



# L'impact économique de la plaisance à la Martinique

Michel Desse

## ► To cite this version:

Michel Desse. L'impact économique de la plaisance à la Martinique. Annales de géographie, 2000, 613, pp.306-316. 10.3406/geo.2000.1870 . hal-01173998

**HAL Id: hal-01173998**

**<https://hal.science/hal-01173998>**

Submitted on 29 Jun 2022

**HAL** is a multi-disciplinary open access archive for the deposit and dissemination of scientific research documents, whether they are published or not. The documents may come from teaching and research institutions in France or abroad, or from public or private research centers.

L'archive ouverte pluridisciplinaire **HAL**, est destinée au dépôt et à la diffusion de documents scientifiques de niveau recherche, publiés ou non, émanant des établissements d'enseignement et de recherche français ou étrangers, des laboratoires publics ou privés.

## L'impact économique de la plaisance à la Martinique//Economic impact of yachting in Martinique

In: Annales de Géographie. 2000, t. 109, n°613. pp. 306-316.

### Abstract

Sailing and yachting are recent activities in Martinique and are on the increase to the island's natural assets and thanks to tax incentives. Besides boats belonging to Martinican people we find the flotilla of yachts that call into the island's ports, as well as yachts for rent. This yacht rental activity is generating significant profits.

### Résumé

Sailing and yachting are recent activities in Martinique and are on the increase to the island's natural assets and thanks to tax incentives. Besides boats belonging to Martinican people we find the flotilla of yachts that call into the island's ports, as well as yachts for rent. This yacht rental activity is generating significant profits.

---

Citer ce document / Cite this document :

Desse Michel. L'impact économique de la plaisance à la Martinique//Economic impact of yachting in Martinique. In: Annales de Géographie. 2000, t. 109, n°613. pp. 306-316.

doi : 10.3406/geo.2000.1870

[http://www.persee.fr/web/revues/home/prescript/article/geo\\_0003-4010\\_2000\\_num\\_109\\_613\\_1870](http://www.persee.fr/web/revues/home/prescript/article/geo_0003-4010_2000_num_109_613_1870)

---

# L'impact économique de la plaisance à la Martinique

## *Economic impact of yachting in Martinique*

**Michel Desse**

Maître de Conférences à l'Université des Antilles et de la Guyane  
GEODE Caraïbe /UMR 6554 CNRS  
Dynamique et gestion des espaces littoraux

**Résumé** Les activités de nautisme et de plaisance sont récentes à la Martinique et se développent grâce aux atouts naturels et aux aides fiscales de l'État. Ainsi au côté de la flottille des Martiniquais, cohabite celle de la plaisance d'escale et enfin les voiliers de location. Cette dernière activité engendre des retombées économiques importantes.

**Abstract** *Sailing and yachting are recent activities in Martinique and are on the increase to the island's natural assets and thanks to tax incentives. Besides boats belonging to Martinican people we find the flotilla of yachts that call into the island's ports, as well as yachts for rent. This yacht rental activity is generating significant profits.*

**Mots-clés** Plaisance, nautisme, Martinique, défiscalisation, location de voiliers.

**Key-words** *Yachting, sailing, Martinique, tase breaks, yacht rental.*

Au triptyque traditionnel des cartes postales de la Martinique : soleil, mer, plage, s'ajoute le plus souvent un voilier ou une planche à voile. En effet, les activités de nautisme et de plaisance connaissent une progression récente aux Antilles. Leur développement est en étroite liaison avec l'amélioration des niveaux de vie et l'accès à la société de loisirs depuis une vingtaine d'années.

La diffusion des hôtels et des ports sur les littoraux de l'île étayée par les lois de défiscalisation a permis l'essor d'un tourisme original axé sur le nautisme et la location de voiliers de plaisance. Les Martiniquais et les touristes pratiquent essentiellement les activités nautiques proche du littoral (voile légère, motonautisme, plongée). Cependant le niveau et l'intensité de la pratique diffèrent suivant les communautés. De même, trois flottilles de plaisance fréquentent les rivages de l'île sans créer pour autant une communauté de plaisanciers. Île escale ou base de départ pour les locataires de navires, autant de pratiques sociales et spatiales différentes. La location de voiliers participe de manière originale à l'essor touristique de l'île. Les 27 500 amateurs de voile locataires de bateaux apportent autant à l'économie martiniquaise que les 414 000 croisiéristes des grands paquebots. Près de 400 personnes vivent des activités nautiques dans la seule commune du Marin. La plaisance devient alors synonyme de développement économique qu'il convient de renforcer dans un projet de valorisation du tourisme.

