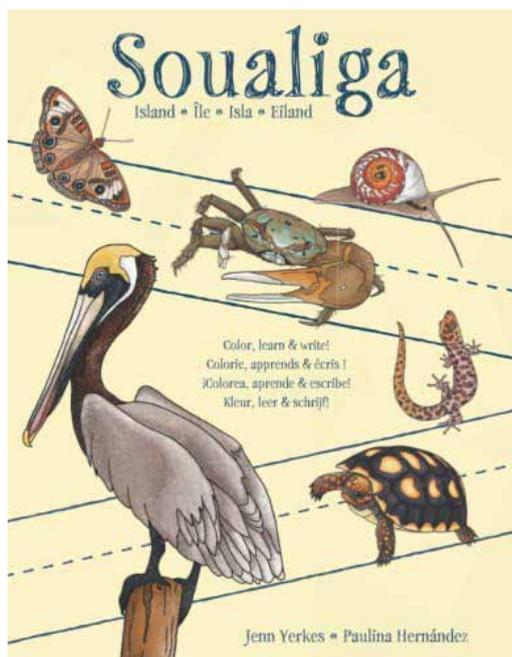
7

D'après une récente étude du Réseau Requins des Antilles françaises, c'est le nombre de plongées qu'il faut en moyenne pour observer un requin nourrice (ou requin dormeur) à Saint-Martin. C'est plus qu'à Saint-Barthélemy (3) mais beaucoup moins qu'en Guadeloupe (50) et en Martinique (200) !



Colorier les animaux de l'île

L'association Les Fruits de Mer a publié un nouveau livre (gratuit) de coloriage, Soualiga Island. Il présente des animaux qui vivent sur l'île afin que les enfants puissent les colorier et apprendre leurs noms dans quatre langues parlées à Saint-Martin : anglais, français, espagnol et néerlandais.



PREMIÈRES ASSISES DE L'ÉCONOMIE BLEUE

Réunir les acteurs de l'économie bleue autour de tables rondes thématiques ayant pour objectif la co-construction de la stratégie de l'économie bleue de Saint-Martin. Tel était l'objet de l'Économie bleue qui se sont déroulées le 7 novembre dernier au Grand Case Beach Club. La Collectivité qui organisait cette première édition n'a pas caché son enthousiasme en la qualifiant de « particulièrement fructueuse et prometteuse pour l'avenir de Saint-Martin ».

LE PASS CULTURE ARRIVE CHEZ NOUS

À la demande du préfet délégué Vincent Berton, le « pass culture » a été déployé à Saint-Martin et Saint-Barthélemy le 18 novembre dernier. Les jeunes de 15 à 18 ans des Îles du Nord peuvent désormais accéder plus facilement à l'offre culturelle sur ces territoires, mais aussi partout ailleurs en France. Grâce à une application, ils peuvent utiliser le crédit qui leur est alloué (20 à 300 euros selon l'âge) parmi un catalogue d'offres. Le dispositif s'applique aussi aux établissements scolaires pour des sorties et activités collectives de la 4^{ème} à la terminale.



FOR

ILES DU NORD

NOS FORMATIONS A SAINT-MARTIN

4^{ème} trimestre 2022

MA FORMATION, MON AVENIR... C'EST MAINTENANT !

www.fore.fr/idn 0590 87 41 20

FORMATIONS EN ALTERNANCE

CUISINIER.ÈRE
MANAGER UNIVERS MARCHANDS
SERVEUR.SE RESTAURATION
MAGASINIER.E
ASSISTANT.E COMPTABLE
AGENT.E DE MAINTENANCE DU BÂTIMENT
ASSISTANT.E COMMERCIAL.E

FORMATIONS TECHNIQUES

COFFREUR.SE BANCHEUR
FERRAILLEUR.SE
CHARPENTIER.ÈRE
MON PACK « SÉCURITÉ » EN ÉLECTRICITÉ
AGENT.E TECHNIQUE VALORISATION DES DÉCHETS

FORMATIONS COLLECTIVES

CRÉER SON HÉBERGEMENT TOURISTIQUE
OUVRIER.ÈRE PRODUCTION HORTICOLE
ACCUEIL TOURISTIQUE

Découvrez notre offre
complète sur notre site



Sensibiliser la jeunesse à la richesse de son territoire

Les collégiens de Saint-Martin ont accès à un enseignement inédit en France : **l'option Tourisme**. Depuis bientôt dix ans, elle permet de sensibiliser la jeunesse à la richesse patrimoniale et environnementale de leur île et d'en faire des ambassadeurs de leur territoire. Texte Lise Gruget. Photo Fanny Fontan / Hans Lucas



Et si l'hospitalité s'enseignait ? Faire des jeunes Saint-Martinois des ambassadeurs de leur territoire, c'est en tout cas l'ambition de l'option Tourisme. « Dans les îles anglophones, les élèves suivent depuis les petites classes une discipline intitulée "Social studies" qui comprend une séquence "Hospitality" axée sur le tourisme », avance Evelyne Fleming. Chargée de mission auprès du vice-recteur et chef du service de l'Éducation nationale de Saint-Barthélemy et de Saint-Martin, elle est à l'initiative de cet enseignement inédit en France.

Née d'une convention tripartite et trisannuelle signée en juin 2013 entre l'Éducation nationale, l'Office du tourisme et la Collectivité de Saint-Martin, cette option fait d'abord l'objet d'une expérimentation à la rentrée suivante. Les résultats sont si encourageants qu'une quinzaine d'enseignants sont ensuite formés. Aujourd'hui environ 150 élèves volontaires issus de classes de 4^{ème} et de 3^{ème} des trois collèges du territoire ont la chance d'en bénéficier. Pour y accéder, ils doivent rédiger une lettre de motivation et obtenir l'autorisation signée de leurs parents. Ils sont ensuite sélectionnés car il n'y a pas de place pour tout le monde.

Mieux connaître son île

Cet enseignement est dispensé en trois langues, pour coller au multilinguisme de l'île, pendant deux heures par semaine, sur deux ans. Il comprend au moins une sortie sur site par mois durant lesquelles les élèves endossent le rôle de touristes, ainsi que des interventions de professionnels du secteur et des acteurs culturels de l'île. « Lors d'une visite au Fort Louis nous avons constaté que sur 100 élèves, seuls sept s'y étaient déjà rendus », rapporte Evelyne Fleming.

« Je voulais en apprendre plus sur mon île et ma culture car même

si je suis née ici, je ne connais pas grand-chose. Maintenant, si un touriste vient près de moi et me pose une question, je peux lui répondre clairement », confie Sandra, en 3^{ème} tourisme au collège Mont des Accords. S'il est avant tout professeur d'anglais, Anthony Gombis enseigne le tourisme depuis sept ans : « j'avais envie de transmettre le savoir et les enjeux de tout ce que représente cette île magnifique à la nouvelle génération pour qu'ils puissent à leur tour le transmettre ».

Former des citoyens responsables

L'objectif n'est pas d'en faire des professionnels du tourisme mais de former des citoyens avertis et responsables et de les éduquer de façon durable par l'ancrage de l'école dans le territoire et d'assurer ainsi leur ouverture sur le monde. Parmi les anciens élèves, seuls quelques-uns ont poursuivi dans cette filière spécialisée. Quant aux camarades de Sandra, ils ne souhaitent pas travailler directement dans le tourisme mais se rêvent vétérinaire, avocat ou bien architecte. En revanche, comme l'économie de l'île repose essentiellement sur le tourisme, ils ont bien compris qu'ils avaient tous un rôle à jouer.

« On touche à tout : la citoyenneté, la protection de l'environnement, la sécurité des personnes, l'histoire-géo... c'est très complet », explique Evelyne Fleming qui se réjouit des apports de cette option sur la scolarité des élèves et du virage net opéré depuis quelques années vers leur sensibilité à l'éco-tourisme : « ils en ressortent avec une posture, une aisance à l'oral et une maturité ».

L'idée est désormais de pérenniser cet enseignement en s'affranchissant de la convention. Et puis à terme, de proposer une initiation dès les petites classes.

GEDIMAT

Saint Martin



En face du
Leader Price
0590 77 35 00



Véhicules premium, service optimum !

SGDM. La concession historique de Guadeloupe s'implante pour la première fois à Saint-Martin. Un nouveau défi que les équipes entendent relever avec brio, en déclinant leur recette du succès dans l'archipel : qualité des véhicules et expertise des services.

Texte Audrey Juge – Photo Lou Denim



Pascal Bozor, responsable de SGDM Saint-Martin

« La marque Mercedes-Benz, aussi très attendue localement, pour la fiabilité et l'excellence de ses véhicules »

Pascal Bozor, responsable de SGDM Saint-Martin



L'équipe commerciale de SGDM St-Martin

Depuis 1984, SGDM s'est imposée en Guadeloupe comme la référence de la vente de véhicules neufs et d'occasion, pour tous les budgets. La concession représente aujourd'hui neuf marques de véhicules, de la citadine à l'utilitaire et propose un large panel de services qui accompagnent la vie des propriétaires et de leurs engins.

C'est en mai 2022 que l'entreprise se lance le challenge de s'implanter à Saint-Martin, avec pour objectif d'y apporter de nouveaux produits et répondre à la forte demande de véhicules premium d'une clientèle toujours plus exigeante.

Cupra et Mercedes-Benz

Située en partie française, ce nouvel écrin de SGDM est un espace de 200 m² dédié à la vente de véhicules neufs exclusivement, des marques Mercedes-Benz, Cupra, Seat, Skoda, Mitsubishi Motors, Smart et Piaggio Commercial.

Pour Pascal Bozor, responsable de la concession à Saint-Martin et membre de SGDM depuis 16 ans : « Ouvrir une nouvelle concession à Saint-Martin était le cheminement logique de notre évolution. Nous y apportons des nouveautés, au travers des marques Cupra, encore inconnue à Saint-Martin, et Mercedes-Benz, marque de luxe intemporelle qui saura satisfaire nos clients les plus intransigeants, particuliers ou professionnels ». Benoît Boucher, chef des ventes, complète : « Cupra évolue dans un univers très particulier, qui casse les codes classiques du monde automobile. Elle offre des véhicules puissants et innovants, au design sportif et élégant, très recherchés sur l'île et sur un positionnement tarifaire très intéressant. Selon moi, Cupra va exploser à Saint-Martin. Nous proposons également la marque Mercedes-Benz, aussi très attendue localement, pour la fiabilité et l'excellence de ses véhicules ».

Gagner la confiance de la clientèle

Saint-Martin, qui bénéficie d'une fiscalité avantageuse, permet à ses habitants d'acquérir des véhicules haut de gamme provenant de partout dans le monde. « SGDM rajoute une offre premium sur le marché saint-martinois. Afin de conseiller au mieux nos clients, l'équipe commerciale est l'interlocuteur privilégié sur laquelle les clients peuvent s'appuyer pour trouver les solutions qui leur correspondent le mieux », affirme le responsable.

Notre « + »

Ce qui fait la différence et qui rassure le client, c'est la garantie constructeur qu'apporte SGDM. « Nous travaillons avec notre touche, notre expertise et notre expérience en la matière afin d'accompagner au mieux notre clientèle dans la définition de la meilleure stratégie financière possible et tisser ce lien de confiance que nous avons par ailleurs développé avec nos clients de Guadeloupe, Martinique, Guyane et la Réunion.

Nous sommes distributeurs agréés de nos marques et garantissons donc la prise en charge du SAV de tous nos véhicules, en partenariat avec un garage attentant.

Notre but étant d'accompagner nos clients dans la recherche du véhicule qui leur convient. Cela passe par le choix d'un large panel de modèles de tous types : SUV, berlines, citadines, utilitaires ; en version thermique, hybride rechargeable ou 100 % électrique.

Nous prenons en charge les particuliers, les sociétés, les artisans et les collectivités à qui nous proposons le meilleur de nos 7 marques. Au travers de cet accompagnement, nous proposons également aux entreprises une stratégie financière complète en réfléchissant ensemble aux avantages fiscaux auxquels le professionnel pourrait prétendre, par exemple ! » conclut Pascal Bozor.

Des solutions optimales pour une alimentation électrique sans faille

Assistance 97. Fort de 30 ans d'expérience, le leader de l'énergie secourue aux Antilles-Guyane et dans les Îles du Nord apporte des réponses complètes, rapides et fiables aux entreprises, depuis la définition de leurs besoins jusqu'à l'installation, la maintenance et le dépannage.

Texte Adeline Louault - Photo Jody Amiet



Benjamin Morel, directeur du développement

Santé, industrie, tourisme, restauration, communication, agriculture... Nombreux sont les secteurs qui ne peuvent supporter une interruption d'électricité sans perte. Or, nos territoires, souvent impactés par des aléas type cyclones ou séismes, ont du mal à maintenir un approvisionnement électrique « non-stop ». Assistance 97 est en mesure de fournir une énergie fiable et continue aux entreprises de toute taille, aux collectivités et aux particuliers. « Nous sommes des intégrateurs », précise Frédéric Nesty, le

directeur général. « Nos solutions vont de la pré-étude à l'exécution du projet et à la maintenance du groupe électrogène ou de la centrale d'énergie installée. » La structure, qui développe également des compresseurs professionnels et de l'outillage pour espaces verts, se démarque particulièrement sur des projets très stratégiques et industrialisés comme l'aéroport de Guadeloupe, récemment équipé, ou encore le nouveau CHU de Guadeloupe, chantier en cours de finalisation. Solutions d'énergie continue ou de secours de 1 kW à plusieurs MW, les groupes électrogènes sont fabriqués à Brest par SDMO, une enseigne française de renommée internationale, appartenant aujourd'hui au groupe américain Kohler.

