

INTER

N°171 Février 2021

NOUVEAU PRIX

2,90€

entreprises

MARTINIQUE • GUADELOUPE • GUYANE

Décoder le présent pour construire l'avenir !



**FINANCE : SYSTÈME BANCAIRE
EN MARTINIQUE
ET EN GUADELOUPE**
Le roi est nu !

**CORSAIR / AIR ANTILLES EXPRESS
AIR GUYANE EXPRESS**
La première brique d'un pôle
aérien en Caraïbe-Guyane !

CONNECTIVITÉ
Orange Business Services
muscle son offre

MEDEF
Patrice Martin :
sortir définitivement
des postures

**PERTES D'EXPLOITATION
POUR PANDÉMIE**
Vers des solutions
individuelles facultatives

TRIBUNE
Fragilités
démocratiques

ENTRETIEN
Denis Lesueur,
Pdg du Groupe Loret
Les groupes locaux doivent jouer
pleinement leur rôle de leaders



TRANSPORT AÉRIEN ET MARITIME
AUX ANTILLES - GUYANE

**DÉSENCLAVER
MAINTENANT!**



*La crise sanitaire ouvre
une occasion historique
de questionner le modèle
de connexion et de déplacement
des marchandises
et des personnes dans la Caraïbe.*



N°171 Février 2021 • Mensuel • 2,90€



8 378276 930706



 **MANITOU**

Haulotte 

QUELQUE SOIT VOTRE PROJET LOGISTIQUE ...

Nous avons la solution technique et financière adaptée
à votre besoin et à votre vision.

Acquisition

Crédit-bail

Location courte et moyenne durée

Location longue durée

Contrat de maintien opérationnel

Full service

Rayonnement industriel



L'EXCELLENCE MADE IN FRANCE

MARTINIQUE

Habitation Rivière Blanche
Saint Joseph
Tel. 05 96 77 09 87
amsmartinique@plissonneau.com

GUADELOUPE

Rue Eugène Freyssinet
ZI Jarry Baie Mahault
Tel. 05 90 92 44 39
amsguadeloupe@plissonneau.com

GUYANE

Angle RN1-RN3 – ZI Collery
Cayenne
Tel. 05 94 27 24 25
amsguyane@plissonneau.com

est une publication
de la société EDITING

> 29 rue Anse Bélune
97220 Trinité
Tél : 0596 58 58 46
> 25 Résidence la Belle Cour
97122 Baie-Mahault

DIRECTRICE DE PUBLICATION

Francette FLORIMOND
f.florimond@interentreprises.com

COMMUNITY MANAGER

Mahoni Média
j.rosamont@mahonimedia.com

PUBLICITÉ

commercial@interentreprises.com

FABRICATION

Infographie, publicité, webdesign :
Andy Augustine
contact@andyaugustine.com
Photos : Editing, Sipa
Impression : Antilles Imprimerie
21 parc d'activité de Jabrun -
97122 Baie-Mahault

SERVICE ABONNEMENT

Adresse postale du service abonnement :
Inter-Entreprises - service Abonnement
29 rue Anse Bélune
97220 Trinité
Adresse email du service Abonnement :
abonnement@interentreprises.com
Tél. : 05 96 58 58 46

La reproduction, même partielle,
de tout matériel publié dans le magazine est
strictement interdite.

ISSN : 1293-299X

Commission paritaire :
0922 | 78741



Votre magazine Inter-Entreprises
est édité sur du papier recyclé.

EDITORIAL

Fenêtre de tir

Jamais les Antilles-Guyane n'ont connu période aussi propice pour briser les carcans qui les entravent !

Le moment est historique. Pourquoi ? Parce que le coronavirus fait vaciller le concept économique basé sur l'économie d'échelle et les grands ensembles conçu par les pays dits développés et qu'ils sont parvenus à imposer au monde. Parce qu'il contraint les continents à se recentrer sur eux-mêmes : ils font face à leurs limites. Parce que beaucoup de stratégies imaginées par la France pour "tenir" les outre-mer, et singulièrement les Antilles-Guyane, sont en train de voler en éclats.

On le constate avec la fronde autour des pesticides (p. 10) : la pétition (1) du député Olivier Serva bat tous les records. Elle est le moyen pour la masse silencieuse d'exprimer qu'elle n'est pas d'accord que soit envisagé de classer sans suite une affaire qui traîne dans les couloirs des tribunaux depuis 16 ans au

motif que des pièces auraient été perdues ! On le constate encore autour du transport aérien (p. 32). Oui, la reprise de la compagnie Corsair présente des risques : qui vit sait au fond de lui que le risque est inhérent à la vie même. Rien ni aucune assurance ne parviendra à annuler cet élément fondateur. Ici, le risque est au niveau de la nouvelle gouvernance : des correctifs peuvent l'amoiner. Car le risque est encore plus grand pour ces territoires de se retrouver de nouveau aux mains de stratèges dont les réels intérêts sont loin de ses rives. L'attention au bien commun doit conduire chacun à se dépasser.

On le constate enfin dans le transport maritime. L'Europe prend des décisions qui sont mortifères pour les régions d'outre-mer : permettre aux grandes compagnies maritimes d'utiliser les mêmes bateaux pour les desservir est le socle même de la vie chère qui les terrasse.

Les outre-mer sont en outre des déversoirs de produits venus d'ailleurs, souvent de médiocre qualité : "marchés de dégageement" est leur nom dans les traités ! Impossible dans ces conditions d'y développer, malgré des artifices, une production locale. Impossible aujourd'hui de traiter, avec les îles voisines dans la même situation, cette masse de déchets qui déborde.

Grâce au coronavirus, une fenêtre de tir exceptionnelle s'est ouverte pour les outre-mer : celle de briser les carcans qui les entravent. Les femmes et les hommes sont là, formés, pétris d'un amour de cette zone particulière qu'est la Caraïbe, se retrouvant déjà les manches. Les conditions de la réussite : que tout soit mis sur la table, y compris l'argent de ceux qui ont bien vécu grâce à l'ancien système ! ■■

(1) <https://www.mesopinions.com/petition/nature-environnement/prescription-crimel-chlordecone/124508>



FRANCETTE FLORIMOND
Directrice de Publication

Index

2

On en parle

8

Aperçu

10

10. Pesticides : les maires ne lâchent pas l'affaire. Ils réattaquent par le biais du trouble de voisinage.

10. 15 M€ pour la rénovation énergétique outre-mer

11. Câbles transatlantiques : Orange renforce ses capacités

11. Développement du photovoltaïque dans l'agriculture

Tableau de bord

12

Questions à...

16

16. Patrick Martin, président délégué du Medef.

Actualités Économie

20

20. Élections syndicales.

Vote électronique : le nouveau cadre.

21. Télétravail. Le Code du travail et la RGPD posent les conditions.

21. Facturation électronique

22. Pertes d'exploitation. Vers des solutions individuelles facultatives.

Actualités Transport

24

24. Transport aérien en Guadeloupe et en Martinique. Après le plongeon, tenir en attendant le reprise.

Actualités Environnement

26

26. Pesticides. Interdiction pour les espaces privés aussi !

Tribune

28

28. Fragilités démocratiques. Pour Pierre-Yves Chicot, l'histoire récente des États-Unis révèle à quel point la démocratie est un bien à chérir.

Vision

30

30. Système bancaire en Martinique et en Guadeloupe : le roi est nu ! L'Institut d'émission explique pour la première fois les causes et les conséquences de la fragilité.

31. Les travaux de l'INRAE A 2030

Stratégie

32

32. Corsair/Air Antilles-Air Guyane Express : la première brique d'un pôle aérien en Caraïbe-Guyane ! Le rachat de Corsair permet

Fiche pratique

14

Médecin du travail : dans la stratégie covid-19 jusqu'en avril, il devient un interlocuteur privilégié.

SOMMAIRE



16. Patrick Martin : "Au Medef, nous ne croyons pas à la dette perpétuelle !" Pour le président délégué du Medef, avec les entreprises, l'Etat doit imaginer des plans de remboursement de longue durée.

14



Pierre-Yves Chicot
AVOCAT A LA COUR

28



Anaïs Leray
JURISTE ARBITRE

40



Hélène Abelson Gebhardt
CCNR & MEDIATEURE

43



Télétravail et règles
CODE DU TRAVAIL & RGPD

19

Désenclavement maritime de la Caraïbe française : maintenant !



38

d'envisager de développer un pôle technique régional.

33. Corsair : la stratégie

36. Cybersécurité : Orange Business Services Antilles-Guyane muscle son offre.

Dossier

38

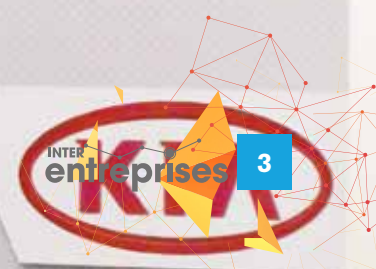
38. Désenclavement maritime de la Caraïbe française : il faut l'organiser maintenant ! L'organisation posée en 1996 par l'État avec la CMA lors du rachat de la CGM n'est plus respectée. L'offre actuelle ne convient plus aux besoins des opérateurs antillo-guyanais.

Entretien

46. Denis Lesueur :

“Les groupes locaux doivent assumer leurs responsabilités de leaders !”

Câble, aviation, droit des affaires, santé... : pour désenclaver les territoires français de la Caraïbe, ce groupe guadeloupéen s'attaque à des sujets qui concernent tout le monde.



FRANCETTE FLORIMOND

Chroniques
REPRISE APRÈS
CORONAVIRUS

UN OUVRAGE POUR VOUS
DÉGAGER DE LA CRISE !



15.00€



DISPONIBLE DÈS MAINTENANT EN LIBRAIRIE !



UFR
UNITE FRATERNELLE DES REGIONS
Régie par le code de la mutualité
MA VIE, MA MUTUELLE

www.groupe-ufr.fr

0 810 120 121

Service 0,15 € / min
+ prix appel

**PARCE QUE VOTRE SANTÉ
EST UN TRÉSOR,
ADHÉREZ À LA NOUVELLE
FORMULE SÉNIOR**



Séniior

moi, quand je serai grande

ON EN PARLE

DIAGNOSTIC > À partir du 1^{er} juillet 2021, le diagnostic de performance énergétique (DPE) annexé aux transactions et aux baux immobiliers deviendra opposable. L'opposabilité du DPE ne portera que sur la partie modélisation et calcul de la classe énergétique du bien immobilier, et non pas sur les recommandations du diagnostiqueur. Le propriétaire ou le bailleur engagera sa responsabilité contractuelle en cas d'informations erronées dans un DPE. De même, à partir du 1^{er} juillet 2021, il y aura obligation d'afficher dans les annonces immobilières l'étiquette climat (performance selon la classe d'émissions de gaz à effet de serre) en plus de celle relative à la performance énergétique. Le nouveau DPE ajoutera les usages énergétiques de l'étanchéité et de la ventilation aux trois autres usages (chauffage, eau chaude sanitaire, refroidissement). Il inclura aussi la dimension "*confort d'été*" du logement et la production d'énergie renouvelable. Enfin, la validité générale des DPE est portée à dix ans.

CONSULTATION > Un décret d'application vient de proroger le dispositif d'exception sur la consultation des associés en période de pandémie. Il précise les conditions du vote par correspondance et de la consultation écrite dans les sociétés où ces

modes ne sont pas admis en temps normal.

ECO-ORGANISMES > Les écoorganismes de la filière REP des déchets électriques et électroniques (DEEE) viennent d'être réagrés jusqu'au 31 décembre 2021 : Ecosystem pour les lampes, PV Cycle pour les panneaux photovoltaïques, Ecologic et Ecosystem pour les cinq autres catégories d'équipements (équipements d'échange thermique, écrans, moniteurs et équipements comprenant des écrans d'une surface supérieure à 100 cm², gros équipements, petits équipements, petits équipements informatiques et de télécommunication). Ocad3E est, quant à elle, agréée en tant qu'organisme coordonnateur pour un an également. Exceptionnellement, ces agréments sont octroyés pour

ZERO PLASTIQUE > L'Agence de la transition écologique (Ademe) avec la collectivité territoriale de Martinique (CTM), la préfecture de Martinique, la Direction de l'environnement, de l'aménagement et du logement (Deal) et l'Agence française de développement (AFD) viennent de lancer un appel à manifestation d'intérêt (AMI) pour soutenir les initiatives promouvant le zéro plastique en Martinique. Les collectivités, les entreprises (metteurs sur le marché, grande distribution, épicerie, importateurs...) et les associations peuvent candidater jusqu'au 31 mars 2021. Leur projet doit permettre de diminuer sensiblement le plastique dans ce territoire, ou être sous forme d'étude ou de communication sur le sujet. L'AMI doit faire émerger des actions "*concrètes*" de réduction de la consommation de plastique, de la pollution et de la contamination. L'objectif est également de promouvoir les alternatives durables, la récupération du plastique dans les milieux naturels (dans les mangroves, en mer, dans les cours d'eau, dans les forêts...) ainsi que la sensibilisation du public.

un an contre cinq ans habituellement. La préparation du prochain cahier des charges de la filière a pris du retard en 2020. Tous les écoorganismes devront refaire une demande d'agrément courant 2021 sur la base du nouveau cahier des charges, pour la période allant de 2022 à 2027.

DEFORESTATION > Le secrétariat d'État chargé de la biodiversité vient de lancer une plate-forme d'observation et de lutte contre la déforestation importée. L'objectif est de mieux informer les consommateurs sur les produits qui portent un risque de déforestation importée et sur l'engagement des grandes entreprises de la distribution dans ce domaine. Cette plate-forme vise les produits à risque : huile de palme, soja, cacao, caoutchouc naturel,

bœuf, bois... D'ici 2030, la France entend mettre fin à l'importation de produits forestiers ou agricoles qui contribuent, directement ou indirectement, à la déforestation à travers le monde.

ASSURANCE > Pacifica, la compagnie spécialisée en assurance dommages du groupe Crédit Agricole, vient de lancer une gamme pour les PME-PMI. Depuis 15 ans sur le marché des dommages aux professionnels, Crédit Agricole Assurances s'attaque à celui des PME-PMI. Ce sont une dizaine de solutions (multirisque entreprise, responsabilité décennale, assurance construction dommages-ouvrage, flottes automobiles, contrats cyber, responsabilité civile...), avec comme objectif de créer un modèle complet de bancassurance pour les entreprises.

LUTTER CONTRE LA DÉFORESTATION

Le secrétariat d'État chargé de la Biodiversité vient de lancer une plate-forme d'observation et de lutte contre la déforestation importée. L'objectif est de mieux informer les consommateurs sur les produits qui portent un risque de déforestation dans le monde et d'obtenir l'engagement des grandes entreprises de la distribution de changer leurs achats. Cette plate-forme vise les produits à risque de type huile de palme, soja, cacao, caoutchouc naturel, bœuf, bois... D'ici 2030, la France entend mettre fin à l'importation de produits forestiers ou agricoles qui contribuent, directement ou indirectement, à la déforestation à travers le monde.



RENSEIGNEZ VOS COORDONNÉES

Nom :

Pénom :

Adresse :

Code Postal :

Ville :

Tél. : Fax :

Email :

Règlement :

à la commande par chèque ou virement à l'ordre de :

EDITING

BRED BANQUE POPULAIRE

Iban : FR76 1010 7004 5100 1405 1026 357

Bic : BREDFRPPDF

à réception de la facture

Par carte bancaire :

VISA MASTERCARD

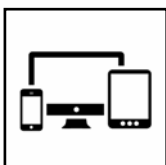
□□□□ □□□□ □□□□ □□□□

Validité : □□ / □□

CHOISISSEZ VOTRE ABONNEMENT

	1 an - 10 magazines	54,90 € TTC
	2 ans - 20 magazines	84,90 € TTC
	1 an - 10 magazines + 1 an d'accès au site WEB	84,90 € TTC
	2 ans - 20 magazines + 2 ans d'accès au site WEB	144,90 € TTC
	1 an - 10 magazines + 1 an d'accès au site WEB + 1 an Lettre confidentielle	390,00 € TTC
	2 ans - 20 magazines + 2 ans d'accès au site WEB + 2 ans Lettre confidentielle	650,00 € TTC

ABONNEMENT À DURÉE LIBRE

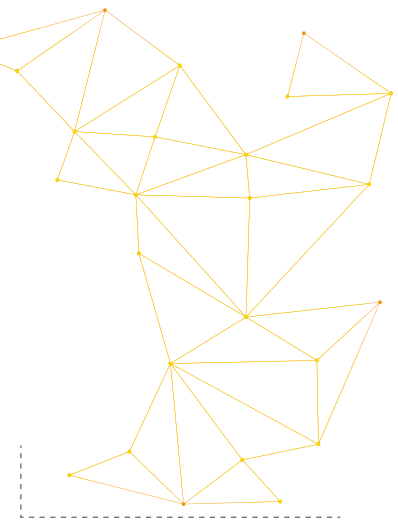


Directement en ligne sur

boutique.interentreprises.com

Date & Signature obligatoire

APERÇU



Pesticides : les maires ne lâchent pas l'affaire Ils réattaquent par le biais du trouble de voisinage.

Après le coup d'arrêt donné par le Conseil d'État, un maire de Loire-Atlantique a signé un nouvel arrêté pour se protéger des pesticides en s'appuyant sur les principes de la police des déchets. L'arrêté est fondé sur deux compétences de police municipale : ceux de la gestion du trouble

de voisinage et du dépôt de déchets. S'appuyant sur la jurisprudence de la Cour de justice de l'Union européenne (CJUE) dans l'affaire de l'Érika, le maire estime que les produits phytosanitaires qui franchissent les limites des propriétés auxquelles ils sont destinés sont des déchets. Or, le dépôt de déchets est réprimé pénalement et le

maire a une compétence en la matière, ce qui lui permet indirectement d'intervenir contre la dérive de pesticides. En outre, la responsabilité civile du contrevenant peut être recherchée si ces dépôts causent des dommages aux tiers. La procédure nécessitera un constat sur place puis une analyse en laboratoire afin de démontrer la

présence de pesticides à un moment donné sur un terrain adjacent à une exploitation. L'utilisation des pesticides n'est pas interdite. Mais une obligation pèse sur l'exploitant, qui doit alors trouver les moyens pour qu'ils n'arrivent pas sur les parcelles voisines. ■■

15ME POUR LA RÉNOVATION ÉNERGÉTIQUE OUTRE-MER

Dans le cadre du plan de relance, le gouvernement prévoit une enveloppe de 15 M€ dédiée au parc locatif social des régions et départements d'outre-mer à dépenser d'ici 2022. Les organismes HLM engageant des travaux de rénovation énergétique en 2021 et 2022 sont donc invités par le ministère de la Transition écologique à déposer leurs demandes de subventions, avant le 1er juin 2021.

AEROPORTS : LES PCA ONT PERMIS DE FAIRE FACE



Grâce à leurs Plans de continuation d'activité (PCA), encore plus opérationnels après les cyclones Irma et Maria, les gouvernances des plateformes aéroportuaires Guadeloupe Pôle Caraïbe et de Martinique Aimé Césaire ont pu, rapidement, prendre les correctifs nécessaires pour garder ces deux équipements stratégiques à flot. Même si le risque pandémique n'y était pas inscrit, ces documents étaient suffisamment étayés pour permettre des décisions rapides éclairées... ont fait mal à certains prestataires.

Surendettement

Jusqu'à présent, la saisine de la commission de surendettement s'effectuait par la remise d'un dossier au secrétariat de la commission, à l'édredon. Désormais, cette démarche peut s'effectuer directement en ligne après avoir créé un compte personnel sur le site Internet de la Banque de France (<https://accueil.banque-france.fr>). La personne concernée peut ouvrir son dossier. Elle dispose de six mois pour le valider et joindre les éléments nécessaires. Le dépôt en ligne est possible sur les personnes physiques sans codéposant et n'étant pas sous tutelle ou curatelle.