## 1 Une activité de plaisance originale

### 1.1 La redécouverte de la mer par les Antillais

Jusqu'au milieu des années 1980, la mer était essentiellement le domaine des marins-pêcheurs même si sur la côte Atlantique, les Blancs Créoles pratiquaient aussi l'espace maritime avec des embarcations de plaisance munies de moteurs puissants. Ce type de bateau amarré au ponton devant la villa confortait l'image de pouvoir et de prestige, image entretenue et renforcée par la pratique du nautisme limitée à la fréquentation d'îlets et de hauts fonds non fréquentés par les autres populations antillaises. Ponctuellement dans les hôtels et sur les plages du Sud, quelques touristes développaient les sports nautiques.

Depuis les années 1990, on assiste à l'essor des activités nautiques. Cependant elles demeurent originales puisque la pratique de la pleine mer est ignorée des Antillais. Il s'agit de pratiques sportives et de loisirs liées à l'utilisation d'embarcations traditionnelles ou récentes.

D'avril à septembre, les compétitions de yoles et de gommiers se multiplient. Ces embarcations à voile sont composées d'un équipage compris entre 5 et 12 personnes. La yole fait son apparition durant la seconde guerre mondiale. Construite en planches, elle reprend les formes du gommier qui est une pirogue monoxyle rehaussée de bords. En 1980, cinq à six gommiers prenaient le départ des courses, on en compte 25 actuellement. Depuis 1985, le Tour de la Martinique en yole connaît un franc succès rassemblant jusqu'à 50 000 spectateurs. Chaque embarcation est soutenue par sa commune d'origine, une entreprise et une marque. Avec l'équipe de maintenance, les bateaux d'assistance, les entraîneurs, c'est une trentaine de personnes qui est mobilisée par embarcation à chaque départ de course. Les supporters dépassent largement le petit nombre de pratiquants. En 1998, le Club de gommiers de la Martinique regroupait 130 membres. Depuis quelques années, c'est au tour des yoles à rames d'attirer de nouveaux spectateurs en Côte-sous-le-vent, notamment entre Le Prêcheur et Saint-Pierre.

Parallèlement les sports de glisse et la plaisance côtière se développent. La pratique du surf renforce l'attrait touristique de la presqu'île de la Caravelle mais aussi le Nord Atlantique qui était autrefois pénalisé par les fortes vagues et les courants et qui se redécouvre dans la pratique du surf à Basse-Pointe et à Grand-Rivière.

Les écoles de voile sont aussi à l'origine de ce nouveau dynamisme ouvrant les rudiments de ce sport aux scolaires et aux particuliers. Enfin elles encadrent des compétitions (tour de Martinique en catamaran, semaine de la voile à Schoelcher, compétitions diverses au Marin). Les deux communes du Marin et de Schoelcher ont le label de « Station Voile ». Finalement ces activités se diffusent dans les complexes hôteliers et les clubs de vacances qui offrent la possibilité de pratiquer la planche à voile, le catamaran, le kayak et le scooter des mers. Des loueurs s'installent et proposent aussi ces services à l'Anse Michel au Marin, à la Pointe Follat au Robert et sur la plage du Carbet.

### 1.2 La Martinique escale ou base de départ ?

9 680 bateaux ont fréquenté les côtes martiniquaises en 1998, soit 44 612 plaisanciers. Cependant, la forte saisonnalité rend les comptages difficiles puisque 1 358 bateaux sont entrés à la Martinique en janvier 1998 contre 230 pour septembre (sources : clairances douanières), de plus la déclaration aux douanes n'est plus obligatoire et les possibilités de mouillage sont nombreuses. Enfin, les clairances douanières englobent aussi les bateaux de location au départ de la Martinique.