Une équipe diversifiée et hautement qualifiée

L'ingénierie intellectuelle et l'expérience des équipes, soixante personnes réparties sur cinq agences, sont les principaux atouts de ce pourvoyeur de solutions en énergie. « Par leurs connaissances, leur savoir-faire accumulé et leur orientation service, nos agents ont permis de bâtir une confiance client solide », poursuit Frédéric Nesty. Les employés, du mécanicien à l'ingénieur en passant par les techniciens de maintenance et les électrotechniciens, bénéficient de formations et de recyclages réguliers pour maintenir leur expertise dans un métier normé en constante évolution. L'entreprise intègre également un atelier ferronnerie et soudure de manière à pouvoir formater des offres « clé en main ».

Des outils ultra performants pour éviter le blackout

L'astreinte 24h/24 et 7j/7 d'Assistance 97, via un PC de sécurité, garantit un réel service de proximité. « Notre priorité est de rétablir le courant coûte que coûte. » Les techniciens sont dotés d'outils informatiques dernière génération permettant d'intervenir rapidement en dématérialisation. Si certaines pannes sont inévitables, Assistance 97 mise énormément sur la maintenance préventive. Les contrats offrent différentes options parmi lesquelles la supervision des parcs de groupes électrogènes grâce à une plateforme de télésurveillance. Plusieurs centaines de centrales de production sont ainsi sous contrôle permanent. « Cette innovation nous permet d'être proactifs et de détecter en amont les problèmes afin d'éviter le blackout ». Assistance 97 est actuellement le seul acteur du marché à proposer un tel service.

COMMENT MIEUX AMÉNAGER NOS TERRITOIRES POUR DEMAIN?

DES IDÉES. DES ÉQUIPES. DES RÉUSSITES / SOUALIMAG.FR / BY EWAG #MEDIAPPOSITIF / DÉCEMBRE 2022 N° 5

SoualiMag

**Louis
Mussington**

président du conseil
territorial de Saint-Martin

“NOUS AVONS
CHOISI DE
PROCÉDER AVEC
MÉTHODE”

GARANTIR L'APPROVISIONNEMENT EN ÉLECTRICITÉ AVEC **ASSISTANCE 97** // VENDRE
SA MAISON DE RÊVE : MODE D'EMPLOI AVEC **LAURENCE WERNER** // DES COLLÉGIENS,
FUTURS **AMBASSADEURS DE L'ÎLE**

REJOIGNEZ-NOUS SUR LES RÉSEAUX SOCIAUX



@soualimag #BYEWAG #MEDIAPPOSITIF

L'expérience conducteur simplifiée

Europcar se démarque. Acteur majeur de la location de véhicules et utilitaires auprès des particuliers et professionnels, les agences Europcar de Saint-Martin et Sint-Maarten proposent une nouvelle image d'agence de mobilité. Texte Sandrine Chopot - Photo Alexandre Julien



À Saint-Martin, les transports en commun sont quasi inexistants. La voiture reste le meilleur moyen pour se déplacer et visiter l'île en toute tranquillité. Installée depuis deux ans sur la partie française et depuis un an sur la partie hollandaise, les sociétés exploitant la franchise Europcar font partie du groupe martiniquais GBH. « Nous avons commencé avec une vingtaine de véhicules. Aujourd'hui, notre flotte (véhicules et utilitaires) est en pleine croissance. Elle représente près d'une centaine de véhicules sur les deux agences. Du côté français, nous sommes le premier loueur le plus proche de l'aéroport et du côté hollandais, nous sommes également à proximité immédiate de l'aéroport international », explique Ludovic Jacob, directeur de l'agence Europcar parties française et hollandaise.

Expérience client

Petite citadine, berline de prestige, minibus, camionnettes, fourgonnettes (jusqu'à 5 m³), les deux agences offrent un large choix de location de courte et moyenne durée. « Notre flotte est récente. Les véhicules ont moins de deux ans et sont révisés chez les concessionnaires. Ils sont tous équipés de boîtes à vitesses

automatiques et de la climatisation », souligne le directeur. Pour faciliter votre arrivée sur l'île, Europcar propose un service de Shuttle gratuit depuis l'aéroport ainsi qu'un service de livraison à la carte (domicile, gare maritime Marigot, hôtel).

Un nouveau concept

De nouveaux locaux, une équipe jeune et dynamique, la dématérialisation du système de location, présence sur les réseaux sociaux... Europcar Saint-Martin dévoile un tout nouveau concept d'agence de mobilité. « Notre site internet permet de réserver et de payer directement en ligne et en toute sécurité. Les deux agences ont été totalement renouvelées pour accueillir nos clients dans de bonnes conditions, dans une ambiance très conviviale. Le site internet fait également la promotion de l'île en proposant à nos clients des informations pratiques et fiables, des idées de sorties qui sortent de l'ordinaire. Nous avons tissé plusieurs partenariats avec des hôteliers et des agences de voyages. Nous sommes partenaires d'événementiels culturels, sportifs... Bien plus qu'une agence de location, Europcar est un acteur majeur de la vie locale », conclut Ludovic Jacob.



Agence de Grand Case : Grand Case
Europcar Saint Martin 0590 77 67 67
2, Rue Torn Tree resa.casabam@gbh.fr
Lotissement Green Valley www.europcar-sxm.fr
97 150 Saint Martin –

Agence de Juliana : 1 (721) 543 5270
Europcar Sint Maarten booking.juliabam@gbh.fr
Airport Road #122 www.europcar-sxm.com
Simpson Bay
Sint Maarten



Affiches - Flyers - Menus - Papeterie - Cartes commerciales
 Faire-part - Dossiers - Plaquettes - Tickets - Dépliants - Chemises
 Brochures - Magazines - Carnets - Liasses



• Cartes de visite

• Flyers
 • Posters
 • Menus

• Brochures
 • Magazines

• Réactivité
 • Compétences
 • Suivi

• Tickets

CONTACTEZ-NOUS pour vos devis et/ou maquettes

Les belles demeures de Laurence Werner

Laurence Werner connaît bien les petites Antilles, surtout ses belles demeures qui regardent vers la mer. Depuis dix ans, elle est spécialisée dans l'immobilier de prestige : la vente et la location de belles propriétés, mais aussi bureaux et locaux commerciaux. Le marché est très dynamique avec des acheteurs en demande de conseil et d'exclusivité. Elle les aide à concrétiser leurs rêves.

Texte Willy Gassion – Photo Lou Denim



Laurence Werner

Qu'est-ce qu'une maison de prestige et où les trouve-t-on ?

Une villa de prestige est une maison de standing, parfois atypique, avec de belles prestations, de grands volumes entourée d'un vaste terrain et bien située. Cela peut être également une villa de caractère de type "Habitation" ou "Architecte". L'emplacement est primordial dans la valeur de la maison. Un terrain situé en limite des cinquante pas géométriques ou avec une belle vue mer est très recherché. Il y a de très belles demeures en Guadeloupe ainsi que sur les dépendances Marie-Galante, Les Saintes mais aussi et surtout à Saint-Martin comme à Saint-Barthélemy.

Qui sont vos clients ?

Ma clientèle est variée cela va du dirigeant d'entreprise à la profession libérale, mais aussi des cadres en mutation, des retraités ou futurs retraités qui recherchent le soleil. Mes clients de l'étranger sont de plus en plus nombreux, notamment en provenance d'Amérique du nord. En sa qualité de hub aérien et du fait de sa binationalité, Saint-Martin a toujours capté l'intérêt des Américains et Canadiens. La quête de nature, de lumière et de confort les conduisent toujours plus nombreux à regarder du côté de chez nous, guettant le bien de leur rêve.

**« La règle est simple :
il y a un acquéreur
pour chaque maison »**

Quelle offre proposez-vous à vos clients propriétaires et acheteurs ?

Mon premier objectif est d'établir un lien de confiance avec mes interlocuteurs. Je propose un service à la carte, personnalisé et adapté aux besoins et attentes de mes clients. Mon offre consiste dans un premier temps à mettre en valeur le bien et cela passe par une présentation détaillée sur mon site Internet. Je fais ensuite une diffusion plus large sur d'autres

sites de prestige qui ont pignon sur rue. Le rêve commence par là, par écran interposé... Viennent ensuite les visites et présentations, je ne mets en relation le vendeur qu'avec des acquéreurs sûrs, ciblés et qualifiés ce qui garantit une vente sans encombre. Mes clients sont ainsi toujours protégés.

La Caraïbe continue de faire rêver ?

Les biens de prestige assurément !

En témoigne la dynamique du marché de biens de prestige... La règle est simple : il y a un acquéreur pour chaque maison. Pour faire réussir cette rencontre, je me dois d'être très réactive et totalement disponible pour mes clients, tous les jours et à toute heure. Concrétiser ses projets immobiliers, que l'on soit vendeur ou acheteur, n'attend pas.



VILLAS DE LUXE & D'EXCEPTION

Laurence WERNER • Votre conseillère en immobilier
Spécialiste Prestige en Guadeloupe

P. **0690 07 15 34** • laurence.werner@capifrance.fr
www.capifrance.fr/conseillers/laurence.werner

capifrance
LUXE & PRESTIGE





David Moueza, président de la Compagnie Régionale des Commissaires aux Comptes de Basse-Terre.

Il certifie les comptes de votre entreprise mais pas que... **qu'est-ce qu'être commissaire aux comptes ?**

Le métier de commissaire aux comptes est bien plus vaste qu'on ne l'imagine souvent. David Moueza, président de la Compagnie Régionale des Commissaires aux Comptes de Basse-Terre, souhaite donner de la visibilité à sa profession afin de mieux faire connaître l'étendue de ses missions et leurs valeurs ajoutées.

Texte Julie VdW - Photo Lou Denim

Le commissariat aux comptes ne se limite pas à la certification des comptes. Quel est le rôle et quelles sont les compétences du commissaire aux comptes ?

La mission principale du commissaire aux comptes est effectivement la certification des comptes mais son rôle est également plus étendu. Il peut attester d'informations dans le but de sécuriser des tiers, il peut aussi réaliser des missions dans le cadre d'opérations touchant le capital des sociétés. En ce sens, le commissaire aux comptes peut être qualifié d'acteur de confiance. De même, il a un rôle important dans la prévention des difficultés à travers un outil qui s'appelle la procédure d'alerte. En résumé, il peut intervenir dans de nombreux cas où un besoin de sécurisation financière apparaît, on peut donc dire qu'il a un rôle d'intérêt général.

Quelle est la valeur ajoutée d'un commissaire aux comptes pour un chef d'entreprise ?

Par sa mission principale, le commissaire aux comptes doit prendre connaissance de l'organisation et des procédures de l'entreprise. Cela va donc au-delà de la simple analyse des données chiffrées. Il pourra faire part au dirigeant de faiblesses dans son organisation et ainsi éviter la commission d'erreurs. En ce sens, son action est préventive. Par sa certification, il apporte également une garantie aux tiers de l'entreprise : le banquier qui est sollicité pour une demande de financement, l'investisseur qui envisage de racheter tout ou partie de l'entreprise, les salariés pour la détermination du résultat et donc de l'intéressement, etc.

Dans l'imaginaire collectif, le commissaire aux comptes passe son temps à aligner des chiffres, votre profession a des préjugés qui lui collent à la peau, notamment les commissaires aux comptes sont obstinés... Quelle est votre vision de la profession ?

Le commissaire aux comptes est loin d'aligner des chiffres. On lui communique des données financières et il est chargé de les valider. Pour cela, il doit comprendre l'entité dont il certifie les comptes afin de déterminer si les informations transmises sont fiables. Son travail est donc davantage de définir les zones de risque qui menacent la fiabilité des comptes. L'image du commissaire aux comptes borné ou obstiné est erronée car il ne va pas s'attarder sur tel ou tel chiffre, mais plutôt chercher à comprendre pourquoi on aboutit à ce chiffre.

Quels seront les atouts de l'auditeur de demain ?

Le commissaire aux comptes est pluridisciplinaire : il doit avoir des compétences comptables, fiscales, sociales, juridiques, de gestion, de management et en système d'information... Ceci est d'autant plus vrai aujourd'hui avec la complexité des mécanismes qui existent par exemple au niveau fiscal, social ou juridique. L'auditeur de demain devra en plus avoir une approche environnementale compte tenu de l'évolution nécessaire de notre monde et donc de nos entreprises. C'est donc un métier très riche qui offre une vraie variété de compétences et qui a tous les atouts pour attirer des jeunes.



ils sont
OBSTINÉ-

-ment attachés à
sécuriser les
perspectives d'avenir
et la santé de votre
entreprise.

LE COMMISSAIRE AUX COMPTES,
UN REGARD INDÉPENDANT
ESSENTIEL À VOTRE ENTREPRISE.

auditeur-
legal.fr

**Bâisseurs
d'une société
de confiance**

BOÎTE À OUTILS

Chaque mois, une sélection d'outils pratiques pour améliorer votre productivité, rester au fait des dernières tendances et même repenser le travail.