Durabilité

Depuis le 1^{er} janvier 2021, la mise en vente de certains équipements électriques ou électroniques doit être accompagnée d'une note graduée de 0 à 10 permettant au consommateur de connaître le niveau de réparabilité de l'équipement acheté.

Cables transatlantiques : Orange renforce ses capacités

Orange vient de renforcer ses capacités de câbles sous-marins entre la France et les États-Unis. Tout d'abord, le câble Dunant reliant Virginia Beach, aux États-Unis, à Saint-Hilaire de Riez, en Vendée, est entré en exploitation. Ce câble comporte douze paires de fibres optiques. Il offre une vitesse de transfert de 30 téraoctets/seconde. Il a été financé par Google. Orange a réalisé l'atterrissage du câble et les travaux se sont achevés en mars 2020. Sur ce câble, Orange dispose de deux paires de fibres optiques permettant des performances trois fois supérieures à ses installations précédentes. Orange vient en outre de signer un partenariat pour le câble appelé Amitié, porté par un consortium réunissant Face-

book, Microsoft, Aqua Comms et Vodafone. Il va relier le Massachusetts, sur la côte est des États-Unis, au Porge, commune située près de Bordeaux, et Bude, au Royaume-Uni. Il sera mis en service début 2022. Amitié mesure 6600 km de long. C'est un câble de 16 paires de fibres de 23 téraoctets/seconde. Orange a également réalisé l'atterrissage de ce mégacâble en France et y disposera de deux paires de fibres. Cette infrastructure permettra l'implantation de nouveaux datacenters dans la région bordelaise et Orange projette de mettre en place les liaisons terrestres à partir de ces deux câbles vers la station d'atterrissage de Bordeaux puis vers Paris et Lyon. Ces deux câbles auront une capacité supérieure à celle de tous les systèmes en service aujourd'hui sur le transatlantique. À leur mise en activité, Orange disposera d'une capacité de 100 téraoctets/seconde, soit l'équivalent du téléchargement simultané de 15 millions de films en HD. ■■

DÉVELOPPEMENT DU PHOTOVOLTAÏQUE DANS L'AGRICULTURE

EDF Renouvelables, la FNSEA et les chambres d'agriculture viennent de signer une charte d'engagement pour le développement de projets photovoltaïques sur les terres agricoles. La programmation pluriannuelle de l'énergie (PPE) prévoit en effet d'atteindre 36 à 45 gigawatts (GW) de photovoltaïque d'ici 2028. Le solaire au sol sera priorisé "en complément des bâtiments et installations agricoles", selon cette charte. Un comité de suivi local sera mis en place entre l'opérateur et les instances agricoles pour tout nouveau projet, en amont de l'étude préalable. Le projet sera soumis pour avis à la Commission départementale de préservation des espaces naturels, agricoles et forestiers (CDPENAF). Les projets devront être sans ancrage en béton ou avec excavation totale, etc., et la remise en état devra être garantie.

Tableau de Bord

Exonération

L'administration fiscale vient de confirmer que sont exonérées d'impôt sur les bénéfices et de cotisations ou contributions sociales les aides versées par le fonds de solidarité ainsi que celles versées par le Conseil de la protection sociale des travailleurs indépendants, la Caisse nationale d'assurance vieillesse des professions libérales et la Caisse nationale des barreaux français.

Non paiement des loyers professionnels

La suspension des sanctions encourues pour non-paiement des loyers professionnels et des factures d'eau et d'énergie est rétroactivement applicable depuis le 17 octobre 2020. Le décret n° 2020-1766 précise les entreprises éligibles à cette protection.

Vaccination par la médecine du travail

Dans le cadre de l'accélération de la campagne vaccinale contre le Covid-19, le gouvernement envisage de s'appuyer sur les entreprises et la médecine du travail. L'assureur Axa veut prendre part à cette stratégie.

Logiciels de caisse sécurisés

L'obligation d'utiliser des logiciels de caisse sécurisés s'étend à certains logiciels de facturation. Pour l'administration, ces logiciels de facturation avec une fonctionnalité de caisse pour enregistrer les transactions avec des non-particuliers doivent être sécurisés. Ainsi, les entreprises soumises à TVA qui effectuent des livraisons de biens et des prestations de services à destination de clients particuliers et qui enregistrent les règlements au moyen d'un logiciel ou d'un système de caisse sont donc obligées d'utiliser un logiciel ou un système satisfaisant à des conditions d'inaltérabilité, de sécurisation, de conservation et d'archivage des données en vue du contrôle de l'administration fiscale.

Indicateurs clés de l'économie Guadeloupe, Guyane, Martinique

	Guadeloupe	Guyane	Martinique
DÉMOGRAPHIE			
Population 2019	381 300	283 540	363 480
Produit int. brut (2018)/hab	24 027€	14 324€	24 411€
Population active 2018	152 700	87 000	153 400
Demandeurs d'emploi (2e trim 2020)	62 470	24 820	49 750
Emplois salariés (2020)	116 000	54 500	121 500
Défaillances d'entrep (3e trim 20)	177 (-)	46	307 (-)
Créations d'entreprises (3e trim 20)	1685 (-)	514(-)	1 078(-)
Endettement entreprises et ménages (%)	90,5%	58,3%	74,8%
Encours sains entreprises/ménages (M€)	9101,54	3692,59	10311,44
Investissement entreprises (Janv 20 M€)	3695,41	601	4077,73
Créances douteuses (Janv 20)	3,63%	3,4%	5,22%
Logements autorisés à const. (Sept 20)	2400 (-)	1700(-)	2500 (=)
Logements commencés (Sept 20)	2300 (+)	1600 (-)	2100 (=)
Indice des prix à la consom. (Janv 2020) Glissement annuel	103,9 (-)	102,4	103,0
	-0,2	-0,5%	+0,2

ACTIVITÉ ÉCONOMIQUE (3)

Importations (M €) (4e trim 2019)	738,6	395,7	653,5
Exportations (M €) (4e trim 2019)	79	31,1	90,4
Vente de ciment (t) (4e trim 2019)	2,5%	-15,2%	37,4
Trafic passagers (dec 19)	2 488 782	558 889	2 050 040
Glissement annuel	1,9%	3,7%	3,62%
CA grande distrib. (4e trim 19) M€	-	-	136,4(-)
Nuités d'hôtel (Milliers Dec 2019)	151(+)	43(-)	131(+)
Immatriculations (4e trim 19)	3 978,2	1 383	1597
Glissement annuel	-8,8%	5,1%	-10,7%
Espace (2019)	-	9 tirs	-
Lancements ATV(dec 19)*	-	19	-
Valeur or (M€, 4e trim2019) (Var %)	-	9,6(48,1%)	-
Exportation d'or (4e trim 2019) (Var%)	-	249t (20,2%)	-

*Automated Transport Véhicule, pour ravitailler la station spatiale internationale

Change/Euro Déc 2020

USD (États-Unis)	1,12271
JPY (Japon)	126,4900
GBP (Gde-Bretagne)	0,8990
CAD (Canada)	1,5633
HKD (Hong Kong)	9,5142
BRL (Brésil)	6,3735
ANG (Ant.Néerl.)	2,1939
BBD (La Barbade)	2,4695
DOP (Rép. Domi.)	71,1056
MGA (Madagascar)	4781,4786
MUR (Ile Maurice)	48,4960
PAB (Panama)	1,2215
SCR (Seychelles)	25,9754
TTD (Trinidad & Tob.)	8,2491
SRD (Surinam)	17,1469
SGD (Singapour)	1,61055
XPF (TOM Nle Calédo.)	119,332
XCD (Dominique)	3,26754

Taux d'intérêts (Source IEDOM)

EURIBOR (Janvier 2021)	
..... -0,568% (1 mois)	
..... 0,513% (1 an)	
TME	0,26% (Janv 21)
TMO	0,06% (Janv 21)
REFINANCEMENT	0,28% (Nov 20)
DÉCOUVERTS EN COMPTE (taux d'usure)	14,75%

Repères et indices

Indice du coût à la construction

3e trimestre 2020 1 765

Tranche de salaire saisissable mensuel (1/1/20)

- de 3 870 €	1/20
entre 3 870€ et 7 550 €	1/10
entre 7 550€ et 11 250 €	1/5
entre 11 250€ et 14 930 €	1/4
entre 14 930€ et 18 610 €	1/3
entre 18 610€ et 22 360 €	2/3
> 22 360 €	Totalité

Indemnités kilométriques 2020

En euros par km - Frais garage exclus - d=distance

d=km	de 0 à 5000	de 5001 à 20 000	+ de 20 001
1 à 3cv	d x 0,451 €	(d x 0,270€)+906 €	d x 0,315
4cv	d x 0,518 €	(d x 0,291€)+1 136 €	d x 0,349
5cv	d x 0,543 €	(d x 0,305€)+1 188 €	d x 0,364
6cv	d x 0,568 €	(d x 0,32€)+1 244 €	d x 0,382
7cv et +	d x 0,595 €	(d x 0,337€)+1 288 €	d x 0,401

Salaires

Salaires 2020

SMIC Horaire brut	10,25 €
Horaire net	7,82 €
mensuel (base 35h) brut	1559,61 €
mensuel (base 35h) net	1230,61 €



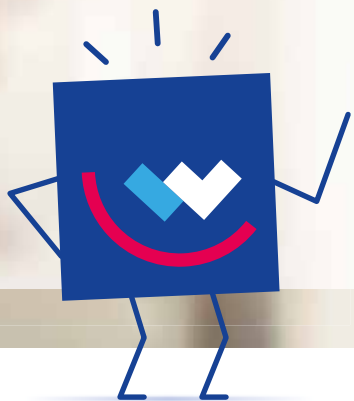
PLAFONDS

SÉCURITÉ SOCIALE 2020

Annuel	41 136 €
Trimestriel	10 284 €
Mensuel	3 428 €
Quinzaine	1 714 €
Semaine	791 €
Jour : 189 €	heure : 26 €

OBJECTIF #1

Garder confiance en l'avenir



Parce que les entreprises sont le moteur de nos territoires, **WAB ASSURANCES** les accompagne avec une offre complète de solutions pour leur permettre de voir l'avenir en confiance.

Sécuriser ce qui est essentiel pour votre activité, optimiser vos contrats en assurances, offrir une meilleure protection à vos salariés ainsi qu'aux dirigeants... nous mettons à votre service notre expérience et un large éventail de garanties qui protègent autant les biens de l'entreprise que les personnes qui la font réussir.

**Avec WAB ASSURANCES,
vous pouvez entreprendre en confiance.**



MULTIRISQUE, DOMMAGE AUX BIENS | FLOTTE AUTOMOBILE | BRIS DE MACHINE |
COLLECTIVE DES SALARIÉS (santé, prévoyance, retraite) | PROTECTION DES DIRIGEANTS |
INDEMNITÉS DE FIN DE CARRIÈRE | PROTECTION JURIDIQUE, CYBER-CRIMINALITÉ, FRAUDE | ASSURANCE DE PRÊT |
RESPONSABILITÉ CIVILE PROFESSIONNELLE DÉCENNALE | ASSURANCE CONSTRUCTION

WAB ASSURANCES Guadeloupe
Tel. 0590 32 66 66
wab@wab-assu.com

www.wabassu.fr  

WAB ASSURANCES Martinique
Tel. 0596 50 53 53
wabmartinique@wab-assu.com

Wab Assurances

WAB ASSURANCES - S.A. au capital de 400 000 euros - Société de courtage en assurances - RCS Pointe-à-Pitre N° 349 827 972 - N° ORIAS 07 000 664 - www.oriass.fr - Siège Social : Immeuble Grand Sud - Voie N°4 - Moudong Sud - BP 2067 - 97192 JARRY Cedex - GUADELOUPE - Tél. : 0590 32 66 66 - Fax : 0590 32 66 74 - wab@wab-assu.com. Nous exerçons notre activité conformément à l'article L.521.2, II, 1° b du code des assurances ainsi qu'en qualité d'agent GÉNÉRAL ALLIANZ VIE en Guadeloupe.

WAB MARTINIQUE - SAS au capital de 1000 € - RCS de Fort de France SIREN 843 971 144 - N° ORIAS 19 00 1498 - www.oriass.fr - siège social Immeuble le Phénix ZAC de Lareinty 97232 LAMENTIN - 0596 50 53 53 - wabmartinique@wab-assu.com

En cas de réclamation contactez Service Réclamation à l'adresse de notre siège social ou à reclamation@wab-assu.com. En cas d'échec, adressez-vous au Médiateur de l'Assurance le.mediateur@mediation-assurance.org ou à Médiation de l'Assurance Pole CSCA tsa 50110 75441 P ARIS CEDEX 09. Nous sommes soumis au contrôle de l'Autorité de Contrôle Prudenciel et de Résolution - ACPR-4 Place de Budapest-CS 92459 - 75436 Paris Cedex 09.

Médecin du travail : la stratégie covid-19

Jusqu'en avril, il devient un interlocuteur privilégié.

Avec la pandémie de covid-19, le médecin du travail est au centre dans le suivi de la santé des salariés au travail. Remise en mémoire.

1/ SON RÔLE DANS LE DISPOSITIF COVID

Tout comme le médecin traitant, le médecin du travail peut être sollicité pour tout ce qui concerne la situation des salariés à risque de forme grave du covid-19. Il doit être consulté afin d'identifier les salariés pour lesquels il est nécessaire de privilégier le télétravail de manière à préserver leur santé. Il doit être également contacté si un salarié présente des symptômes de covid-19 : fièvre et/ou toux, difficultés à respirer, à parler ou à avaler, perte du goût ou de l'odorat. Le médecin du travail saura accompagner le salarié et plus globalement les entreprises sur les mesures de prévention à mettre en place, qu'il s'agisse de l'isolement d'un salarié symptomatique ou de l'identification des cas contacts au sein de l'entreprise.

2/ SES COMPÉTENCES ÉLARGIES JUSQU'EN AVRIL

Le décret du 13 janvier 2021 élargit temporairement le périmètre de compétence des médecins du travail. Ainsi, jusqu'au 16 avril 2021, ils peuvent prescrire ou renouveler un arrêt de travail en cas d'infection ou de suspicion d'infection d'un salarié au covid-19 ; établir un certificat d'isolement pour les salariés vulnérables susceptibles de développer une forme grave d'infection au virus SARS-CoV-2 en vue de leur placement en activité partielle. Enfin, pour faciliter l'identification des cas contacts, il peut inciter à l'utilisation de l'application TousAntiCovid.

A RETENIR

> Avec le Covid-19, le médecin du travail est remis jusqu'en avril au centre du suivi des salariés dans les entreprises.

> Les visites médicales réalisées par le médecin du travail s'effectuent sur le temps de travail, sans retenue de salaire.

> Les frais de transport et tous les autres frais que pourrait occasionner la visite médicale sont pris en charge par l'employeur.

> Le salarié ne peut pas choisir son médecin du travail.

3/ LE RÔLE DU MÉDECIN DU TRAVAIL DEPUIS 2017

Depuis la loi Travail de 2017, le rôle du médecin du travail est exclusivement préventif. Indépendant, son action est destinée à supprimer les facteurs de risque, à surveiller la santé du travailleur en fonction de son âge et de son milieu de travail, et à minimiser les conséquences du travail sur la santé.

Ainsi, le médecin du travail ou l'infirmier collaborateur doit rencontrer le salarié plusieurs fois au cours de son parcours professionnel. Ces visites sont obligatoires lorsque le salarié prend ses fonctions, sauf s'il a déjà réalisé une visite médicale au cours des cinq années précédentes. Une visite doit ensuite être effectuée au minimum tous les cinq ans.

Le médecin du travail doit aussi conseiller les employeurs afin d'améliorer les conditions de travail et diminuer les risques professionnels. Ainsi, il peut être amené à effectuer des visites sur les lieux de travail. Chaque année, le médecin du travail doit rédiger un rapport informant notamment le comité d'entreprise et l'employeur des risques professionnels de l'entreprise.

4/ LA MÉDECINE DU TRAVAIL POUR QUI ?

Les personnes concernées par la médecine du travail sont employées dans une entreprise privée ; dans un établissement public industriel et commercial ; dans un établissement public à caractère administratif employant du personnel de

droit privé. Pour les agents publics, un suivi médical doit aussi être mis en place.

5/ LA VISITE D'INFORMATION

ET DE PRÉVENTION

Avant l'embauche, le futur salarié doit effectuer une visite d'information et de prévention. Elle est réalisée par le médecin du travail ou l'infirmier collaborateur du médecin du travail. Elle permet d'interroger le salarié sur son état de santé, de l'informer des risques liés à son poste de travail, de le sensibiliser sur les moyens de prévention à mettre en œuvre, de voir si son état de santé ou les risques auxquels il est exposé nécessitent une orientation vers le médecin du travail, de l'informer des conditions de suivi de son état de santé et de son droit à demander une visite avec le médecin du travail à tout moment. Cette visite est réalisée au maximum trois mois après la date d'embauche, sauf si elle a déjà été effectuée au cours des cinq années précédentes. À l'issue de la visite, le médecin du travail déclare si le salarié est apte ou partiellement ou complètement inapte à son travail. Le médecin du travail peut aussi proposer des mesures à l'employeur, telles qu'une mutation ou une transformation de poste. S'il refuse les propositions du médecin du travail, l'employeur doit alors motiver sa décision.

6/ LA VISITE DE REPRISÉ

La visite de reprise est effectuée par le médecin du travail lorsqu'un salarié revient d'un arrêt maladie pour cause de maladie ou d'accident du travail et lorsque cet arrêt a duré plus de 30 jours ; d'un arrêt maladie pour cause de maladie professionnelle ; de congé maternité. La visite de reprise doit avoir lieu au plus tard dans les huit jours suivant la reprise du travail par le salarié. Cette visite de reprise sert à s'assurer que le poste est compatible avec l'état de santé du salarié, de proposer au besoin des aménagements, voire son reclassement sur un autre poste.

7/ LES AUTRES VISITES MÉDICALES

Les travailleurs doivent se rendre à une visite médicale au minimum tous les cinq ans. Pour les travailleurs handicapés, les travailleurs titulaires d'une pension d'invalidité et les travailleurs de nuit, le délai maximal entre deux visites est fixé à trois ans. Les salariés exposés à certains risques, tels l'amiante, le plomb, des agents cancérigènes, bénéficient d'autres visites médicales pour leur suivi individuel renforcé. Enfin, le salarié peut rencontrer le médecin du travail à tout moment si lui ou son employeur en fait la demande.



le

ABONNEZ-VOUS
sur www.interentreprises.com

INTER entreprises
MARTINIQUE - GUADELOUPE - GUYANE

**REBOÛ APRÈS LA CRISE DU CORONAVIRUS
AUX ANTILLES-GUYANE
UN CHEMIN
EXISTE !**

Pour être au fait de l'information économique de la Guadeloupe, de la Guyane et de la Martinique

in **f** **▶**

INTER entreprises.com

Décoder le présent pour construire l'avenir !

QUESTIONS

D'ACTU À ...

Il s'agit de ne pas se dérober pour diminuer la montagne de dette accumulée.

Patrice Martin :
"Au Medef, nous ne croyons pas à la dette perpétuelle !"

Pour le président délégué du Medef, avec les entreprises, l'État doit imaginer des plans de remboursement de longue durée.



Patrice Martin

Vous venez d'achever un tour des représentants du Medef de Guyane, de Martinique et de Guadeloupe : dans quel état d'esprit les avez-vous trouvés ?

Dans la situation actuelle, et compte tenu des incertitudes et des annonces gouvernementales qui peuvent remettre tout en question, je les ai trouvés combattifs. Il y a certes des tempéraments différents, une qualité d'écoute différente, mais globalement nos représentants sont associés à l'application des stratégies et ils remontent efficacement les difficultés des entreprises.