On compte 1 104 places sur les pontons et les mouillages de la Martinique. Le Sud-Est de l'île concentre 67 % des capacités d'accueil et les deux principaux ports de plaisance. Le Sud-Ouest regroupe 16 % des capacités d'accueil et le Centre-Caraïbe 17 %. Les différents mouillages occasionnels qu'offrent les plages et anses du Sud ne sont pas comptabilisés mais ils peuvent temporairement gonfler les capacités d'accueil. Ces places de pontons et de mouillages sont utilisées par les vedettes à moteur et les voiliers. Elles ne concernent pas les petites embarcations de plaisance qui constituent 76 % de la flottille.

Le nautisme de plaisance est constitué de trois flottilles différentes, les vedettes à moteur des Martiniquais, les voiliers de passage et la flotte de location essentiellement basée dans les ports de plaisance du Marin et des Trois Îlets.

Illustration non autorisée à la diffusion

**Fig. 1** Les capacités des ports de plaisance et de mouillage à La Martinique en 1999.  
*Pleasure-boat ports capacities in Martinique in 1999.*

### 1.2.1 Les Martiniquais et la plaisance.

Avec l'augmentation des niveaux de vie, l'achat d'un bateau de plaisance est plus répandu, souvent en copropriété. Cependant la vedette à moteur reste l'embarcation la plus prisée pour des promenades à la journée et pour pratiquer la pêche au gros (marlin, espadon, thonidés).

8 343 bateaux de plaisance sont immatriculés à Fort-de-France. 76 % d'entre eux sont de petite taille et ne dépassent pas deux tonnes de jauge brute. Il s'agit souvent de yoles et de gommiers à moteurs ou à rames. Ces petites embarcations à moteur permettent de pratiquer une pêche littorale. 23 % des bateaux jaugent entre 2 et 25 tonnes, il s'agit pour l'essentiel de vedettes à moteur et de voiliers. Les Martiniquais restent attachés aux vedettes puissantes, pour une pratique dominicale de la mer. Elle permet de visiter parfois les îles proches et surtout d'organiser des repas sur l'eau à quelques mètres des plages. Les Métropolitains sont davantage attirés par la voile. Cependant, on ne compte que 12 % de voiliers pour 68 % de bateaux à moteur et 20 % à rames. 40 % des voiliers appartiennent au parc de location. Seulement 67 d'entre eux dépassent 25 tonnes.

Les Martiniquais restent donc attachés au littoral, à la vitesse, au sport et ne pratiquent pas la croisière à la voile qui reste dépendante des dynamiques externes.

### 1.2.2 La plaisance de croisière et de location.

Dans les Petites Antilles la Martinique est une escale privilégiée pour les voiliers en provenance des États-Unis vers les Grenadines. L'île accueille aussi les plaisanciers venant d'Europe ; la Martinique est alors l'escale finale. Faute de moyens ou par manque de connaissances nautiques le voilier devient un lieu d'habitation pour ces néo marins (15 bateaux sont ainsi habités au port des Trois-Îlets). D'autres poursuivent leur périple dans les Petites Antilles, certains peu nombreux poursuivent leur voyage vers la Pacifique par le Canal de Panama.

La flottille de location se localise dans les deux principaux ports de plaisance de la Martinique aux Trois-Îlets (12 voiliers sur 104 places et surtout au Marin avec une flottille de 399 unités sur les 420 places offertes). Il s'agit essentiellement de voiliers (97 % de l'ensemble). On compte 260 monocoques et 130 multicoques. Les catamarans connaissent cependant une progression croissante. Ils ont en moyenne trois à quatre cabines. En fait, les différentes compagnies proposent une gamme assez large allant jusqu'au ketch de luxe de 22 à 29 m de long pour 6 m de large avec capitaine, matelot, hôtesse et cuisinier. La compagnie Stardust Marine propose même un voilier de luxe de 44 m de long. Une autre catégorie est représentée par des catamarans de 220 m<sup>2</sup> (24 m de long et 12 de large). Enfin la base est constituée de voiliers de 14 à 16 mètres.