Texte Axelle Dorville



#ess

Business à impact

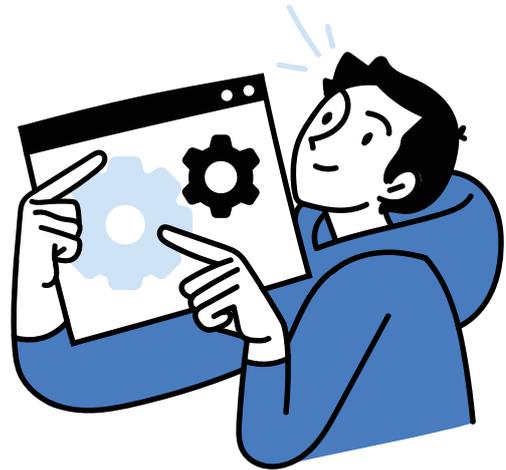
Face à la crise sociale et environnementale d'ores et déjà amorcée, l'entrepreneuriat à impact mérite de plus en plus l'attention des porteurs de projets. Mais peut-on entreprendre dans l'économie sociale et solidaire et être rentable ? Mode de gouvernance, dispositifs de financement, structuration légale... Ce guide complet constitue une bonne entrée en matière sur le sujet. **Entreprendre pour le bien commun. Le guide pour se lancer et changer le monde.** Léa Zaslavsky et Hélène Binet. Ed. Vuibert

#emailing

Séquences prêtes à l'emploi

Si l'efficacité de l'emailing pour booster les ventes n'est plus à démontrer, encore faut-il maîtriser la mise en place de séquences d'e-mails automatisées. De l'inscription à une liste de diffusion à la conversion et la fidélisation, Email Flow fournit des modèles de séquences qui ont fait leur preuve, adaptés aux principaux secteurs d'activité et aux différents stades du cycle de vente.

<https://www.mailmodo.com/email-flow/>



#contenu

Miser sur les emoji

Simples à ajouter aux messages privés ou aux publications sur les réseaux sociaux, les emoji ou émoticônes sont plus complexes à intégrer depuis un ordinateur. Pour égayer et surtout humaniser vos contenus rédigés, il suffit d'un clic pour copier-coller les émoticônes de la bibliothèque emojipecta. <https://emojipedia.org/>

#entrepreneuriat

Faciliter les démarches administratives

Déclarer son entreprise, déposer sa marque, créer ses mentions légales, changer de statut : la vie d'entrepreneur est décidément semée de papiers. Pour faire les choses en bonne et due forme, Legalstart permet de générer un panel de documents de gestion d'entreprise. Des simulateurs et services d'accompagnement légal sont également proposés pour couvrir toutes les démarches entrepreneuriales.

<https://www.legalstart.fr/>



 **LAPEYRE**



**À VOS COTÉS
ROUTE DE
L'AÉROPORT
DE GRAND CASE**

05 90 77 35 01



CUISINES - SALLES DE BAIN - MENUISERIES - DRESSING

L'AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE, CETTE SCIENCE INEXACTE ET PASSIONNÉE



Entre les aléas climatiques et l'explosion démographique de ces trente dernières années, l'aménagement à Saint-Martin est un éternel recommencement. En plus d'entretenir des infrastructures vieillissantes, il faut non seulement construire, mais aussi reconstruire. Souvent dans l'urgence. Et parfois de manière temporaire.

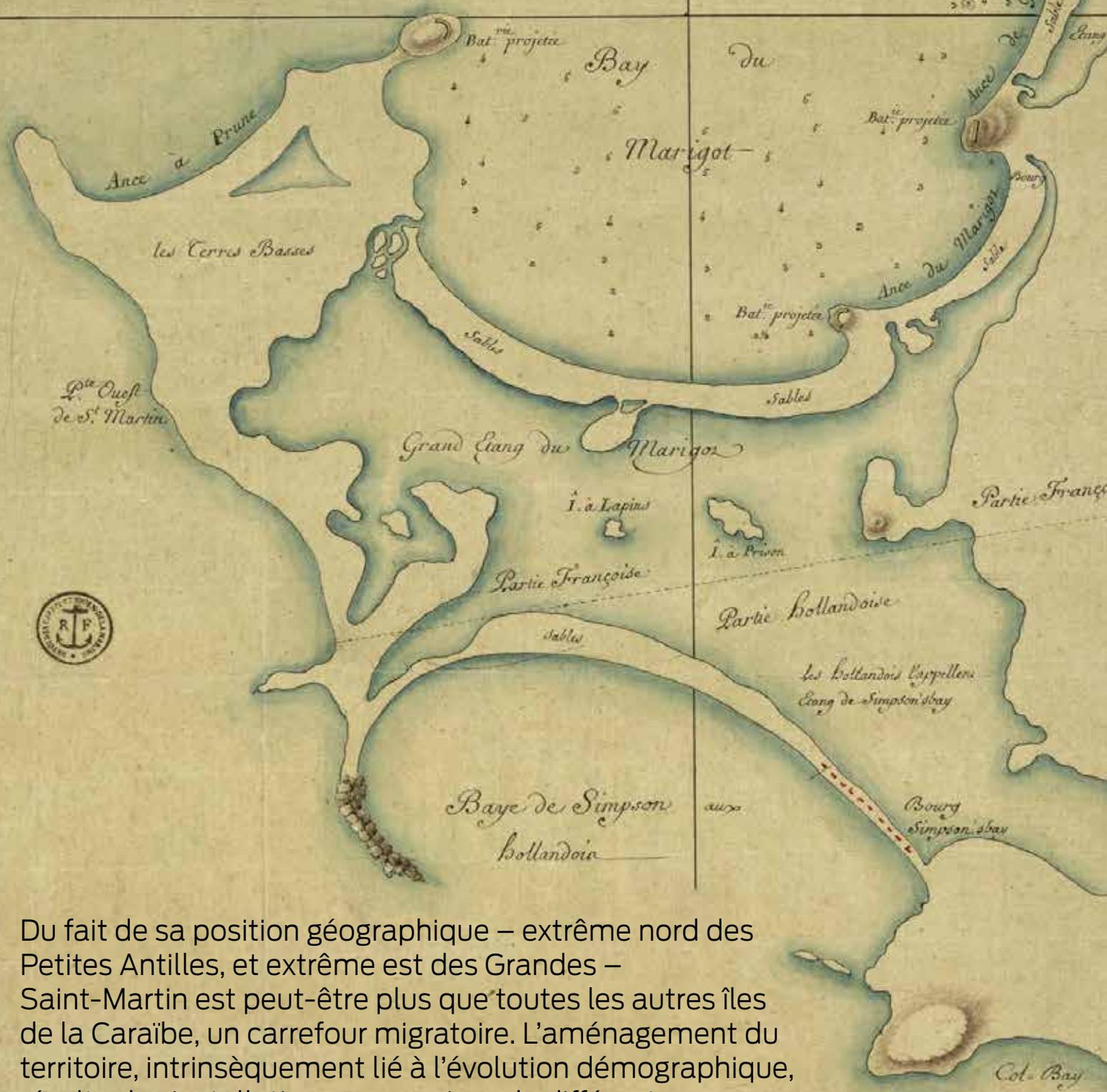
Si bien que la question de la durabilité n'est pas toujours une priorité. Ce territoire où cohabitent une centaine de nationalités et qui vit principalement du tourisme, doit continuer, tant bien que mal, à préserver son environnement et son patrimoine culturel, tout en maintenant des activités économiques.

Un jeu d'équilibriste qui repose sur l'engagement de quelques passionnés. Et qui permet à la partie française de conserver un charme créole et des coins de nature préservée, et ainsi de se démarquer de la partie hollandaise plus orientée sur le tourisme de masse.



Partie de l'Île S^t Martin, en Avril 1763.

Une urbanisation en patchwork



Du fait de sa position géographique – extrême nord des Petites Antilles, et extrême est des Grandes – Saint-Martin est peut-être plus que toutes les autres îles de la Caraïbe, un carrefour migratoire. L'aménagement du territoire, intrinsèquement lié à l'évolution démographique, résulte des installations successives de différentes populations. Texte Lise Gruget - Photo Fanny Fontan / Hans Lucas

« On a la chance à Saint-Martin d'avoir le site archéologique le plus ancien des Petites Antilles », avance Christophe Hénocq, archéologue natif de l'île, actuellement chargé de mission scientifique à la Collectivité de Saint-Martin. C'est en bord de mer que s'installent les premiers habitants de Saint-Martin, originaires du Venezuela. Des fouilles effectuées dans les années 2000 ont révélé la présence de populations méso-indiennes (voir encadré) sur le cordon dunaire de Baie rouge 3350 ans avant J.C. « On ne sait pas trop si ces gens vivaient sous les arbres ou s'ils possédaient de petits abris de fortune qui n'ont pas laissé de traces dans le sol comme des poteaux qu'on retrouve plus tard », poursuit-il. Ces populations, tournées vers la mer et qui se déplacent en fonction des ressources, se nourrissent principalement de poissons et coquillages. Elles vont peu à peu occuper tous les cordons dunaires de la partie française : de Marigot à la Baie Orientale, où la découverte d'un site démontre qu'ils vivaient encore là 400 ans avant Jésus Christ.

Hope Estate, le plus ancien village

Si les premières, semi-nomades, préfèrent occuper le littoral, les suivantes, de langue Arawak, à l'ère du néo-indien, s'installent à l'intérieur des terres. « Le village le plus ancien de Saint-Martin (vers 550 avant J.C) est le site de Hope Estate qui n'a pas été découvert là où se trouve la zone commerciale actuelle, mais sur un morne à une cinquantaine de mètres d'altitude », explique Christophe Hénocq. C'est la présence de ravines et donc d'eau qui motive le choix d'implantation de ces hommes et femmes arrivés en pirogue du Venezuela. Pour structurer l'espace (roches gravées, lieux cérémoniaux, carbets...), ils défrichent et transportent de la terre. Ils importent entre autres iguanes et singes verts, maniocs et patates douces. Autour d'Hope Estate gravitent des sites satellites, aménagés pour la pêche : sur l'îlet Pinel (sous le Yellow Beach), mais aussi à Grand Case, Cul de Sac et à la Baie orientale. Entre 250 et 700 après J.C, ils migrent de l'intérieur des terres vers le bord de mer et notamment à l'anse des Pères, où débouche la ravine de Colombier. Puis à partir de 700 après J.C, au néo-indien récent, ils s'affranchissent de la contrainte de la proximité d'une source d'eau en fabriquant des puits qu'ils creusent dans le sable et dont ils contiennent les parois à l'aide de céramiques. Des traces physiques du passage de Taïnos (provenant des Grandes Antilles) jusqu'en 1650 après J.C, notamment à Baie Rouge, prouvent que Saint-Martin était déjà un véritable carrefour des civilisations.



L'ère des plantations

Les colons européens arrivent quant à eux à partir des années 1620, à Great Bay (Philipsburg, dans l'actuelle partie hollandaise). Alors qu'une poignée de Français et de Hollandais cohabitent dans le Sud de l'île, les Espagnols débarquent en 1638 pour prendre possession du territoire, font quelque 200 prisonniers, installent des garnisons et érigent la première fortification (Fort Amsterdam) afin de garder le monopole de la récolte du sel. Quelques Français et Hollandais parviennent à s'enfuir derrière les mornes et s'installent respectivement à French Quarter (Quartier d'Orléans) et Dutch Quarter entre lesquels sera tracée la future frontière. Lorsqu'en 1648 les Espagnols abandonnent leur position, Français et Hollandais signent un traité

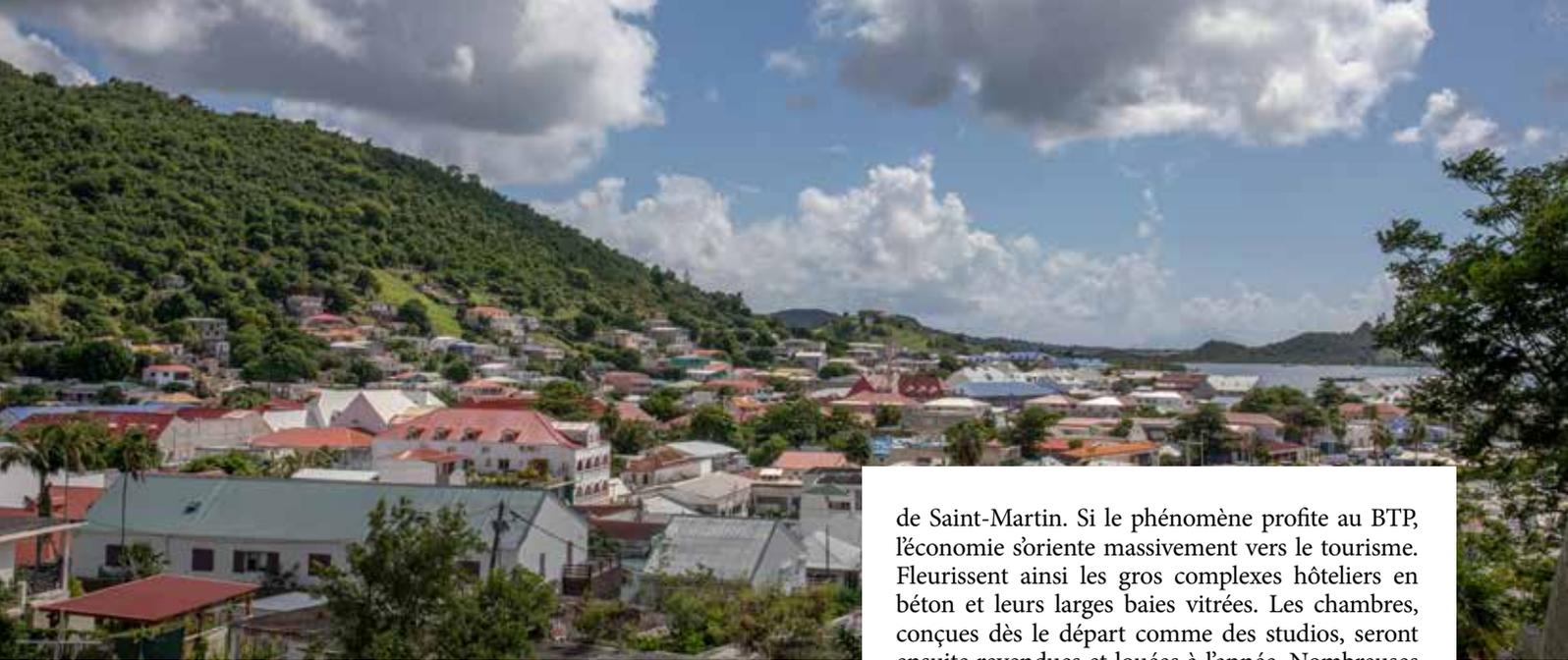
visionnaire de coopération : le traité de Concordia. « Ce traité est à l'origine du mythe fondateur de Saint-Martin et du manteau partagé », souligne Christophe Hénocq.