Dans cette période particulière, comment se porte le dia-

logue social de votre point de vue ?

Le dialogue social est de qualité. Cela n'a pas été suffisamment soulevé, mais en trois semaines, après le 8 mars 2020, nous avons signé deux accords majeurs avec cinq syndicats des salariés. Il s'agit d'un accord sur le télétravail.

Il est équilibré et, depuis, personne ne l'a contesté. Le gouvernement vient de nous demander de l'approfondir : nous le ferons dans le même état d'esprit.

Quel est le second accord ?

Il concerne la santé au travail. Nous l'avons rendue plus efficace, nous avons renforcé la prévention, la formation et nous avons posé des principes pérennes d'une gouvernance

partagée.

Comment expliquez-vous qu'avec les partenaires sociaux, vous soyez parvenus à signer aussi rapidement sur ces sujets majeurs alors que d'habitude vos discussions traînent en longueur sans forcément aboutir ?

Je pense qu'il y a une prise de conscience et un sens des responsabilités partagés. Le Medef n'est pas chef de file dans ces discussions. En outre, je pense qu'au regard de la situation que nous traversons, les syndicats de salariés ont compris que la période n'était pas à la crispation, qu'il ne fallait pas mettre

de l'huile sur le feu. Il y a un niveau d'inquiétude et d'angoisse dans la population.

Le jour reviendra où, si vous me permettez, on se mettra sur la g... de nouveau, on reviendra dans les jeux de rôle. Aujourd'hui, dans cette période critique que nous traversons, nous avons tous compris que nous devons parvenir à des consensus, et nous y sommes arrivés.

Vous devez entamer des discussions : la transformation de l'assurance chômage et le dossier des retraites. L'État d'esprit est-il le même ?

Ce sont deux dossiers importants. Sur la retraite, je rappelle que le Medef n'était pas preneur de ce régime universel auquel veut arriver le gouvernement. Nous abordons les discussions pour ces deux dossiers majeurs dans un esprit constructif. Nous sommes prêts à reprendre les discussions, sans précipitation.

Les difficultés économiques sont amorties par les prêts garantis par l'État. Il se dit

cependant qu'il y a un grand nombre d'entreprises qui risquent de s'effondrer dans les prochains mois. Comment une organisation telle que la vôtre se prépare-t-elle à un tel événement ?

Oui, il y a des secteurs d'activité qui sont en grande difficulté, mais ils sont minoritaires. Il est communément accepté que 5 à 10 % des 640 000 entreprises qui ont obtenu un prêt garanti par l'État (PGE) ne pourront pas le rembourser. Avec le gouvernement, nous allons focaliser notre attention pour régler ces situations. Il faudra des efforts financiers et de l'accompagnement social de ces entreprises. Plus généralement, nous pensons au Medef que les entreprises parviendront, dans la durée, à rembourser leurs dettes.

Il faut bien comprendre que cette crise ne vient pas des entreprises. La crise de 2008 était financière : celle-là est née parce que le gouvernement a volontairement arrêté l'activité économique sur fond de crise sanitaire. C'est donc à l'État, en bonne

coopération avec le Medef, d'imaginer et de mettre en œuvre ces mesures de soutien. Personnellement, je pense que c'est possible.

Comment appréciez-vous les conséquences sur le niveau de dette de l'État ?

Nous sommes effectivement inquiets sur la situation générale des finances publiques. Au Medef, nous ne croyons pas à la dette perpétuelle ou à l'effacement de la dette. Nous savons ce que cela veut dire : c'est simplement gravissime. Nous avons donc devant nous un énorme chantier qui va prendre des décennies pour effacer ces dettes.

Au Medef, nous ne sommes pas favorables à ce que cela passe par des augmentations d'impôts, ni pour les entreprises, ni pour les particuliers. Nous avons vu en 2012 et 2013 que cela accentuait la crise. Notre objectif est de retrouver une dynamique de production, de création de richesse, de création d'emplois pour faire face à cette dette. C'est une affaire de longue haleine, et il faudra du courage. ■■

martinique 1
LE RENDEZ-VOUS AVEC LA PRESSE
»» LE LUNDI À 18H15

Radio Saint-Louis
FLASH ÉCO
»» LE MARDI À 12H30

RETROUVEZ Francette FLORIMOND

Guadeloupe
LE MAG
»» LE JEUDI À 18H30

Canal 10
ZCL
»» LE VENDREDI À 13H30

guadeloupe 1
PRESSE HEBDO
»» LE SAMEDI À 12H



Le libre-service agricole pour particuliers et professionnels



Après avoir mené de front de nombreux projets, Martinique Nutrition Animale, offre aux particuliers et aux professionnels un second libre-service agricole, situé au Lamentin. Le parcours client a été entièrement repensé afin de fournir un service toujours plus efficace et optimal.

Avec une surface de vente de plus de 450m², MNA a modernisé l'espace de vente de ses produits fabriqués localement.

La production locale en chiffres



75 salariés



36 000
tonnes/an
Production
actuelle



1million
de sacs
d'aliments
produits



+ de 100recettes
différentes adaptées
aux espèces et aux
âges



50 000€
investis chaque
année en
contrôle qualité



2019
Passage au
non-OGM

MNA

Une entreprise Bô Kay certifiée

C'est avec une très grande fierté que Martinique Nutrition Animale s'est engagée dans cette démarche de modernisation. Malgré la crise sanitaire, l'équipe a poursuivi les investissements. Il s'agissait de répondre aux attentes et aux exigences des clients. Les femmes et les hommes de MNA s'impliquent sans relâche au quotidien pour fournir aux martiniquais des produits de qualité dans un espace convivial et efficace.



Une large gamme de produits



Accessoires et aliments pour chien et chat



Matériels d'élevage



Poussins et viandes locales



MNA
MartiniqueNutritionAnimale



www.mna972.com

Présents sur le marché depuis 1952, les établissements MUSSARD, pionnier en matière d'alimentation animale sont animés par l'envie de proposer aux éleveurs, coopératives et revendeurs des produits diversifiés de qualité adaptés au climat local. Rebaptisée en 2003, la PROMA devient MNA, Martinique Nutrition Animale.



Centre commercial Segueau
97214 Le Lorrain
Tél : 0596 78 39 81



Z.I. La Lézarde
97232 Le Lamentin
Tél : 0596 51 0738

Ouvert du lundi au vendredi de 7h à 17h
et le samedi de 7h à 12h

CRÉDIT

La Cour de cassation vient de juger qu'un vendeur qui, à l'occasion d'un achat à crédit par un consommateur, se fait remettre un chèque, même non encaissé, avant la conclusion du crédit se rend coupable du délit de perception d'un paiement avant l'expiration du délai de rétractation.

RÉTRACTATION

La Cour de cassation vient de juger que pour permettre à l'emprunteur ayant souscrit un crédit à la consommation de se rétracter, le contrat de crédit doit comporter un formulaire de rétractation détachable.

BAIL

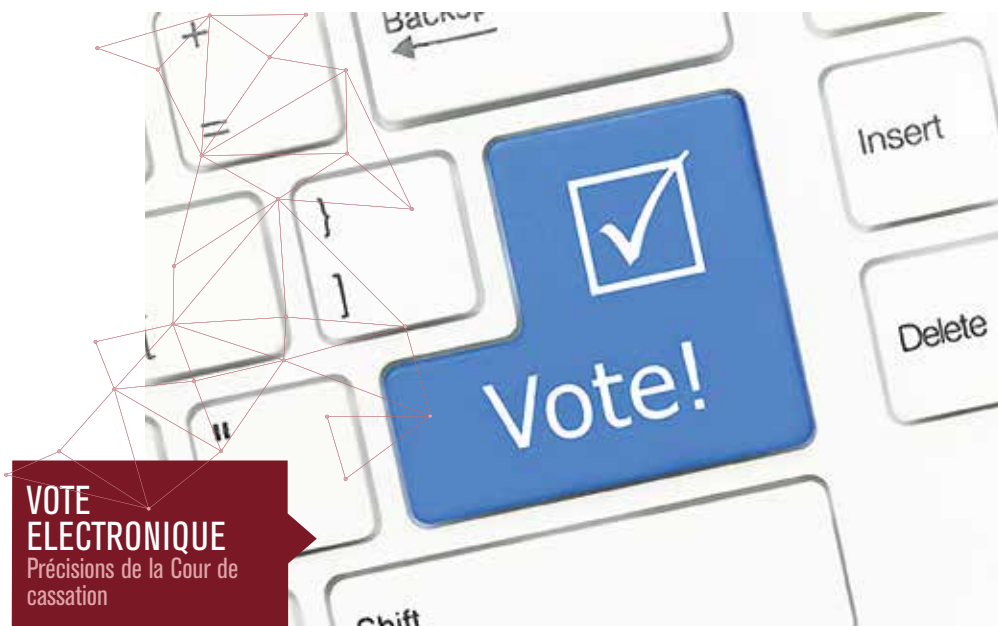
La Cour de cassation vient de préciser qu'un contrat de séjour en Ehpad ou en "résidence autonomie" n'est pas un bail.

CONTRAT

La Cour de cassation vient de juger qu'un contrat de travail d'une durée inférieure à une semaine peut être à temps partiel.

BANQUEROUTE

La Cour de cassation vient de juger qu'en cas de détournement d'actifs constitutif d'une banqueroute après un jugement mettant l'entreprise en redressement judiciaire, le délai de prescription de l'action publique court dès la date de la survenue des faits, sauf s'il est établi que le délit a été délibérément dissimulé.



ELECTION SYNDICALE

Vote électronique : le nouveau cadre

La Cour de cassation vient de trancher deux questions, créant une nouvelle doctrine. La première : la contestation du recours au vote électronique relève-t-elle du contentieux électoral ou de celui des accords collectifs ? La seconde : si l'employeur décide de recourir au vote électronique, doit-il forcément passer par la case négociation ? Le Code du travail permet d'élire les membres de la délégation du personnel du comité social et économique (CSE) par vote électronique si un accord collectif d'entreprise ou de groupe, ou, à défaut, l'employeur le décide. Jusqu'à la loi Travail de 2016, l'employeur ne pouvait pas décider seul de mettre en place le vote électronique. Celui-ci n'était alors possible que s'il était prévu par un accord d'entreprise ou de groupe. En cas de contestation du recours au vote électronique par les partenaires sociaux, le différend relève d'un contentieux électoral et non pas d'un contentieux des accords collectifs de droit commun.

De même, la Cour de cassation vient d'instaurer que l'employeur ne peut pas décider seul de mettre en place le vote électronique sans avoir au préalable négocié avec les partenaires sociaux. Ainsi, les articles L 2314-26 et R 2314-5 du Code du travail stipulent que le recours au vote électronique peut être décidé par accord collectif ou, "à défaut", par l'employeur de façon unilatérale. La chambre sociale de la Cour de cassation vient d'éclaircir le sens de cette formule : elle s'applique, d'une part, à l'issue d'une tentative loyale de négociation, ce qui veut dire que si un accord collectif n'a pas pu être conclu, l'employeur peut tout organiser ; d'autre part, si l'entreprise est dépourvue de délégué syndical ou de conseil d'entreprise. L'employeur n'est alors pas tenu d'engager une négociation loyale avec des élus ou des salariés mandatés non élus pour tenter de trouver un accord sur le recours au vote électronique. Il peut directement prendre une décision unilatérale d'organisation. ■■

Le code du travail et la RGPD posent les conditions

Les partenaires sociaux viennent de signer un accord sur le télétravail qui tend ainsi à devenir la norme. Cependant, il doit s'organiser en respectant le Code du travail et le Règlement général sur la protection des données (RGPD). Ainsi, la mise en place du télétravail requiert la formalisation d'un accord avec l'employeur qui va fixer les règles d'usage. Cependant, dans le cadre de circonstances exceptionnelles telles que la crise sanitaire du Covid-19, le télétravail devient parfois la seule possibilité de poursuivre l'activité. Il peut alors être imposé aux salariés, et dans ce cas ne pas nécessiter d'accord.

De même, si l'employeur dispose, en tant que contrepartie du contrat de travail, d'un pouvoir de contrôle légitime de l'activité de ses salariés, y compris en télétravail, ce pouvoir de contrôle n'est pas sans limites. La mise en place de dispositifs de contrôle de l'activité des salariés doit ainsi répondre à un principe de proportionnalité demandant à l'employeur d'être à même de justifier que les dispositifs mis en œuvre sont strictement proportionnés à l'objectif poursuivi et ne portent pas une atteinte excessive aux droits et libertés des salariés, en particulier au droit au respect de leur vie privée.

Ainsi, les collaborateurs ne peuvent pas être placés sous surveillance permanente, sauf circonstances exceptionnelles qui seraient justifiées par la nature de la tâche à accomplir. Aussi, la surveillance constante au moyen de dispositifs vidéo (comme une webcam) ou audio, le partage permanent d'écran ou encore l'enregistrement des frappes de clavier ("keyloggers") sont des dispositifs particulièrement intrusifs et attentatoires à la vie privée dont l'utilisation doit être proscrite. L'employeur devra donc se tourner vers des méthodes alternatives moins intrusives, nécessitant une réflexion



plus globale sur les méthodes d'évaluation du travail des salariés et la pratique du management en période de télétravail.

Enfin, le Code du travail et le RGPD imposent à l'employeur d'agir avec loyauté et transparence, ainsi que d'informer les salariés avant la mise en place de tout dispositif de contrôle. À cet égard, les juridictions ont eu l'occasion de rappeler que le recours à des stratagèmes visant à piéger les salariés est strictement interdit.

Le télétravail soulève aussi des questions sur la sécurité des données de l'entreprise et des collaborateurs, particulièrement lorsque des équipements personnels sont utilisés pour des activités professionnelles. En effet, une connexion à un réseau non sécurisé expose l'entreprise à des fuites de données qui risqueraient de rendre accessibles des données protégées par le secret des affaires par exemple. L'employeur devra établir une charte informatique ou, a minima, diffuser une liste de bonnes pratiques à adopter par les salariés.

Pour sécuriser les postes de travail, il est en outre recommandé de les équiper au minimum d'un pare-feu, d'un antivirus et d'un outil de blocage de l'accès aux sites malveillants. La mise en place d'un VPN pour sécuriser la connexion Internet et l'utilisation de protocoles permettant l'identification du salarié avant d'accéder aux serveurs de l'entreprise renforcent également la sécurité des données. ■■

FACTURATION ÉLECTRONIQUE

Dans l'objectif de lutter contre la fraude à la TVA et sous l'impulsion de réformes internationales en matière de contrôle périodique et continu des transactions, le gouvernement veut généraliser la facturation électronique entre les entreprises entre 2023 et 2025. Il a posé ce principe dans la loi de finances de 2020. La facture électronique s'est

déjà généralisée entre les entreprises et l'administration. Pour faire passer cette transformation, le gouvernement met en avant le renforcement de la compétitivité des entreprises grâce à la réduction des charges administratives, la possibilité de recouper de manière automatique la TVA et ainsi de faciliter les déclarations de TVA grâce à un préremplissage des formulaires. ■■

CONSENTEMENT

La Cour de justice de l'Union européenne (CJUE) vient de juger qu'une clause d'un contrat par laquelle le client d'un opérateur téléphonique consent à la collecte et à la conservation de ses données personnelles ne suffit pas à prouver son consentement si la case relative à cette clause a été cochée par l'opérateur avant la signature du contrat.

ASSEMBLÉE

Le dispositif autorisant la consultation des associés autrement qu'en assemblée en raison de la crise sanitaire est prorogé et aménagé. Il s'étend notamment aux sociétés civiles.

PRÊT

La Cour de justice de l'Union européenne (CJUE) vient de juger que lorsque la clause d'intérêt d'un contrat de prêt est abusive et qu'aucune disposition supplétive ne peut lui être substituée, le juge peut inviter les parties à négocier un nouveau taux d'intérêt, dans un cadre qu'il fixe, pour éviter l'annulation du prêt.

SERVICE

Les sommes versées pour l'emploi d'un salarié à domicile ou à certaines associations, entreprises et organismes ouvrent droit à un crédit d'impôt égal à 50 % des dépenses dans la limite de 12 000€, montant qui peut être majoré. Le Conseil d'État estime que seuls les services fournis à domicile peuvent bénéficier de cet avantage fiscal.

DATA CENTER

La Cour de justice de l'Union européenne (CJUE) vient de juger que le service d'hébergement en centre de données ne constitue pas une prestation liée à un immeuble si les entreprises

qui y hébergent leurs données n'ont pas un droit d'usage exclusif de la partie de l'immeuble utilisée pour la prestation.

ASSURANCE

Le tourisme a été l'un des secteurs les plus touchés par la crise du coronavirus. Avec la pandémie, beaucoup de voyages ont été annulés et de nombreuses personnes ont été bloquées à l'étranger, sans couverture. Par ailleurs, de plus en plus de pays exigent désormais que les voyageurs aient une assurance voyage couvrant les frais de soins et de rapatriement en cas de contamination au Covid-19. Dans cet environnement, les assureurs et les assistants ont adapté leurs garanties. Auparavant, les voyageurs s'assuraient peu, comptant sur la couverture offerte par leur carte bancaire. La crise sanitaire mondiale a mis en lumière les limites de telles garanties. La grande majorité des contrats d'assurance par les cartes bancaires excluent la pandémie. Aujourd'hui, 80 % des demandes d'assurance concernent des voyages de moins de 90 jours, alors qu'il y a encore un an les couvertures pour des voyages de longue durée de type études ou volontariat à l'étranger étaient les plus fréquentes. Quant à l'assurance voyage d'affaires, avec le développement du télétravail, ce marché s'est effondré et les assureurs estiment qu'il mettra du temps à retrouver les niveaux d'avant crise. Les assureurs ont revu leurs offres parce qu'elles ne contenaient pas de garantie contre les pandémies. Les réflexions ne sont pas encore stabilisées en ce qui concerne l'annulation en cas de fermeture des frontières. L'évolution concerne également la prise en charge des frais d'hébergement en cas de quarantaine quand un pays l'exige, tel le Costa Rica.

ACTUALITÉS ECONOMIE

PERTES D'EXPLOITATION

Vers des solutions individuelles facultatives



Vous trouvez une solution pour résoudre les problèmes de perte d'exploitation sans dommages est définitivement abandonné par le ministère des Finances : Bercy n'est pas parvenu à un accord avec les fédérations professionnelles de l'assurance et de la réassurance, les intermédiaires, les parlementaires et les organisations patronales. On s'achemine donc vers des solutions individuelles facultatives pour les entreprises. Les discussions ont débuté en mars 2020 : l'idée était de créer un régime public-privé inspiré de celui mis en place pour les catastrophes naturelles en 1982. La Fédération française de l'assurance a alors proposé un régime "catex", pour "catastrophe exceptionnelle", associant le marché privé, c'est-à-dire les assureurs et les réassureurs, à la puissance publique via la Caisse centrale de réassurance (CCR). Le scénario était d'offrir de manière forfaitaire un "capital résilience" aux TPE et PME en cas de fermeture administrative pour cause de pandémie, de catastrophe naturelle, d'acte terroriste ou d'émeutes populaires.

La capacité allouée à un tel régime par le marché privé était de 2 Md€, très éloignés des 147 Md€ de pertes de marge brute subies par les entreprises avec la crise sanitaire.

Au plus fort de la crise, une unanimité semblait se dégager... et chacun a commencé à faire ses comptes. Les positions se sont alors crispées : les réassureurs, qui calculent leur exposition globale par types de risques au niveau mondial, ont rapidement évoqué leurs difficultés à débloquer de la capacité si un schéma multipérial était retenu. De son côté, le syndicat du courtage Planète CSCA a souhaité la limitation de la couverture au risque pandémique et a préféré le dispositif Groupement d'assurance et de réassurance des actes terroristes (Gareat), le pool créé après les attaques du 11 septembre 2001 pour prendre en charge les dommages matériels causés par les attentats.

