



Les Cahiers d'Outre-Mer

Revue de géographie de Bordeaux

234 | Avril-Juin 2006

Varia

Saint-Martin/Sint-Maarten, une petite île divisée pour de grands enjeux

Marie Redon



Édition électronique

URL : <http://journals.openedition.org/com/73>

DOI : 10.4000/com.73

ISSN : 1961-8603

Éditeur

Presses universitaires de Bordeaux

Édition imprimée

Date de publication : 1 avril 2006

Pagination : 233-266

ISBN : 978-2-86781-414-3

ISSN : 0373-5834

Référence électronique

Marie Redon, « Saint-Martin/Sint-Maarten, une petite île divisée pour de grands enjeux », *Les Cahiers d'Outre-Mer* [En ligne], 234 | Avril-Juin 2006, mis en ligne le 01 avril 2009, consulté le 19 avril 2019.

URL : <http://journals.openedition.org/com/73> ; DOI : 10.4000/com.73

Ce document a été généré automatiquement le 19 avril 2019.

© Tous droits réservés

Saint-Martin/Sint-Maarten, une petite île divisée pour de grands enjeux

Marie Redon

« La frontière matérielle, celle du pointillé sur la carte, n'arrête pas le voyageur : ni policiers, ni douaniers à engueuler, mais un petit monument qu'on photographie au passage. Ce qui divise démentiellement l'île de Saint-Martin c'est une frontière épaisse de lois différentes, de tribunaux, de monnaies, d'enseignements, de travaux publics, etc. devant laquelle l'observateur non prévenu sent sa raison lui échapper. »
(Raspail, 1973, p. 60)

- 1 L'île de Saint-Martin, située dans l'archipel des Petites Antilles, n'en finit pas de surprendre : deux entités politiques (Sint-Maarten/Saint-Martin), une superficie réduite (environ 90 km²), une population en pleine croissance (30 000 habitants dans les années 1980, plus du double aujourd'hui), plus de 100 nationalités différentes, une destination touristique prisée, des trafics illégaux avérés et une frontière (fig. 1). La frontière de Saint-Martin ne pose pas de problème particulier : point de tension entre les parties française et hollandaise de l'île, point de conflit frontalier, point d'affrontement entre ces deux espaces du monde caribéen américanisé. Une frontière insulaire plutôt discrète, au point que beaucoup ignorent que cette île tropicale, connue pour la beauté de ses plages, est politiquement scindée.
- 2 Dans son monumental travail consacré à la Guadeloupe au début des années 1960, Guy Lasserre écrivait au sujet de cette partition :
« pour une grande part, l'originalité de Saint-Martin tient à la coexistence des Français et des Hollandais sur une même terre exiguë. Le partage politique n'ôte pas grand-chose à l'unité réelle de l'île. Des deux côtés de la frontière – marquée sur la route par un monument commémoratif (1648-1948) – se retrouvent les mêmes

genres de vie, la même mentalité, la même prépondérance de la langue anglaise. (...) La frontière n'est gardée par personne. Pour les habitants des deux zones, la partition de l'île n'a que des avantages. Les Saint-Martinois bénéficient, en quelque sorte, d'une double nationalité et tirent profit de l'appartenance à deux zones économique partiellement complémentaires. » (Lasserre, 1961, p. 842).

3 Pourtant, sous une apparente tranquillité, cette frontière engendre un certain nombre de phénomènes relevant de « l'antimonde » (Brunet, 1993) dans un environnement interlope ne relevant pas seulement du fantasme. Séparant deux espaces distincts, la frontière saint-martinoise est instrumentalisée à plus d'un titre sans être manifeste sur le terrain.

4 Le propos de l'article est de dresser un état des lieux des incidences de cette frontière internationale sur un si petit espace de la région caribéenne : quarante ans après l'analyse de Guy Lasserre, qu'en est-il de cette île divisée ¹ ?

Pour une grande part, l'originalité de Saint-Martin tient à la coexistence des Français et des Hollandais sur une même terre exiguë

5 Une entité physique pour deux identités politiques : la situation peut surprendre mais le fait n'est pas unique (Haïti/République dominicaine, Timor, Chypre, etc.). Saint-Martin est le plus petit des espaces insulaires divisés. C'est aussi le cas où la frontière est à la fois la plus ancienne et la moins marquée puisque la libre circulation des biens et des marchandises y est totale depuis 1648. À l'échelle de la Caraïbe, et notamment des Petites Antilles, qu'est-ce qui singularise l'île de Saint-Martin : son histoire ? sa population ? ses plages ? Si chaque île antillaise se distingue par des spécificités sur un fond identitaire commun, à Saint-Martin, la présence de la frontière est sans doute le plus puissant des identifiants, identifiant qui a structuré une île double (fig. 2).

Une île en double

6 Depuis plus de quatre siècles, deux entités politiques coexistent pacifiquement sur cette petite île. De cette situation originale est né un développement particulier où l'on retrouve tout en deux exemplaires, parfois à l'encontre de toute logique. Le tableau 1 met en évidence quelques-uns de ces parallélismes.

7 Ajoutons qu'on doit passer par le réseau international pour téléphoner d'un côté à l'autre de l'île et donc payer les communications en conséquence, même si des tarifs réduits existent.

8 Leur degré d'autonomie par rapport aux métropoles n'est pas le même, d'où des problèmes de gouvernance à l'échelle de l'île. En effet, le côté hollandais est rattaché à la Fédération des Antilles Néerlandaises regroupant également les îles de Curaçao, Bonaire, Saba et Saint-Eustache, Aruba ayant un statut particulier depuis 1986. Le gouvernement régional de cet ensemble siège à Willemstad, sur l'île de Curaçao qui se situe à près de 1 000 km de Sint-Maarten. À sa tête se trouve un Gouverneur Général nommé par la Reine des Pays-Bas et qui doit directement référer à la Couronne pour les questions de Justice, de Défense et les Affaires étrangères. D'autre part, ce gouvernement régional est représenté par un ministre plénipotentiaire au Conseil des ministres du Royaume. Sa fonction législative est assurée par un Parlement réunissant 22 sénateurs dont 3 représentent Sint-Maarten. La Fédération jouit d'une autonomie certaine vis-à-vis du Royaume des Pays-Bas puisqu'elle est libre d'édicter ses propres lois dans la mesure où elles n'entrent pas en contradiction avec celles du Royaume ou avec les traités internationaux signés. Sur place, la fonction législative est assurée par le Conseil de l'île élu pour quatre ans. Le représentant de l'État est le Lieutenant-Gouverneur, nommé par le Gouverneur général de la Fédération. Il préside le Conseil exécutif composé de 2 à 7

missionnaires, équivalents de nos Conseillers municipaux par leurs attributions. Toutefois, depuis 1992, le Gouvernement de La Haye a décidé de placer ce Conseil sous tutelle en raison d'une corruption galopante et des activités de moins en moins discrètes d'investisseurs étrangers parfois sous le coup d'un mandat d'arrêt international. Une grande partie de l'administration de Philipsburg, trop corrompue, a été remerciée en 1996.