La signature du traité accélère la colonisation. Les terres sont louées ou vendues aux Européens. Ils cultivent le tabac, le coton et l'indigo. À partir de 1650, le Nord de l'île est divisé en quatre quartiers par l'administration française de l'époque : le quartier du Roi (d'Orléans), le quartier de la Grande Case, le quartier du Colombier et le quartier du Marigot. Great Bay demeure le principal port d'exportation jusqu'au XVIIIe siècle. À partir de 1750 se développe la culture de la canne et l'industrie sucrière, reposant sur le commerce triangulaire et l'esclavage. Les parties

basses sont plantées en canne et les parties hautes, montagneuses, sont aménagées en terrasses pour les autres cultures et l'élevage. Les murets en pierre sèche séparent les parcelles et retiennent l'eau.

Hameaux et maisons bourgeoises

Les villages prennent forme autour des plantations (Estates) et de leurs usines, ainsi que des étangs où la récolte du sel se poursuivra jusqu'en 1951 à Grand Case. On construit une route pour acheminer les productions vers le port de Great Bay, mais aussi désormais, celui de Marigot. Sur cette route du Roi, des points de contrôle (Cripple Gate, Red Gate, etc.) sont installés. L'apogée de la culture de la canne date de 1850 où l'on dénombre 35 sucreries actives en partie française et 32 en partie hollandaise. Les petits villages d'esclaves autour des sucreries deviennent des hameaux (actuels lieu-dit), donnés aux esclaves affranchis après l'abolition. « C'est ainsi qu'est né, par exemple, le hameau de St James, à flanc de colline, sur des terres difficiles à cultiver »,



explique Christophe Hénocq. Il en va de même pour ceux de Saint-Louis (Free Town), Hameau du pont, etc.

L'actuel chef-lieu de la partie française se structure peu à peu. La construction du Fort Louis démarre en 1789 en même temps que la prison en contrebas et domine une petite centaine de cases en bois. Puis en 1808, sous Napoléon, des ingénieurs dressent un plan cadastré de Marigot. Les familles de planteurs font construire des maisons bourgeoises au style colonial. On peut encore en voir certaines, rue de la République (jadis Grand rue), derrière laquelle sera bâtie l'église catholique en 1841.

L'ère du béton

Le lagon de Simpson Bay qui délimite Marigot à l'Ouest est alors à quelques enjambées à peine de cette artère qui constitue le cœur de ville. Et ce jusqu'au début des années 70 où l'on profite de la construction de la Belle Créole et de la fermeture de la passe de la pointe du Bluff pour draguer la passe de Sandy Ground et remblayer le lagon. Ce qui restera un tas de sable jusqu'au début des années 80, vendu principalement aux métropolitains, plus nombreux depuis l'installation de la sous-préfecture en 1964, devient progressivement le nouveau centre-ville de Marigot. Les nouveaux bâtiments, en béton, n'ont plus rien à voir avec l'architecture de la vieille ville, conçue pour résister aux aléas climatiques. « À l'inverse des villages français qui se développent à partir du cœur de ville de manière centrifuge, Marigot s'est développée de manière centripète. La ville moderne se situe là où il y avait l'eau », analyse Christophe Hénocq. En plus du Beau Séjour (1937), principalement fréquenté par les fonctionnaires, les premiers hôtels touristiques voient le jour, d'abord La Samanna en 1955, puis Le Pirate en 1964 et un peu plus tard le Beach, la Belle Créole, etc.

En parallèle de la construction de la Belle Créole, les ouvriers venus de Guadeloupe s'installent à Sandy Ground. Sur cette bande de sable située entre la mer et le lagon, et qui était jusque-là constituée principalement de champs divisés en parcelles cultivées par les habitants de Saint-James, se multiplient les constructions sans permis ni titre de propriété. À partir de la loi Pons (1986), les lois de défiscalisation accélèrent l'urbanisation

de Saint-Martin. Si le phénomène profite au BTP, l'économie s'oriente massivement vers le tourisme. Fleurissent ainsi les gros complexes hôteliers en béton et leurs larges baies vitrées. Les chambres, conçues dès le départ comme des studios, seront ensuite revendues et louées à l'année. Nombreuses résidences d'aujourd'hui sont ainsi les hôtels d'hier. La partie française passe de 8 000 habitants au début des années 80 à aujourd'hui près de 40 000. Pour faire face à cette explosion démographique, on construit établissements scolaires et logements sociaux, majoritairement en zone inondable. Aujourd'hui, à quoi ressemble Saint-Martin ? Depuis 30 ans et le passage de l'ouragan Luis en 1995, elle s'est développée à un rythme soutenu, dopée par les programmes de défiscalisation, la course au profit immédiat et le besoin de construire rapidement toujours plus de logements. L'absence de règles d'urbanisation strictes a empêché toute impression de pittoresque, contrairement à Saint-Barthélemy ou à Saba. L'architecture hétéroclite, marquée par un agrégat de couleurs et de designs aux influences diverses, est à l'image du melting pot qui constitue l'actuelle société saint-martinoise. De même que se juxtaposent villas de luxe et cases en tôles. Un décor de cinéma grandeur nature, à la fois grandiose et curieux, où la construction s'est longtemps affranchie de son environnement et dont les faiblesses ont été brutalement révélées par une nouvelle catastrophe naturelle en 2017. Une épopée moderne en somme, fidèle à l'histoire caribéenne, où tout est encore possible, même le meilleur.

Périodes archéologiques caribéennes

Le méso-indien : c'est l'équivalent du mésolithique en Europe, où on observe un mélange de pierre taillée et de pierre polie.

Le néo-indien : cela correspond au néolithique et à l'apparition de l'élevage, de l'agriculture et de la céramique. "Ici, à St-Martin, le néo-indien c'est quand on commence à trouver des céramiques et des trous de poteaux d'habitation dessinant des plans de carbets qui étaient les maisons en bois construites par les Arawaks", décrit Christophe Hénocq.

Les containers mal-aimés finalement appréciés

Sur le front de mer de Marigot, le bâtiment qui abritait les lolos a été sévèrement endommagé par Irma. Pour qu'ils puissent poursuivre leur activité en attendant la reconstruction, la Collectivité a installé un village de containers. Une **solution provisoire** d'abord rejetée puis finalement appréciée.

Texte Lise Gruget – Photo Fanny Fontan / Hans Lucas

Véritable institution, les lolos de Marigot ont la même ambition depuis près de cinquante ans : faire découvrir ou redécouvrir la cuisine créole. « Je voulais manger un truc authentique ce midi comme des bananes plantain », explique Loïc, Parisien en vacances à Saint-Martin. Ses collègues et lui, attablés sur la terrasse ombragée du 1 2 3 Restaurant, tenu par Clotilde et connu pour ses spécialités haïtiennes, comptent parmi les rares touristes à fréquenter les lieux en cette mi-octobre.

« C'est très calme en ce moment parce que c'est la basse saison. On attend les bateaux de croisière à partir de novembre », explique Francisca, la gérante du restaurant voisin, le Cisca's Delicacy. Sa clientèle ? « Surtout des touristes mais j'ai aussi des locaux. »

Accoudé au comptoir de chez Clotilde, un habitué attend sa commande : Louis Mussington, le président de la Collectivité. « Je viens souvent acheter à manger dans les différents lolos. Je suis à la recherche de ce qu'on ne fait pas chez moi de façon systématique, comme le lambi ou le poisson, ainsi que parfois le colombo de cabri que j'aime particulièrement. »

Une réponse post-Irma

La quinzaine d'établissements s'aligne en deux rangées le long du front de mer. Des containers abritent les cuisines. Entre eux, les clients sont accueillis en terrasse, à l'ombre, sur des chaises et tables le plus souvent en plastique, recouvertes de nappes à motifs tropicaux colorés. Dans ce décor voulu provisoire, l'ambiance est décontractée, familiale et résolument caribéenne.

Au début des années 80, le front de mer de Marigot, progressivement endigué, ne compte que trois ou quatre lolos près du marché et sous un sablier (Sand Box Tree). Dans les années 90, plus nombreux, ils emménagent dans un bâtiment en dur, à côté du

parking accueillant les bus de croisiéristes qui fait face à la gare maritime. Mais en septembre 2017, l'ouragan Irma le détruit. « Nous n'avons pas pu travailler pendant plusieurs mois puis avons été quelques-uns à rouvrir, sous les bâches. Quand il pleuvait, avec l'électricité, c'était dangereux, et on ne pouvait pas respecter toutes les règles sanitaires », se souvient Rosemary, gérante depuis 1978 du Rosemary's Creole Sea Food, le plus vieux lolo de Marigot.



De la réticence à la résilience

Face à l'urgence de trouver une solution, la Collectivité, alors présidée par Daniel Gibbs, installe des containers, à quelques mètres de l'ancien bâtiment, aujourd'hui toujours couvert de bâches. Mais les commerçants sont réticents. « Au début on ne voulait pas y aller, car il y fait très chaud et on n'a pas assez de place pour cuisiner », explique

Francisca. En outre, il n'y a pas d'ombrage et ils ne peuvent pas utiliser le gaz et donc préparer les repas sur place. Livrés fin 2019, les containers restent vides près d'un an. Finalement les restaurateurs acceptent de cuisiner sur des plaques électriques (ce qui fait doubler leurs factures) et équipent leurs terrasses de voiles d'ombrage, tonnelles ou paillages. « Les gens ont été innovants et ont enjolivé fortement les choses », constate Louis Mussington, membre de l'opposition au moment du projet, lui aussi réticent au départ. Mais reconnaît-il, « il y a une bonne osmose entre les différents restaurants et finalement, ça marche. Le soir, c'est même plus animé qu'avant ». Ce que confirment les commerçants eux-mêmes, tout en ayant hâte de retrouver leurs locaux. Mais d'abord, il faut le démolir puis le reconstruire et l'intégrer dans le projet de réaménagement de la baie, que la nouvelle mandature prévoit de remanier. Quand ? Ils l'ignorent. Et d'ailleurs, le président de la COM aussi. En revanche, celui-ci est sûr d'une chose, dans la vie, et sans doute en matière d'urbanisme, « il y a urgence à prendre son temps ».

Concilier biodiversité et tourisme : un équilibre précieux

Pour limiter l'impact de l'activité humaine sur l'environnement, l'Association de gestion de la Réserve naturelle nationale de Saint-Martin aménage **les sites les plus fréquentés** dans son enceinte. Nous avons suivi ses agents une après-midi, entre suivi scientifique des espèces animales et rappel des règles élémentaires aux visiteurs.

Texte Lise Gruget - Photo Fanny Fontan / Hans Lucas



« C'est une trace de ponte de tortue verte », explique Aude Berger, chef de projet LIFE BIODIV'OM au Pôle scientifique de la Réserve naturelle de Saint-Martin, en désignant les empreintes de nageoires dans le sable retraçant le parcours de l'animal depuis le rivage. Enfoncée jusqu'aux genoux dans un cratère de plus d'un mètre de diamètre, elle mime devant une poignée de touristes les mouvements effectués quelques nuits plus tôt par la tortue pour creuser ce qui aurait dû être son nid, si elle n'avait finalement pas renoncé à pondre.

En maillot de bain, l'auditoire attentif profitait jusque-là de l'ombre des raisiniers en haut de la plage, sur les tables de pique-nique installées par la Réserve naturelle. Mais l'arrivée d'Aude Berger et de sa collègue Ashley Daniel, garde animateur et technique, qui opèrent en ce mois d'octobre leur suivi scientifique bihebdomadaire, a suscité leur curiosité. « On se demandait justement si c'était une tortue qui avait fait ce gros trou », avance Maryse, en vacances à Saint-Martin, venue profiter de Tintamare avec ses amis retraités. « On nous a déposés en bateau depuis l'embarcadère de Pinel », précise-t-elle.