Les 16 sociétés de location du Marin ont été fréquentées par 27 574 clients. L'équipage moyen est constitué de quatre personnes pour une durée moyenne du séjour de 11 jours. Il s'agit d'une clientèle aisée, composée à 80 % de cadres (dont 24 % de cadres supérieurs), de commerçants et de professions libérales. On compte 57 % d'hommes pour 43 % de femmes et la moyenne d'âge est de 43 ans. Ces plaisanciers sont originaires d'Europe du Nord (29 % d'Allemands et 12 % de Suisses et d'Autrichiens), de Métropole

(35.5 %) et d'Amérique du Nord (12.2 %). Cette distribution est très différente des touristes ordinaires. Les Martiniquais ne représentent que 7 % de cette clientèle et souvent pour des durées plus courtes, le temps d'une fin de semaine prolongée.

| Origines            | Locataires de voiliers | Autres touristes |
|---------------------|------------------------|------------------|
| France              | 35.5 %                 | 79.7 %           |
| Europe              | 50.9 %                 | 5.5 %            |
| Amérique du Nord    | 12.2 %                 | 3.8 %            |
| Autre               | 1.4 %                  | 11.0 %           |
| Total des touristes | 25 644                 | 457 226          |

Sources : A.R.D.T.M 1998.

**Tab. 1** L'origine des locataires de voiliers.

*Origin of boat renters.*

À l'arrivée à l'agence de location, les connaissances nautiques des clients sont testées avant de remettre le voilier. Les locataires font souvent appel à des skippers professionnels, à la réservation ou sur les conseils de l'agence de location. 45 voiliers de luxe ou de grande taille se louent avec équipages. Une dizaine d'entre eux se livrent aux activités de croisière journalière vers Sainte-Lucie ou le long du littoral martiniquais. Pour les croisières d'une à deux semaines, les destinations les plus prisées sont les Grenadines avec des escales à Sainte-Lucie et à Saint-Vincent, 15 % d'entre eux se dirigent vers la Guadeloupe. Barbade et Trinidad qui demandent une navigation hauturière attirent 25 % et le Venezuela 13 %. La Guyane française n'est pas une destination recherchée.

## 2 Une position clé dans les îles sous le vent.

La clientèle loue des voiliers à cause de la position géographique de l'île dans l'archipel antillais. La facilité de la navigation, les prix des transports aériens et de la location, la langue française, la qualité de la flotte et des infrastructures portuaires. Ainsi, les aspects favorables au nautisme sont de trois sortes : les atouts nautiques, la qualité des sites et des installations portuaires et enfin les politiques incitatives à l'aménagement et à la location de voiliers.

### 2.1 Un bassin de navigation agréable.

La Martinique occupe une situation intéressante dans l'Arc antillais malgré l'éloignement des États-Unis qui demeure le grand pôle d'émission touristique. Des Îles Vierges aux Grenadines, la navigation à vue est possible puisque les îles ne sont séparées que de 40 à 60 km. Ainsi il faut de trois à cinq heures de navigation pour rejoindre à la voile le port du Marin à celui de Castries à Sainte-Lucie. Dans les programmes proposés aux clients la durée journalière de navigation est comprise entre deux et cinq heures, correspondant à la recherche de plage, de petits îlots, et aux excursions motorisées. Cette clientèle recherche une navigation plaisante et l'attrait des escales.

Les conditions de navigation sont aussi très favorables en dehors de la saison d'hivernage qui s'étend d'août à novembre durant laquelle les périodes de calme, les dépressions tropicales et les risques cycloniques découragent la clientèle. Au contraire le reste de l'année, l'alizé est établi permettant une croisière aisée avec souvent moins d'un mètre de creux le long des côtes sous le vent et deux à trois mètres dans les canaux qui séparent les îles. Ainsi il est très facile d'aborder les littoraux accores des côtes sous le vent. Au contraire les côtes au vent sont moins fréquentées et leur accès plus difficile du fait des fortes houles d'Est et du manque d'abris. Cependant, le Sud-Est de la Martinique offre des abris à la plaisance dans les baies de Trinité, du Robert et du François grâce aux îlets et aux barrières coralliennes qui limitent les effets de la houle.