Les questions de la mutualisation ainsi que le caractère universel d'un tel régime ont donc bloqué les discussions. La Fédération française des assurances (FFA) a prôné une prise en charge limitée aux TPE/PME tandis que Bercy voulait que les grandes entreprises soient également prises en compte, ce qui a stoppé net l'avancée des discussions depuis septembre 2020, avec en plus le non-consensus sur le coût supporté par les entreprises. La création du dispositif sera définitivement

enterrée en novembre 2020 devant le refus des organisations patronales (Medef, CPME, U2P, Afep), vent debout contre toute idée d'une nouvelle cotisation obligatoire.

Le gouvernement s'oriente donc vers des "solutions individuelles facultatives" permettant aux entreprises de "se constituer des provisions qui bénéficieront d'un régime fiscal particulièrement avantageux".

En clair : on aboutit au développement de l'autoassurance, une solution prônée de longue date par l'Association pour le management des risques et l'assurance des entreprises (Amrae), organisme très proche des grandes entreprises. Les solutions envisagées par le gouvernement s'appliqueront donc aux petites entreprises comme aux grandes, mais elles ne disposeront pas des mêmes outils. Les TPE/PME pourront se doter de provisions encouragées par de nouveaux dispositifs sur le plan comptable ou fiscal, tandis que les grandes entreprises seront encouragées à créer des captives de (ré)assurance. Elles sont peu utilisées en France en raison d'un cadre légal peu incitatif. Le Trésor planchera sur l'optimisation de leur dispositif de provisionnement, sur le traitement fiscal de leurs réserves, ainsi que sur leur cadre réglementaire, notamment dans le cadre de Solvabilité II. ■■

BRUNE,



2021, nous voilà

**KAMALA
HARRIS**

**Une histoire
américaine**

**Et si on
devenait enfin
heureuses**

*Flaviana
Matata*

**Top model
au cœur en or**

88

FRANCE MÉTRO-
POLITAINE : 3,90 €
DOM ET EUROPE : 4,50 €
AFRIQUE : 3 500 F CFA
UK : 4 £
CANADA : 6 \$ CAN
USA : 5 \$ S



Les plates-formes aéroportuaires de Guadeloupe et de Martinique subissent la crise !

BICYCLETTE

Depuis le 1er janvier 2021, les vélos vendus en magasins doivent disposer d'un identifiant unique auquel seront associées les coordonnées du propriétaire. Tout sera enregistré dans un fichier national géré par l'Association pour la promotion de l'identification du cycle (Apic). Un fichier que la police pourra consulter pour identifier les propriétaires des vélos qu'elle retrouvera. Lors de l'achat d'un vélo d'occasion entre particuliers, l'acheteur pourra vérifier si le cycle n'est pas déclaré volé. Cette obligation entre donc en vigueur début 2021 pour les cycles neufs et le 1er juillet 2021 pour les cycles d'occasion vendus en magasins. Ce marquage a pour objectif de réduire les vols de vélos.

TENDANCE

Au fur et à mesure que l'année 2021 progresse, les trafics des ports chutent. Si le port de Shanghai résiste (+0,5 %), ceux de l'Inde s'effondrent (-12,5 %) et celui de Los Angeles fait -3,3 %. Le Havre, Rotterdam et Hambourg sont également en baisse. C'est le signe que les commerçants ont massivement acheté sur la fin de l'année et qu'ils ont encore de nombreuses marchandises sur les bras.

MOUVEMENT

Bien que les conditions de circulation demeurent inchangées entre la Martinique et la Guadeloupe, les préfetures ont demandé aux compagnies de réduire le nombre de leurs rotations.

ACTUALITÉS TRANSPORT

GADELOUPE PÔLE
CARAÏBE - MARTINIQUE
AIME CESAIRE
Tenir



TRANSPORT AÉRIEN EN GUADELOUPE ET EN MARTINIQUE

Après le plongeon, tenir en attendant la reprise

Après une année 2019 de tous les records, 2020 a été une douche froide pour Guadeloupe Pôle Caraïbe et Martinique Aimé Césaire : chute totale respectivement de 49 % du trafic passagers et de 50,2 %. Toutes les destinations sont touchées : vers la France, le trafic a baissé de 45,9 % pour la Guadeloupe, de 44,9 % pour la Martinique ; entre les deux îles et la Guyane, respectivement de 52,7 % et 59,1 % ; vers le reste de la Caraïbe, respectivement de 78,1 % et de 73,7 %. Le fret a également été en recul durant ces douze mois de 2020 : -18,1 % pour la Guadeloupe et -14,8 % pour la Martinique. Sur les deux plates-formes, Air Caraïbes demeure la compagnie qui a transporté le plus de passagers, suivie par Air France et Corsair. Pour faire face à cette contraction d'activité, les deux plates-formes ont pris des mesures immédiates, telles que l'arrêt des opérations de maintenance préventive en ne réalisant que les interventions réglementaires, la diminution drastique des frais de fonctionnement, dont la communication, les réparations, les achats, les prestations d'assistance..., et tous les contrats ont été renégociés. Seuls les investissements pour maintenir les capacités ont été conservés. La Martinique reprend doucement ses

travaux d'agrandissement qui devraient s'achever en 2023. Pôle Caraïbe a repoussé ses projets d'extension.

Côté social, 50 % des salariés a été en activité partielle, les recrutements ont été gelés et le recours aux contrats à durée déterminée limité. Le personnel a épuré ses jours de congé et mis en formation.

Au niveau de la trésorerie, pour faire face à ce trou d'air, les deux plates-formes ont eu recours à un prêt garanti État (PGE) de 15 M€ en moyenne, Guadeloupe Pôle Caraïbe a en outre débloqué un emprunt de la Banque européenne d'investissement (BEI) de 10 M€ pour le financement des travaux effectués en 2020 et a souscrit à une avance de trésorerie de 7,6 M€ pour faire face au non-versement de la taxe d'aéroport des compagnies. Martinique Aimé Césaire a déployé une stratégie identique et a souscrit un PGE de 13 M€. Les échéances de tous les crédits ont été reportées de six mois et des échéanciers ont été signés avec les services fiscaux.

Avec les nouvelles mesures de restriction des déplacements annoncées par le Premier ministre pour ce début février, leur seule préoccupation est d'assurer le service minimum autorisé en attendant la reprise, qui n'est pour l'heure pas à l'horizon. ■■

Un cadeau pour vous **et** vos collaborateurs !*



10€ TTC
* frais de port 9€/exemplaire

JE SOUHAITE RECEVOIR :
Le livre 10 €
X

NBRE D'EXEMPLAIRES
=

+

FRAIS DE PORT

TOTAL

Nom

Prénom

Société

Adresse postale

Code postale Ville

Chroniques REPRISE APRÈS CORONAVIRUS

PAR FRANCETTE FLORIMOND

Rythmées par
Christophe Mert & Armelle Belleterre-Billy

Pendant les 2 mois du confinement, Francette Florimond a, chaque jour, réalisé des chroniques pour expliquer aux auditeurs de RCI Guadeloupe, de Radio Péyi en Guyane et de radio Saint-Louis en Martinique ce qu'il fallait comprendre des conséquences économiques de la crise sanitaire que nous vivons. Ces chroniques, au ton léger mais aux sujets graves, sont comme des loupisotes lancées dans un ciel obscurci.

Le résultat est un beau livre inclassable : il se lit, il s'écoute, il se regarde, il se dessine et incite à poursuivre les réflexions.

Règlement : _____

à la commande par chèque ou virement à l'ordre de :

EDITING

BRED BANQUE POPULAIRE

IBAN : FR76 1010 7004 5100 1405 1026 357

BIC : BREDFRPPDF

à réception de la facture

Par carte bancaire :

VISA

MASTERCARD

Par téléphone :

06 96 18 21 82

Validité :

SIGNATURE OBLIGATOIRE

* POUR L'ACHAT D'AU MOINS 10 EXEMPLAIRES !

COMMANDE

À partir de 2022,
tous les espaces
doivent passer
au bio !

ACTUALITÉS

ENVIRONNEMENT

RÉPARABILITÉ

Depuis le 1^{er} janvier 2021, la vente de certains équipements électriques ou électroniques doit être accompagnée d'une note graduée de 0 à 10 permettant au consommateur de connaître le niveau de réparabilité.

EAU

Le décret non obligatoire de gestion et de préservation de la ressource des services d'eau potable est paru. Ainsi, les services qui assurent tout ou partie du prélèvement en eau utilisée pour l'alimentation en eau potable pourront contribuer au maintien ou à la préservation de la ressource par l'intermédiaire d'un plan d'action. Les mesures de ce dernier seront définies en concertation avec les acteurs du territoire. Parmi les suggestions : une maîtrise foncière pour protéger ou restaurer la ressource en eau, un soutien à la transition agroécologique, la mise en place d'aménagements limitant le transfert de pollutions vers la ressource en eau, ainsi que la signature de conventions d'engagement avec les partenaires du plan. Le décret n'aborde pas la question de la gestion de la ressource, notamment sur le plan quantitatif. Si des outils de gestion quantitative de la ressource en eau existent, aucun cadre réglementaire n'y prévoit explicitement l'intervention des collectivités qui prélèvent de l'eau pour la consommation humaine. Or, le décret devrait sécuriser l'action des collectivités pour prévenir la baisse du niveau des nappes, les débits des cours d'eau, etc.



PESTICIDES
Nouvelles restrictions
et tout le monde
passe au bio !

PESTICIDES

Interdiction pour les espaces privés aussi !

À partir du 1^{er} juillet 2022, l'utilisation des produits phytopharmaceutiques sera interdite dans les propriétés privées accueillant du public et/ou à usage collectif. Un arrêté vient d'être publié. Ainsi, dans les propriétés privées à usage d'habitation, y compris leurs espaces extérieurs et leurs espaces d'agrément ; dans les hôtels, les auberges, les terrains de camping et les parcs résidentiels de loisirs ; dans les cimetières et columbariums ; dans les jardins familiaux ; dans les parcs d'attractions ; dans les espaces verts des zones commerciales et d'activités ; dans les voies d'accès privées, les espaces verts et les zones de repos sur les lieux de travail ; dans les zones à usage collectif des établissements d'enseignement ; dans les établissements de santé, les maisons de santé et les centres de santé ;

dans les établissements sociaux et médico-sociaux ; dans les maisons d'assistant(e)s maternel(le)s et les aéroports, seuls les produits de biocontrôle et les produits dont l'usage est autorisé dans le cadre de l'agriculture biologique resteront autorisés. L'interdiction ne s'applique pas en cas de traitements nécessaires à la destruction et à la prévention de la propagation d'organismes nuisibles ou dans le cadre de la lutte contre un danger sanitaire grave menaçant la pérennité du patrimoine historique ou biologique et ne pouvant être maîtrisé par un autre moyen. Pour les équipements sportifs (terrains de grands jeux, pistes d'hippodromes, terrains de tennis sur gazon, golfs et practices de golf), l'interdiction entrera en vigueur le 1^{er} janvier 2025. ■■

RADIO

P E Y O

GUYANE

PARTAGEONS L'ESSENTIEL !

Fragilités démocratiques

Pour Pierre-Yves Chicot, l'histoire récente des États-Unis révèle à quel point la démocratie est un bien à chérir.

Le peuple lui-même travaille à courir à sa perte parce qu'il est épuisé, désabusé, désargenté et devient alors plus prompt à se blottir dans les bras d'une femme ou d'un homme providentiel qui n'a aucune sensibilité pour sa douleur.

Existe-t-il un régime politique idéal par nature ? Probablement non. Néanmoins, à partir du moment où il s'agit d'administrer une collectivité (État indépendant ou territoire non indépendant), il importe de trouver les meilleurs ressorts, afin que soient satisfaites les exigences de responsabilité, de participation du plus grand nombre, de limitation de la durée des mandats ainsi que le respect des libertés fondamentales, telles que se réunir, s'exprimer, manifester, etc.

À quelques encablures de nos pays français d'Amérique, notre grand voisin, les États-Unis d'Amérique, ont vécu quatre années de fragilité politique qui auraient pu mettre à mal la démocratie, dont la définition simple est *"le gouvernement du peuple, par le peuple et pour le peuple"*.

La démocratie représente la garantie de confier le pouvoir au peuple, qui ne devrait pas être susceptible de faire preuve de masochisme et, par conséquent, qui songerait à penser et à organiser son sort, en ayant chevillé au corps la recherche de son bonheur. On est mieux servi que par soi-même.

Par ailleurs, en faisant du peuple l'alpha et l'omé-

ga des plus hautes décisions publiques, singulièrement la désignation des dirigeants, c'est le moyen de mettre un terme à leurs agissements lorsque leurs mots séduisants en campagne électorale ne sont plus en adéquation avec leurs actes au moment de l'exercice du pouvoir politique.

La continuité démocratique

Convaincus que la démocratie est un bien intarissable, une ressource inépuisable, les citoyens peuvent être tentés de s'assoupir, se contentant de la beauté de l'expression *"continuité démocratique"*. Or cette continuité démocratique n'a de sens qu'à la condition d'avoir une collectivité humaine veillante, informée, ayant le sens critique et des responsabilités.

C'est à juste titre que Condorcet énonce les mesures qui attaquent *"ce boulevard sacré de la liberté"* en empêchant les citoyens *"d'être libres dans [leur] confiance, de choisir pour défendre les intérêts publics"* ceux qu'ils croient *"réunir plus de zèle, de probité, de courage et de lumières"*. Il militera, finalement non sans surprise, pour l'expression du suffrage universel.

Par ailleurs, cet orfèvre de la pensée démocratique inscrit la perfectibilité au cœur de la citoyenneté en écartant les modèles archaïques qui ne sont jamais découragés pour revenir.

Il proclame que les hommes doivent compter sur eux-mêmes pour penser et assumer le lien politique. Condorcet résume ainsi sa pensée : *"Les anciens législateurs aspi-*



PIERRE-YVES CHICOT

Maître de conférence de droit public - Avocat au Barreau de la Guadeloupe - Habilité à diriger des recherches

raient à rendre éternelles les Constitutions qu'ils présentaient, au nom des dieux, à l'enthousiasme du peuple. Mais les Constitutions dictées par la raison doivent en suivre le progrès. Nous avons perdu cet art des anciens législateurs d'opérer des prodiges et de faire parler des oracles. La Pythie de Delphes et les tonnerres du Sinaï sont depuis longtemps réduits au silence. Les législateurs d'aujourd'hui ne sont que des hommes qui ne pensent donner à des hommes, leurs égaux, que des lois passagères comme eux."

Cette déclaration vibrante et chargée d'énergie prospective prouve à quel point l'exercice du pouvoir politique doit demeurer de passage pour ceux qui ont la chance d'être oints par le peuple.

Ce qui est, heureusement, une péripétie de l'histoire récente des États-Unis révèle à quel point la démocratie est un bien à chérir par séquences journalières, un végétal dont le terreau du maintien gagne à demeurer fertile et arrosé.

L'invasion du Capitole, en ce 6 janvier 2021, sur le coup de sifflet d'un chef d'État égocentré, malveillant, menteur, manipulateur, raciste est à la vérité le résultat de pitreries d'un homme politique extrêmement dangereux qui a cru que ses partisans sont des chiens décérébrés ayant le pouvoir de renverser ou d'inverser le verdict du suffrage universel.

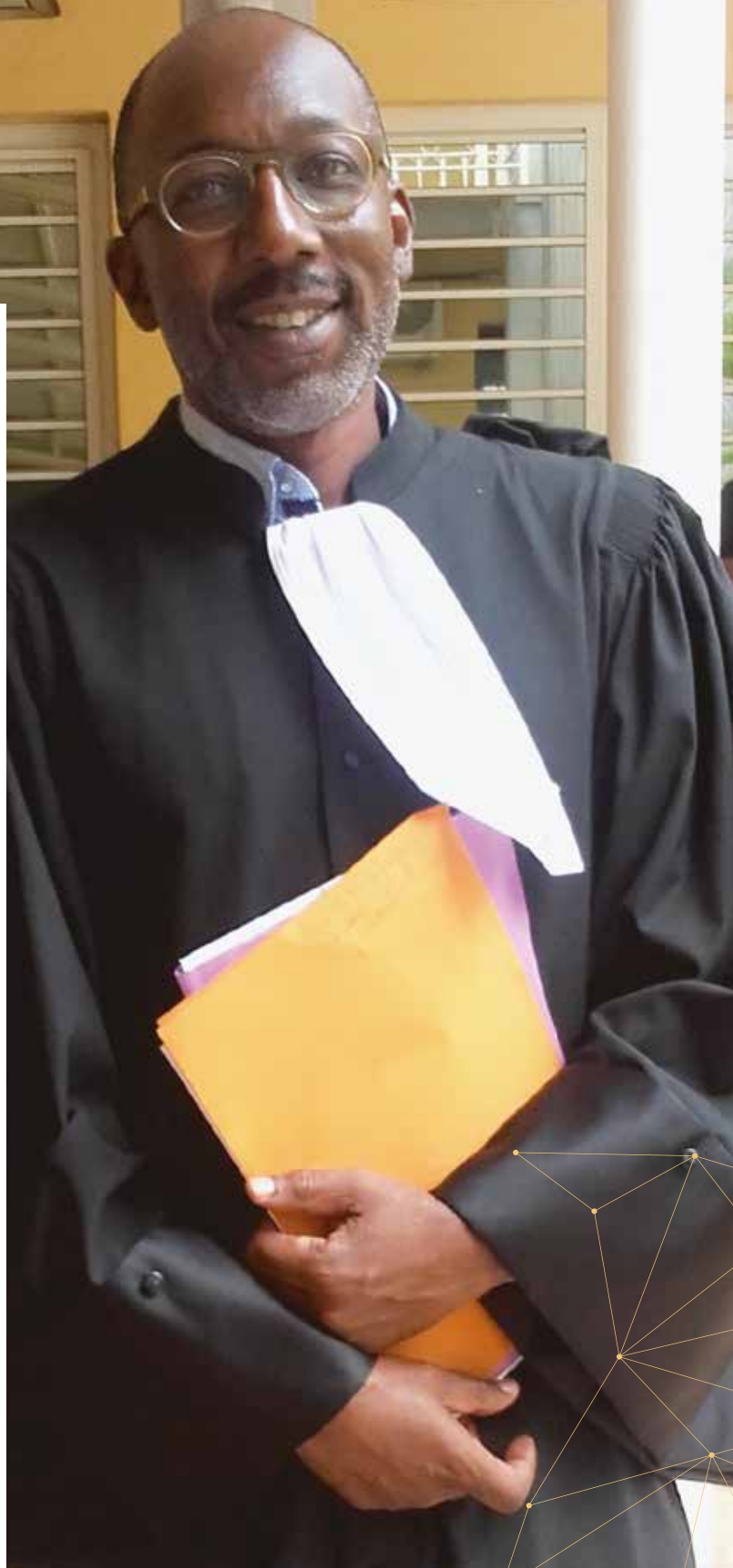
La régression démocratique

Joby Bernabé a déclamé avec talent sur la "logique du pourrissement" où "le microbe se délecte", "la redingote en crise", "la corde de la mère igname qui étrangle la mère igname".

Ces vers du poète martiniquais ont du sens lorsqu'il est question de la démocratie pouvant aussi être infectée par la logique du pourrissement. Survient alors la crise. Autrement dit la rupture des habitudes, facteurs de déstabilisation, de fragilités démocratiques, voire de l'extinction de la démocratie.

Zaki Laïdi a mis en garde contre les dérives du marché qui s'attaquent aux structures de la démocratie pour dépouiller le peuple de la parole au profit des possédants. L'ultime but recherché est la substitution de la démocratie par la ploutocratie.