- 9 Face à cette large marge de manœuvre, le côté français est bien plus strictement lié à sa Métropole. Depuis la Loi sur la départementalisation de 1946, la partie française est une commune du Département de la Guadeloupe, île qui est en même temps une Région. Saint-Martin constitue avec l'île de Saint-Barthélemy l'arrondissement des Îles du Nord depuis 1963. Cet arrondissement est représenté au Conseil général de la Guadeloupe par deux représentants et par un Conseiller au Conseil régional. La plupart des services de l'État y sont présents : la Poste, l'ANPE, la DDASS, la DDE, etc. mais c'est la Mairie qui passe pour l'autorité principale de l'île, notamment en raison du contact privilégié du Maire avec la population saint-martinoise dont il est issu et d'une implication très tardive de l'État central dans la vie locale. Longtemps, l'État français s'est peu intéressé à ses lointains petits territoires peu peuplés. À présent, les compétences de la Commune, renforcées par la décentralisation, s'étendent aux domaines de l'enseignement, de l'urbanisme, des ports de plaisance, des interventions économiques, au programme local d'habitat. Là aussi, la probité des élus ne va pas toujours de soi.
- 10 Les deux parties de l'île ont toutefois en commun d'être des zones franches douanières ² et fiscales. Le cas est loin d'être rare dans les Petites Antilles où Saba, Saint-Eustache mais aussi Saint-Thomas (Îles Vierges américaines) et Anguilla (colonie anglaise) jouissent du même statut. Côté français par exemple, la TVA, la vignette auto et l'octroi de mer ne sont pas appliqués ; de plus, tous les biens importés de Métropole ou de l'étranger sont disponibles hors taxe. Côté hollandais, une *Turnover Tax* (TOT) a été imposée à Sint-Maarten par Curaçao en 1996 (elle porte sur 3 % de la valeur de tout ce qui entre sur le territoire). Mais de part et d'autre, les zones franches relèvent davantage d'un ensemble de tolérances tacites que d'un système structuré.
- 11 Les Antilles Néerlandaises sont associées à l'Union Européenne et font partie de Pays et Territoires d'Outre-Mer (PTOM) alors que le côté français est bel et bien dans l'Union et appartient à l'espace Shengen en tant que Région Ultra-Périphérique (RUP). Ce différentiel est, lui aussi, porteur de difficultés parfois considérables. De cette dualité politique découle le problème majeur du niveau de la prise de décision : l'éloignement des centres (Basse-Terre à 250 km, Paris à 7 000, Curaçao à 700...) est un réel obstacle à la coopération entre les deux parties de l'île et, dans le cadre spécifique d'une petite île où cohabitent deux nations différentes, de nombreuses questions d'ordre local doivent être discutées entre Paris et La Haye parce que relevant du droit international. Il y a là une situation défiant la logique administrative. Comment en est-on arrivé à ce partage ?
- Un partage colonial inédit
- 12 Le partage de l'île fut institué en 1648 par la signature du Traité du Mont des Accords. Dès l'origine, son histoire est marquée d'une légende donnant à la partition un caractère bon enfant, relayée aujourd'hui par le surnom de « *Friendly Island* » inscrit sur les plaques minéralogiques hollandaises. Le caractère amical des relations bilatérales ajoute encore au paradoxe de cette situation de partage qui n'en est pas vraiment une.
- 13 L'histoire de l'île est en grande partie connue par le récit contemporain du Père Du Tertre, publiée à partir de 1667 ³. Il relate que l'île, découverte par Christophe Colomb lors

de son second voyage en 1493, était fréquentée par les Caraïbes qui n'y avaient, semble-t-il, pas d'établissement permanent. Elle fut très tôt visitée par les divers marins qui sillonnaient la mer des Antilles sans qu'il n'y ait de réelle installation européenne avant les années 1640. Les Hollandais, à la recherche d'une île escale qui pouvait aussi leur fournir du sel pour satisfaire la forte demande de la Métropole et de la colonie de *New Netherland*⁴ (île de Manhattan), mais aussi quelques familles françaises, venues de l'île voisine de Saint-Christophe pour y cultiver du tabac, s'y seraient peu à peu installés. Les Espagnols furent les premiers à s'approprier cette île qui leur appartenait de droit en réaction à ces occupations informelles. Mais, par manque de moyens autant que d'intérêt, ils la délaissèrent rapidement et en rasèrent tous les bâtiments, de même qu'ils abandonnèrent la partie occidentale de l'île voisine d'Hispaniola aux Français en pratiquant la même politique de terre brûlée au tout début du XVII^e siècle. Après le départ des Espagnols, les Français et les Hollandais revinrent aussitôt sur l'île. Le gouverneur hollandais de Saint-Eustache demanda au capitaine-major Martin Thomas de prendre possession de l'île de Saint-Martin en 1648. Le chevalier Philippe de Lonvilliers de Poincy, gouverneur de Saint-Christophe qui était alors le siège de l'administration coloniale française dans la région, y envoya aussitôt une trentaine d'hommes. Comme les Hollandais refusaient de laisser débarquer les troupes françaises, ces dernières revinrent avec 300 hommes sous la conduite de M. de Lonvilliers : les Hollandais ne purent s'opposer à ce débarquement et les deux parties signèrent rapidement une Convention, le 24 mars 1648, sur une montagne depuis lors nommée Mont des Accords.

- 14 Ce texte est toujours le seul document de partage de l'île existant, mais son contenu ne nous est connu que par des récits contemporains, l'original ayant disparu. Le Traité, modèle de coexistence pacifique, prévoyait, entre autres, la libre circulation des biens et des personnes, le partage des ressources naturelles ou l'entraide en cas de conflit. Établi il y a près de quatre siècles entre des communautés d'une demi-douzaine de personnes chacune, ce texte est toujours à la base des relations bilatérales sur l'île ce qui pose parfois de sérieux problèmes aux autorités. Notons que ce type de partage n'avait alors rien d'exceptionnel et ce texte aurait eu pour modèle le traité de partage de l'île de Saint-Christophe conclu entre Français et Anglais le 13 mai 1627⁵.
- 15 Le partage définitif de l'île de Saint-Martin avantagea les Français et la légende, qu'on retrouve dans de nombreux récits sans qu'aucun texte d'archives ne puisse l'avérer, explique ainsi cette inégalité : un groupe de chaque camp serait parti de la baie d'Oyster Pond et devait faire le tour de l'île en sens opposé. Les deux équipes se retrouvant à Cupecoy Bay, les Français auraient couru plus vite que leurs homologues hollandais et c'est ainsi que la frontière fut tracée, d'une baie à l'autre, en passant par le sommet du Flagstaff et le Mont des Accords (fig. 2). Notons aussi que chaque groupe de colons avait des intérêts divergents pour l'île : si les Hollandais voulaient du sel et un port abrité, les Français, comme dans le reste des Petites Antilles, voulaient posséder de la terre pour la mettre en culture. Chaque camp a finalement été satisfait par ce partage inédit puisque la partie hollandaise comprend la profonde Great Bay, une vaste saline avec, à l'époque, deux passes pour y entrer ou en sortir tandis que les terres les plus plates et les plus propices à la culture se trouvent côté français. À présent, il existe trois postes frontière terrestres, marqués par de simples monuments commémoratifs et des panneaux de bienvenue (photo 1). Une trace de muret marque également, par endroits, la ligne de partage mais il s'agit sans doute en réalité de murs séparant les anciennes habitations. En effet, si aucun texte d'archives ne mentionne la construction d'un muret de séparation, il

était fréquent que les limites des propriétés soient aussi celles des possessions française et hollandaise.

- 16 L'île de Saint-Martin est donc bien marquée par l'originalité de la « coexistence des Français et des Hollandais sur une même terre exiguë ». On y trouve un paradoxal dédoublement des systèmes politiques et administratifs dans un climat d'entente plus que cordiale sur un espace minuscule, et ce depuis près de 400 ans. Si la frontière juridique existe, elle est loin d'être totalement respectée. L'unité insulaire l'emporterait-elle sur la division politique ? Faut-il voir Saint-Martin comme un cas de « mono-insularité partagée » (Taglioni, 2005) ?

Le partage politique n'ôte pas grand-chose à l'unité réelle de l'île Une même entité morphologique

- 17 D'un point de vue strictement morphologique, nous avons bien affaire à une seule entité : une île montagneuse aux fortes pentes souvent peu accessibles. Le point culminant est le Pic Paradis (424 m) et, à l'exception de la partie occidentale des Terres Basses, l'île est constituée d'un ensemble de mornes (collines) entre lesquels des coulées volcaniques se sont glissées (fig. 2). Guy Lasserre concluait sa présentation du milieu naturel saint-martinois sur la médiocrité des conditions naturelles offertes à l'installation humaine, le peu de luxuriance de la végétation et la peine qui « y fut toujours grande pour arracher à la terre de maigres récoltes » (Lasserre, 1978, p. 817-818). Les mêmes problèmes de relation à l'environnement se posent donc de part et d'autre de la frontière

« or, les problèmes environnementaux ne font pas la distinction entre ces deux entités politiques ; l'absence d'harmonisation des politiques environnementales reste un frein à la gestion des milieux »

- 18 note Pascal Saffache (2003, p. 56) dans son état des lieux des littoraux de Saint-Martin et Saint-Barthélemy. Par exemple, le manque d'eau endogène implique le recours à l'eau de mer, processus toujours onéreux ; la rareté des voies de circulation, gênées par le relief très découpé, entraîne des embouteillages considérables sur la seule route qui fait le tour de l'île ; le traitement des déchets fait encore l'objet de projets et de négociations à l'importance d'autant plus capitale que le nombre de personnes résidentes ou de passage sur l'île va croissant.