Havre de paix (protégé)

La traversée jusqu'à cette île déserte située au nord-est de Saint-Martin ne prend en effet que quelques minutes. Alors touristes et résidents sont nombreux à se faire débarquer sur la plage principale, Baie Blanche, avec assez de vivres pour passer la journée et jouer les Robinson. Sinon, ils viennent avec leur propre bateau ou bien participent à une excursion, notamment en catamaran. Il faut dire qu'elle a tout d'un décor de carte postale avec sa longue étendue de sable doré, loin de l'agitation des bars de plage de la Baie orientale que l'on devine au loin. À ses extrémités, des falaises orangées abritent dans leurs aspérités, pailles-en-queue et autres oiseaux marins. À terre, on peut observer le balai des principaux habitants : iguanes, lézards et Bernard-L'hermite. Outre le plaisir de la baignade dans une eau calme, turquoise et cristalline, on vient y observer les tortues marines (vertes) qui fréquentent les herbiers à quelques mètres du bord, en espérant ne pas se retrouver nez à nez avec un barracuda. Ce havre de paix, quasi vierge, est une zone protégée comme en attestent les nombreux panneaux explicatifs sur la faune et la flore qui parsèment le littoral.

11 kilomètres de linéaire côtier

Si le centre de cette petite île où les explorateurs en herbe peuvent encore voir ce qui fut le premier aéroport de Saint-Martin, est privé, et appartient à la famille Fleming, la bande des 50 pas géométriques, publique, est affectée au Conservatoire du littoral et classée « Réserve Naturelle Nationale ». Créée en 1998 sous le statut d'association loi 1901, la Réserve naturelle nationale de Saint-Martin s'étend sur 3 060 hectares, au nord-est de la partie française. Elle comprend 2 900 hectares de partie marine entre Anguilla, Saint-Martin et Saint-Barthélemy et 154 hectares de parcelles terrestres (soit 11 kilomètres de linéaire côtier), affectés par l'État au Conservatoire du Littoral et gérés par l'Association de gestion de la Réserve, ainsi que 198 hectares de zones humides, répartis sur toute l'île. « Pour signaler les frontières de la Réserve sur la partie marine, nous avons installé une dizaine de bouées jaunes », avance Aude Berger.

Sur un territoire qui vit principalement du tourisme, l'enjeu consiste à trouver un équilibre entre conservation de la biodiversité et activité humaine. Parfois cette conciliation est perdue d'avance. C'est pourquoi pour maintenir les activités touristiques interdites comme le jet ski, et les traditions d'ancrage de pêcheurs, la Baie orientale et Cul de Sac ont d'emblée été exclues du périmètre de la Réserve. Pour limiter l'impact de l'homme sur les autres sites, la Réserve agit sur trois leviers : aménagements, sensibilisation, contraventions.

Bouées et pièges à rats

« À l'intérieur de la Réserve on a des sites à haute fréquentation : le Rocher créole, l'îlet Pinel et Tintamare. Pour pouvoir limiter les impacts de l'ancrage, nous avons installé des bouées de mouillages dont l'entretien nous incombe », poursuit Aude Berger. La Réserve a récemment remporté un appel à projet de l'Office Français de la Biodiversité. « Nous avons donc deux ans et environ 300 000 euros pour renforcer ce parc de mouillage. Nous avons subi de très grosses pertes avec Irma, notamment à Pinel et n'avions pas les moyens de les remplacer. Il nous en reste dix au Rocher Créole et quinze à Tintamare. Là, non seulement on va pouvoir retrouver le niveau d'avant mais aussi l'augmenter un peu », se réjouit-elle tout en continuant à longer la plage pour compter les traces de ponte de tortues. « Au retour, on fait le suivi des requins juvéniles », explique-t-elle. Et d'ailleurs quelques minutes plus

tard, alors qu'Ashley et elle marchent le long de l'autre plage de l'île, celle du lagon, un jeune requin citron apparaît à quelques mètres du bord.

Un peu plus haut entre les rochers, elle contrôle l'état d'un des 150 pièges à rats que la Réserve a installés depuis le mois de juillet sur toute la partie ouest de Tintamare. Une régulation effectuée tous les cinq ans et qui au vu du nombre de déclenchements (500 par quinze jours) apparaît indispensable. « C'est une espèce exotique envahissante responsable de la plus forte perte de la biodiversité dans les espaces naturels. Il y a aussi l'aspect sanitaire pour l'accueil du public et notamment des campeurs », souligne Aude Berger. Le camping est normalement interdit dans la Réserve mais il est ici toléré car considéré comme une tradition culturelle. Il y a tout de même des conditions : prévenir la Réserve qui délivre un papier d'autorisation et laisser un chèque de caution qui sera utilisé en cas de dégradation.

Police environnementale

La conciliation entre conservation et fréquentation est un équilibre fragile fait d'autorisations et d'interdictions. À bord de sa vedette, les membres de la Réserve ont d'abord contrôlé la côte nord de Tintamare, bordée de falaises, pour opérer le suivi des espèces d'oiseaux qui viennent y nicher de manière saisonnière et où il est donc interdit d'accoster. Pour faire respecter ces règles, la Réserve est dotée d'une brigade de police environnementale. « Je suis garde animateur technicien commissionné, ce qui veut dire que je peux dresser des PV et saisir le matériel qui a servi à commettre une infraction », explique Christopher Joe. Si ce jour-là il n'a relevé aucune infraction, il lui arrive, lors de ses contrôles quotidiens, de repérer par exemple des bateaux mouiller dans les herbiers ou près de la plage. En vingt ans de métier, il note tout de même une considérable diminution du nombre de braconniers dans la Réserve. En revanche, il lui arrive de tomber dans le périmètre de la Réserve sur des entreprises touristiques non déclarées. « Pourtant », fait-il remarquer, « pour travailler sur la Réserve il faut être enregistré auprès de nos services et payer une redevance ». Cette participation, nécessaire pour financer une partie des actions de l'association, symbolise aussi l'intérêt de l'équilibre entre l'activité anthropique et la protection de la nature.



« Je repartirai bluffé »



Du 15 au 18 octobre dernier, Jean-François Carenco, **ministre délégué** en charge des Outre-mer, a rencontré l'ensemble des acteurs de Saint-Martin. Récit d'une visite tant attendue.

Texte Lise Gruget - Photo Fanny Fontan / Hans Lucas

Sur le bord de la rue de Sandy Ground, en face du parking Albéric Richards, une banderole étendue à l'entrée d'un terrain en friche qui mène à la mer annonce : « Ouverture prochaine : 2023. Centre nautique et piscine ». Il est bientôt 11 heures ce mardi 18 octobre, le ministre délégué en charge des Outre-mer entame sa dernière journée de rencontres avant de repartir pour Paris le soir même. Pour l'heure, le soleil est presque au zénith, la gendarmerie vient de bloquer la circulation et, apparaît en costume cravate et tenue officielle Jean-François Carenco accompagné du préfet délégué des Îles du Nord, Vincent Berton et du président de la Collectivité territoriale de Saint-Martin, Louis Mussington.

« Des signes de demain »

Venus à leur rencontre, Bülent Gülay, président du Club Nautique de Saint-Martin (CNSM) et Marc Fabre, référent pour les Îles du Nord de la Délégation régionale académique à la jeunesse, à l'engagement et aux sports (DRAJES) les escortent jusqu'à la plage où une tonnelle a été dressée pour l'occasion. Ils présentent le projet de construction d'une piscine démontable, sur ce terrain non constructible du fait du nouveau PPRN (Plan de prévention des risques naturels), mis à la disposition de l'association pendant quinze ans par le groupe

Buildinvest. Un bassin d'eau de mer, fait à partir de matériaux recyclés, qui aura un double usage : apprendre à nager aux enfants et adultes du quartier ainsi qu'aux scolaires en matinée, et à l'aide d'une vague artificielle créée à partir d'énergie renouvelable, leur apprendre aussi à surfer. Avant de jeter un coup d'œil au front de mer et aux familles d'iguanes se prélassant sur les rochers, le ministre dont l'emploi du temps est chronométré, s'adresse, enthousiaste, à la presse : « Regardez ce qu'on a fait ce matin. Il y a quand même des signes de cohérence, de volonté, de demain... je repartirai de Saint-Martin cet après-midi, bluffé. Bluffé ! »

Un marathon en trois jours

Il faut dire qu'on lui en a mis plein la vue, des projets. Visite des bureaux administratifs de Maison France Services spécialisée dans l'accès aux droits, suivie d'une réunion au conseil de quartier avec les membres du Collectif des Collectifs, rencontre des membres de l'association "Nature is the Key" et remise de la médaille d'Honneur de l'Engagement ultramarin à la directrice Juliette Irish pour son action en faveur de l'action sociale, échanges sur un chantier de reconstruction post Irma réalisé par l'association Les Compagnons bâtisseurs et les jeunes en insertion... Cette matinée consacrée à la politique de la ville et au quartier prioritaire de Sandy Ground était à l'image de celles enchaînées par le ministre depuis son arrivée le samedi : un véritable marathon. Sa visite, l'une des premières aussi longues consacrées uniquement aux Îles du Nord pour un membre du gouvernement, était découpée en une multitude de séquences : reconstruction, conservation du littoral, sargasses, tourisme, présentation des enjeux de la baie de Marigot, réunions avec le conseil territorial et les élus, visite de la centrale EDF, déjeuner avec la section hôtellerie du lycée professionnel, mission locale, échanges avec les socio-professionnels... L'objectif ? prendre contact et comprendre les enjeux du territoire. Et ce, en toute liberté et franchise, c'est-à-dire à l'abri des journalistes qui ont pu suivre le parcours ministériel mais n'étaient pas conviés aux échanges en face à face avec le ministre.

« Un grand espoir »

En fin de matinée mardi, lors d'un "micro tendu" (ce moment où les journalistes radio, télé et presse peuvent interpellé directement le ministre), au sortir d'une réunion en préfecture sur le logement et avant d'aller déjeuner avec les acteurs culturels du territoire et effectuer une visite de courtoisie au gouvernement de la partie hollandaise, Jean-François Carenco a déclaré : « ce que je retiens, c'est un grand espoir. On s'est dit des vérités. Je pense à certains sujets où le ton est monté. On s'est expliqué clairement. Ce que je retiens sur Saint-Martin notamment, c'est cette absolue possibilité d'aller plus vite et plus loin et plus fort [...] Quand vous venez ici, que vous prenez trois jours pour parler, écouter, regarder, parler aux habitants, vous vous dites, mais il y a tout pour réussir ! ». Parole de ministre.

AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE



ORNE



TO BE CONTINUED...

Aéroport de Grand Case : **un lifting nécessaire mené à bien**



L'aéroport de la partie française de l'île, porte d'entrée ou de sortie, joue un rôle majeur dans la vie économique et sociale du territoire. Si l'entretien et la réfection permanente sont le lot de toutes les infrastructures aéroportuaires, à Grand Case, la réflexion a été poussée un peu plus loin. Il en va de l'avenir de l'île et de la sécurité des vols. Le point avec Pascal Marcoux, directeur d'exploitation **EDEIS**, en charge de la gestion de l'aéroport de Grand Case Espérance.

Propos recueillis par Ann Bouard – Photo Julien Alexandre



Pascal Marcoux, directeur d'exploitation EDEIS

L'activité intense sur la piste, chaque nuit pendant plusieurs mois, a attisé la curiosité, parfois l'inquiétude. Cette activité nocturne était-elle normale ?

Nous devions engager des travaux et nous les avons réalisés de nuit tout simplement pour continuer à faire fonctionner normalement l'aéroport en journée. C'était d'ailleurs un vrai challenge à relever car, de 19h à 5h du matin de début avril à août, il y avait 50 personnes sur la piste et à 7h du matin l'aéroport était à nouveau fonctionnel. Les entreprises ont réussi à tenir le rythme, à respecter les délais et il n'y a pas eu un seul jour de fermeture, toutes les rotations prévues ont été assurées.

En quoi consistaient ces travaux ?

Deux phases ont été entreprises, le resurfaçage de la piste et des parkings avions et le balisage lumineux. Le chantier de resurfaçage a nécessité l'installation d'une centrale de fabrication d'enrobés sur le site même de l'aéroport. Chaque nuit, les équipes rabotaient une longueur de piste d'environ 150 m, réalisaient le nouveau tapis d'enrobé et remettaient en place le marquage de la piste. Tout cela dans un délai de 8 heures. Au final, ce sont 57 000 m3 de rabotage, 14 500 tonnes d'enrobés et 2 900 m2 de marquage qui ont été réalisés.

Pour le balisage, il fallait le renouveler entièrement mais aussi l'améliorer. L'installation d'un système led permet aujourd'hui un meilleur éclairage de piste et une consommation d'énergie plus responsable avec une réduction d'environ 30 % de la consommation. L'objectif était aussi de réduire l'empreinte carbone de l'aéroport avec un système qui peut désormais être piloté depuis la tour de contrôle.

Ce chantier était-il une obligation ?

La piste avait plus de quinze ans, elle nécessitait une réfection. Mais nous avons tenu compte du retour d'expérience d'Irma et intégré dans le plan un volet sécurité civile. Après avoir échangé avec l'armée, la Préfecture, la Collectivité, il paraissait en effet indispensable, de renforcer la portance de la piste et des bretelles d'accès pour pouvoir accueillir des avions de tonnage plus important, comme le A400M, le plus gros avion militaire français existant.

Trois jours après Irma, l'aéroport était en capacité d'accueillir les avions militaires et pendant trois semaines il était le seul lien aérien de l'île. Maintenir cette fonction de protection des populations en cas de catastrophe naturelle grâce à une meilleure accessibilité des avions militaires était l'une des priorités et c'était aussi une mission d'intérêt public. Ce chantier permet d'autre part de conserver un haut niveau de sécurité pour les compagnies aériennes en garantissant l'intégrité de la piste et d'augmenter les capacités d'accueil de l'aéroport notamment avec l'agrandissement du parking pour les avions.