La régression démocratique est le fait de candidats habilement rusés, confortablement financés, et qui parviennent au pouvoir pour dévitaliser le système démocratique. Les citoyens sont qualifiés de procureurs lorsqu'ils osent formuler des critiques à l'endroit de la conduite de politiques publiques. C'est le microbe qui n'est pas encore au stade de la délectation parce qu'il n'a pas totalement infecté l'organe sain, mais y met de l'acharnement en cherchant à



persuader le peuple que la critique ne peut être qu'une étreinte de la sottise.

Plus grave, lorsque "la corde de la mère igname étrangle la mère igname". Autrement dit, le peuple lui-même travaille à courir à sa perte parce qu'il est épuisé, désabusé, désargenté et devient alors plus prompt à se blottir dans les bras d'une femme ou d'un homme providentiel qui n'a aucune sensibilité pour sa douleur. Mais il n'en est pas conscient. Et lorsqu'il le redevient, il est à l'image des deux autres forces qui lui ressemblent, l'eau et le feu : inarrêtables. Alors peut resurgir la gloire démocratique. ■■



BNP PARIBAS
La banque d'un monde qui change



CRÉDIT AGRICOLE

SYSTEME BANCAIRE AUX ANTILLES-GUYANE

La banque à la grand-papa est définitivement morte en Martinique et en Guadeloupe !

Systeme bancaire en Guadeloupe et en Martinique : le roi est nu !

L'Institut d'émission explique pour la première fois les causes et les conséquences de la fragilité.

L'Institut d'émission des départements d'outre-mer (IEDOM) vient de sortir une note qui jette un éclairage sur un système bancaire de Martinique et de Guadeloupe qui, jusqu'alors, préférait le clair-obscur. En 1999, dans l'un des premiers numéros d'Inter-Entreprises, nous avons souhaité faire une enquête sur la conséquence des 55 jours de grève qui avaient paralysé le système bancaire de Martinique en 1995 : une fin de non-recevoir nous avait été opposée, considérant qu'il n'y avait rien à voir ! Aucune conséquence donc, même pas mal après cet arrêt historique d'activité de longue durée ! Eh bien, à la lecture de cette note, on comprend que le déclin a débuté ces années-là.

Ainsi, cette note révèle que les banques locales sont soumises aux mêmes conditions juridiques et de marché que leurs consœurs de France continentale. À savoir, avoir des ratios prudentiels aussi remarquables que ceux de leurs collègues sur le continent : l'Autorité de contrôle prudentiel et de résolution (ACPR) veille, et son bras ne tremble pas. Être implanté outre-mer n'entraîne

aucun passe-droit ! Cette position stricte explique la disparition de nombreuses mutuelles et de récents rapprochements (*voir encadré*).

Contraintes particulières

La seconde contrainte commune avec leurs collègues continentaux : les taux d'intérêt historiquement bas depuis 2018. Du jamais-vu sur une telle durée et, avec la crise sanitaire, rien ne laisse présager un début de remontée. Un contributeur important du produit net bancaire (PNB) des établissements financiers a donc quasi disparu. Parallèlement, les banques ne peuvent plus se "refaire" avec les taux de commission appliqués à leurs services : le législateur les a eux aussi restreints depuis 2014, notamment pour les particuliers en situation de fragilité financière qui sont le véritable fonds de commerce des banques.

Les banques antillaises ont en plus des contraintes particulières : étroitesse des marchés, une poignée d'acteurs dominants, ce qui entraîne une "bagarre de chiens" entre elles pour capter leurs flux

et dégrade l'activité en raison d'une clientèle fragile importante, d'une population vieillissante et du nombre de foyers vivant avec les minimas sociaux, etc. Résultat : sur 19 établissements financiers, les trois premiers concentrent plus de 38 % des crédits sur la Martinique et la Guadeloupe. Plus précisément, les trois premiers établissements concentrent 48 % des crédits en Guadeloupe et 46 % en Martinique. Par ricochet, huit établissements détiennent des parts de marché inférieures à 3 % : trop peu pour faire face durablement aux charges fixes.

Restructuration en chaîne

Au niveau de la collecte des flux financiers, la concentration est encore plus forte : les trois premiers établissements totalisent 46 % des dépôts dans les deux territoires. En distinguant les deux marchés, la part de marché des trois majors atteint 56 % tant en Martinique qu'en Guadeloupe !

Conséquence : durant les six dernières années, des restructurations, fusions, rachats, absorptions et intégrations se sont pro-

LES RAPPROCHEMENTS

- 2014 : fusion Somafi-Soguafi.
- 2015 : absorption de BFC par LCL ; rachat de la BDAF par la Cepac ; absorption du Crédit maritime par la Bred.
- 2016 : absorption de la BDAF par la Cepac ; fusion des filiales BNP Paribas Martinique, Guadeloupe, Guyane.
- 2019 : intégration du Crédit mutuel Antilles-Guyane au Crédit mutuel Alliance fédérale.
- 2020 : rachat de Société générale Antilles par My Money Bank.

LES TRAVAUX DE L'INRAE A 2030

Pour la première fois, l'Institut national de la recherche pour l'agriculture, l'alimentation et l'environnement (INRAE) vient de préciser quelle sera sa feuille de route d'ici à 2030. L'institut de recherche français s'est donc doté de cinq orientations scientifiques et de trois orientations de politique générale. Le premier axe scientifique est de "répondre aux enjeux environnementaux et gérer les risques associés". Le second concerne l'accélération des "transitions agroécologique et alimentaire, en tenant en compte les enjeux économiques et sociaux". Le troisième concerne la "bioéconomie basée sur une utilisation sobre et circulaire des ressources". La quatrième orientation a comme objectif de "favoriser une approche globale de la santé". Enfin, le cinquième axe veut "modéliser la science des données et les technologies du numérique au service des transitions". L'INRAE se donne donc comme fil rouge de développer la connaissance du vivant pour trouver des solutions aux problèmes environnementaux créés par le système économique dominant. Les problèmes listés concernent le climat, la biodiversité, les risques naturels et la santé. Les trois orientations de politique générale ont pour objectif de placer la science, l'innovation et l'expertise au cœur des relations de l'INRAE avec le reste de la société pour tenter d'y développer la culture de l'impact ; de renforcer ses partenariats avec les universités françaises mais aussi européennes et internationales ;

L'ÉCHANTILLON DE L'IEDOM

Banque française commerciale des Antilles-Guyane (BFC-AG), filiale de LCL, Banque des Antilles françaises (BDAF), BNP Paribas AG, BNP Paribas Guadeloupe, BRED, CEPAC, Caisse régionale du Crédit Agricole Mutuel Guadeloupe (CRCAMG), Caisse régionale du Crédit agricole mutuel Martinique-Guyane (CRCAMMG), Caisse régionale de crédit maritime mutuel d'outre mer (CRCMMOM), Caisse fédérale du Crédit Mutuel Antilles-Guyane (FCMAG), LCL, Banque des Caraïbes.

duits. Le mouvement n'est pas achevé : il s'entend de manière de plus en plus audible qu'il y a trop de banques aux Antilles pour des marchés si étroits, et que celles qui s'en sortent le mieux sont celles qui ont une vision interrégionale, alors que jusqu'alors chaque territoire avait son organisation propre, ne voulant absolument pas mutualiser avec le territoire voisin et rien ne l'incitait à le faire. Or, aujourd'hui, les banques locales qui se portent le mieux en Guadeloupe et en Martinique sont celles qui ont mutualisé leur back-office entre les territoires français d'Amérique, voire qui l'ont fait remonter au national et qui ont des implantations en Guyane, qui est le marché moteur du moment.

Celles qui se portent le mieux sont aussi celles qui ont rationalisé leur réseau d'agences en trouvant un mix gagnant entre libre-service bancaire, présentiel et banque en ligne ; ce sont celles qui ont réduit leurs effectifs et qui diversifient leurs ressources avec de nouveaux métiers (assurance, gestion de patrimoine...) et la vente de nouveaux produits (télésurveillance, téléphonie mobile, fixe, Internet, télévision...). La "banque à la grand-papa" est définitivement morte en Martinique et en Guadeloupe ! ■■

enfin, de remonter sa stratégie de responsabilité sociale et environnementale (RSE) au nombre de ses priorités. Dans son organisation, l'INRAE veut travailler davantage en approche globale et inciter ses équipes à chercher ensemble. Ainsi, le Centre de coopération internationale en recherche agronomique pour le développement (CIRAD), qui était jusqu'alors concentré sur la recherche pour les pays du Sud, dont ceux de l'outre-mer, devrait rejoindre les travaux des équipes de l'INRAE pour avoir une vision plus systémique du vivant, et ainsi sortir de l'approche Nord/Sud. La fusion des équipes débute par celles travaillant sur l'Afrique. Elle n'est pas encore à l'ordre du jour dans l'outre-mer français : le faire gagnerait en efficacité et en moyens. Concernant les pesticides, dans ses orientations, l'INRAE prévoit de davantage s'impliquer dans la mise en œuvre des plans Ecophyto. Le constat est en effet que ces plans lancés depuis 2015 avec comme objectif de réduire l'utilisation des pesticides n'atteignent pas leurs objectifs puisque l'achat de ce type de produits a au contraire augmenté durant cette période. Concernant le chlordécone, l'INRAE ne prévoit aucune recherche particulière, ni pour accélérer la dépollution des sols de la Martinique et de la Guadeloupe, ni pour réduire la contamination des habitants de ces territoires. Leurs résidents sont cependant contaminés respectivement à 92 % et 95 % et, dans l'état actuel des connaissances, cette contamination perdure sur plusieurs générations et est transmissible par le cordon ombilical aux enfants à naître.

STRATÉGIE

Corsair/Air Antilles–Air Guyane Express : la première brique d'un pôle aérien en Caraïbe–Guyane !

Le rachat de Corsair permet d'envisager de développer dans la région un pôle technique.

Le désenclavement aérien de la Caraïbe peut être enfin envisagé.

Le coronavirus a malmené le transport aérien, notamment celui qui relie l'outre-mer avec le reste du monde. Le risque était grand de voir se refermer pour longtemps sur ces régions, singulièrement sur la Martinique et la Guadeloupe, la période où ces territoires étaient reliés par cinq compagnies au reste du monde.

Avant la crise sanitaire, la Martinique et la Guadeloupe

étaient desservies par Air France, Air Caraïbes, Corsair, Level et XL Airways. XL a jeté l'éponge fin 2019, Level en juillet 2020, il ne restait que les trois premières dont Corsair, en grande difficulté. Cette compagnie recherchait de l'argent frais depuis plusieurs mois, le groupe TUI, l'actionnaire principal, n'envisageant pas de la recapitaliser.

Intérêt au dossier

En 2020, à cause de ses fonds propres négatifs, Corsair ne



LE CIEL DE LA CARAÏBE EST LE DERNIER AU MONDE ENCORE FERME

pouvait avoir accès au prêt garanti État (PGE). TUI a alors confié à la banque Lazard le soin de trouver des partenaires, soit pour investir, soit pour racheter la compagnie.

Éric Koury et Patrick Vial Collet se sont très vite intéressés à ce dossier : avec les deux autres compagnies, Corsair est un maillon important de leurs activités. Ils ont immédiatement perçu le risque que représentait la disparition de la troisième compagnie pour leurs activités. Le premier est en effet PDG de Caire (Air Guyane Express, Air Antilles Express, Caribsky) : Corsair conforte son activité aérienne régionale grâce à des connexions avec les lignes nationales ; Patrick Vial Collet, PDG du groupe Leader Hôtels, possède cinq hôtels en Guadeloupe et est l'attributaire pour la construction d'un cinq étoiles de luxe aux Trois-Îlets, en Martinique. En activité dans le tourisme depuis 35 ans, il ne se revoyait pas revivre la période pas si lointaine durant laquelle les acteurs du tourisme des Antilles "pleuraient" littéralement auprès des compagnies pour qu'elles augmentent leur offre de sièges.

Négociation exclusive

Ils ont donc signé une lettre d'intérêt et une autre de confidentialité totale avec la Banque Lazard pour avoir accès au dossier. Dix sociétés ont fait de même, dont des fonds d'investissement, Air Caraïbes et CMA CGM.

Au bout de cette phase d'observation, Éric Koury et Patrick Vial Collet se sont retrouvés être les seuls à confirmer leur intérêt pour le dossier. Ils sont donc entrés en négociation exclusive avec la banque Lazard en avril 2020. Ils se sont alors entourés d'une équipe de dix personnes, experts en acquisition (banque d'affaires, conseillers divers), pour parvenir à un état

des lieux précis de la flotte, affiner les budgets, faire des simulations..., et ainsi obtenir un audit précis de la compagnie afin de réduire les risques d'acquisition, évitant les mauvaises surprises une fois qu'ils auront les clefs.

Il en est ressorti que la compagnie avait besoin d'être recapitalisée à hauteur de 300 M€. Une restructuration en trois étapes a donc été imaginée. La première constituait à parvenir à ce que le groupe TUI abandonne une dette à hauteur de 105 M€ et apporte 25 M€ sous forme d'un avion cédé gracieusement à la nouvelle compagnie. L'accord a été trouvé.

La seconde étape a consisté à négocier avec l'État pour obtenir une aide à la restructuration de 106,7 M€, un crédit d'impôt de 30,2 M€ et des moratoires pour les dettes fiscales et sociales, soit un total de 141 M€. Cet accompagnement par l'État français a été entériné par la Commission européenne.

Enfin, la dernière étape consistait à rassembler 30 M€ apportés par des opérateurs privés et publics. Cet apport est exigé par la Commission européenne et le Comité interministériel de restructuration industrielle (CIRI) en contrepartie des aides.

Toutes les collectivités informées dès juillet 2020

Éric Koury, Patrick Vial Collet ainsi que Denis Lesueur ont apporté chacun 3 M€, de même que le Guyanais Ian Du et le Réunionnais Yan Lefevre. D'autres opérateurs privés de moindre envergure ont pris de plus petits tickets.

Le 25 novembre 2020, un accord de reprise a été signé entre la SA Corsair, le groupe TUI, l'État et le consortium d'investisseurs ; l'accord a été entériné par le tribunal de commerce

CORSAIR : LA STRATÉGIE

La compagnie Corsair dispose de cinq avions. Au départ de Paris-Orly, Corsair va recentrer son activité sur les Antilles françaises (54 % des passagers en 2019), la Réunion (20 %), l'Afrique (12 %), l'île Maurice (3 %) et pousser jusqu'à Mayotte qu'elle ne desservait pas jusqu'alors. Elle se retire en revanche de l'Amérique du Nord (20 %), marché extrêmement concurrentiel. En 2019, Corsair a transporté 1 million de passagers. Pour renforcer ses capacités, la compagnie a cinq avions en commande chez Airbus. Un premier a été livré en 2020, mais reste encore dans les hangars du constructeur à cause de la crise sanitaire. Trois seront livrés en 2021 et un en 2022. En 2022, la compagnie disposera alors d'une flotte de dix avions, année du redémarrage de l'activité aérienne selon les nouveaux actionnaires.

Vers les Antilles, Corsair assure un vol quotidien et montera à deux vols en haute saison. Pour l'instant, les vols Paris-Cayenne ne sont pas prévus : Air France et Air Caraïbes ont en effet augmenté leur offre de sièges sur cette liaison, freinant ainsi l'arrivée d'une troisième compagnie. En revanche, la liaison Antilles-Cayenne est à l'étude. La présence de la compagnie Norwegian pendant quelques mois a montré qu'un potentiel est là. Dans la Caraïbe, avec Air Antilles Express, Corsair veut créer de la continuité grâce à un partage de codes. À savoir, avec un seul billet, un seul enregistrement et un seul tarif, parvenir à relier les vingt-cinq destinations touchées par Air Antilles Express. L'alignement des horaires sera également recherché pour éviter les longues attentes.

Côté social, en 2019, Corsair employait 1100 personnes. Dans le dossier de reprise, le nombre de collaborateurs a été ramené à 932, soit 168 personnes en moins. Ce plan a été accepté par le comité social économique (CSE). Dans son plan stratégique, Corsair prévoit d'implanter aux Antilles ses bases techniques pour accueillir les personnels navigants techniques (PNT) et les personnels navigants commerciaux (PNC) ainsi que des mécaniciens avions qui seront chargés de la maintenance des appareils. La pyramide des âges de la compagnie fait que dans les huit prochaines années 500 salariés devront être remplacés. Le challenge : former les Ultramarins afin qu'ils puissent occuper ces postes. À court terme, avec les 150 emplois créés par Corsair dans sa base Antilles, s'ajouteront aux 330 emplois directs de Caire (Air Antilles Express/Air Guyane Express) et 150 emplois indirects dans les sociétés d'assistance, le pôle aérien des deux compagnies cumulera 600 emplois techniques basés dans la région. Pour assurer son expansion et son renouvellement, un vivier de jeunes formés devra être constitué.

STRATÉGIE

de Créteil le 17 décembre 2020.

Dans cette phase de négociation exclusive confidentielle, les acquéreurs ont également souhaité associer à cette reprise les collectivités locales des territoires touchés par la compagnie, à savoir la Guadeloupe, la Martinique, la Guyane, la Réunion et Mayotte, de manière à transformer cette reprise en un projet ultramarin.

Ainsi, dès juillet 2020, un conseiller particulier a été nommé dans chacune des collectivités pour suivre le dossier et ainsi tenir informés les présidents. Rapidement, le conseil régional de la Réunion n'a pas donné suite, car déjà impliqué dans Air Austral. Les échanges se sont poursuivis pendant quatre mois avec les collectivités, les investisseurs souhaitant que celles de Guadeloupe et de Martinique apportent 3 M€ chacune, la Guyane 1 M€ et Mayotte entre 1 et 3 M€, pour atteindre un total de 10 M€.

Que les DGAC de la zone se parlent enfin !

Le 30 décembre 2020, la totalité des actions de Corsair ont été transmises à Outre-Mer R-Plane, le holding d'investissement désormais propriétaire de la compagnie. Le siège et l'encadrement ont été transférés en Guadeloupe et un nouveau conseil d'administration composé de 40 % de femmes a porté Patrick Vial Collet et Éric Koury respectivement à la présidence et à la direction générale.

Le 30 décembre, l'assemblée permanente de la Région Gua-

deloupe a validé le principe de l'entrée au capital d'Outre-Mer R-Plane de sa SEM de Patrimoine, à hauteur de 1 M€ et de son apport de 2 M€ en compte courant, décision confirmée par un vote à l'unanimité lors de première plénière du 22 janvier 2021. Les votes sont en cours en Martinique, en Guyane et à Mayotte.

Toutes les régions devront avoir pris leur décision avant le 28 février, date de l'assemblée générale d'Outre-Mer R-Plane durant laquelle sera effectuée l'augmentation de capital.

À cette occasion, dix investisseurs privés martiniquais entreront également au capital, dont Jean-Max Élizé, Patrick Fabre et Bertrand Clerc.

Au-delà de l'intérêt que doivent confirmer les collectivités de Martinique, de Guyane et de Mayotte pour Corsair en acceptant d'intégrer son capital, le positionnement des moyens de Corsair, joints à ceux de Caire (Air Antilles Express, Air Guyane Express, Caribsky), permet pour la première fois d'envisager l'ouverture du ciel de la Caraïbe. Caire est en effet en train de travailler à la reprise des liaisons de la Liat, compagnie historique de la Caraïbe, qui a jeté l'éponge en juin 2020, terrassée elle aussi par la crise sanitaire.

Pour que tout cela prenne forme et aille vite, la Direction générale de l'aviation civile (DGAC) de France et celles des États de la Caraïbe doivent commencer à se parler. ■■

INFOGRAPHIE & WEBDESIGN

Quelque soit votre activité
SUBLIMEZ VOTRE COMMUNICATION VISUELLE !

oui!

FAIRE-PART
LOGO PAPETERIE
CARTE DE VISITE
OBJET PUBLICITE
AFFICHE FLYER
MONTAGE PHOTO
PLAQUETTE DEPLIANT
CATALOGUE MAGAZINE
SITWEB BLOG
BANDEAU WEB
FACEBOOK & AUTRES ...