Enfin la clarté de l'air et des fonds facilite la navigation sans utiliser un appareillage électronique complexe. La principale entreprise de location du Marin a connu moins de dix échouages en vingt ans.

Illustration non autorisée à la diffusion

**Fig. 2** La plaisance dans les Petites Antilles.

*Pleasure boat activity in the Lesser Antilles.*



## **2.2 Les installations portuaires sont de qualité.**

La Martinique se situe entre deux bassins de croisière très actifs et concurrents qui ont leur propre logistique liée aux activités de plaisance et de location de voiliers.

Au Nord, les ports de plaisance de la Guadeloupe dominant avec 1 000 places à la Marina du Bas-du-Fort de Gosier, 350 places au port de la Rivière-Sens à Basse-Terre et 100 places à Saint-François. Les petites îles de l'archipel : Les Saintes, Marie-Galante constituent des destinations attrayantes. Saint-Martin (300 places) et Saint-Barthélemy (232 places) offrent en plus de nombreux mouillages et complètent ce dispositif. Les autres îles : Antigua et Barbuda, Saint-Kitts et Nevis et les îles Vierges ne disposent pas de services portuaires développés. Les ports de plaisance sont nombreux et par conséquent de taille réduite, sans ateliers de réparation.

Au Sud, Sainte-Lucie représente le concurrent le plus important avec les ports de plaisance de Vigie Creek à Castries, de Marigot Bay et surtout de Rodney Bay Marina qui offre 400 places sur six pontons et tous les services d'avitaillement et de carénage. Le reste du littoral de Sainte-Lucie et des Grenadines offre de très nombreux mouillages.

À la Martinique, l'activité de plaisance est récente. Elle est une escale dans les années 1960. Les bateaux mouillent alors en Baie de Fort-de-France pour l'avitaillement. Le premier port de plaisance est construit en 1973 à la Pointe-du-Bout et accompagne le programme immobilier et touristique de ce pôle de loisirs. Ce port est de petite dimension (104 places) et ne peut être agrandi; de plus l'entrée étroite est malaisée. Les ports du François et de Case-Pilote, sont aussi de petite dimension et abritent essentiellement des embarcations à moteur, les voiliers sont peu nombreux. Situé dans une baie abritée, protégé des houles par une barrière corallienne, facile d'accès par des passes profondes de vingt mètres, le port de plaisance du Marin existe depuis 1980. À l'époque un simple quai et des mouillages constituaient l'aménagement portuaire qui comporte aujourd'hui six pontons et offre 420 places sur ponton et sur bouées, une extension prochaine devrait porter l'ensemble à 570 places.

Le centre de carénage du Marin se situe à 400 mètres du port, sur les terrains de la friche industrielle de l'ancienne centrale sucrière. Il permet d'accueillir 160 à 180 bateaux en réparation ou sur le parc à terre. La période cyclonique correspond à la haute saison pour les prix de location de ce parc à bateaux. Tous les corps de métiers s'y trouvent ainsi qu'un dock et un radoub flottant pour réparer les grosses unités, une forme de radoub à terre, des grues de levage de 45 tonnes à 1 000 tonnes complètent ces équipements.

## **2.3 La défiscalisation à la base de l'essor du nautisme.**

Le régime d'aide fiscale prévu en faveur des investissements productifs réalisés dans les départements et territoires d'outre-mer est issu de la loi des finances rectificative du 11 juillet 1986 dite loi Pons. Elle a été modifiée par la suite le 30 décembre 1991 puis le 30 décembre 1993. Elle s'applique jusqu'en 2001. Le régime de défiscalisation a pour objet d'accorder une aide fiscale aux investissements réalisés dans les secteurs considérés comme prioritaires (industrie, pêche, tourisme, plaisance, agriculture, bâtiment et travaux publics). Dans le domaine du nautisme, le montant de la déduction au titre

des investissements directs est porté à 100 % du coût de l'investissement. L'obligation du maintien en exploitation est de 5 ans.