L'aéroport pourra donc accueillir plus d'avions ?

C'est l'objectif dans une perspective à cinq ans, mais cela doit passer auparavant par la création de parkings et surtout de hangars supplémentaires. En effet, pour accueillir une aviation d'affaires plus importante il faut que nous puissions offrir cette capacité. Juliana dispose de peu de hangars. À Grand Case nous avons la possibilité d'en créer à proximité de l'aéroport. L'objectif est de pérenniser l'activité actuelle, avec 4 parkings pour les ATR à poste, et d'ouvrir au développement de l'aviation privée. C'est l'un des enjeux économiques de l'aéroport. Un travail de fond est d'ores et déjà mené en ce sens.

Qui a financé cette première phase de travaux et pour quels montants ?

L'ensemble des travaux a été financé pour moitié par le groupe EDEIS, sur les fonds propres des actionnaires, car cela fait partie du contrat. Les 50 % restants ont été financés par des fonds FEDER. La totalité a représenté un investissement d'un peu plus de 9,8 millions d'euros pour deux mois de préparation et quatre mois effectifs de chantier.

Quelle a été l'implication des entreprises locales dans ce chantier ?

Il y a eu 70 entreprises intervenantes, dont 45 entreprises locales et 25 entreprises régionales ou nationales. Pour certains aspects très techniques d'intervention, il n'y a pas les compétences requises sur les Antilles et il fallait faire appel à des entreprises de métropole. C'est le cas notamment de ADG Energy qui est intervenue sur le renouvellement du balisage. Pour le surfacage c'est une entreprise guadeloupéenne, Sogetra qui a été retenue. Mais le cahier des charges imposait, et c'est normal, que les entreprises extérieures devaient avoir recours à la main d'œuvre locale. D'autant que la maintenance sera par la suite assurée par des entreprises du territoire. Tout cela a été mené en totale transparence avec la nouvelle mandature.

Quelle sera la prochaine étape ? L'allongement de la piste ?

À ce jour, l'aérogare a été entièrement rénovée (2014), la caserne de pompiers dispose d'une nouvelle vigie (2016), la piste vient

« Un aéroport est en modification permanente pour optimiser les infrastructures existantes et les améliorer sans cesse »

Pascal Marcoux, directeur d'exploitation EDEIS

d'être refaite et le balisage changé, et à la fin de l'année une boutique duty free sera ouverte en salle d'embarquement. Mais un aéroport est en modification permanente pour optimiser les infrastructures existantes et les améliorer sans cesse. EDEIS a un plan de développement aéroportuaire sur quinze ans. Cette première phase de travaux en fait partie, mais le groupe continuera effectivement à initier de nouvelles modifications. À ce jour, la piste fait 1 200 m de long sur 30 m de large. L'idéal serait de pouvoir l'allonger de 300 m pour accueillir cette aviation d'affaires que nous visons. Cependant il y a de nombreuses contraintes dont nous devons tenir compte comme l'étang à proximité, protégé et sous la responsabilité du Conservatoire du Littoral, la nécessité de déviation de la route et les aménagements que cela engendre dépendant de l'urbanisme, sans compter les réglementations aéronautiques de l'aviation civile. Nous avons rencontré le Président de la Collectivité à deux reprises déjà, mais c'est un projet à long terme qui demande de nombreuses concertations.

Le Groupe EDEIS

Concessionnaire expérimenté de plates-formes aéroportuaires et portuaires, EDEIS est présent sur le marché français depuis 2000. Avec 16 aéroports (14 en métropole, 1 à Mayotte et 1 à Saint-Martin), 2 ports, 1 funiculaire et 1 train touristique, EDEIS emploie 475 employés dans son activité de concessions. Sa mission est de développer les infrastructures au service des territoires et de leurs enjeux.

Il est également spécialisé dans la gestion de l'aviation d'affaires et propose des services « à la carte » pour chaque client se posant sur l'un des aéroports. Des services qui peuvent être des plus classiques comme le lavage et le nettoyage de l'avion, la réservation d'une limousine mais qui peuvent être également hors normes pour satisfaire à toutes les exigences. Du simple bouquet de fleurs à l'organisation complète du séjour, une personne est spécialement dédiée à ce service à l'aéroport de Grand Case.

L'aérien au service de la santé

L'aéroport de Grand Case est un aéroport de proximité qui reste à taille humaine et c'est ce qui fait la clé de sa réussite en toutes situations. Il a prouvé son rôle majeur après Irma alors que son grand frère Juliana était à terre, mais il a été aussi un lien vital durant la crise du Covid. Selon l'aveu même de Pascal Marcoux, responsable de la gestion de l'aéroport, cette période a été la plus difficile en vingt ans de carrière car il fallait assurer la continuité territoriale alors que tous les aéroports dans le monde étaient eux à l'arrêt. Pendant six mois l'aéroport a fonctionné avec une équipe de dix personnes, toutes volontaires, afin que les analyses des laboratoires puissent être expédiées, que les patients devant suivre leur chimiothérapie puissent le faire à date...

En dehors de toute crise ou catastrophe il reste un lien vital qu'il ne faut pas occulter, notamment pour les évacuations sanitaires vers Pointe-à-Pitre ou Fort-de-France. Depuis octobre 2021, un avion est basé en permanence sur l'aéroport et peut désormais décoller de jour comme de nuit. Un pompier et un agent de la tour de contrôle sont toujours d'astreinte afin que ces évacuations puissent se faire dans des délais très courts. En novembre 2022, l'aéroport a réalisé sa 550e Evasan (évacuation sanitaire).



L'aéroport de Grand Case en chiffres

- **3 destinations** : Saint-Barthélemy (St Barth Commuter), Guadeloupe et Martinique (Air Antilles et Air Caraïbes).
- **un trafic de 12 000** mouvements par an,
- **entre 200 000 et 250 000** passagers chaque année,
- **130 personnes** employées à plein temps :
 - > **4 personnes** à la tour de contrôle
 - > **7 pompiers et 2 camions** spécifiques, préprogrammés pour un crash capable de rouler à 105 km/h en 3 mn délai d'intervention maximal (les passagers doivent être sortis en 90 secondes)
 - > **3 personnes** au service technique,
 - > **19 assistances** en escale (bagagistes, agent d'accueil, enregistrement ...)
 - > **1 responsable administratif qualité,**
 - > **1 responsable sûreté** (responsable du sous-traitant qui assure le contrôle des bagages),
 - > **1 personne dédiée à l'aviation d'affaires,**
 - > **1 personne responsable de la gestion de l'aéroport,**
 - > **le personnel des loueurs de voitures,** des boutiques, des bureaux de vente des compagnies aériennes, auxquels viennent s'ajouter les chefs d'escale des compagnies et les services de l'État.



Des aménagements clés pour le développement économique

Sécurité portuaire, éclairage, stockage, équipements de manutention... Les investissements ont été nombreux au sein de l'**établissement portuaire de Saint-Martin***. Autant d'aménagements qui consolident son rôle majeur en tant qu'acteur économique et stratégique. Le point avec Albéric Ellis, le directeur général.

Texte Sandrine Chopot - Photo Alexandre Julien



Albéric Ellis, directeur général de l'établissement portuaire de Saint-Martin



Quelle est la conjoncture actuelle du trafic maritime du port de Galisbay ?

Situé en zone française, le port de commerce de Galisbay est un terminal polyvalent pour tout type de marchandises, import, export, transbordement, en container, en vrac, liquide. Aujourd'hui seulement 25 % du fret arrivant à Saint-Martin transite par le port de commerce, ce qui représente 300 000 tonnes de marchandises par an et près de 1 700 escales de navires. Le port assure des liaisons avec toute la Caraïbe, des transbordements avec l'Amérique du Nord et l'Europe. L'activité croisière a, elle, été très impactée par la crise sanitaire Covid-19. Elle représente aujourd'hui un volume de 15 000 passagers par an pour la partie française. L'établissement portuaire a aussi la gestion de la gare maritime située à Marigot d'où sont assurées les liaisons avec les îles d'Anguille et de Saint-Barthélemy. Fortement impacté par la pandémie, le trafic inter-îles a repris en janvier 2022 et se développe bien. La liaison entre Saint-Martin et Anguille représente 80 % du trafic maritime. Nous assurons aussi le parcours Saint-Martin/Saint-Barthélemy. Le trafic s'élève à environ 300 000 passagers par an.

Quels sont les principaux aménagements intervenus depuis Irma ?

Nous avons considérablement renforcé la sécurité portuaire. Avec le soutien de la Collectivité, nous avons investi 1 million d'euros dans de l'éclairage performant, plus de 2 millions d'euros dans la réhabilitation de notre hangar de stockage. À travers des opérateurs privés, nous avons renouvelé nos équipements de manutention pour faciliter le traitement du trafic des containers. Des études sont également lancées pour l'agrandissement du port de commerce représentant un investissement de 1,6 million d'euros financé à 100 % par le FEDER. Au programme, des opérations de dragage destinées à augmenter la profondeur du port, la réalisation d'un terre-plein de 100 000 km², d'un quai de 300 mètres de linéaire, avec pour objectif de passer de 5,50 à 9 mètres de tirant

d'eau. L'ensemble de ces aménagements vise à augmenter notre compétitivité à travers une meilleure gestion des flux, d'accroître notre capacité de traitement de transbordement et de transport domestique, d'assurer une plus grande souveraineté et sécurité au port de Saint-Martin. Le montant global des investissements est estimé à près de 100 millions d'euros. En parallèle, nous travaillons sur la réhabilitation de la gare maritime de Marigot (1,5 million d'euros d'aide FEDER) avec une livraison prévue au 1er trimestre 2023.

Des enjeux environnementaux ?

Effectivement. Dans le cadre de ces différents aménagements, une étude environnementale d'un montant de 1,6 million d'euros est engagée. Nous allons draguer environ 600 000 m³ de sable et détruire près de 24 hectares d'herbier. Ces pertes devront être compensées par un certain nombre de mesures afin de permettre une réparation des écosystèmes impactés, comme par exemple, la création d'une zone de mouillage et d'aménagements légers, la mise en place à Marigot de coffres d'amarrage pour les paquebots et yachts, etc.

« En augmentant notre compétitivité (gestion des flux, transbordement...), nous allons assurer une plus grande souveraineté et sécurité des approvisionnements pour Saint-Martin »

Un mot sur le projet Interamericas Gate ?

Le projet Interamericas Gate a pour ambition de créer un observatoire économique interportuaire qui permettra de collecter un ensemble de données fiables, obtenir des indicateurs maritimes, économiques, environnementaux pour créer et développer une véritable coopération portuaire au sein de la Grande Caraïbe. Nous avons rejoint le projet car nous souhaitons contribuer au rayonnement des ports français dans la zone Antilles-Guyane.

** Il recouvre les activités du port de commerce de Galisbay, de la gare maritime de Marigot et de la marina Fort Louis.*

Croissance et performances

Réseau mobile n°1 aux Antilles-Guyane, **Orange** poursuit son ascension vers l'excellence avec le déploiement actif de la fibre sur les territoires. Une stratégie payante que nous révèle Thierry Kergall, directeur Orange aux Antilles Guyane.

Texte Lia Mancora - Photo Lou Denim

Où en est le déploiement de la fibre par Orange ?

Orange a déployé près de 234 000 prises fibre aux Antilles-Guyane, dont 8 500 à Saint-Martin. Cela correspond à environ 53 % du déploiement incombant à Orange, opérateur d'infrastructures, pour ce territoire.

Des logements sont éligibles à Quartier d'Orléans, Orléans Spring, Hope Estate, Mont Vernon 1, 2 et 3, Cul de Sac, Anse Marcel, Oyster Pond, Marigot, Concordia, Concordia Spring, Galisbay, Friar's bay et Agrément.

Une plaque métallique est apposée sur chaque bâtiment éligible. Un document indiquant le code de référence du bâtiment (code IMB) est également affiché. Cela, pour faciliter les démarches des clients auprès de leur FAI.

Les prochains déploiements par Orange se feront rue de Low Town à Marigot, à Cul de Sac et Sandy Ground.

Conscients des attentes, nos équipes et partenaires sont pleinement engagés pour un déploiement dans les meilleurs délais.

Comment se positionne aujourd'hui Orange sur le marché de la téléphonie mobile ?

Notre réseau 4G est très performant. La qualité de notre réseau mobile (n°1, selon l'ARCEP, trois années de suite dans les îles du Nord) est un atout pour nos clients. Je salue d'ailleurs l'implication de nos équipes qui œuvrent pour cela. En outre, depuis près d'un an, nous proposons une nouvelle expérience 4G+ avec des innovations comme la voix sur 4G et la voix sur wifi qui améliorent nettement la qualité de service.

Que fait Orange pour satisfaire la croissance des usages mobiles ?

Nous investissons pour augmenter la capacité de nos réseaux construits sur un rythme de hausse permanente des usages. Nous enrichissons aussi le volume d'internet mobile des offres pour suivre l'évolution des besoins. Nous préparons activement nos réseaux à l'arrivée de la 5G pour la proposer une fois le processus d'attribution des fréquences achevé.

Quels enjeux pour Orange au vu des évolutions du marché des télécommunications ?

Nous sommes leader sur ce marché et comptons le rester. Notre ambition est de nous différencier par la qualité de nos réseaux et l'expérience apportée aux clients. Pour cela, nous comptons sur le potentiel de notre marque digitale SOSH qui s'appuie sur le réseau mobile Orange et notre offre de convergence avec facture unique : OPEN, qui simplifie le quotidien des clients.