- 19 Mais l'unité est aussi dans les atouts : de très belles plages cernent cette île aux côtes découpées, les paysages y sont charmants et les points de vue multiples. Saint-Martin offre toutes les caractéristiques de l'enchanteresse île tropicale telle qu'en rêvent les touristes et ses deux parties instrumentalisent également ce caractère pour attirer la manne touristique, parfois au détriment de l'environnement.

Une identité saint-martinoise forgée loin des Métropoles

- 20 L'héritage historique de Saint-Martin a contribué à forger une unité dans la dualité, loin des lointaines Métropoles. Entre le moment du partage et le milieu du XVIII^e siècle, l'île végétait. Les nombreux conflits qui agitaient alors les Antilles y engendrèrent des changements successifs de gouvernement d'où une instabilité, des pillages et des destructions peu propices au développement : on comptait à peine 1 023 personnes sur l'île en 1766 (Lasserre, 1961, p. 822, d'après des Archives du Ministère de la France d'Outre-Mer). Le véritable décollage de l'île date du milieu du XVIII^e siècle avec le rétablissement d'un climat de paix et la mise en place d'une administration efficace, le tout s'accompagnant d'un essor démographique (afflux d'esclaves noirs de part et d'autre de la frontière) lié à la culture de la canne à sucre. Une forte imbrication des deux communautés coloniales de l'île présida à ce décollage : en 1764, le commandant de la

partie française constatait que, sur une quarantaine d'« habitants », il n'y avait dans sa juridiction que « 10 à 11 Français et issus de Français ; les autres sont Irlandais, Italiens, Hollandais et Anglais. » « D'abord peuplée de flibustiers et de boucaniers de tous horizons, l'île va encore se trouver renforcée dans ce caractère cosmopolite par l'accord de concessions aux étrangers sur place par les autorités françaises qui offrirent également des avantages considérables aux nouveaux arrivants. Ce sont donc, comme l'écrit Lasserre, « essentiellement les étrangers qui ont repeuplé l'île en Noirs, et qui ont permis le développement des habitations sucrières »⁷. Et cette petite communauté parlait un anglais qui deviendra peu à peu la langue dominante de l'île.

- 21 Le petit nombre de familles ayant colonisé l'île est aujourd'hui manifeste dans les patronymes récurrents tels Richardson, Lake, Hodge, Fleming, Gumbs, Hunt, Brooks, Chance, Flanders. Le mélange de noms et de prénoms francophones et anglophones marque encore cette imbrication, comme le note Pierre Martinez (1994, p.51). De part et d'autre de la frontière, on trouve les mêmes familles qui sont et se disent saint-martinoises avant d'être françaises ou hollandaises. On a des liens de parenté, des terres, des biens de part et d'autre de la frontière, et ce depuis le début de la colonisation de l'île. Cette étroitesse des liens familiaux existe aussi entre les décideurs de chacune des parties de l'île, la famille Fleming dont est issu l'actuel maire de Saint-Martin en est sans doute le meilleur exemple. Cela constitue un atout pour la coopération en favorisant le dialogue et les contacts informels, mais engendre aussi souvent une défense des intérêts familiaux au détriment de ceux de la communauté. La présence de toponymes à consonance française à Sint-Maarten (Cul-de-sac, Madame, Belvédère, etc.) et à consonance anglaise à Saint-Martin (St-James, Sandy Ground, Hope Hill, etc.) est une autre preuve du contexte d'intenses relations dans lequel s'est forgée une identité saint-martinoise (photos 4 et 5).
- 22 Face à cette imbrication, les Métropoles respectives étaient bien loin pour faire pencher la balance du sentiment d'appartenance, comme le montre aussi l'histoire économique de l'île. On retrouve à Saint-Martin les cycles de production classiques dans l'aire antillaise. Les premiers colons de l'île cultivèrent le tabac (période 1630-1675 environ) puis l'indigo au milieu du XVII^e siècle. Le coton et l'élevage furent les principales richesses de l'île jusqu'au milieu du XVIII^e siècle, les animaux étant vendus dans les îles voisines comme Saint-Christophe. Le cycle de la canne à sucre débuta plus tôt en partie hollandaise (début XVIII^e siècle) que française (après le Traité de Paris de 1763 assurant la fin des menaces d'incursions anglaises), et il dura jusqu'au milieu du XIX^e siècle après quoi les sucreries fermèrent les unes après les autres. Comme en Guadeloupe, la structure de la population en fut profondément bouleversée alors que l'île de Saint-Barthélemy, toute proche, ne connaissait pas la même mise en culture et donc pas le même recours à la population noire servile. En 1848, lorsque l'abolition de l'esclavage fut proclamée en France, des centaines de Noirs s'enfuirent de la zone hollandaise pour s'établir en partie française. Parallèlement, des « petits habitants » pratiquaient des cultures vivrières, un peu de coton et de l'élevage, sur les mornes.
- 23 Mais l'originalité de l'île réside dans l'exploitation du sel et, si les salines étaient aussi exploitées du côté français, c'est la grande saline hollandaise qui produisait le plus ; les habitants de la partie française avaient le droit d'y ramasser du sel en vertu de l'article 5 du traité de 1648 :
- « la chasse, la pêche, les salines, les rivières, étangs, eaux douces, bois de teinture, mines ou minéraux, ports et rades, et autres commodités de ladite île seront communes, et ce pour subvenir à la nécessité des habitants. »

- 24 Le commerce du sel se faisait essentiellement avec la Nouvelle-Angleterre, mais aussi avec Saint-Eustache et les îles anglaises voisines. En revanche, les relations avec les Métropoles respectives des deux parties de l'île étaient insignifiantes, de même avec la Guadeloupe et la Martinique pour la partie française, hormis un peu de sel et du bétail. En raison de cet isolement, le système des monopoles était peu respecté sur l'île et en 1764, les habitants demandèrent à ce que leur territoire soit un port libre et un entrepôt pour les marchandises étrangères. Si cette liberté de commerce fut pratiquée de fait durant près d'un siècle, le privilège statutaire ne fut accordé à Saint-Martin qu'en 1852.
- 25 Peu à peu, le marasme économique s'installa et l'île se replia sur elle-même : la production de coton cessa dans les années 1920, les salines dans les années 1950. Au début du XX^e siècle, une partie des populations néerlandaises émigra vers les îles de Curaçao et Aruba choisies par les compagnies américaines Shell et Esso pour l'implantation de vastes raffineries. En 1939, la France et les Pays-Bas abolirent les droits de douane et les contributions indirectes entre les deux zones, ce qui permit d'institutionnaliser les relations commerciales et économiques existantes. Si pendant la Seconde Guerre mondiale, la partie française a reconnu le gouvernement de Vichy et, par contrecoup, subi le blocus des forces alliées, le conflit va largement contribuer à l'américanisation de l'île et marquera la fin de l'isolement de Saint-Martin grâce à la construction de l'aéroport de *Princess Juliana*.
- 26 Il résulte de cet héritage historique une forte interpénétration des communautés d'origine française et néerlandaise, marquées par le même cosmopolitisme et par le même recours à la main-d'œuvre servile : « la société saint-martinoise contemporaine fut fondée sur le fait migratoire » écrit C. Audebert (2004, p. 26). Notons que le cas fut très différent sur l'île voisine de La Española (ou Hispaniola) où les colons français et espagnols se sont peu mélangés et où l'afflux d'esclaves fut bien plus sensible dans la partie française, avec l'existence de deux entités politiques, économiques et sociales très distinctes : Haïti et la République Dominicaine. Les liens historiquement distendus avec leur Métropole respective ont conduit Sint-Maarten et Saint-Martin à établir d'intenses relations et à s'inscrire dans l'environnement régional direct, bien plus que dans le cas guadeloupéen par exemple. Nous avons donc bien à faire à un cas de « mono-insularité partagée », selon l'expression de François Taglioni, mais aussi à une île pleinement inscrite dans ce qu'on a pu nommer la « Méditerranée américaine » (Godard et Hartog, 2003).