Depuis 1986, les différentes compagnies de location lancent des offres aux investisseurs dans les salons nautiques ou par voie de presse. Si dans un premier temps, l'offre s'adresse aux particuliers et aux entreprises, actuellement seules les sociétés spécialisées dans le nautisme peuvent investir dans ce domaine. Au Marin, les différents loueurs possèdent en main propre 10 à 20 % de la flottille de location. Ils assurent la gestion et l'entretien des autres voiliers pendant cinq années; ils sont ensuite vendus ou exploités sur d'autres bases dans le monde.

Actuellement, chaque compagnie prospecte pour dépasser l'échéance de 2001. La tendance actuelle est de capitaliser, en acquérant le parc de voiliers tout en continuant d'attirer des investisseurs. Après 2001, ces derniers bénéficieront d'une acquisition à tarif réduit puisque l'agence de location profite de prix de gros à l'achat. L'intérêt est double puisque la société de location assure la maintenance durant cinq ans et reverse une partie des bénéfices atténuant ainsi les mensualités de remboursement. Enfin le propriétaire pourra utiliser son navire ou un modèle équivalent pendant quatre semaines par an sur une des bases de location dans le monde.

### **3 Les retombées économiques de la location de voiliers**

La plaisance de croisière est importante à la Martinique. Les effets induits restent pourtant mal étudiés du fait de la difficulté de suivre ce type de touristes. Néanmoins, il semble que les dépenses demeurent modestes pour différentes raisons : les grandes surfaces alimentaires essentiellement concentrées à Fort-de-France, Lamentin et Schoelcher sont éloignées des mouillages fréquentés par les plaisanciers, de plus le coût de la vie est élevé comparé aux îles avoisinantes. Les navigateurs qui prolongent leur escale le font souvent par manque d'argent. En fait les retombées sont plus importantes quand les propriétaires choisissent la Martinique pour effectuer la réparation et le carénage.

Au contraire, la location de voiliers fournit des revenus financiers importants. La location de bateaux de plaisance engendre des flux touristiques et un profil de vacanciers particulier. Ces derniers, originaires d'Europe du Nord appartiennent à des catégories sociales aisées. Le prix moyen d'une location dépend de la saison et de la taille du voilier. Le confort n'a rien à envier à un hôtel de trois à quatre étoiles. Les catamarans de base disposent de quatre chambres doubles, et de deux à six cabines de douche. Le prix de la location est compris entre 16 000 FF et 31 000 FF la semaine en haute saison pour les monocoques de 12 à 16 mètres et de 20 000 à 38 000 FF pour les catamarans de 14 à 16 m. Ces prix atteignent 40 000 à 60 000 FF pour le passage à l'an 2000. En basse saison, ces tarifs diminuent de 6 000 à 15 000 FF en fonction des bateaux. La location peut aussi dépasser 20 000 FF par jour pour les grandes unités avec équipage.

Cependant certaines sociétés développent le principe de la croisière active et louent la chambre à l'unité afin de conquérir une clientèle souvent jeune, célibataire et moins argentée. L'agence de location assure la composition de

l'équipage en fonction des critères d'âge et d'intérêts communs. Ce groupe ainsi composé effectue une croisière avec une destination précise et sous le commandement d'un skipper. Les tarifs individuels sont compris entre 3 200 et 4 600 FF pour 10 jours. Ils ne comprennent pas les dépenses de nourriture.

À leur arrivée à la Martinique, les clients désirent en général prendre la mer le plus rapidement possible afin de profiter d'un séjour relativement court (11 jours en moyenne). Souvent, le client a faxé avant son départ la liste des courses au loueur, ainsi que les équipements qu'il désire emporter pour agrémenter son séjour (bouteilles de plongée, planche à voile, surf). Ainsi les 27 500 personnes qui transitent par le port du Marin ne profitent pas aux structures touristiques habituelles (hôtels, locations de voiture, animations). Au retour, cette clientèle reste peu sur l'île qui n'est pas finalement le but du séjour. Peu perçu par la population locale ou la municipalité, ce tourisme engendre cependant 75,75 millions de Francs de recettes dont 21,6 % en retombées directes soit autant que les croisiéristes des grands paquebots.