Que fait Orange en matière d'aménagement du territoire ?

Orange participe activement à l'aménagement des Antilles-Guyane et des îles du Nord via ses investissements. Entre 2015 et 2025, près de 400 M€ auront servi à déployer et moderniser nos réseaux, pour l'ensemble des technologies.

Avec près de 1 300 collaborateurs, nous nous appuyons sur notre collectif humain, fort d'un ancrage au plus près des territoires avec des techniciens, vendeurs et conseillers clients sur place.



*« Orange participe
activement à l'aménagement
des Antilles-Guyane et
des îles du Nord via ses
investissements »*

Thierry Kergall, directeur Orange Antilles Guyane



Ce qui se passe chez nous et ailleurs, dans le monde du travail, des idées, de la culture. Sélection de la rédaction pour discuter, commenter et s'inspirer.

Textes Audrey Juge, Axelle Dorville, Karolynne Hubert, Lise Gruget, Yva Gelin

COUP DE CŒUR

Le poids des images

Créée en 2021 par deux amoureux de Saint-Martin où ils vivent depuis dix ans, The Friendly Books est une maison d'édition spécialisée dans la production de livres de photographies qui mettent en valeur la beauté et la diversité du territoire, de ses habitants et de ses photographes.

Faire de beaux livres de photos pour mettre à l'honneur la Friendly Island et ses photographes. C'est le pari fou relevé par Thomas Proust et sa compagne Alexandra Hubert qui viennent de créer leur maison d'édition : The Friendly Books. « Graphiste depuis vingt-cinq ans dans le milieu de l'édition de magazines et de livres, j'ai toujours rêvé de pouvoir passer un jour de l'autre côté de la barrière », confie Thomas. L'élément déclencheur ? La Covid. Avec sa compagne, rédactrice et chargée de production, ils profitent du confinement pour mettre à profit leurs compétences complémentaires et se lancer dans l'aventure de l'édition.

Des photos anciennes aux recettes de cuisine

C'est son ami le photographe Donovan Tremor qui suggère à Thomas l'idée de produire un livre de photos anciennes sur Saint-Martin. Un long travail de recherches débute alors, notamment parce que le couple de jeunes éditeurs met un point d'honneur à rendre hommage à ces photographes oubliés. Mais aussi parce qu'il veut recueillir les témoignages de ceux qui ont connu l'île avant. Paru fin 2021 et tiré à 3 000 exemplaires, Vintage Photography est un véritable voyage dans le temps. On y traverse, non sans nostalgie, cent années d'histoire du territoire. C'est émouvant.

Quitte à dépenser toutes leurs économies, Thomas et Alexandra décident de produire deux autres livres simultanément. Naissent ainsi Cuisine créole et Photography Book. Le premier est à la frontière entre le livre de recettes et le carnet de rencontres. Trois chefs et une dizaine de particuliers nous ouvrent les portes de leur cuisine pour nous faire découvrir les recettes créoles de Saint-Martin. Le second met en avant le travail de quatorze photographes locaux contemporains.

Graphisme volontairement épuré pour être atemporel, couverture rigide, grammage haut de gamme et rédaction bilingue constituent le fil conducteur de cette mini collection qui vient de s'étoffer. The Friendly Books revient en cette fin d'année avec deux nouveaux livres.

Du livre d'art aux cartes postales

Moonlight Stories est un projet niche consacré au travail conceptuel et onirique du photographe local Cameron Hyman. Il contient 25 séries originales de photos prises en noir et blanc uniquement pendant la pleine lune, entre 2020 et 2021. Sweet Saint-Martin s'adresse en revanche à un public plus large et célèbre la beauté actuelle de l'île et de ses habitants à travers le regard de 23 photographes locaux qui livrent 300 clichés « cartes postales ».

Distribués dans une trentaine de points de vente répartis des deux côtés de l'île, ainsi que sur le site internet, ces beaux livres séduisent touristes et résidents, francophones et anglophones, toutes générations confondues. Les images sont un voyage, The Friendly Books une captivante invitation.

www.thefriendlybooks.com



Photo Fanny Fontan / Hans Lucas

2

VIE AU TRAVAIL

Le congé menstruel peut-il devenir la norme ?

C'est une petite révolution dans le monde du travail en Europe, mais une évidence dans certains pays du monde. La mise en place d'un congé menstruel, qui permet aux femmes victimes de règles douloureuses de s'absenter un jour par mois du travail sans perte de salaire fait débat, mais s'installe peu à peu dans le quotidien de nos sociétés, avec ses pour et ses contre !

Pourquoi un congé menstruel ?

Les règles, ce phénomène physiologique qui touche chaque mois 51 % de la population mondiale pendant environ 35 ans, méritaient bien qu'on se penche sur leur sujet en termes d'impact professionnel. Car les règles, ce n'est pas que la désagrégation de l'endomètre, c'est tout un florilège de « dommages collatéraux » qui viennent agrémenter le cycle de manière plus ou moins tolérable. SPM (syndromes prémenstruels), douleurs abdominales sévères, migraines, nausées ou endométriose ne sont qu'un extrait des contraintes physiques que peuvent connaître certaines femmes, auxquelles s'ajoutent les conséquences psychologiques qui en découlent – baisse de la productivité, honte et même parfois dépression. L'idée du congé menstruel est donc de leur offrir une possibilité de ne pas travailler ou télétravailler, en leur évitant de poser des congés payés.

On en est où ?

En France, le congé menstruel n'est pas inscrit dans la loi, libre à chaque entreprise de l'instaurer. Trois structures ont ouvert le bal (une entreprise de fabrication de mobilier de bureau en bois écoresponsable, un spécialiste du recrutement de donateurs au profit d'ONG, et enfin Critizr, expert du parcours clients) et font toujours figure d'exception. Pourtant, selon un sondage IFOP de septembre 2022, 66 % des femmes salariées seraient bien favorables au congé menstruel et 64 % d'entre elles pourraient y avoir recours... En Europe, l'Espagne fait figure de pionnière avec son projet de loi adopté en mai dernier, affichant malgré tout un retard flagrant sur le Japon, qui a établi un congé menstruel en 1947 (!), la Corée du Sud (2001), l'Indonésie (2003), Taïwan (2013) ou la Zambie (2015).

Le mieux, ennemi du bien ?

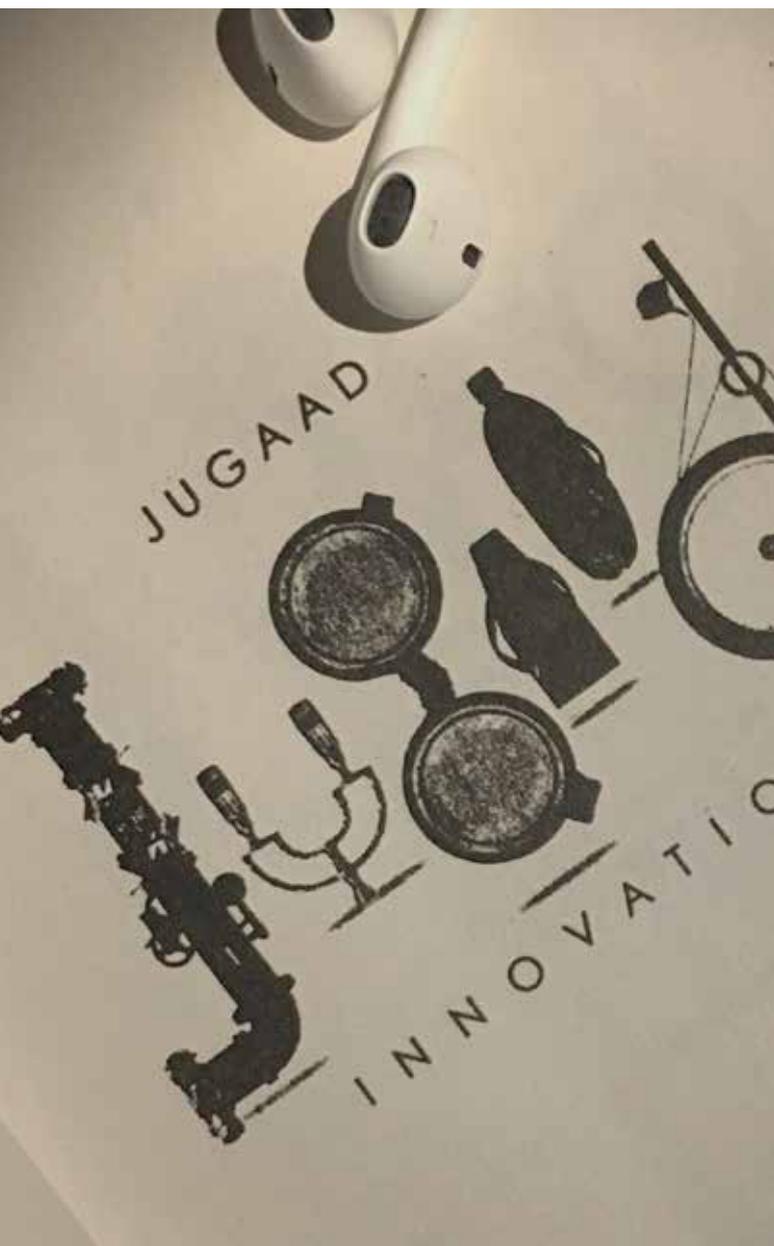
Mais, le congé menstruel est-il une vraie bonne idée ? Selon Louise Jussan, chargée d'étude au pôle Politique/Actualités de l'IFOP, « il s'agit d'un sujet compliqué à aborder au travail. À cela s'ajoute la crainte puissante que l'utilisation du congé menstruel donne lieu à des suspensions, des moqueries, voire devienne un frein pour la carrière professionnelle des femmes, en termes de recrutement ou d'évolution ». Et selon Laetitia Vitaud, auteure et conférencière sur le futur du travail, « un congé baisse de forme pour tous les salariés » serait plus égalitaire, moins stigmatisant et ne violerait pas le secret médical. Révolutionnaire.



CA VEUT DIRE QUOI ?

[Jugaad]

On ne le connaît pas vraiment, il est pourtant tellement d'actualité : le jugaad est l'art de faire mieux ou plus, avec moins de ressources ! Traduit de l'hindi par « innovation frugale » ou « débrouillardise », le jugaad gagne en popularité en Occident car il vise avant tout l'efficacité des solutions dans des conditions adverses plutôt que la technologie. En fait, le jugaad nous demande de redevenir ingénieux, en détournant parfois la fonction initiale d'un objet pour un résultat simple, créatif et viable. À l'ère de la low tech et des économies d'énergie, le jugaad incarnerait-il une réponse adaptée à nos problématiques globales ?



RISQUES NATURELS

3 QUESTIONS À

Marie-Noëlle Raveau, cheffe de projet CARPII

Un séminaire international sur la "RÉSILIENCE DES TERRITOIRES D'OUTRE-MER" qui s'est tenu à Fort-de-France fin octobre a permis de lancer le CARibbean Risks Projects Incubator for Innovation. Explications.

Qu'est-ce que le projet CARPII ?

De nombreuses initiatives émergent dans le domaine de la prévention et de la gestion des risques naturels, mais peuvent être méconnues, redondantes ou concurrentes. C'est tout l'objet du projet CARibbean Risks Projects Incubator for Innovation (CARPII) : créer un espace d'échange et d'innovation entre les différentes parties prenantes de la région, populations incluses, afin de fédérer les acteurs, de mutualiser les connaissances, les moyens et ressources, co-écrire des projets et ainsi gagner en efficacité pour construire une région plus résiliente.

Les territoires ultramarins sont-ils suffisamment résilients ?

La résilience est un état que l'on doit en permanence chercher à entretenir, face aux nombreux risques naturels qui nous menacent (cyclones, inondations, mouvements de terrain, tsunamis, risques volcaniques et sismiques, sécheresse, érosion du littoral et montée des eaux). Bien qu'ayant réussi à se relever de crises par le passé, il est aujourd'hui important d'accroître les capacités des populations caribéennes à faire face à des désastres potentiels impactant leur environnement et leur fonctionnement. La prévention et la prise en compte des traumatismes post-catastrophe est également essentielle.

Comment développer la culture du risque ?

Adopter une approche pluridisciplinaire, multiscalaire (du local à l'international) et pour tous publics est capital, en intégrant les aspects socioculturels et psychologiques, au-delà de l'angle technique et scientifique, afin de fournir une information adaptée, qui fasse résonance dans le quotidien. Le développement de la communication, de la formation, de la transmission intergénérationnelle et de l'accompagnement des populations doivent viser l'augmentation des savoir-faire. L'objectif final est de développer des réseaux et de la solidarité afin de pouvoir faire face au futur.

Marie-Noëlle Raveau est cheffe de projet CARPII et cheffe de service Développement de la Culture du risque à la Collectivité Territoriale de Martinique. Le projet CARPII, porté par la CTM en partenariat avec l'OECS, est cofinancé par le programme Interreg Caraïbes au titre du Fonds Européen de Développement Régional, sur l'axe 4 du programme 2014-2020, à savoir, renforcer la capacité de réponse aux risques naturels.

4.