Deux espaces en synergie dans l'aire américaine

- 27 Les signes d'une identité saint-martinoise commune sont affichés de part et d'autre de la frontière : un hymne, joué lors des cérémonies officielles en plus des hymnes nationaux respectifs, des cérémonies qui ont lieu tous les 11 novembre (jour de la Saint-Martin), sur la frontière. Une frange de la population prône l'unification et l'indépendance de l'île. Un ouvrage, en libre accès dans les bibliothèques municipales de Marigot et de Philipsburg, recense d'ailleurs les symboles de la « nation » saint-martinoise. En préface, on peut lire :
- « The One People are the people of the island's North and South, incorrectly called « Frenchside » and « Dutchside ». « Frenchside » and « Dutchside » are colonial codes and designations which claim St. Martin for the Republic of France and the Kingdom of The Netherlands, instead of for the island's people. Indeed, the labour and love, blood and tears, hopes and dreams of the St. Martin people have given birth to a national consciousness. This consciousness is generating our unique destiny as a Caribbean nation. The One Nation is the indivisible people and land mass, keys, and islets of St. Martin. » (Sekou et Arrindel, 1996, préface).

- 28 Mais un des dénominateurs culturels communs majeurs de l'île n'est pas endogène : il est américain. On peut situer le grand début de l'américanisation de la partie hollandaise en 1943, au moment de l'inauguration de l'aéroport de *Princess Juliana* largement financé par les Américains. Liés aux États-Unis par la Seconde Guerre mondiale et par la langue, les habitants de l'île le furent aussi peu à peu par le tourisme. En effet, la partie hollandaise saisit immédiatement la chance que représentaient le développement du tourisme dans l'aire caribéenne et la proximité géographique des États-Unis : l'île est à 30 minutes de Porto-Rico, 2h30 de Miami et 3h15 de New-York. Après le développement de Cuba qui connut un brutal arrêt en 1959 avec l'arrivée au pouvoir de Fidel Castro, les riches Américains s'intéressèrent peu à peu à cette petite île aux côtes découpées, aux nombreuses plages et à l'accueillante population anglophone. Jean-Pierre Chardon dressait ainsi la « la stratigraphie d'un paradis touristique » en évoquant les « trois paliers successifs » d'un développement touristique continu (Chardon, 1995, p. 24-28) : dans les années 1960, de riches Américains achetèrent des résidences secondaires dans la zone des Terres Basses et quelques hôtels de luxe furent construits dans la partie hollandaise. La décennie suivante fut marquée par la construction de gros complexes hôteliers dans la partie hollandaise alors que la partie française restait en recul, faute d'investisseurs. Jean-Pierre Chardon note une dilution progressive du produit originel de luxe dans la « banale balnéarité de masse » (p. 23), avec une clientèle presque exclusivement américaine en haute saison et une clientèle européenne moins fortunée en basse saison. À partir des années 1980, on assista à une nette accélération de la croissance de l'activité touristique de l'île marquée par un rééquilibrage au profit de la partie française.
- 29 En effet, la Loi Pons de défiscalisation (1986) ⁸ a engendré de nombreux investissements immobiliers : le nombre de chambres a été multiplié, pour la même période 1986-2000, par deux côté hollandais et par huit côté français. Désormais, l'offre fut disproportionnée par rapport à la demande et si les investisseurs ravis voyaient le profit à court terme, les gestionnaires se débattaient dans les difficultés induites par la qualité insuffisante des infrastructures construites et une concurrence féroce. Dans cette phase, la part des touristes européens grandit par rapport à celle des Américains, sauf pour le tourisme de croisière. Le tableau II montre l'importance de la fréquentation de Sint-Maarten par les ressortissants nord-américains. Après un demi siècle de cette fréquentation de plus en plus assidue, on observe une américanisation des modes de vie, notamment du côté hollandais. Les photos 6 et 7 montrent à quel point l'île de Saint-Martin appartient au monde américain, de part et d'autre de la frontière.
- 30 Des deux côtés, on utilise le dollar américain, on regarde des chaînes de télévision américaines, on écoute de la musique venue des États-Unis, on roule parfois dans des voitures américaines, on prend des habitudes alimentaires américaines, on achète à Porto-Rico ou sur le continent les biens de consommation que l'on ne trouve pas sur l'île. Dans la conversation courante, le sentiment d'appartenance au monde américain est sensible. Du côté français par exemple, les Saint-Martinois se moquent bien souvent de leurs voisins guadeloupéens qui subissent si souvent des grèves qui paralysent l'économie de l'île ; ils trouvent également très étonnant qu'« à Pointe-à-Pitre (Guadeloupe), beaucoup de magasins sont fermés le samedi après-midi, comment voulez-vous que les gens achètent et que les touristes restent ! » ⁹ Les Saint-Martinois se sentent proches de l'économie libérale à l'américaine et loin des revendications syndicales de leurs compatriotes antillais.

31 En raison de son histoire et de la commune influence des États-Unis, le partage de l'île semble relativement insignifiant et « n'ôte pas grand-chose à l'unité réelle de l'île », du moins du point de vue culturel. Mais cette unité héritée est à présent confrontée à une nouvelle donne : la croissance démographique sur un espace exigu.

Les Saint-Martinois bénéficient, en quelque sorte, d'une double nationalité...

32 Nous avons déjà vu à quel point le brassage était constitutif de la population saint-martinoise mais le considérable essor de l'île ces vingt dernières années a nettement modifié les équilibres démographiques. Il est désormais difficile de parler de « double nationalité » alors que l'on compte plus de 110 nationalités du seul côté français ! Saint-Martin est entrée dans l'aire du multiculturalisme à l'américaine, comme l'a montré Thierry Nicolas (2004) dans son article « Le fragile équilibre d'une île-carrefour : Saint-Martin »).

33 En 1982, Yves Monnier évoquait déjà « les reflets ethno-culturels d'une construction progressive » en décrivant une « population disparate » en trois strates (Monnier, 1982, p. 54-57). Le « fond ancien » était formé par les « Petits Blancs » venus de Saint-Christophe et nous avons vu que les premiers colons de l'île étaient d'origines diverses. La « trame médiane » était celle de la population ouvrière noire en provenance de la partie hollandaise ou d'Anguilla après 1848. Quant à la « couche actuelle », elle se composait de Métropolitains, de Guadeloupéens, d'Étrangers noirs venus des Antilles anglophones, d'Haïti, de République Dominicaine, sans oublier la présence de quelques riches Américains en villégiature. La nouveauté est que cette dernière strate prend une importance croissante sur l'île où de nombreux Saints-Martinois « de souche » se sentent « envahis ». Le fort accroissement démographique est une réalité sur cette petite île où, pour le côté français, la population est passée de 8 000 habitants en 1982 à 35 000 en 2005 et, pour le côté hollandais, de 17 400 en 1982 à environ 30 600 habitants au recensement de 2001¹⁰. Comment expliquer cette hausse, plus nette du côté français, et quelles en sont les incidences ?

34 Il s'agit moins d'une croissance naturelle que d'un excédent migratoire, en partie lié à la Loi Pons de 1986 qui a entraîné un fort appel à la main-d'œuvre étrangère, notamment haïtienne et dans une moindre mesure dominicaine, pour la construction de tous les bâtiments nés de la défiscalisation. En effet, sur ses 35 000 habitants, la partie française compte plus de 13 400 résidents étrangers ayant une carte de séjour et on estime entre 8 et 9 000 le nombre d'Étrangers en situation irrégulière¹¹. Si l'on dénombre plus de 115 nationalités sur l'île, le plus fort contingent est celui des Haïtiens (environ 9 000 dont les 2/3 enregistrés), suivi par les Dominicains (3 500) et les Dominiquais (2 500 originaires). Viennent ensuite les ressortissants des îles britanniques voisines, de Jamaïque, de Guyana et des Pays-Bas, sans oublier des Chinois (communauté en expansion), des Colombiens, des Vénézuéliens et même des Jordaniens¹². La situation semble comparable du côté hollandais, même si les chiffres sont plus difficiles à obtenir. On y note toutefois une moindre importance relative de la présence haïtienne en raison de la différence linguistique. On peut donc parler d'un véritable « *melting pot* » à l'américaine regroupant des ressortissants de plus de la moitié des pays du monde, sur une île de moins de 90 km² ! D'après l'analyse de Cédric Audebert, les immigrés caribéens de Saint-Martin

« apportent une contribution particulière au dynamisme économique de l'île selon la nationalité considérée, chaque communauté d'immigrés se spécialisant dans une ou deux activités stratégiques » (Audebert, 2003, p. 31).