Ces retombées financières profitent aux loueurs, mais aussi aux commerces et aux entreprises des communes d'accueil et finalement à l'ensemble de la Martinique.

Les sociétés de location de bateaux sont essentiellement implantées au port de plaisance du Marin qui regroupe seize d'entre elles sur les dix-huit présentes à la Martinique. Trois sociétés ont aussi une agence au port de la Pointe du Bout aux Trois-Îlets. S'il n'y avait qu'une société de location en 1977, huit s'installent à la fin des années 1980 et sept durant les années 1990. Ces entreprises ont souscrit 5 900 contrats de location pour 27 574 clients en 1997.

Elles génèrent un chiffre d'affaires global de 101,4 millions de Francs en 1996 (sources A.R.D.T.M.). Le chiffre d'affaires moyen par société de location est de 6,4 millions de francs (254 000 francs par bateaux). Elles appartiennent en majorité à des groupes métropolitains qui disposent de bases de location dans la Caraïbe et dans les autres bassins de plaisance dans le monde.

En 1991, l'entreprise A.T.M., première à s'installer à la Martinique et dont le siège social était implanté au Marin, disposait aussi de bases de location en Guadeloupe, à Saint-Martin, à l'île d'Union proche de Grenade, à Raïatée en Polynésie, en Corse, en Côte d'Azur et aux Baléares (Desse M, 1994). Aujourd'hui le groupe Stardust Marine rassemble les flottilles A.T.M. et Jet Sea. Filiale d'Altus Finance, groupe Crédit Lyonnais, Stardust Marine qui offre la plus importante flottille de location est aussi implanté aux îles Vierges, à Saint-Martin, à Antigua, en Guadeloupe, en Martinique, aux Grenadines, à Los Roques (Venezuela), à Papeete, à Raïatea, en Turquie, en Corse, aux Seychelles, à Mayotte, à Zanzibar et à Madagascar. Cette société a été rachetée en janvier 2000 et porte depuis le nom de Sun sail.

Les sociétés assurent la maintenance des navires et l'avitaillement à la demande de la clientèle. Ainsi sont-elles les intermédiaires privilégiés avec les commerçants et les prestataires de services locaux. Les retombées économiques se chiffrent à 60 millions de Francs dont 33 millions de Francs de salaires pour les 273 employés.

Pour la commune du Marin, la construction du port de plaisance au début des années 1980., et l'essor de la location à la suite des lois de défiscalisa-

tion permet de revitaliser le tissu socio-économique. En 1970, l'usine sucrière ferme ses portes, entraînant le déclin progressif du Sud de la Martinique. Les ouvriers sont en partie réemployés au Club Méditerranée situé à la sortie de la Baie du Marin sur la commune de Sainte-Anne. En 1974, la commune est érigée en sous-préfecture et la cité administrative doit permettre d'enrayer le déclin.

En fait, il faut attendre les années 1980 pour que le Marin s'ouvre au tourisme par le biais du nautisme et de la plaisance. Le port qui appartient à la commune depuis 1984 (25 places à quai à l'époque), est géré depuis par une entreprise privée sous la forme de concession, la S.A.E.P.P. Le port naturellement abrité n'est pas ceint de quais. Il est constitué de cinq pontons abritant 400 voiliers et de 2 500 m<sup>2</sup> de bâtiments regroupant la capitainerie, les magasins d'accastillage, de souvenirs et de vêtements de mer, les bars et les locaux des agences de location. Ces commerces sont moins nombreux et plus dispersés à la Marina des Trois-Îlets.

Le prix des places à l'année oscille entre 12 000 et 70 000 FF au ponton et 6 000 FF sur bouée. Dans une île confrontée à des difficultés socioéconomiques graves, le port de plaisance reste un investissement coûteux, conditionné par la présence des agences de location et non pour abriter une flottille locale. Les futurs agrandissements dépendent de la faculté des loueurs à se passer des lois de défiscalisation après 2001.