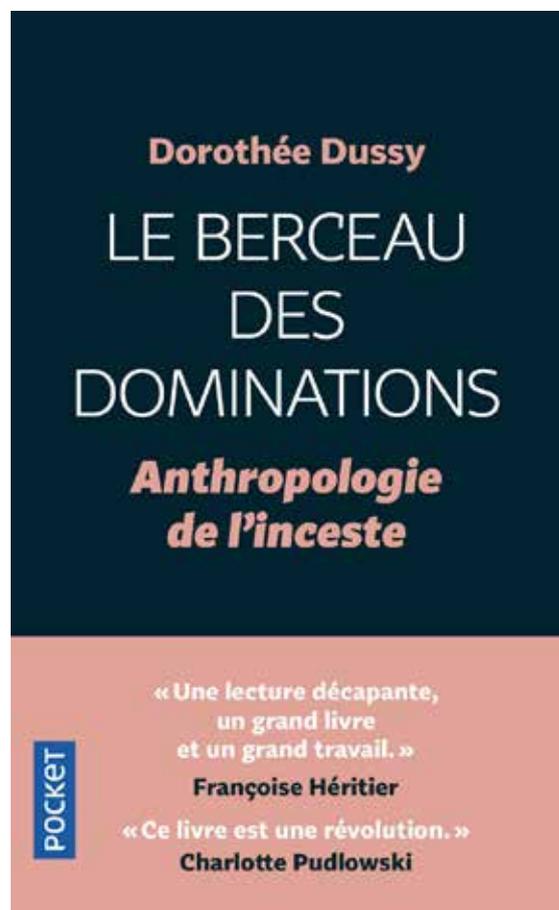


DOCUMENTAIRE

LES PREMIERS COW-BOYS

Et si Hollywood nous avait menti ? Contrairement à nos croyances héritées des grands films de Western, les cow-boys pourchassant les amérindiens, et shérifs jouant de la gâchette dans les saloons n'auraient pas tous été de type caucasien. Il s'avère qu'un cow-boy sur quatre était Afro-Américain. C'est ce que raconte précisément la réalisatrice Cécile Denjean dans son documentaire sourcé afin de rétablir la vérité historique, longtemps effacée de la mémoire collective.

Black Far West - Une contre-histoire de l'Ouest. Sur arte.tv



LIVRE

LE SYSTÈME DU SILENCE

L'injonction au silence. Ce serait pour l'anthropologue et chercheuse au CNRS Dorothée Dussy, une des principales explications de la banalisation des pratiques incestueuses dans les foyers français. Quel est le fonctionnement insidieux de ce mécanisme de domination et comment sert-il majoritairement le patriarcat qui marque encore largement nos sociétés ? Les réponses se trouvent dans cet essai minutieusement documenté mais facile à lire, qui révèle le lien entre inceste, domination de genre et de classe.

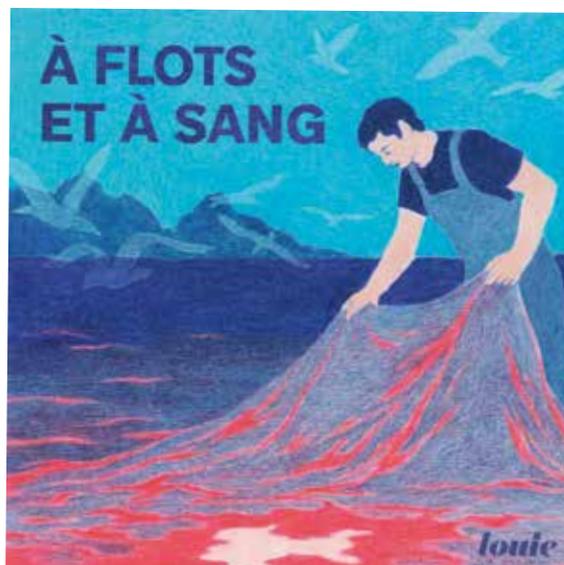
Le berceau des dominations : Anthropologie de l'inceste. Dorothée Dussy. Ed. Pocket.

PODCAST

UNE NOUVELLE VISION DE LA PÊCHE

Sur le port de Concarneau, la découverte de restes de phoques pose question. Rapidement, l'enquête se tourne vers les pêcheurs, qui avouent devoir composer avec les pêches accidentelles pour vivre de leur activité. Mais pourquoi sème-t-on davantage de la disparition des phoques ou encore du sort des dauphins, que des mérours ? Y a-t-il des techniques de pêche plus respectueuses du milieu marin que les autres ? Les pratiques sont-elles une conséquence de la demande des consommateurs ou ceux-ci peuvent-ils aider à réformer la pêche ? La série d'épisodes audio narrés par la journaliste Camille Maestracci offre une incursion passionnante dans ce monde assez méconnu du public.

Podcast À flots et à sang (Louie Media) sur toutes les plateformes d'écoute



EMISSION

INTERVIEWS SANS FILTRE

Depuis 1990, le journal Le Papotin publie dans ses pages les interviews de personnalités interrogées par une équipe d'une cinquantaine de jeunes journalistes amateurs mais passionnés, porteurs de trouble du spectre autistique. Et depuis la rentrée scolaire 2022, Le Papotin s'invite sur France 2 pour une rencontre sans filtre avec une personnalité française. Gilles Lellouche et Camille Cottin se sont déjà prêts au jeu de l'interview, pour répondre en toute simplicité à des questions variées et rafraichissantes sur leur parcours, leur enfance, leurs envies, leurs goûts... "On peut tout dire au Papotin, mais, surtout, tout peut arriver !"

Les rencontres du Papotin, à retrouver sur France 2 et france.tv



PARCOURS

Profession : climatologue

Nos territoires permettent-ils d'envisager tous les parcours ? La rédaction fait un zoom sur des carrières d'ultramarins capables d'interroger et d'inspirer la jeunesse. Ce mois-ci : Christophe Valère Montout, climatologue et responsable des rapports du GIEC sur les Antilles.

En quoi consiste votre métier ?

Le climatologue doit étudier le climat sur une longue période, contrairement au météorologue qui analyse le temps jour après jour. Ainsi, je m'intéresse à toutes les problématiques chroniques du climat : le réchauffement climatique, les sargasses dans nos territoires insulaires, les cyclones, les inondations, etc. C'est un métier très spécialisé et qui demande de longues études. Dans mon quotidien, en tant qu'expert-météo, j'écris des rapports pour ceux qui ont besoin d'une expertise sur le climat. Mais mon métier ne s'arrête pas là. Je suis prévisionniste des sargasses en Guadeloupe, responsable des rapports du GIEC sur les Antilles, responsable du C3AF (Changement Climatique et Conséquences sur les Antilles Françaises) et responsable du CariCOF (Caribbean Climate Outlook Forum). J'enseigne également quand cela m'est possible et j'oriente des chercheurs dans leur thèse.

C'était sans doute assez peu commun de vouloir devenir climatologue il y a 20 ans... Comment avez-vous découvert le métier la première fois ?

En 1989, le cyclone Hugo ravageait toute la Guadeloupe. Je me souviens que nous sommes restés plusieurs mois sans école, sans rien. Quand nous avons repris les cours, nous avons été envoyés pour décharger la Calypso, le navire du commandant Jacques-Yves Cousteau, qui faisait l'aller-retour entre la Martinique et la Guadeloupe, pour le ravitaillement. Je croise monsieur Cousteau en personne avec son petit bonnet rouge sur la tête. Je ne sais pas pourquoi, mais on commence à causer sur tout et rien et je lui pose des questions sur son métier. « Je suis météorocéanographe », me répond-il. Vous devinez qu'à l'époque, je ne savais rien sur ce métier. Mais c'est devenu le mien. Le fait d'avoir vécu Hugo en Guadeloupe m'a ouvert les yeux sur la météorologie locale. Je voulais comprendre pourquoi mon chez-moi avait été dévasté et surtout, comment le protéger face aux nouveaux risques.

Les Antilles-Guyane étant particulièrement concernées par ces questions de catastrophes naturelles et de réchauffement climatique, météorologues et climatologues trouvent-ils facilement des débouchés ?

Je travaille à Météo France depuis la Guadeloupe avec un collègue et il faut savoir que nous sommes six climatologues pour toutes les Antilles-Guyane. Au niveau de la formation, il faut être très motivé, car pour devenir climatologue, il faut suivre de longues études, niveau BAC + 8 généralement. Il existe l'École nationale de la météorologie à Toulouse, mais sur concours uniquement. Dans nos territoires, nous proposons des formations pour exercer dans l'environnement, de la licence jusqu'au doctorat. Nous avons aussi une bonne structure pour la recherche avec plusieurs laboratoires (LARGE, ACTES...). L'étudiant peut également passer par la voie militaire, la voie que j'ai empruntée et que j'ai poursuivie durant 12 ans. Le chemin est plus étroit, car en plus de poursuivre des longues études, il faut avoir un bon conditionnement physique et psychologique.



6.



ARTISTE MAÎTRE DE SON DESTIN

Avec un regard où se mêlent la gaieté, la sérénité et la mélancolie, Samorie Chalons présente en toute transparence l'artiste qu'il ose être aujourd'hui. « Chaque morceau est un petit monde, une partie de moi ». Artiste compositeur déterminé, Samori fait partie de ces personnes inspirantes pour sa capacité à se laisser guider par son instinct.

EWAG.FR

Les contenus qui ont buzzé ce mois-ci



LITTÉRATURE JAPONAISE À LA GUADELOUPÉENNE



Non le mangaka n'est pas une simple passion mais un véritable métier qui consiste à créer des mangas, ces bandes dessinées d'origine japonaise. Rares sont les mangakas d'origine étrangère et pourtant Panda-Chan, guadeloupéenne, s'est formé en autodidacte à ce métier et en est déjà au quatrième tome de son manga Hell Awake...



« TOUS MES BATEAUX ONT UN NOM DE COCHON »



Damien Seguin est une mine d'anecdotes. Ce skipper, né sans main gauche et incontournable dans le monde de la régate, arrive en Guadeloupe à ses 10 ans et y façonne son amour pour la voile. Il entame actuellement sa quatrième Route du Rhum – Destination Guadeloupe et partage dans cette vidéo un peu de lui, un peu de son de son voilier, sans oublier sa bonne humeur.



IMMERSION AU MARCHÉ

Arriver tôt au marché, se prendre un jus frais à l'entrée, écouter la prière du matin, être là suffisamment tôt et avoir le temps de discuter, de dénicher deux, trois astuces... Dans cet épisode de Sé nou menm ki la, nous allons à la rencontre d'un lieu tout aussi symbolique que les personnes qui l'animent.



Pourquoi aimons-nous les couchers de soleil ?

La réponse n'est pas évidente. Pendant des siècles toute manifestation naturelle était le signe d'une manifestation divine, et les grandes mythologies égyptienne, grecque, nordique, indienne ont toutes accordé une grande importance au Dieu Soleil. On se devait de reconnaître sa beauté et sa puissance, au lever comme au coucher.

À l'inverse, certains philosophes, soucieux de valoriser le savoir humain, ne voyaient dans les phénomènes naturels que des manifestations physiques d'un système et n'accordaient pas de place à la beauté de la nature. Selon Hegel : « le beau esthétique est supérieur au beau naturel, parce qu'il est un produit de l'esprit. L'esprit étant supérieur à la nature, sa supériorité se communique également à ses produits et par conséquent à l'art ».

Heureusement les romantiques ont ressuscité l'admiration devant le spectacle de la nature, retrouvant par là le sentiment d'une puissance divine des mythologies passées. En ajoutant cependant un apport supplémentaire, car leur vision de la Nature (toujours écrite avec un N majuscule) ramène d'abord à l'homme lui-même : l'automne et le soleil couchant deviennent l'image du déclin de nos vies, le vent qui gémit, le roseau qui soupire symbolisent nos émotions, le paysage reflète notre état d'âme, heureux ou malheureux.

Notre époque, préoccupée de développement durable a développé encore une autre approche, très normative. Un paysage est défini comme une étendue spatiale couverte par un point de vue. C'est un ensemble interdépendant, au fonctionnement autonome, formé d'une continuité d'éléments sédimentés et dont on ne perçoit qu'une globalité. Saviez-vous qu'il existe une convention européenne du paysage, datant du 20 octobre 2000, qui complète les conventions de l'Unesco ? Car le paysage représente une composante fondamentale du patrimoine culturel et naturel, contribuant à l'épanouissement des êtres humains.

À la lumière de toutes ces réflexions, revenons à notre coucher de soleil, qui baigne un paysage de mer ou de montagne, de ville ou de campagne, pourquoi l'aimons-nous instinctivement ? Justement parce qu'il transforme les couleurs d'un paysage et que tous nos sens y participent de manière réconfortante, comme le résume Baudelaire :

*Les soleils couchants
Revêtent les champs,
Les canaux, la ville entière
D'hyacinthe et d'or ;
Le monde s'endort
Dans une chaude lumière.*



La propreté de Saint-Martin
commence *par moi* !



Ici, ce n'est pas la Déchèterie !

TRI DES CARTONS

Ne pas déposer les cartons
bruns dans les conteneurs
poubelles ou à côté !

Apportez-les à la **DÉCHÈTERIE**
pour qu'ils soient **RECYCLÉS**





NEW CUPRA **FORMENTOR**

BE THE GAME CHANGER



YOUR DEDICATED CONTACTS :

- Benoit Boucher, Sales Manager, +590 690 27 80 55
- Chloé Delbarre, Sales Advisor, +590 690 91 52 90



**DISTRIBUTED BY SGDM SXM,
THE NEW CAR DEALERSHIP ON THE SIDE
AIRPORT ROAD, NEXT TO EUROPCAR
97180 ST-MARTIN FRENCH SIDE**

 0590 60 97 90

 Sgdm sxm

 sgdm sxm



Pensez à covoiter
#SeDéplacerMoinsPolluer