- 35 Par exemple, les Haïtiens travaillent surtout, légalement ou non, dans la construction et dans divers services au particulier alors que les Dominicains sont très présents dans le domaine de la mécanique, de la restauration rapide, des salons de coiffure ou comme employés dans les casinos.
- 36 Le système éducatif devient, dans un tel contexte, un véritable casse-tête. En vertu du caractère obligatoire de notre système éducatif, tous les enfants présents sur le territoire français doivent être scolarisés d'où le fait que les 3 collèges et le lycée de cette partie sont pleins, que les écoles primaires et maternelles débordent d'enfants dont les parents, lorsqu'ils en ont les moyens, se tournent de plus en plus vers des établissements privés. De plus, le côté hollandais offre peu d'établissements publics de qualité, une majorité étant privés et onéreux : les parents essaient donc d'inscrire leurs enfants en partie française pour qu'ils bénéficient d'une enseignement correct à moindres frais. La langue est une question centrale sur l'île. Du côté hollandais, l'enseignement se fait d'abord en anglais puis en néerlandais comme seconde langue alors que du côté français, on utilise le français et l'anglais ne vient qu'en deuxième position, ce qui est à l'inverse de la pratique quotidienne de la population de l'île. L'inadéquation entre l'enseignement et la réalité de l'île est de plus en plus criante et semble difficile à gérer au quotidien dans les classes. De même pour le système de santé : il n'y a pas de couverture sociale du côté hollandais, les frais d'hospitalisation sont payables d'avance et l'hôpital de Philipsburg n'assure pas l'obligation de prise en charge des urgences. Du côté français, l'hôpital de Marigot doit donc faire face à une fréquentation croissante liée à l'explosion démographique et à l'augmentation des besoins de santé qui en découlent. On y soigne de plus en plus de malades étrangers sans couverture sociale, d'où de graves difficultés financières. Grâce à l'ouverture de la frontière, les résidents des deux parties de l'île peuvent bénéficier gratuitement d'un suivi au dispensaire, faire vacciner les enfants, etc. Les structures scolaires, sanitaires et sociales sont donc saturées à Saint-Martin et Sint-Maarten ne semble pas s'en préoccuper outre mesure.
- 37 Pour l'instant, la population de l'île semble vivre cette situation en bonne entente ou, tout au moins, en bonne juxtaposition mis à part quelques incidents très ponctuels. Si les enfants se fréquentent dans les écoles, ils ne se mélangent guère et on retrouve la partition de l'île Haïti/République Dominicaine dans les salles de classe saint-martinoises. La population de l'île est très hétérogène et, comme le notait Yves Monnier, « l'insularité accentue les différences plus qu'elle ne les gomme » (Monnier, 1982, p. 57). Mais le constat de Thierry Nicolas, plus de dix ans après, est alarmant quant à l'évolution de cette mosaïque communautaire : de la juxtaposition relativement neutre, ne se dirige-t-on pas vers un affrontement des communautés ? Selon lui, la société saint-martinoise est
- « minée par le repli communautaire et de plus en plus par les difficultés de l'industrie touristique qui tendent à s'inscrire dans la durée, elle contient les germes de l'explosion, voire de la désintégration. L'urgence d'une solution se fait ainsi cruellement sentir à un moment où l'insularité, qui s'est longtemps présentée comme un facteur déterminant du processus de créolisation et du « vivre ensemble », n'a plus vocation à broyer les distinctions d'une population cosmopolite. » (Nicolas, 2004).
- 38 Le multiculturalisme à l'américaine prendrait donc le pas sur l'assimilation à la créole...
... et tirent profit de l'appartenance à deux zones économiques partiellement complémentaires Les atouts de la « double insularité »

- 39 Chaque côté de l'île a des spécificités et cette dualité fait sans aucun doute une grande partie de son attractivité. Il y a un profit à tirer de cette partition, de cette « double insularité », voire « double double insularité » comme disent les Saint-martinois.
- 40 Il y a d'abord du profit à en tirer dans le domaine touristique, quasi-monoactivité de Saint-Martin. Notons ici que le secteur primaire (pêche et agriculture) représente moins d'1 % des entreprises enregistrées des deux côtés de la frontière ; quant à l'industrie, elle ne dépasse pas les 5 %. Saint-Martin est bel et bien une île entièrement tournée vers le tourisme. L'argument de vente « *twice for the price of one* » n'est pas une nouveauté puisqu'on trouvait déjà ce slogan sur des publicités de la fin des années 1970. Le côté français offre traditionnellement une restauration de qualité et si l'on se promène dans la rue principale de Grand-Case, connue comme étape culinaire dans toute la Caraïbe, on peut y voir une succession de restaurants aux enseignes vantant une cuisine française traditionnelle. Le front de mer de Marigot propose une succession d'accueillantes terrasses de café, quasi inexistantes à Philipsburg, et un grand nombre de boutiques de luxe aux prestigieuses enseignes parisiennes. Du côté hollandais, en revanche, les standards de restauration et d'hébergement sont « à l'américaine » avec des lits « *king size* » et des enseignes comme Mac Donald, KFC, Burger King, etc. Au coup d'œil, l'architecture côté français s'intègre mieux dans le paysage sous forme de structures de taille moyenne et d'inspiration nettement créole. Les constructions massives sont rares à l'inverse du côté hollandais où la tendance est à la construction encore et toujours, Sint-Maarten n'en finissant pas d'attirer les touristes. Le béton gagne peu à peu sur ce qui a fait l'attrait de l'île (photo 8) et, pour la seule année 2004, plus de 200 permis de construire ont été accordés par les autorités hollandaises ¹³.
- 41 Les avions gros porteurs, y compris ceux des compagnies françaises, arrivent par l'aéroport international « Princess Juliana » dont le trafic ne cesse de s'intensifier (1,6 million de passagers en 2004 contre 1,4 en 2003 et des prévisions pour 2005 à la hausse) et qui devrait encore être développé avec un projet d'expansion d'un montant de 87 millions de dollars ¹⁴. Ils « déversent » sur l'île des touristes qui se rendent bien souvent en partie française, au moins pour y faire quelques achats et goûter la cuisine française. L'aéroport « Espérance » de Grand-Case n'a pas une telle capacité et a reçu 160 000 passagers en 2004 soit dix fois moins que son homologue hollandais... Le rapport est le même quant au transport maritime et la présence du port en eaux profondes de Great Bay, capable d'accueillir plusieurs gigantesques bateaux de croisière en même temps (photo 9), est aussi une aubaine pour la partie française : en 2004, les services portuaires hollandais ont accueilli environ 1,35 million de visiteurs au port (ce qui représente une hausse de 15 % par rapport à 2003 et de presque 28 % par rapport à 2002 !) alors que le port de Marigot affiche un total de 11 139 personnes pour la même année.
- 42 C'est aussi du côté hollandais qu'on va s'encanailler, résidents et touristes confondus. On y trouve tous les casinos de l'île mais aussi les maisons closes et les discothèques les plus chaudes. On compte actuellement 14 casinos de tailles et de standings variables et au moins 8 établissements où la prostitution se pratique de façon légale, les entreprises étant des sociétés déclarées et officielles (c'est pourquoi nous classons ce phénomène dans les « atouts », malgré l'apparent paradoxe). Contrairement aux casinos à capitaux peu propres, les maisons closes sont souvent le fait d'entrepreneurs locaux, plus ou moins liés aux hommes politiques. De même, la clientèle est plus locale que celle des casinos. Les « filles » y sont principalement originaires de République Dominicaine et de Colombie. Elles sont là pour une durée maximale de 3 mois à la suite de quoi elles rentrent chez elles

avec assez d'économies pour s'acheter un studio, une petite maison. S'il n'y a pas de système de proxénétisme, les filles doivent payer un loyer journalier d'environ 30 dollars, selon le standing de l'établissement. Les passes se monnayent dans le même ordre de prix et une nuit vaut en moyenne 150 dollars¹⁵. À côté de cette prostitution « bon marché » se développe une prostitution plus luxueuse avec des filles venues des pays de l'Est et dont les prix sont bien plus élevés (150 à 300 dollars la seule passe). Des strip-teaseuses se produisent dans des boîtes de nuit spécialisées qui attirent les touristes des deux parties de l'île.

43 Comme le conclut Jean-Pierre Chardon,

« le produit saint-martinois doit être aujourd'hui proposé en fonction de la spécificité de chaque clientèle [...] Chaque type de clientèle se projette ainsi dans l'espace insulaire en fonction de ses attentes et de ses représentations mentales. Mais la massification conduit à la saturation. » (Chardon, 1995, p. 26).