VOTRE IMAGE EST LE REFLET DE VOTRE IDENTITÉ

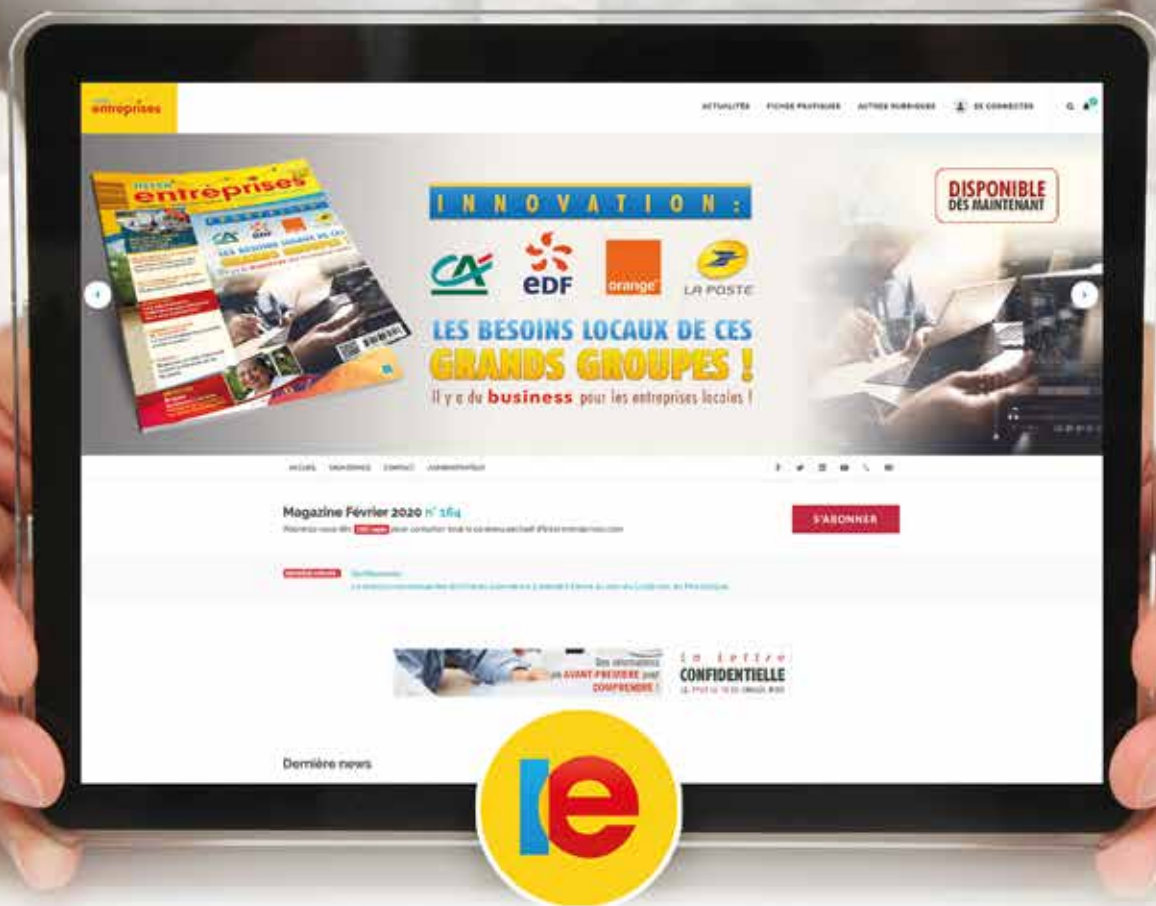
Que vous ayez une vision précise ou abstraite, nous vous apporterons conseils, idées et savoir-faire. Atteindre avec efficacité VOS OBJECTIFS

andyaugustine.com

contact@andyaugustine.com

(+33) 0695 900 905

POUR PROFESSIONNEL & PARTICULIER



NOUVEAU SITE



BOUTIQUE 100% SÉCURISÉE



PORTE-FEUILLE ELECTRONIQUE

ACHAT D'ARTICLE À L'UNITÉ

DISPONIBLE !

La Lettre
CONFIDENTIELLE

Une stratégie efficace pour conquérir l'avenir.



MARTINIQUE - GUADELOUPE - GUYANE

Décoder le présent pour construire l'avenir.

STRATÉGIE

Cybersécurité : Orange Business Services Antilles-Guyane muscle son offre

Pour cet opérateur télécoms aux côtés des entreprises, protéger la donnée est indispensable.

En 2025, le business du vol de données sera plus important que celui des drogues.

Les équipes d'Orange Business Services aux Antilles-Guyane n'ont pas chômé en 2020 : *"Une fois que le président de la République a annoncé le confinement, nous avons immédiatement compris que nos métiers allaient être au cœur de la bonne stratégie présidentielle face à la pandémie. En trois semaines, nous avons déménagé l'entreprise au domicile de nos collaborateurs et nous tirons un grand coup de chapeau particulier aux services commercial et technique qui ont tenu à pour-*

suivre l'assistance des clients malgré la crise sanitaire en allant au contact", déclare, encore tout ému, Patrice Leplomb, directeur d'Orange Business Services Antilles-Guyane. Il est vrai que la période a été chaude : *"Outre d'accompagner nos équipes, nous avons dû faire face à une vraie détresse de beaucoup de nos clients et être en capacité de leur proposer rapidement des solutions",* confirme-t-il.

Pour y parvenir, la chaîne de décision a été modifiée : *"Nous*



avons privilégié une liaison directe agence entreprise/clients/ service technique et avons priorisé nos interventions. Nous avons d'abord assisté les hôpitaux, les pompiers, les services de l'État, la police et toutes les entreprises annexes à ces secteurs." Ainsi, chez le client, le commercial validait directement la solution avec le service technique, ce qui évitait des allers-retours, permettant une installation et une sécurisation plus rapides des systèmes.

Installer la confiance

L'indispensable pour parvenir à un tel résultat est la confiance. Grâce à elle, Orange Business Services a pu maintenir l'activité dans toute l'entreprise malgré le confinement. Cependant, le covid-19 n'a pas été sans conséquence : *"Nous avons perdu 10 % de nos 32 000 clients, surtout de petites entreprises qui, dès mai, se sont retrouvées en incapacité de fonctionner et ont donc été liquidées. Elles étaient en majorité dans le secteur du tourisme, dans les loisirs touristiques, la location de bateaux, de voitures..."*

En ce qui concerne les produits, ceux qui ont été immédiatement les plus demandés concernaient la cybersécurité. *"Pendant le confinement, les organismes de santé et plus largement les entreprises ont subi des attaques massives. Ces entités ont dû en un temps court changer leur manière de travailler, et nous aussi. Nous savons maintenant gérer du multicloud, c'est-à-dire du stockage de données sur des serveurs en France et à l'étranger tout en garantissant un niveau optimal de sécurité."*

Orange Business Services Antilles-Guyane travaille en effet avec des entreprises sensibles, comme le Centre national d'études spatiales (CNES) et le Centre spatial guyanais (CSG), sa filiale en Guyane. Impossible de mettre leurs données sensibles sur des serveurs implantés aux États-Unis. Depuis 2018, ce pays dispose d'un Data Act, une législation qui leur permet de "fouiller" dans les données stockées dans les serveurs installés sur leur territoire. En revanche, l'accès par ces serveurs est plus rapide pour un certain trafic que par ceux installés en Europe. Les informaticiens d'Orange ont su mettre au point des solutions qui sont maintenant déployées

aux Antilles-Guyane.

D'une manière plus globale, la cybersécurité est appelée à devenir une offre majeure pour Orange : *"Nous-mêmes subissons des attaques toutes les 2 secondes, et nous sommes très attentifs au matériel que nous déployons. Par exemple, nous n'utilisons pas d'antennes du constructeur chinois Huawei en Europe parce que nous y avons découvert des "back doors" qui lui permettraient d'aspirer les données. Nous déployons en outre une surveillance constante du "dark" et du "deep" web : c'est là que se vendent les mots de passe et identifiants avant les attaques. Nous proposons ce service à nos clients."* Selon ce spécialiste de la cybersécurité, les attaques vont continuer à se développer et il est même estimé qu'en 2025 le marché de la cyberattaque sera plus important que celui des drogues... parce que le risque de faire de la prison est moindre, et avoir un go-fast coûte nettement plus cher qu'un simple ordinateur, même gonflé.

Muscler la sécurité de son organisation

Orange Business Services muscle donc son offre pour tout ce qui concerne le "voyage de la donnée", à savoir la collecte, le stockage, le traitement et la protection. La société incite également à changer les habitudes. *"Nous incitons nos clients à développer la culture du risque auprès de chacun de leurs collaborateurs. Il faut savoir que 80 % des attaques se produisent tout d'abord par l'envoi en masse de messages sur les boîtes mail ou sur les portables : il faut les jeter systématiquement. Ensuite, par le Wi-Fi gratuit : chacun doit garder en tête que quand c'est gratuit, c'est vous qui êtes le pigeon !"*

Face à l'incertitude encore présente, Orange Business Services Antilles-Guyane est serein : *"Depuis le confinement, nous disposons d'un plan de continuation d'activité nettement plus clair, parce que nous l'avons retravaillé en profondeur. Nous pouvons être encore surpris, mais le covid-19 nous a rendus collectivement plus forts."* L'indispensable pour lui est de déployer le plus rapidement la fibre ou l'ADSL : *"Cette pandémie nous montre que la connectivité, c'est très important pour ne perdre personne !"* ■■

LES LEÇONS DU CONFINEMENT

Tout s'est passé très vite : en trois semaines, 70 des 120 collaborateurs d'Orange Business Services Antilles-Guyane se sont retrouvés en télétravail. Dossiers, portables, équipements (chaises, casques...) sont passés d'un lieu à divers autres, Orange s'étant attachée à créer les conditions de travail les plus optimales pour ses collaborateurs dans ces nouveaux espaces de travail. Cela dit, 75 % des collaborateurs d'Orange Business Services sont de niveau cadre et exercent donc leur activité avec un certain niveau d'autonomie. Par ailleurs, l'organisation de l'opérateur télécoms étant déconcentrée, passer en télétravail dans ces conditions ne présentait pas de grandes difficultés. Pour preuve, Orange Business Services Antilles-Guyane n'a pas constaté de baisse de la productivité de ses collaborateurs ; au contraire, ils se sont montrés encore plus investis, notamment le service technique qui a tenu à poursuivre l'activité une fois les protocoles sanitaires définis. Cependant, chez Orange Business Services Antilles-Guyane, la gouvernance a observé que sur la durée, cette organisation ne tient pas : le personnel a besoin de lien social. Pendant le confinement, pour pallier ce problème, des cafés virtuels étaient organisés ainsi que des réunions pas forcément professionnelles... pour alléger la pression. La grande crainte du management était d'ailleurs qu'un salarié flanche et qu'un drame se produise. L'entreprise garde encore le traumatisme des suicides survenus dans ses rangs en 2008 et 2009.

Massifier et inscrire le télétravail dans la durée ne paraît pas envisagé chez Orange Business Services Antilles-Guyane : "seuls" 40 % des salariés sont favorables au télétravail. Il s'achemine donc vers un mix de deux à quatre jours de télétravail par semaine. Orange fait également encore évoluer son système informatique de manière à ce que l'assistance technique aux téléopérateurs possible dans le système installé et sécurisé dans l'entreprise soit au même niveau dans les PC utilisés par les collaborateurs à leur domicile.



Désenclavement maritime de la Caraïbe française : il faut l'organiser maintenant !

L'organisation posée en 1996 par l'Etat avec la CMA lors du rachat de la CGM n'est plus respectée. L'offre actuelle ne convient plus aux besoins des opérateurs antillo-guyanais.

L'Etat, les politiques et les acteurs économiques oseront-ils entamer des discussions avec CMA-CGM et favoriser l'émergence de nouvelles offres ?

Sans doute éblouis par l'inauguration en Martinique du CMA CGM Fort-de-France en présence de Rodolphe Saadé himself en avril 2019 avec Annick Girardin, ministre des Outre-Mer de l'époque comme marraine de ce 219 mètres, personne ne s'est vraiment rendu compte que ce groupe leader mondial avait décidé de modifier ce même mois d'avril la ligne historique reliant la Martinique et la Guadeloupe à la France. Elle avait été "imposée" à Jacques Saadé, fondateur de la compagnie CMA, lors du

rachat à l'État, en 1996 à des conditions particulièrement exceptionnelles, de la Compagnie générale maritime (CGM)(1). Véritable cordon ombilical entre les Antilles françaises et le continent, les bateaux accostaient toutes les semaines, après un temps de mer de 11 jours, et repartaient directement vers la France continentale avec la banane, à un tarif défiant toute concurrence, uniquement pour les bananiers.

Donc, depuis le mois d'avril 2019, cette ligne a été "modifiée" et relie désormais les Antilles françaises à l'Europe en 42 jours,

après des escales dans la Caraïbe à Santa Marta, à Carthagène en Colombie, à Manzanillo au Panama, à Puerto Moin au Costa Rica, à Kingston en Jamaïque ! Cette ligne est opérée avec six navires qui peuvent transporter 3500 boîtes chacun.

Certes, la même année, CMA CGM a lancé avec Marfret un nouveau service : le Medcaribe, qui relie en 52 jours la Caraïbe à la Méditerranée. Cette ligne comporte des escales en Martinique et en Guadeloupe à l'aller, mais pas au retour. Elle est opérée par huit navires pouvant transporter 6700 conteneurs.

La grogne monte...

Malgré tous ces moyens qui peuvent paraître considérables, le compte n'y est plus pour les opérateurs antillo-guyanais. Le sentiment de se faire gruger monte donc en leur sein. D'une part, parce que le service s'est nettement dégradé : outre que les escales ne sont plus hebdomadaires, manutention terminée ou pas, les bateaux repartent pour ne pas rater leur temps de location des places à quai dans les ports suivants. Résultat : les ports français des Antilles ne sont plus prioritaires dans les rotations et perdent trop souvent les arbitrages faits par la compagnie. Il est donc de plus en plus fréquent que des conteneurs destinés aux Antilles françaises soient débarqués ailleurs que sur leur port de destination, pour ensuite faire l'objet de rapatriement, dans un temps plus ou moins long, par les navires suivants. Les opérateurs antillais découvrent que la compagnie les a fait entrer de plain-pied dans la volatilité du plus offrant qui domine le marché maritime du monde !

D'autre part, ce sentiment de malaise monte parce que, malgré sa nette dégradation, les prix du service sont demeurés inchangés.

Banane : un différentiel qui ne passe plus

En effet, encore aujourd'hui, les producteurs de bananes bénéficient d'un tarif préférentiel. Ce tarif est le secret le mieux gardé de ces dernières années : ceux qui le connaissent ont d'excellentes raisons pour tenir leur langue. Cependant, il peut être estimé entre 1000€ et 1500€ la boîte, en sachant qu'un container de 20 pieds se négocie en moyenne entre 2200€ et 2500€ pour les autres secteurs d'activité. Ce prix "politique" dont bénéficie la banane empêche tout autre armateur d'envisager de faire une offre supportable pour une exploitation normale pour le transport de ce fruit, d'autant qu'il faudrait

POUR FLUIDIFIER LES ÉCHANGES

DANS LA CARAÏBE : LES INDISPENSABLES

Pour que les échanges se développent véritablement, et parce que le container n'est pas l'étalon adapté aux échanges dans cette zone du monde particulière, les indispensables sont :

> Une bourse de fret unique opérationnelle

L'idée est portée par Cei.Ba, gestionnaire du Port Community System de la Guadeloupe, et par le cluster Gat Caraïbes de la Martinique. Conserver le meilleur de chaque développement informatique avec une gouvernance commune serait l'idéal.

> Créer de nouvelles liaisons maritimes

L'opérateur historique a toutes les capacités pour s'en charger. Cependant, ses intérêts sont bien loin des côtes des Caraïbes, même si pour lui Kingston demeure une base forte. Il est temps qu'à côté de lui émergent d'autres opérateurs pétris d'une vision plus régionale, comme Karibs Link (lire IE novembre 2020).

> Desserrer l'étau juridique et normatif

Parachever l'harmonisation du contrôle et le partage de données dans le cadre du Memorandum d'entente des Caraïbes ou Caribbean MOU. La France y a adhéré en 2013. Il sert entre autres à harmoniser les pratiques, notamment pour le contrôle des bateaux, et permettre ainsi à ce que les bateaux des compagnies de la Caraïbe puissent accoster dans les ports français de la zone. À quel point en sont les travaux aujourd'hui ?

Amplifier la démarche du Centre d'arbitrage caribéen Ohadac (CARO) qui permettra de sécuriser les contrats entre les entreprises.

Favoriser l'émergence d'un droit maritime spécifique à la Caraïbe avec les instances nécessaires pour régler les inévitables conflits.



Christophe Mert
Artiste Plasticien

Anse Figuière
97211 Rivière Pilote
Martinique FWI

Tél. (+596) 696 23 38 50
christophe-mert@wanadoo.fr



qu'il en fasse profiter certains chargeurs présents dans d'autres géographies.

Ce différentiel secret semblait donc être jusqu'alors accepté par les autres importateurs, parce que la ligne était dédiée et que, à part la banane, les volumes d'exportation de la Martinique et de la Guadeloupe étant réduits, les bateaux repartaient vers l'Europe souvent quasi à vide. Les importateurs acceptaient en quelque sorte que le sur-mesure ait un coût...

BAF à répétition

Sauf que, depuis avril 2019, ce service n'est plus sur mesure et que les tarifs n'ont pas varié à la baisse comme cela aurait dû se produire dans un monde parfait. Au contraire, la CMA CGM se montre même extrêmement créative avec la taxe sur le prix

du carburant, le Bunker Adjustment Factor (BAF).

Depuis les importantes variations du coût du baril de pétrole, les armateurs du monde ont en effet décidé de séparer le coût du fret de celui du carburant sur leurs factures. Le BAF modifie ainsi le coût du transport en fonction du cours du baril de pétrole, à la hausse ou à la baisse. Le souci est que pour les compagnies desservant les Antilles françaises et singulièrement pour CMA CGM, le BAF représente 25 % du coût total du fret, que le prix du baril monte ou qu'il baisse.

Les compagnies, notamment CMA CGM, l'expliquent par la nouvelle réglementation de l'Organisation maritime internationale (OMI) intervenue en 2020 qui oblige les navires à utiliser du fioul ayant une faible teneur en soufre, passant de 3,50 %

CABOTAGE DANS LA CARAÏBE : ET SI NOUS RÉFORMIONS LE SYSTÈME ?



La perspective d'un commerce inter-îles dans la Caraïbe est prometteur. Pour que ces perspectives deviennent une réalité, la vision européenne du transport sur courte distance doit évoluer, ainsi que nos pratiques.

Le transport maritime à courte distance (TMCD), aussi appelé "cabotage", est défini par la Commission européenne (CE) dans son règlement CEE n° 3577/92 comme étant "l'acheminement de marchandises et de passagers par mer entre des ports situés en Europe géographique ou entre ceux-ci et d'autres ports situés dans les pays non européens ayant une façade sur une mer fermée limitrophe de l'Europe".

Ce qui nous saute aux yeux lorsque l'on s'intéresse à cette définition et à son application, c'est que cette dernière a été pensée avant tout pour les transports maritimes en Europe. C'est aujourd'hui le problème auquel le cabotage dans la Caraïbe est confronté : un système réglementaire pensé pour une zone géographique avec une navigation moins complexe car se limitant aux ressortissants de l'Union européenne. Bien que nous ayons pu observer dans le courant des dernières années une certaine mobilisation, voire une promotion du cabotage, il n'en reste pas

moins que l'intérêt porté à ce mode de transport n'est pas supporté par un droit applicable dans une zone telle que la Caraïbe.