Le reste de la commune profite aussi du port. Ainsi le centre de carénage (55 emplois) et le supermarché tirent le meilleur profit de leur position limitrophe au port. Un petit centre commercial accompagne les nouveaux appartements qui jouxtent le port (commerces de mode, de sport, de souvenirs). De même 43 % des entreprises d'avitaillement, d'accastillage et de maintenance de navires de plaisance de l'île sont implantées dans cette commune. Au total ce sont près de 400 emplois qui dépendent du port du Marin.

Cependant, l'agglomération du Marin boude cet équipement et ne capte pas la riche clientèle qui fréquente le port. La cité marinoise domine de quelques mètres la capitainerie sans que la ville ne débouche vers ce nouvel aménagement. Les rues commerçantes gardent une léthargie désuète et le commerce est moribond. Les nouveaux commerces s'implantent sur l'axe décentré constitué par la Nationale Fort-de-France/Sainte-Anne. De nouveaux commerces apparaissent aussi dans les nouvelles constructions qui jouxtent le port (commerces de mode, de sport, de souvenirs).

Enfin, les activités de location et de plaisance ont des répercussions sur le reste de l'île, même si elles demeurent modestes. Les touristes utilisent les taxis pour les transferts entre l'aéroport et le port. Ils visitent rapidement et dépensent essentiellement dans les restaurants et en souvenirs (rhums, fleurs). Cette diffusion apparaît davantage dans le domaine purement nautique puisque 27.5 % des entreprises de maintenance et d'accastillage de plaisance se trouvent à Fort-de-France. Ailleurs chaque commune ne dispose que de deux ou trois entreprises spécialisées.

## 4 Conclusion

La pratique de la plaisance et du nautisme repose sur des groupes très éclatés, loin de former une nouvelle communauté maritime. Deux groupes d'utilisateurs du nautisme littoral cohabitent. Dans un premier temps touristes et moniteurs non insulaires propagent et dominent les nouvelles tendances des sports de glisse. Par la suite le niveau technique peut être atteint par une élite insulaire. Les autres Martiniquais sont des colibris du nautisme, testant la voile légère, le motonautisme ou la yole, le temps de quelques heures.

Le monde de la plaisance est aussi morcelé. Plaisanciers à voile et à moteur cohabitent sans tisser des liens. Au sein des voiliers, les locataires sont attirés par les bassins de croisière des Grenadines. Ils n'ont ni le temps de fixer des relations avec les plaisanciers locaux ni la philosophie des néo-marins qui effectuent des croisières au long cours. Ces derniers se fractionnent aussi entre les argentés, les abonnés aux pontons et les passionnés. Ainsi la Martinique reste une terre d'escale.

Néanmoins cette plaisance renforce l'image de prestige des stations. Quelques ketchs de luxe dans une baie animent le paysage et font rêver. Surtout, elle apporte des retombées importantes. Ce tourisme argenté original échappe aux grands groupes hôteliers et permet d'apporter des revenus à des activités secondaires (avitaillement, réparation navale et agences de location). Ainsi ce tourisme de plaisance participe à la redistribution des richesses touristiques sur l'île. Enfin son implantation localisée au port du Marin ne s'appuie pas sur un aménagement hôtelier au détriment des littoraux. Cependant cette activité demeure fragile et dépend de la faculté des entreprises de location à dépasser le cap de l'après-défiscalisation.

---

Université des Antilles et de la Guyane  
Département de Géographie  
BP 7207 – 97275 Schoelcher cedex

## Bibliographie

- Bernard N. (1996), *Plaisance et nouvelle maritimité. La maritimité aujourd'hui*, in F. Peron et J. Rieucou (dir.), *Géographie et Culture*, Paris, L'Harmattan, p 241-249.
- Desse M. (1995), *Acteurs et dynamiques spatiales insulaires depuis la départementalisation en Guadeloupe, Martinique, Réunion*, Thèse de doctorat de géographie, Université Paul Valéry, Montpellier, Presses Universitaires du Septentrion, Villeneuve d'Ascq, 409 p.
- Desse M., *La diffusion touristique dans les Antilles françaises. Atlas permanent de la mer et du littoral*, n° 4, CNRS, Géolittomer, UMR 6554\infomer.
- Étude sur les entreprises de location de bateaux (1998), A.R.D.T.M., Schoelcher, 25 p.