Le revers de la frontière

« L'interlope est resté une des grandes spécialités des deux îles [du Nord]. Ce n'est un secret pour personne, ce qui nous autorise à l'écrire. » (Lasserre, 1961, p. 839)

44 Si, de la juxtaposition de deux souverainetés découlent des effets positifs, dynamisant la vie économique locale, cela ne va pas sans entraîner des effets pervers. La présence de la frontière engendre et facilite divers trafics, notamment en vertu du traité de 1648 qui assure la libre circulation des biens et des personnes sur l'île. Nous traiterons ici des trafics les plus importants, la contrefaçon, la drogue et les clandestins, mais aussi de la manière dont au quotidien, chacun utilise ce différentiel frontalier¹⁶. La prostitution étant légale à Sint-Maarten, on ne peut pas la considérer comme relevant de la face cachée de l'île, même si les ramifications de ce *business* sont souvent bien interlopes.

45 La contrefaçon est, du côté français, considérée comme un délit portant atteinte à la protection des marques. On peut trouver beaucoup de faux du côté hollandais, notamment de faux sacs de luxueuses marques françaises. Les autorités hollandaises contrôlent en effet les marchandises à leur arrivée sur l'île mais, une fois cette étape passée, on ne peut effectuer de saisies dans les magasins qui commercialisent tous ces faux. Du côté français, le contrôle et les saisies s'effectuent à la fois à l'arrivée sur le territoire et chez les détaillants. Toutefois, étant donné que les principaux port et aéroport sont du côté hollandais, il est difficile de s'opposer à l'entrée des contrefaçons qui passent librement la frontière. La surveillance du trafic de contrefaçon s'est nettement accrue ces dernières années, à Saint-Martin comme ailleurs en Métropole, notamment parce que les marques copiées sont souvent françaises. D'autre part, il semblerait que les liens entre les réseaux des contrefaçons et ceux de la drogue soient fréquents, mais, dans le premier type de trafic, les douaniers travaillent sur le bout de la chaîne (vente aux particuliers). La question de trafic de drogue est bien plus complexe.

46 Le trafic de drogue est avéré dans l'île où les douaniers ont une brigade spécifique avec un double rôle de surveillance et de recherche. La quinzaine de douaniers sur place effectue un large travail d'enquête, précisément parce que l'île est une plaque tournante du trafic entre les producteurs situés en Colombie et au Venezuela et les consommateurs d'Europe ou d'Amérique du Nord. Cette île est plus concernée que les autres îles caribéennes en raison de ses situations géographique (elle est dans le « coin » nord-est de l'archipel, ce qui permet d'accéder plus rapidement à la haute mer) et politique. La partition de l'île rend plus difficile les contrôles et, d'après les autorités compétentes, Saint-Martin ne serait pas une telle plaque tournante si elle n'était pas divisée. En effet, si un trafiquant

est repéré du côté français et que les douaniers le prennent pour cible, ils ne peuvent pas le poursuivre côté hollandais sans avoir demandé l'assistance de leurs homologues hollandais, démarche qui laisse largement le temps au suspect de disparaître. Ce manque de cohésion entre les autorités des deux parties de l'île est d'autant plus étonnant que le Traité de 1648 stipulait :

« si quelqu'un, soit Français, soit Hollandais, se trouve en délit ou infraction des conventions, ou, par refus aux commandements de leurs supérieurs, ou quelque autre genre de faute, se retirait dans l'autre nation, lesdits sieurs accordants s'obligent à le faire arrêter dans leur quartier, et le représenter à la première demande de son gouverneur » (article 4).

- 47 Sur ce point, la législation semble avoir évolué. L'île Margarita, sorte de port franc vénézuélien, est un point de départ majeur pour la cocaïne produite en Amérique latine. Elle arrive sur l'île de Saint-Martin par bateau et c'est sur place que se fait le conditionnement en plus petites unités, unités qui seront ensuite redistribuées vers des acheteurs américains ou européens. La cocaïne repart donc de l'île soit sous forme de petites doses transportées *in corpore*, soit à bord de voiliers de croisière ou bien encore de cargos. La cocaïne est reine sur l'île et on en trouve très facilement : dès qu'on est convié à une soirée privée, elle circule parmi les invités. Les autres drogues sont peu représentées parce que moins rentables (cannabis, ecstasy, crack), à l'exception de la *ganja* (marijuana) qui relève d'une pratique plus traditionnelle dans les Antilles.
- 48 Le blanchiment d'argent est aussi une réalité sur l'île comme en témoigne le travail d'enquête des autorités sur place. Les réseaux mafieux y sont avérés et la présence de 14 casinos sur un si petit espace est la partie émergée d'un iceberg de dimension internationale (fig. 2). Quatre familles se partagent les casinos : trois familles italiennes, héritières des premières générations de mafia et liées à la *Cosa Nostra*, et une turque. Quand on sait que « l'homme d'affaires » italien Spadaro, bien connu de la répression du grand banditisme international, a investi quelque 750 000 dollars dans la zone de Maho Bay et créé près de 10 000 emplois dans la partie hollandaise, on comprend mieux le rôle de l'économie parallèle à Sint-Maarten. Le turc Okam possédait une vingtaine de casinos dans la région d'Istanbul mais, sa tête ayant été mise à prix, il s'est réfugié à Sint-Maarten vers l'année 2000 et y possède à présent le « Princess Casino », le plus luxueux de l'île (Labrousse, 2000, p. 575-579)... L'interlope est bel et bien une spécialité de l'île et même si, apparemment, tous ces trafics sont concentrés du côté hollandais, il est impensable que la frontière soit perméable à tout, sauf à ces réseaux !
- 49 Le dernier gros trafic de l'île est celui des filières de clandestins. On peut distinguer une filière aérienne et une filière maritime. La première utilise l'aéroport international Princess Juliana. L'entrée à Sint-Maarten est relativement aisée notamment parce que les ressortissants des Antilles n'y ont pas besoin de visa. À partir de là, les clandestins disparaissent et tentent de gagner les Îles Vierges, plus proche terre étasunienne, par bateau. Rappelons que dès qu'on touche le sol américain, on entre dans un processus, certes long, mais irréversible de naturalisation. Il existe aussi une filière qui utilise des passeports volés à des ressortissants français et qui permet à des Haïtiens d'arriver sans encombre sur l'île avant d'y rester ou de se rendre aux Îles Vierges. Une autre filière s'est développée plus récemment en relation avec la République Démocratique de Chine : les clandestins quittent la Chine pour Hong Kong, de là, se rendent aux Pays-Bas puis des Pays-Bas à Sint-Maarten et aux Îles Vierges. Il y aurait d'ailleurs sur l'île un nombre croissant de travailleurs clandestins chinois dont les papiers sont confisqués par les employeurs jusqu'au paiement du voyage, système classique par ailleurs. La voie

maritime va de l'île d'Antigua (Antilles anglaises) à la Dominique où l'entrée est légale puisque les ressortissants du CARICOM et les Dominicains sont exemptés de visa, moyennant une taxe de 20 à 30 dollars. De là, de petits navires clandestins amènent les passagers vers la Guadeloupe ou l'île de Saint-Martin. Quelques bateaux vont également de Chine jusqu'au Surinam et, de là, à Saint-Martin, dans les conditions de transport qu'on peut imaginer. Les cas de reconduite à la frontière existent : un peu plus de 300 cas en 2004 côté français (environ 270 en 2003) contre 1 130 côté hollandais. Il s'agit principalement de ressortissants haïtiens et dominicains.

50 La libre circulation des marchandises d'un côté à l'autre de la frontière pose également des problèmes sanitaires. Si, du côté français, les normes européennes sont appliquées quant au contrôle de l'alimentation, ce n'est pas le cas de l'autre côté où les aliments traversent librement la frontière. Vous pouvez par exemple manger des viandes répondant aux normes américaines dans certains restaurants de la partie française alors qu'elles ne vous seraient pas servies en Métropole parce que non conformes à nos normes alimentaires. Il est quasi impossible de prendre une mesure sanitaire du côté français sans l'appliquer aussi côté hollandais. Cette absence de réel statut sanitaire est un vrai casse tête pour la Direction des Services vétérinaires locaux qui œuvre à une homogénéisation des normes et des contrôles des deux parties de l'île ¹⁷.