Pourquoi ? Parce que, bien que ces îles soient nos proches voisines, elles ne sont pas françaises et ne font pas non plus partie de l'Union européenne. Par conséquent, le droit applicable entre les différentes îles varie aujourd'hui en fonction des juridictions, rendant ainsi difficile la coopération pour les simples activités commerciales. Elles deviendraient une routine si le cadre juridique du cabotage était posé.

La difficulté d'entente pour façonner des accords durables entre les parties ainsi que le manque d'infrastructures pour parvenir sont les principaux freins à une activité qui serait autrement plus pratique : l'échange de produits plus frais, des coûts de revient plus intéressants et négociables, ainsi qu'une alternative, voire une offre complémentaire, face à des systèmes d'importation déjà établis et à des quasi-monopoles.

Nos voisins directs disposent en effet de nombreuses ressources que nous achetons aujourd'hui chez les voisins de la France métropolitaine et qui sont ensuite acheminés dans nos îles à grands frais. Cette importation plus lointaine a une incidence directe sur le coût élevé de la vie. L'établissement d'un commerce inter-îles permettrait d'aboutir à des prix défiant toute concurrence, ainsi qu'à une rapidité d'approvisionnement sans précédent.

Pour y parvenir, nous avons tout d'abord besoin d'une harmonisation des procédures administratives et douanières ainsi que d'un assouplissement des réglementations, notamment face aux coûts, en particulier de celles en vigueur sur l'import-export ou encore de celles concernant l'octroi de mer.

De plus, considérant le nombre important de traités bilatéraux dans la Caraïbe, une harmonisation du droit ainsi que la ratification de traités multilatéraux seraient une alternative pour la mise en place de règles commerciales efficaces, essentielles pour instaurer les bases solides d'une coopération à cette échelle.

Anaïs Leray, Juriste spécialisée en Arbitrage International et Contentieux, étudiante en LLM à l'Université de Georgetown

à 0,50 %, voire à 0,10 % dans les zones soumises au contrôle des émissions.

Cette législation draconienne a été adoptée pour réduire la quantité d'émissions d'oxyde de soufre dans l'atmosphère. Cette contrainte imposée aux compagnies maritimes du monde a comme objectif de réduire l'impact de ce type de transport sur l'environnement. Il a en effet été démontré que l'oxyde de soufre provoque des dégâts sur la santé des populations mondiales, notamment parce qu'il dégrade la qualité de l'air et augmente l'acidification des océans.

Concurrence d'apparence

Pour les chargeurs, si le coût du traitement du fioul soufré pour obtenir du non-soufré peut justifier un certain différentiel de prix, les taux de BAF sur les factures commencent à peser trop lourd dans les comptes d'exploitation. La grogne monte, partout dans le monde, d'autant que des compagnies leaders mondiales, telles CMA CGM, bénéficient en outre de conditions avantageuses d'achat sur les marchés des matières premières énergétiques du fait de leurs volumes annuels.

La pilule a d'autant plus de mal à passer aux Antilles que les importateurs n'ont pas d'autre choix que les bateaux de CMA CGM pour transporter leurs marchandises. En effet, depuis l'arrêt en 2018 de l'armateur britannique Geest Line qui a relié les Antilles françaises à l'Europe en 9 jours pendant 50 ans, le transit-time le plus court jamais égalé, la concurrence n'est qu'apparente. Maersk et Marfret proposent certes une offre de service transatlantique, mais ces deux compagnies vendent en fait des allotements, de l'espace sur les bateaux de CMA CGM.

Autre pilule qui ne passe également pas : la pénurie de containers ressentie depuis la fin de l'année 2020 et qui perdure en ce

début 2021. Elle a fait monter le coût du fret de manière stratosphérique ! C'est un véritable tour de magie magistralement réussi par les compagnies maritimes mondiales. Voilà comment.

Alors qu'elles présentaient des résultats financiers avec des pertes abyssales ces dernières années à cause justement de la profusion des offres, ce qui a entraîné de forts mouvements de concentration, dès la fin 2019, de semaine en semaine, les leaders du secteur ont entrepris de raréfier les offres de manière presque chirurgicale. Ces majors de la mer possèdent en effet des outils informatiques extrêmement puissants, couplés à des moyens satellitaires, le tout appuyé par de l'intelligence artificielle, de sorte qu'ils peuvent "bouger" les lignes maritimes et les boîtes en moins de 48 heures.

Boîtes : organiser la pénurie

Selon la Banque mondiale, le parc mondial de containers est estimé à 800 millions de boîtes utilisées dans le monde en 2019 pour le transport des marchandises. Les dix premières compagnies mondiales, dont entre autres Maersk, MSC, CMA CGM, APL et Evergreen Marine, possèdent ensemble 10 millions de containers, un parc qui était utilisé en moyenne à 53 % à mars 2020, voire précisément à 45 % pour Maersk et MSC et à 60 % chez CMA CGM.

Brutalement donc, pénurie et flambée des prix, à partir de juin 2020, soit au milieu de la crise sanitaire, période où il fallait trouver d'urgence masques et autres respirateurs, tous fabriqués en Chine !

Il est donc très vraisemblable que ces compagnies aient décidé, d'un commun accord, de raréfier les capacités pour faire remonter les prix. Pour bien comprendre, les quatre premiers transporteurs que sont Maersk, MSC, Cosco et CMA CGM cu-

REPRENDRE ET ACHEVER LE TRAVAIL DÉBUTÉ POUR CONSTRUIRE

LE MARCHÉ UNIQUE ANTILLAIS

Depuis 2004, la Martinique et la Guadeloupe constituent un territoire fiscal unique au regard de la taxe sur la valeur ajoutée (TVA), des accises, de l'octroi de mer et de l'octroi de mer régional. Ainsi, les marchandises produites ou importées en Guadeloupe et qui sont expédiées ou livrées en Martinique, et vice-versa, ne sont pas soumises à des formalités de dédouanement. De même, les livraisons de productions locales sont imposables à l'octroi de mer et à l'octroi de mer régional dans la région de départ. Les douanes ont fait évoluer leur système informatique qui est aujourd'hui fin prêt pour fluidifier le système.

Sauf que ce système ne pourra magnifiquement fonctionner que si les pratiques et octrois de mer sont harmonisés. Or, ce n'est pas le cas, et le dossier est au point mort. Par exemple, comment expliquer un différentiel de 1 à 1000 pour les déclarations en douane entre les deux îles à l'entrée des marchandises importées. Ce sont ces déclarations qui servent ensuite de base à la restitution des montants d'octroi de mer entre les deux îles. Aujourd'hui, quand la Guadeloupe fait 10 000 déclarations de marchandises qui repartent vers la Martinique, la Martinique n'en fait que 1000... Il y a visiblement quelques oublis.

De même, l'harmonisation des taux d'octroi de mer n'est toujours pas finalisée entre les deux territoires. Ce travail a été amorcé en 2010 au sein de l'Union régionale Antilles-Guyane (URAG). Il s'est achevé en 2012, quand Victorin Lurel est devenu ministre des Outre-Mer. Il y a certes eu des tentatives pour reprendre le dossier, mais certains politiques, singulièrement ceux de la Martinique, ne se montrent pas intéressés.

Pour des liens équilibrés avec la Caraïbe, on pourrait commencer par cette étape-là.

mulent en effet à elles quatre 60 % de l'offre de transport maritime mondial.

Ces ententes sont possibles parce que ces opérateurs se parlent déjà à travers des alliances ou des consortiums constitués tout

à fait légalement leur permettant d'exploiter ensemble des lignes pour optimiser leurs coûts. L'Union européenne a d'ailleurs donné son accord en 2020 pour qu'elles continuent de le faire vers ses marchés, à condition qu'aucune ne dépasse 30 %

LA COMMISSION CENTRALE POUR LA NAVIGATION DU RHIN : L'OUTIL ORGANISANT

DEPUIS LONGTEMPS LE CABOTAGE, EN EUROPE



La Commission Centrale pour la navigation du Rhin (CCNR) est l'une des plus anciennes organisations internationales. Elle a été créée par le Congrès de Vienne du 24 mars 1815 et est aujourd'hui compétente pour examiner toutes les questions intéressant la navigation rhénane. La CCNR dispose d'une personnalité juridique de droit international. Outre de juger les différends entre des opérateurs qui peuvent être de nationalité différente, elle effectue des études, rédige des rapports et publie des informations diverses, telles que des statistiques ou des documents relatifs à l'observation du marché.

Depuis de nombreuses années, la Commission Centrale développe une activité très dynamique pour la remise en activité du couloir rhénan, notamment par la création d'un "passeport de batelier", ainsi que pour une simplification des formalités douanières. De nombreux experts sont associés à ses travaux et des accords spécifiques sont conclus en ce qui concerne les conditions de travail et la sécurité sociale des bateliers rhénans.

Progressivement, les principes et les règles qui régissent la navigation rhénane sont repris et étendus à l'ensemble de la navigation intérieure européenne. Le Rhin fait ainsi partie intégrante du réseau européen des voies navigables. De ce fait, la Commission centrale travaille de plus en plus sur des sujets qui intéressent non seulement le Rhin, mais aussi la navigation in-

terieure européenne dans son ensemble. La coopération avec l'Union européenne devient donc de plus en plus étroite. Si le Royaume-Uni s'est retiré de la Commission centrale en 1993, elle accueille de nombreux "États observateurs", notamment des États du bassin danubien.

En amont, son champ d'application débute au point où commence la "navigation naturelle" du Rhin, point situé selon les autorités suisses à Bâle au kilomètre 166,64. En aval, le régime international s'étend jusqu'à la mer sur toutes les voies qui mènent du Rhin à la mer empruntées par la navigation commerciale. Le fleuve, dans toute sa largeur, est soumis à la réglementation internationale, y compris les rives et les chemins de halage, les eaux des ports et, dans une certaine mesure, les quais, emplacements de chargement, déchargement et entrepôts. Les affluents du Rhin sont pour partie soumis aux dispositions de la Convention relatives à la liberté de navigation, avec des stipulations particulières par exemple pour la Moselle ou le Main.

Le Traité de Versailles du 28 juin 1919 a réorganisé en profondeur le fonctionnement de la Commission centrale et transféré son siège à Strasbourg. La Suisse, la Belgique, le Royaume-Uni et l'Italie en sont devenus membres. La Commission intervient dans les travaux de canalisation au niveau du Rhin supérieur. Elle assure un suivi de la situation économique de la navigation rhénane. Durant la Seconde Guerre mondiale, le secrétariat avait été transféré à Grenoble et avait cessé son activité en 1940. La Commission centrale a repris ses travaux en novembre 1945 avec les délégations américaine, belge, britannique, française, néerlandaise et suisse. La délégation allemande n'a repris sa place qu'en 1950.

Enfin, dès la Convention de Mannheim de 1868, les voies de recours judiciaires en cas d'infraction aux règles de police relatives à la navigation ou en cas de litige lié à un dommage causé lors de la navigation sur le Rhin ont été installées. Ce n'est qu'un siècle plus tard, en 1968, qu'une véritable juridiction internationale a été mise en place : une Chambre des appels composée de cinq juges titulaires et de cinq juges suppléants, soit un juge titulaire et un juge suppléant par État membre, à savoir l'Allemagne, la Belgique, la France, les Pays-Bas et la Suisse. Les juges, qui doivent avoir une formation juridique ou une expérience de la navigation du Rhin, sont désignés par la CCNR pour une durée de six ans parmi les personnalités proposées par chacun des États membres. Le président, qui doit avoir une formation juridique, et le vice-président de la Chambre des appels sont élus par leurs pairs pour une durée de trois ans renouvelable. Le CNCR dispose d'un budget de 2,5 M€.

Hélène Abelson Gebhardt, ancien juge à la Chambre des appels de la CCNR de 2008 à 2014, vice-présidente (2011-2012) puis présidente (2013-2014), magistrate judiciaire honoraire, aujourd'hui médiatrice à Paris et à Strasbourg /Kehl

de part de marché. Les Antilles sont au cœur de la conséquence désastreuse de cette décision européenne.

Les trois principales alliances mondiales sont 2M (2), Ocean Alliance (3), The Alliance (4) qui exploitent 95 % ensemble de la capacité totale des navires et dominent à 80 % les routes maritimes les plus fréquentées dans le monde. Elles ont toutes trois annoncé la baisse importante de leurs services dès avril 2020, les conséquences sont visibles aujourd'hui.

Les trois scénarios

Trois scénarios se profilaient en effet. L'analyste Sea-Intelligence en voyait deux : dans une hypothèse favorable, à savoir la maîtrise rapide du covid-19 par les pays, les transporteurs subiraient une baisse de volume de 10 % en 2020 tout en parvenant à maintenir les taux de fret. Dans ce cas, leurs bénéfices diminueraient de 6 Md\$ par rapport à ceux de 2019. Ce sera difficile, mais le système mondialisé tiendrait encore. Le scénario catastrophe celui-là, entraînant une chute du taux de fret, les compagnies maritimes se retrouveraient dans une situation comparable à celle de la crise financière de 2009 et encaisseraient collectivement une perte de 23 Md\$ en 2020. Impensable, car il y aura des morts, même parmi les plus gros !

Le troisième scénario, à l'œuvre aujourd'hui, est celui de la restriction de l'offre de service pour maximiser le prix du passage, une manière de faire rentrer des dollars dans les caisses. Au plus fort de la crise sanitaire, le coût d'un container entre l'Asie et l'Europe dépassait les 5000 \$, alors qu'il était en dessous de 1300 \$ en 2019. Rodolphe Saadé lui-même reconnaît, même timidement, que cette mondialisation à outrance a des effets pervers et plaide pour un commerce mondial plus équilibré !

Lueur d'espérance : aidées par les lobbyistes de la chaîne logistique, les autorités mondiales de la concurrence commencent à s'intéresser à cette possibilité d'entente et de stratégie concertée délétère pour les marchés au sein des alliances.

L'approvisionnement des outre-mer français se retrouve dans cette tourmente : demeurer passif ne peut pas être une option. Sous cet éclairage, connaître le véritable coût du fret sur le transatlantique et favoriser l'arrivée de nouveaux opérateurs dans la Caraïbe a donc du sens. Pour y parvenir, le courage

politique ainsi qu'un travail déterminé et concerté entre tous les acteurs sont indispensables, parce qu'il s'agit de déconstruire un système qui a été somme toute profitable pour les acteurs de la chaîne logistique locale, grâce notamment à une clientèle captive en bout de chaîne qui n'avait d'autre choix que de payer.

Aujourd'hui, le covid a jeté une lumière crue sur des pratiques qu'il faut questionner. La première : la course au gigantisme des ports des Antilles françaises pour pouvoir recevoir des bateaux de plus en plus gros, quitte à draguer les chenaux, avec des impacts écologiques majeurs irréversibles.

Ports des Antilles-Guyane sous pression

Les ports des Antilles, sous la pression de l'unique armateur, répondent à cette stratégie gagnante pour lui, mais perdante pour ces îles. Parce qu'elles sont contraintes de réaliser des investissements de plus en plus lourds qu'elles ne pourront jamais rentabiliser car leur marché local n'est pas suffisamment important pour les rentabiliser. Le coronavirus repousse encore l'heure de la rentabilité ! Sans argent public, ces grands ports ne pourront pas y parvenir.

Quant à la perspective du transbordement que fait miroiter CMA CGM, sur ces trois dernières années, les deux ports ont testé l'extrême volatilité de ce trafic ainsi "*le fait du prince*" de l'unique compagnie qui se sert de la fausse compétition entretenue entre les deux ports pour faire baisser encore les tarifs.

La seconde pratique à questionner : celle d'acheter de plus en plus loin et de moins en moins cher des produits qui pourraient être fabriqués localement à un coût raisonnable. La conséquence directe de ce commerce mondial est la paupérisation de territoires qui se retrouvent dans un jeu qui n'a pas été conçu pour eux.

Les Antilles et la Guyane sont en outre entourées de voisins qui eux aussi produisent des choses et ont sans doute eux aussi besoin de leurs savoirs et productions, simplement déjà parce qu'ils sont dans la même situation d'enclavement.

Aujourd'hui encore, les échanges avec les pays voisins sont au mieux extrêmement difficiles, au pire carrément impossibles. Ces difficultés réelles de commerce et de déplacement dans la Caraïbe ne relèvent pas du manque d'envie, mais d'une volonté





déterminée et organisée de réserver ces marchés pour les producteurs français, voire européens, et tout cela avec des règles de droit et des normes.

Les marchés de l'outre-mer sont en effet considérés comme des "territoires d'exportation" pour la France et l'Europe, c'est-à-dire que les produits qui arrivent dans ces pays sont exonérés de toutes taxes. Il y a certes l'octroi de mer, mais il ne règle pas tous les écarts. Difficile dans ces conditions pour les productions locales de se maintenir.

Les marchés des outre-mer sont également des territoires de "dégagement" pour les productions européennes. C'est-à-dire que, sous couvert de grandeur d'âme pour "nourrir" les populations aux faibles revenus maintenus, arrivent dans ces pays les surplus des industries européennes qui ne trouvent pas preneur dans le grand export. L'Europe a en effet longtemps incité ses industriels à surproduire sans véritablement se préoccuper des marchés d'écoulement, quitte à les aider ensuite à exporter leurs productions à bas prix vers des pays ou certains de ses territoires, comme les marchés des outre-mer. Dans ce contexte, impossible non plus aux productions locales de se maintenir, même si l'Europe déverse des montants importants de subventions à travers les Programmes d'options spécifiques à l'éloignement et à l'insularité (POSEI). Aides qui sont pour l'instant le plus souvent détournées de leur objet.

Fluidifier le transport maritime

La troisième pratique à questionner : la difficulté du transport dans la zone Caraïbe. Pour l'aérien, la Direction générale de l'aviation civile (DGAC) devrait véritablement commencer à travailler avec les aviaticiens des autres pays pour régler les problématiques de coût de survol et d'accès.

Pour le maritime, même dégradé, un service existe. Cependant, l'unité du container n'est pas pertinente pour les marchés des petites îles de cette zone Caraïbe et au stade de développement dans lequel se trouve la Guyane. Certes, les compagnies présentes proposent du groupage, mais ce n'est pas leur segment préféré. En outre, la course au gigantisme dans laquelle sont lancés les armateurs ne correspond pas à la réalité des îles et à la situation du port de la Guyane.

Les armateurs mondiaux sont dans une logique de hubs, de grosses plates-formes où leurs géants des mers déposent leurs multiples boîtes, jusqu'à 23 756 équivalents vingt pieds (EVP) pour le plus gros. Les grands ports maritimes des Antilles et le port de Dégrad-des-Cannes ne pourront jamais recevoir de tels

monstres. En revanche, ils ont besoin de bateaux spécifiques pouvant combiner le transport multiproduit, pour effectuer du cabotage, c'est-à-dire du transport sur courte distance avec leurs voisins.

Aujourd'hui, cette offre n'existe pas. Certes, CMA CGM vient de trouver le second bateau ayant une capacité de 150 TEU équipé d'une grue qui lui permettra de lancer, ce début février, Kalinago. C'est un service qui desservira en boucle Trinidad, Barbade, Grenade, Sainte-Lucie, la Martinique, la Dominique, la Guadeloupe et Porto Rico. CMA CGM table sur le transbordement vers ces pays pour asseoir cette nouvelle offre. La crise rend cet armateur sans doute encore plus conscient que chaque flux compte aujourd'hui.

Élargir l'offre

Cette nouvelle offre est un magnifique premier pas, mais elle doit être complétée. D'une part, parce que l'expérience d'un seul opérateur a démontré de longue date ses limites ; d'autre part, parce que le container n'est pas adapté à tous les produits. Or les besoins sont à la fois pour de la palette, des engins de TP, des véhicules, etc. Tout reste à faire en termes de groupage.