51 L'utilisation du différentiel frontalier est quotidiennement le fait de la population résidente, à une échelle plus individuelle. Pourtant, quand on demande aux résidents ce qu'ils pensent de la frontière saint-martinoise, tout le monde commence par répondre qu'elle n'existe pas puisqu'on peut traverser librement. Et puis, au fil de la conversation, il s'avère que les différentiels juridiques, économiques, fiscaux entre les deux parties de l'île sont utilisés en permanence. On parle toujours de « l'autre côté », on pense toujours à « l'autre côté » et le jeu des avantages comparatifs est permanent, souvent à la limite d'une légalité, elle aussi toute relative. La juxtaposition des deux économies constitue en fait un seul système dont les acteurs locaux ont appris à utiliser les ambiguïtés. En 1973, le journaliste et romancier Jean Raspail écrivait déjà à ce propos :

« la justice saint-martinoise se partage de façon fort commode, commode tout au moins pour ceux qui auraient à craindre ses arrêts. Voici le sommet de la déraison : entre les deux autorités, il n'y a pas d'accord d'extradition ! (...) Doubles, également, les comptabilités et les sièges sociaux de toutes les sociétés installées à Saint-Martin ! Quand la loi se découvre plus favorable sur tel ou tel point précis – la sécurité sociale par exemple, la taxe sur les véhicules, le salaire minimum garanti ou n'importe quoi d'autre – chaque société française ouvre aussitôt une filiale en partie hollandaise, et vice versa cela va de soi. » (Raspail, 1973, p. 64).

52 Et, de fait, nombreux sont ceux qui jouent sur les deux tableaux : sur les 6 000 entreprises inscrites à la CCI côté français, 30 % sont hollandaises ; de même, plus de 40 % des personnes enregistrées à la Chambre des Métiers sont de nationalité étrangère. Il y a ceux qui travaillent en zone hollandaise, non déclarés, et qui touchent le chômage ou le RMI côté français, ceux qui vont faire immatriculer leur voiture et passer le contrôle technique là où c'est le moins cher, ceux qui vont faire leurs courses hebdomadaires du côté hollandais, le dollar étant actuellement moins fort que l'euro, il y a ceux qui travaillent le jour côté français et la nuit côté hollandais, ceux qui essaient de travailler avec la main-d'œuvre hollandaise (charges bien moins importantes et SMIC à 600 dollars), etc. La plupart des résidents de Saint-Martin ont un compte bancaire à Sint-Maarten. L'important volume des transactions effectuées en dollars, un réseau bancaire mieux organisé avec une plus forte réactivité, des conditions plus accessibles et

avantageuses, engendrent l'attraction des capitaux français de l'autre côté de la frontière. De nombreux flux financiers échappent ainsi à l'économie locale et, les banques comme les services de contrôle fiscal ne communiquant pas la fraude en est évidemment constitutive. Mais les avantages comparatifs changent parfois de bord : lorsque le Franc était en vigueur côté français, il était bien plus intéressant de résider de ce côté et les agences immobilières réalisaient de juteuses opérations. À présent, la logique est inverse.

- 53 Un cas permettra d'illustrer cette instrumentalisation du différentiel lié à la partition : la Capitainerie du Capitaine Oliver. Considérée comme une « commodité » au sens de l'article 5 du traité de 1648, la baie d'Oyster Pond (ou Étang aux huîtres), devrait constituer une partie commune et appartenir à fois au côté français et au côté hollandais. Cependant, comme seule l'administration hollandaise s'est intéressée à ce site, sa propriété est revenue *de facto* aux Hollandais, d'où l'existence de deux types de cartes portant des tracés frontaliers différents : l'un passe par le milieu de l'étang (carte IGN) et l'autre le long de la côte française (la plupart des cartes touristiques). Utilisant ce flou territorial, un Français a construit une marina avec des capitaux entièrement privés dans la partie nord de la baie. Arguant que les bâtiments en dur sont du côté français mais que les pontons où viennent s'amarrer les bateaux sont sur les eaux territoriales hollandaises, il paie bien moins de charges que s'il était entièrement en partie française. Il vend ainsi moins chère de l'essence à des bateaux qui sont nés de la loi française de défiscalisation tout en profitant d'un branchement à EDF. Ce problème, en suspens depuis une dizaine d'années, ne pourra être résolu que par un accord entre les ministères des Affaires étrangères français et hollandais...

Quels statuts à venir ?

- 54 Le constat dressé par Guy Lasserre dans les années 1960 est toujours en partie d'actualité : l'île de Saint-Martin se définit par une partition originale et pacifique entre Français et Hollandais, tout en restant une entité insulaire forte au contraire d'autres cas d'îles divisées (Haïti/République Dominicaine). Cette « mono-insularité partagée », régulée par un traité vieux de quatre siècles, soulève aujourd'hui des problèmes d'administration et pose des questions statutaires aux autorités locales comme aux États tutélaires. Certes, ce Traité constitue un remarquable exemple de coexistence pacifique mais est-il encore suffisant à l'heure où l'île s'apprête à compter 80 000 habitants, dans un contexte de construction européenne où la libre circulation des biens, des personnes et des capitaux ne peut se faire sans réglementation rigoureuse ? Toute la difficulté est d'arriver à favoriser et à contrôler les interactions bilatérales, sans pour autant écraser un différentiel attractif.
- 55 De part et d'autre, les territoires cherchent à accéder à un statut rendant la gestion du partage plus pragmatique, ce qui passe par un changement du niveau de prise de décision. Il est indéniable que la coopération entre Saint-Martin et Sint-Maarten serait facilitée si certaines compétences étaient déléguées au niveau des administrations de l'île. Les habitants de la partie française furent consultés le 7 décembre 2003 sur la question
- « Approuvez-vous le projet de création à Saint-Martin d'une collectivité d'outre-mer régie par l'article 74 de la Constitution, se substituant à la commune, au département et à la région, et dont le statut sera défini par une loi organique qui déterminera notamment les compétences de la collectivité et les conditions dans lesquelles les lois et règlements y sont applicables ? ».
- 56 Le « oui » l'a emporté avec près de 76 % des voix (95,5 % à Saint-Barthélemy !) mais depuis, le processus n'a que peu avancé. L'idée serait de développer en parallèle la

décentralisation et la déconcentration. Les acteurs locaux rêvent, par exemple, de pouvoir contrôler plus étroitement l'immigration sur leur territoire, le modèle français étant trop délicat à appliquer en tant que tel dans cette demi-île caribéenne. On aspire donc à un « droit aménagé » qui permettrait aussi de prendre des décisions plus rapidement afin de devenir un interlocuteur valable face à une partie hollandaise qui, pour l'heure, est peu encline à une coopération qu'elle n'estime pas nécessaire. En même temps, plus d'autonomie implique plus de contrôle pour éviter les débordements clientélistes et mafieux, mais aussi une bonne gestion des ressources propres du territoire qui seront désormais prépondérantes, des ressources humaines adaptées et un personnel politique à la hauteur des nouvelles responsabilités.... À suivre. Du côté hollandais, la population de Sint-Maarten a voté en 2000 pour une évolution statutaire : près de 70 % de la population aspire à plus d'autonomie. La demi-île tend à devenir un pays à part entière, intégré dans le Royaume des Pays-Bas et ne dépendant plus du siège administratif de la Fédération des Antilles néerlandaises. Les relations sont en effet parfois délicates avec le gouvernement de Curaçao qui a imposé de façon unilatérale une nouvelle taxe en 1996, la *Turnover Tax*, véritable TVA de 3% sur tous les produits importés remettant en cause le statut de port franc dont bénéficiait cette zone. Pour accéder à ce statut, il faut toutefois que le territoire affiche une économie plus « propre » et, jusqu'à présent, le gouvernement central de Hollande n'a pas ratifié ce changement constitutionnel et ne semble pas presser de le faire.

- 57 La présence de deux territoires sur le même espace permet de profiter de cycles de conjoncture différents : une partie de l'île est toujours avantagée par rapport à l'autre et attire donc davantage mais cela maintient aussi un niveau minimal sur l'autre partie de l'île qui profite toujours plus ou moins des retombées de cette attractivité. Trop homogénéiser permettrait certes un meilleur contrôle mais reviendrait aussi à diminuer le dynamisme toujours renouvelé créé par le différentiel entre les deux parties. Le charme et une large partie de l'activité de l'île résident dans cette partition qui n'en est pas tout à fait une. Toutefois, le flou frontalier paraît de moins en moins tenable et compatible avec l'administration transparente de plus de 70 000 habitants.

BIBLIOGRAPHIE

AUDEBERT Cédric, 2003. — Saint-Martin, un pôle d'attraction migratoire dans la Caraïbe : contexte, logiques et insertion économique. *Écologie et progrès*, juillet, n° 3, p. 24-34.

BRUNET Roger, dir., 1993 – *Les mots de la géographie*. Paris/Montpellier : Reclus, la Documentation française, 518 p.

CHARDON Jean-Pierre et HARTOG Thierry, 1995 — Saint-Martin ou l'implacable logique touristique. *Les Cahiers d'Outre-mer*, Bordeaux, n° 189, janvier-mars, p. 21-34.

DU TERTRE. Révérend Père Jean-Baptiste, 1667-1671 — *Histoire générale des Antilles habitées par les François et enrichie de cartes et figures*. Paris : Thomas Jolly.

GODARD Henry et HARTOG Thierry, 2003 — Le Bassin caraïbe : lac états-unien ou méditerranéenne américaine ? *Mappemonde*, Paris, décembre, n° 72, p. 6-11.

LABROUSSE, Alain, dir., 2000 — *Dictionnaire géopolitique des drogues. La drogue dans 134 pays. Productions, trafics, conflits, usages*. Bruxelles : De Boeck, 745 p.

LASSERRE Guy, 1961 et 1978 — *La Guadeloupe. Une étude géographique*. Thèse es Lettres, 1961 : Bordeaux. Paris ; édition Kolodziej. Re-édition, 1978. 1135 p.

MARTINEZ Pierre, 1994 — *Langues et société aux Antilles : Saint-Martin*. Paris : Maisonneuve et Larose. 223 p.

MONNIER Yves, 1982. — *L'immuable et le changeant. Étude de la partie française de Saint-Martin*. Bordeaux : CRET-Bordeaux III-CEGET CNRS, 125 p. (Collection « Îles et archipels », n° 1).

NICOLAS Thierry, 2005 — Le fragile équilibre d'une île-carrefour : Saint-Martin. In : BERNADIE-TAHIR, N. et TAGLIONI, F., dir. — *Les dynamiques contemporaines des îles-relais : De l'île escale aux réseaux insulaires, Actes du colloque des 12 et 13 septembre 2003*. Paris : Karthala, p. 163-180.

RASPAIL Jean, 1973 — *Secouons le cocotier*. Paris : Robert Laffont, 360 p.

SAFFACHE Pascal, 2003 — Saint-Martin et Saint-Barthélemy : état des milieux littoraux et recommandations pour une gestion durable. *Écologie et progrès*, juillet, n° 3. p. 50-63.

SEKOU Lasana et ARRINDEL Rodha, 1996. — *National Symbols of St Martin*. House of Nehesi Publishers. St Martin : Caribbean. 154 p.

NOTES

1. Nous nous appuyons sur les enquêtes et observations effectuées sur l'île en juin-juillet 2005, principalement sous forme d'entretiens semi dirigés auprès d'acteurs locaux soit institutionnels (sous-préfecture, services de douanes, gendarmerie, mairie, etc.) soit bien plus informels (travailleurs illégaux).

2. Le Code des Douanes français (article 286) définit la zone franche comme : « toute enclave territoriale instituée en vue de faire considérer les marchandises qui s'y trouvent comme n'étant pas sur le territoire douanier pour l'application des droits de douanes et des taxes dont elles sont passibles à raison de l'importation, ainsi que des restrictions quantitatives. »

3. Du Tertre Rév.. P., 1667-1671.

4. Colonie dont New Amsterdam était la capitale.

5. L'expulsion des ressortissants français en 1689 et la reconnaissance de la souveraineté anglaise sur l'île en 1713 (Traité d'Utrecht) ont donné son nom actuel à l'île de Saint-Kitts.

6. Ibid.

7. Ibid., p. 823.

8. Loi ouvrant droit à une réduction d'impôt sur le revenu pour une durée de cinq ans dans le cas d'un investissement réalisé par un particulier et à une déduction du résultat imposable pour une durée de dix ans dans le cas d'un investissement réalisé par une entreprise, le tout sans procédure d'agrément ou de contrôle urbanistique.

9. Propos recueillis lors d'entretiens semi dirigés auprès de vendeurs de magasins de Marigot, juillet 2005.

10. Source : INSEE pour la partie française et CBS pour la partie hollandaise.

11. Chiffres fournis par les services de la sous-préfecture, juin-juillet 2005.

12. Idem.

13. Department of Economic Policy and research, St. Maarten's Economic Indicator Year End 2004, p. 30.

14. « Points de repères ». Bulletin de Conjoncture et Observation Économique et Social des Îles du Nord, CCI de Basse Terre, n° 19, Janvier 2005.

15. Entretiens réalisés en juin-juillet 2005 dans 3 établissements de prostitution.

16. Nous nous appuyons ici sur les informations fournies par les douaniers, la gendarmerie et des observations sur place.

17. Entretien avec le responsable de la DSV sur place, juillet 2005.

RÉSUMÉS

L'article traite de l'île de Saint-Martin (archipel des Petites Antilles) ; son statut d'espace insulaire partagé entre deux entités politiques française et hollandaise lui confère un surprenant caractère d'imbroglio juridique économique, encore accentué par une population composée de plus de 100 nationalités, qui a doublé en 20 ans, sur une superficie d'environ 90 km². Il s'agit d'examiner comment ces deux communautés coexistent sur un espace aussi restreint, en faisant face à des enjeux, notamment démographiques, communs tout en conservant une réelle bipartition, peut-être condition sine qua non au développement économique de l'île. Comment répondre aux nouvelles exigences d'un contexte d'immigration massive et de fréquentation touristique croissante alors que les différences de degrés d'autonomie par rapport aux métropoles posent d'épineux problèmes de gouvernance locale (infrastructures, éducation, santé, etc.) ? Si l'histoire de l'île a engendré une interpénétration certaine de ses deux pans, Saint-Martin et Sint-Maarten tendent aussi à s'inscrire dans l'aire nord-américaine, d'où une nette américanisation des modes de vie. Dans un même temps, la présence de la frontière et de deux formes d'entités culturelles au sein de l'île est un atout pour attirer les touristes (« Two for the price of one »), piliers de l'économie. La bipartition de l'île a aussi des effets pervers : contrefaçon, clandestins, trafics de drogues, réseaux mafieux avérés sur l'île, etc. ; individuellement, nombreux sont aussi ceux qui utilisent les avantages comparatifs en changeant de bord au grès des opportunités (impôts, charges patronales, etc.). Mais comment assainir un réseau économique dont un atout majeur est précisément la relative liberté inhérente à ces interstices légaux ? Telles sont les questions examinées au fil de cet article qui montre comment le prisme de cette petite île divisée offre de multiples entrées pour une approche des enjeux de l'aire antillaise contemporaine.

Saint-Martin/Sint-Maarten : A Small Island for Big Issues. The article is focused on Saint-Martin Island ("petites Antilles" archipelago) ; being an insular area divided into two distinctive political entities – French and Dutch – makes it a surprising judicial and economical tangle, accentuated by a fast-growing, culturally heterogeneous population (more than a hundred nationalities) on a rather limited area (90 km²). The thrust of the article is to question the coexistence of these two communities on such a small area, facing common issues, especially demographic, though maintaining a strict partition, which might be a sine qua non of development. How is it possible to cope with the new demands of mass immigration and growing tourism when different degrees of autonomy from the home countries generate major problems

in local governance (infrastructures, education, health, etc.)? If history has definitely intertwined their destinies in the past, Saint-Martin and Sint-Maarten also tend to become more integrated into a culturally influenced zone in which ways of life are deeply Americanized. In the meantime, the existence of the border and the two cultural entities is still a blessing to attract tourism (“two for the price of one”), a major source of activities. The bipartition has also pernicious effects : counterfeiting, illegal workers, drugs trafficking, criminal networks are widely established on the island ; individually, many people take advantage of the border, seizing any opportunity to benefit alternatively from both fiscal systems (taxes, employers’ contributions, etc.). There is a paradox : to clear up the economic network would inevitably interfere with Saint-Martin’s major asset, namely a relative freedom induced by the dead angles of the legal systems. These are the questions addressed through an article which aims at understanding this little divided island as a prism to look at the specific issues of the contemporary Caribbean area.

INDEX

Keywords : border, Caribbean, identity, island, migrations, Saint-Martin, Sint-Maarten, tourism, trafficking

Mots-clés : américanisation, Antilles, frontière, identité, île, tourisme, trafics

AUTEUR

MARIE REDON

Agrégée-doctorante, Laboratoire Prodig, Université de Paris I, mredon(at)yahoo[point]com