La quatrième pratique à questionner : l'indigence des outils, notamment juridiques, dans la zone pour véritablement sécuriser les contrats, et du même coup les transactions. L'implantation depuis ce début janvier 2021 du Centre d'arbitrage caribéen Ohadac (CARO) est une première belle étape qui doit être renforcée (lire IE décembre 2020). Son travail doit être rapidement renforcé par l'émergence d'un droit maritime caribéen (*lire encadré p. 42*), voire d'un conseil central pour la navigation dans la mer des Caraïbes, à l'instar de la Commission Centrale qui existe depuis 1815 pour organiser la navigation sur le Rhin. Son fonctionnement inspire d'ailleurs la Commission européenne pour la construction de sa vision maritime.

La Caraïbe est à l'aube d'une transformation radicale, maritime et aérienne : les Antilles et la Guyane française ne peuvent plus demeurer en marge de ce mouvement. ■■

1) Après l'avoir recapitalisée à hauteur de 900 MF, la compagnie a été vendue à la CMA 20 MF alors que sa valeur était estimée par plusieurs études à 1 milliard de franc.

(2) 2M regroupe Maersk & MSC.

(3) Ocean Alliance regroupe CMA CGM, Cosco Shipping, Evergreen et OOCL

(4) Ocean Alliance regroupe Hapag-Lloyd, One, Yang Ming et Hyundai Merchant Marine (HMM)

WWW.INTERENTREPRISES.COM/ANNONCES-LEGALES

➤ POUR VOS ANNONCES LÉGALES :
4,16 € HT LA LIGNE | **DE 40** CARACTÈRES.

➤ POUR VOS APPELS D'OFFRES, AVIS, ... :
90,00 € HT | **POUR 550** CARACTÈRES.

VOUS PUBLIEZ RÉGULIÈREMENT DES ANNONCES LÉGALES ? **OUVREZ UN COMPTE PRO !**

Nos **6** avantages pour **15,00 € / mois** :



COMPTE PERSONNALISÉ

Accédez à votre tableau de bord pour créer et gérer la publication de vos annonces légales.



DOUBLE MODE DE SAISIE

Utilisez nos formulaires ou notre mode de saisie libre.



ATTESTATION DE PARUTION

Immédiate.



RELEVÉ MENSUEL D'ANNONCES

Facturation mensuelle pour vos annonces légales, 4,16€ HT la ligne de 40 caractères.



POSSIBILITÉ D'ACHAT DE CRÉDITS

Pour vos appels d'offres et avis, achat d'unités de publication (UP) à tarif préférentiel : 90,00 € HT l'UP de 550 caractères.



ILLUSTRATION

Insertion gratuite du logotype de vos clients.

PROFESSIONNELS, AVEC NOS PACKS,
UNE RÉDUCTION IMMÉDIATE DE

- 6 à 11% -

SUR LE COÛT DE VOS APPELS D'OFFRE, AVIS, ...

VOS ANNONCES DIFFUSÉES DANS
NOTRE NEWSLETTER HEBDOMADAIRE
SPECIALE ANNONCES LÉGALES À PLUS

DE 30 000 CONTACTS





DENIS LESUEUR
PDG DU GROUPE LORET

Pour Denis Lesueur, les territoires français d'Amérique doivent se reconnecter à la Caraïbe.

Denis Lesueur : "Les groupes locaux doivent assumer leurs responsabilités de leaders !"

Câble, aviation, droit des affaires... : pour désenclaver les territoires français de la Caraïbe, ce groupe guadeloupéen s'attaque à des sujets qui concernent tout le monde.

Comment se porte le groupe Loret ?

Le groupe Loret se porte bien. Nous sommes sortis avec succès de la période de sauvegarde qu'a connue notre groupe à partir de 2012. Preuve de ce retournement réussi de situation après les graves difficultés financières commencées en 2008, notre groupe a obtenu en 2017 le prix Ulysse, distinction décernée par les lecteurs de l'hebdomadaire économique *Challenge* et l'Association pour le retournement des entreprises (ARE) constituée d'avocats, d'experts-comptables, de conseils, de mandataires ad hoc, de banquiers, de fonds d'investissement, de managers de crise, etc.

Notre groupe intervient aujourd'hui en Guadeloupe, en Martinique et en Guyane dans la distribution automobile, la location de voitures, la distribution de pièces détachées. Nous avons aussi encore

l'activité télécoms jusqu'à la fin de la délégation de service public Guadeloupe Numérique, qui s'achève en 2025.

Votre groupe va-t-il se repositionner au renouvellement de cette délégation de service public ?

Non, nous n'en avons pas l'intention. Aujourd'hui, notre groupe emploie 750 collaborateurs et nous réalisons 380 M€ de chiffre d'affaires.

Pourquoi votre groupe ne se repositionnera-t-il pas ?

Parce que ce n'est plus notre métier et parce que, aujourd'hui, il y a suffisamment d'opérateurs, ce qui a changé les conditions de la concurrence. Car grâce à notre incursion dans les télécoms et la pose du câble Guadeloupe Numérique, la location d'un méga-

ENTRETIEN

bit dans la région est passée de 3000€ par mois à 450€ avant que nous démarrions le projet, et à 20€ aujourd'hui !

Pourquoi l'avoir fait ?

Nous l'avons fait parce que nous avons une grande conscience que désenclaver nos pays, de toutes les manières possibles, est une question de survie. Notre groupe exerce sur des territoires insulaires, cloisonnés entre eux. Si nous ne travaillons pas sur des projets structurants de nature à intégrer nos îles dans leur environnement, nous sommes condamnés à disparaître. Nous devons tout faire pour intégrer les territoires français à la Caraïbe.

Pourquoi le pensez-vous ?

Parce que la Caraïbe est une force. La Caraïbe est grande et, d'un bout à l'autre, nous avons une histoire commune. Ce sont des îles qui ont été tour à tour occupées par les Français, les Espagnols, les Hollandais. Même si nous parlons anglais, français ou autre, le créole est notre langue commune. Et puis, il y a aussi de grands pays : par exemple, la Colombie est caribéenne. La Caraïbe recèle en outre un capital humain aujourd'hui encore inexploité : c'est un atout pour l'avenir. Avec ses histoires douloureuses, la Caraïbe a été cloisonnée : il est temps de la décloisonner !

Après le numérique, votre groupe a également accompagné le groupe Dubreuil quand il a décidé de se lancer dans les liaisons transatlantiques. Pourquoi l'avoir fait ?

C'est toujours dans une logique de désenclavement de nos territoires. Souvenez-vous qu'en 2003 Air Liberté a été liquidé et que les Antilles risquaient de se retrouver dans un duopole Air France-Corsair qui allait restreindre les capacités de se déplacer vers le continent. Notre groupe a pris 10 % du capital de la société que le groupe Dubreuil créait pour ce trafic particulier. Le groupe Dubreuil a racheté nos parts au bout de deux ans.

Vous êtes également très impliqué depuis 2007 dans le projet Ohadac qui a abouti en 2021 à la création de la première et l'unique Cour d'arbitrage caribéen : pourquoi relever un tel challenge de sécuriser les contrats, voire d'harmoniser les pratiques du droit des affaires dans la Caraïbe ?

C'est de la responsabilité des groupes locaux d'assumer leur leadership en travaillant sur des sujets capables d'améliorer le mieux-être du plus grand nombre. Ces territoires nous permettent de faire de bonnes affaires. Nous

voyons ce qui nécessite amélioration : c'est aussi de notre responsabilité de le faire, aux côtés de la puissance publique.

Tous les dirigeants de groupe ne pensent pas comme vous...

Eh bien, c'est dommage. Notre groupe ne devrait pas être une exception !

Nos territoires ont besoin d'être mieux organisés, d'être mieux desservis et dotés de services pour l'heure inexistant. Ce n'est pas tout de le dire, il faut mettre la main à la pâte et à la poche pour que les choses changent.

Selon vous, des groupes locaux auraient dû s'intéresser à l'améliorer de la distribution de l'eau dans nos îles ?

Oui, je le pense.

En outre, vis-à-vis de nos voisins qui n'ont pas le même niveau que nous, il faut avoir une autre approche. Au lieu de nous calfeutrer, voire de développer un faux sentiment de supériorité, développons au contraire les échanges avec eux afin que leur niveau de vie progresse aussi, et comme cela nous aurons moins de problèmes.

Vous êtes dans le tour de table de Corsair : cela était-il indispensable ?

Le covid-19 est en train de rebattre toutes les cartes, dont celles de l'aérien. Dans le même esprit, la perspective de revenir à un duopole, cette fois avec Air France et Air Caraïbe, n'était pas acceptable. Et puis, c'est historique : si nous parvenons à rassembler des opérateurs de tout l'outre-mer autour de la table pour renforcer la capitalisation de la société, nous maîtriserons un maillon indispensable pour renforcer l'accessibilité de nos territoires.

Votre groupe s'intéresse également à la santé des Caribéens ?

Nous avons effectivement lancé en 2015 Saint-Barth Executive, une compagnie aérienne pour effectuer du charter VIP et des évacuations sanitaires dans la Caraïbe. C'est une première pièce d'un projet important : celui de cartographier toutes les spécialités médicales dans la Caraïbe adossé à une hotline et à un service de conciergerie dans les îles de manière à ce que les patients caribéens soient traités au plus près de chez eux et non plus à trois heures ou à huit heures d'avion !

Les projets de ce type, s'ils se multiplient, - et les groupes locaux peuvent les porter-, seront de nature à permettre à nos jeunes de revenir dans de meilleures conditions. ■■

LE GROUPE LORET : CHIFFRES CLÉS

- Création : 1973

- Nombre de salariés : 750

- Chiffre d'affaires : 380 M€

> Distribution automobile

- Auto Guadeloupe Développement en Guadeloupe (marques Peugeot, Citroën, Kia), 5200 véhicules par an, 30 % de part de marché.

- Somasco en Guyane (marques Peugeot, Citroën, Kia), 1800 véhicules neufs, 30 % de part de marché.

- Sorémar dans les îles du Nord (marque Kia), 600 véhicules neufs, 22 % de part de marché.

> Location de véhicules

- Salva, Soguloc en Martinique, en Guadeloupe et en Guyane (Hertz, Thrifty), flotte de 2500 véhicules, leader sur les trois territoires.

- CGFF, Conseil Gestion & Financement de Flotte en Guadeloupe, Martinique, Guyane & Saint-Martin, 2500 véhicules, leader dans les trois territoires.

> Pièces de rechange

- Saci (Saci, Renault Trucks), Guadeloupe, Martinique, Guyane, 100 véhicules industriels.

> Exploitation du câble sous-marin

- Global Caribbean Network (liaison Porto Rico, Sainte-Croix, Saint-Martin, Saint-Barthélemy, Guadeloupe, 900 km de long, capacité de 10 Tb/s.

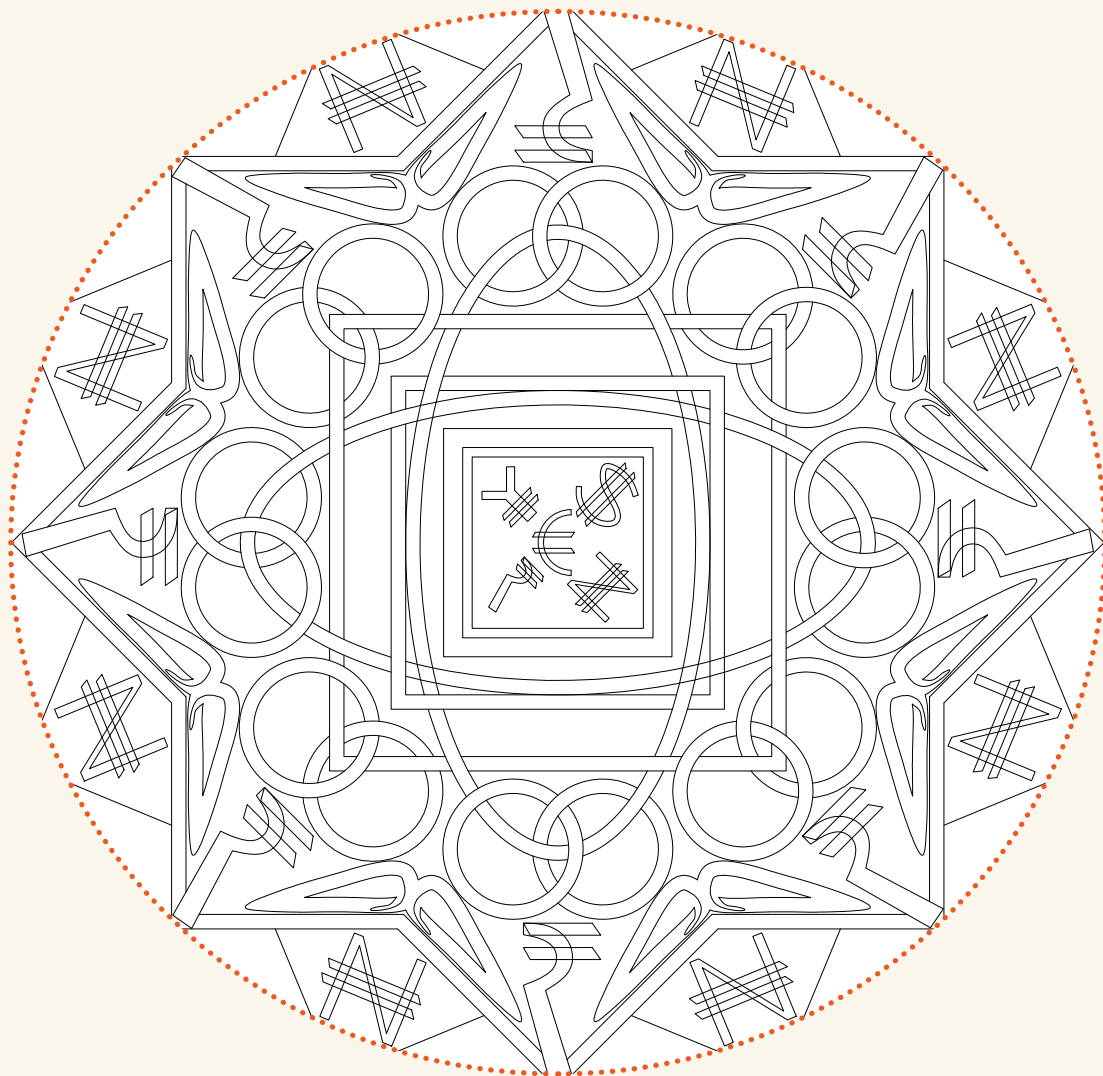
> Transport aérien

- Saint Barth Executive, Charter VIP et évacuation sanitaire dans la Caraïbe avec eux Pilatus de neuf places dans la Caraïbe française. La société possède 7 droits de trafic dans la zone sur les 14 qui l'intéressent. Le groupe Loret discute avec les Agences régionales de santé de Guadeloupe et de Martinique qui recherchent un prestataire fiable.

Les mandalas d'Armelle

LE MANDALA est un terme générique des représentations circulaires organisées autour d'un centre. Le « mandala » est une invitation au voyage, un mode d'expression symbolique pratiqué depuis la nuit des temps par de nombreux peuples dans le monde. Il s'agit d'un art sacré, un rituel qui relie l'homme à l'universalité. Dans un mode en déconstruction tel qu'en ce moment, une pause pour se relier à l'essentiel peut permettre de retrouver du souffle. A vos crayons de couleurs!

Changement de sensations



ENVIE DE DÉTENTE

Les règles du Sudoku sont simples et sont au nombre de trois :

- > **RÈGLE 1** : Sur chaque ligne, vous devez placer l'ensemble des chiffres de 1 à 9 sans répétition.
- > **RÈGLE 2** : Sur chaque colonne, vous devez placer l'ensemble des chiffres de 1 à 9 sans répétition.
- > **RÈGLE 3** : Dans chaque région, vous devez placer l'ensemble des chiffres de 1 à 9 sans répétition.

FACILE

	1		4	6			2	5
				8	9			4
		8			2	7	6	
	3		2		8		5	1
				5				
2	9		1		4		7	
	6	7	8			3		
8			6	2				
1	2			9	3		8	

MOYEN

		7						
			3			9	8	
			9	6		4		2
		2		7		3		8
	9		6		3		7	
7		4		8		6		
3		8		4	1			
	1	9			2			
						7		

DIFFICILE

	5		2				3	
			6		7			5
7	1			8				
		2						
4	9						1	6
					4			
				7			2	8
3			5		1			
	6			9		7		

DIABOLIQUE

	3			7			8	
				9	6	4		7
		2		5				
								5
2	5			3			9	6
3								
				8		7		
5		6	9	1				
	4			2			6	

Les solutions du précédent numéro

3	9	2	1	5	8	6	7	4
4	6	5	2	7	9	3	8	1
8	7	1	3	6	4	5	9	2
6	3	7	4	2	5	8	1	9
5	1	4	9	8	7	2	3	6
2	8	9	6	3	1	4	5	7
7	4	3	8	1	6	9	2	5
9	5	8	7	4	2	1	6	3
1	2	6	5	9	3	7	4	8

1	7	9	5	8	4	6	2	3
5	6	3	7	9	2	4	8	1
8	2	4	1	6	3	9	5	7
2	9	1	3	5	7	8	6	4
7	8	6	4	1	9	2	3	5
3	4	5	8	2	6	7	1	9
9	3	2	6	7	5	1	4	8
4	1	7	2	3	8	5	9	6
6	5	8	9	4	1	3	7	2

2	1	6	7	8	3	9	4	5
8	5	7	4	9	6	2	1	3
3	4	9	2	5	1	8	6	7
4	3	1	5	2	9	6	7	8
7	9	5	6	4	8	3	2	1
6	2	8	1	3	7	5	9	4
5	8	4	9	1	2	7	3	6
1	7	2	3	6	5	4	8	9
9	6	3	8	7	4	1	5	2

6	8	7	1	2	4	3	9	5
1	5	9	3	6	7	2	8	4
4	3	2	8	5	9	7	6	1
3	4	5	7	9	2	8	1	6
8	7	1	6	3	5	9	4	2
9	2	6	4	8	1	5	3	7
7	6	3	2	1	8	4	5	9
5	1	4	9	7	3	6	2	8
2	9	8	5	4	6	1	7	3

Travailler en toute tranquillité.

Nouveaux forfaits mobile pro avec plus de Giga et de services.



■ 2^{ème} SIM DATA offerte⁽¹⁾

■ Nouvelle Zone Business : jusqu'à 3h d'appels et 3 Go d'Internet mobile depuis et vers ces destinations⁽²⁾

■ Caraïbes, Brésil et Suriname : jusqu'à 10h d'appels et 5 Go d'Internet mobile depuis et vers ces zones⁽³⁾

■ Appels et SMS/MMS illimités depuis et vers USA, Canada et Porto Rico⁽⁴⁾

Orange accompagne
les indépendants et les créateurs

Vous rapprocher
de l'essentiel



Kit mains libres recommandé.

Offre avec engagement de 12 mois soumise à conditions valable en zone Antilles-Guyane françaises.

(1) 2^{ème} SIM DATA offerte à la demande : Usage internet uniquement et décompté du volume principal de l'offre. 2^{ème} SIM offerte à partir du forfait 40Go et plus en version avec mobile. (2) Zone Business : Ghana, Chine, Maurice, Nouvelle Calédonie, Sénégal, Tunisie, Côte d'Ivoire, Israël, Maroc, Madagascar, Polynésie Française, EAU. (3) Au-delà des volumes inclus, voir fiche tarifaire, voyager avec Orange. (4) Communications incluses sous réserve d'un usage raisonnable depuis ces zones. Voir Conditions Générales d'Abonnement. 10/20 © Orange Caraïbe - S.À au capital de 5 360 000€ - Siège social : 1 Avenue Nelson Mandela 94110 Arcueil - 379 984 891 RCS Créteil.