

## La Baie du Marin (Martinique) : l'organisation d'un nouvel espace touristique autour de la plaisance

Olivier Dehoorne

---



### Édition électronique

URL : <http://journals.openedition.org/etudescaribeennes/381>

DOI : 10.4000/etudescaribeennes.381

ISBN : 978-2-8218-0658-0

ISSN : 1961-859X

### Éditeur

Université des Antilles

### Édition imprimée

Date de publication : 1 août 2007

ISSN : 1779-0980

### Référence électronique

Olivier Dehoorne, « La Baie du Marin (Martinique) : l'organisation d'un nouvel espace touristique autour de la plaisance », *Études caribéennes* [En ligne], 7 | Août 2007, mis en ligne le 15 août 2007, consulté le 03 mai 2019. URL : <http://journals.openedition.org/etudescaribeennes/381> ; DOI : 10.4000/etudescaribeennes.381

---

Ce document a été généré automatiquement le 3 mai 2019.



Les contenus d'*Études caribéennes* sont mis à disposition selon les termes de la Licence Creative Commons Attribution - Pas d'Utilisation Commerciale 4.0 International.

---

# La Baie du Marin (Martinique) : l'organisation d'un nouvel espace touristique autour de la plaisance

Olivier Dehoorne

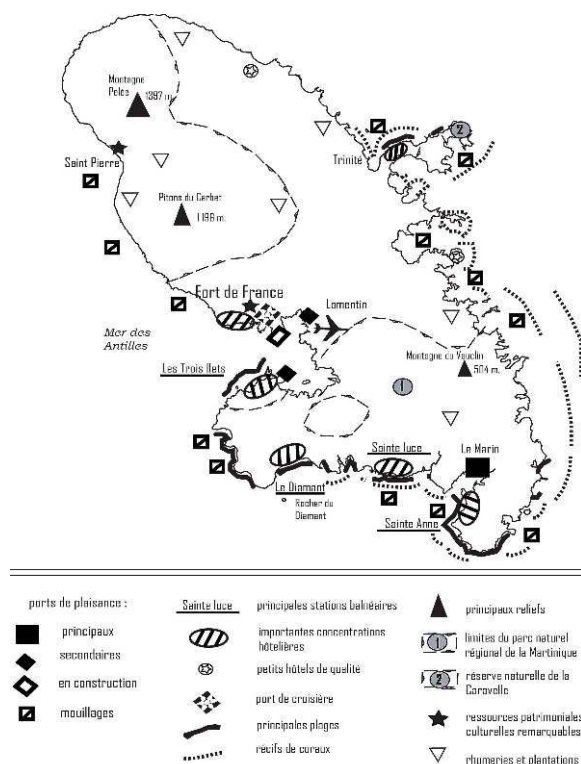
---

## Introduction

- 1 La mer des Petites Antilles présente des conditions particulièrement propices pour la plaisance. Tout au long de l'année, une flotte de plus de cinquante mille bateaux sillonne cette mer limpide ponctuée d'îles et d'îlots, largement bordés de récifs coralliens, qui s'étirent des Iles Vierges aux Grenadines. La plaisance contribue désormais à forger une dimension territoriale à cet Arc antillais. Si la fragmentation et les discontinuités spatiale et politique sont les premiers qualificatifs évoqués pour caractériser cet espace souvent perçu comme une « marge » (Desse 2005), la navigation de plaisance est l'un des facteurs qui participent à la structuration de cet ensemble à travers l'aménagement de lieux de vie originaux, leur mise en réseau, et l'organisation de toute une logistique spécifique qui supporte ce nouveau secteur économique.
- 2 Le développement de la plaisance, encore élitiste dans les années 1970, s'est précisé vers la fin des années 1980 et au cours de la décennie suivante. Les pratiques et les commercialisations se sont également diversifiées. La plaisance englobe désormais les bateaux à voile et à moteurs, avec des formules variées comme la location de voiliers avec skipper ou sans équipage (*bare-boat*) pour une clientèle de passage (plus de 24 heures et moins de trente jours), les embarcations louées à la journée, sans oublier le développement des « charters » avec la location « à la cabine » et la structuration de la grande plaisance (les « *MegaYachts* », embarcations à voile ou à moteur de plus de vingt-quatre mètres de long qui demandent un personnel permanent à bord pour fonctionner).
- 3 Le positionnement de l'île de la Martinique est assez intéressant dans ce dispositif. Située dans l'axe direct des îles du Sud, dites « îles au vent », la Martinique est l'un des points de

départ privilégié des plaisanciers naviguent en direction de Sainte-Lucie, la Barbade, Saint-Vincent et les Grenadines. Enfin, en raison de sa position géographique assez centrale, elle constitue également une étape essentielle pour les marins qui parcourent l'Arc antillais. L'affirmation du rôle stratégique de la Martinique dans le monde de la plaisance repose essentiellement sur la Baie du Marin et l'aménagement de son port. L'équipement de l'île est complété par deux ports de plaisance de moindre importance : La Pointe du Bout (commune des Trois Ilets) et Le Lamentin (au fond de la Baie des Flamands) (figure 1). La navigation est plus aisée sur la côte ouest, baignée par la mer des Caraïbes, moins houleuse. L'île recense une dizaine de points de mouillages, les plus accessibles sont sur la côte « sous le vent » (Saint-Pierre, le Carbet, la Baie des Flamands), dans le Sud (la Baie du Marin, la Baie des Anglais, Sainte-Luce, Grande-Anse, la Pointe Anse d'Arlets) et secondairement sur la côte « au vent » (Le Vauclin, la Baie du François).

Figure 1. La plaisance dans l'espace touristique martiniquais

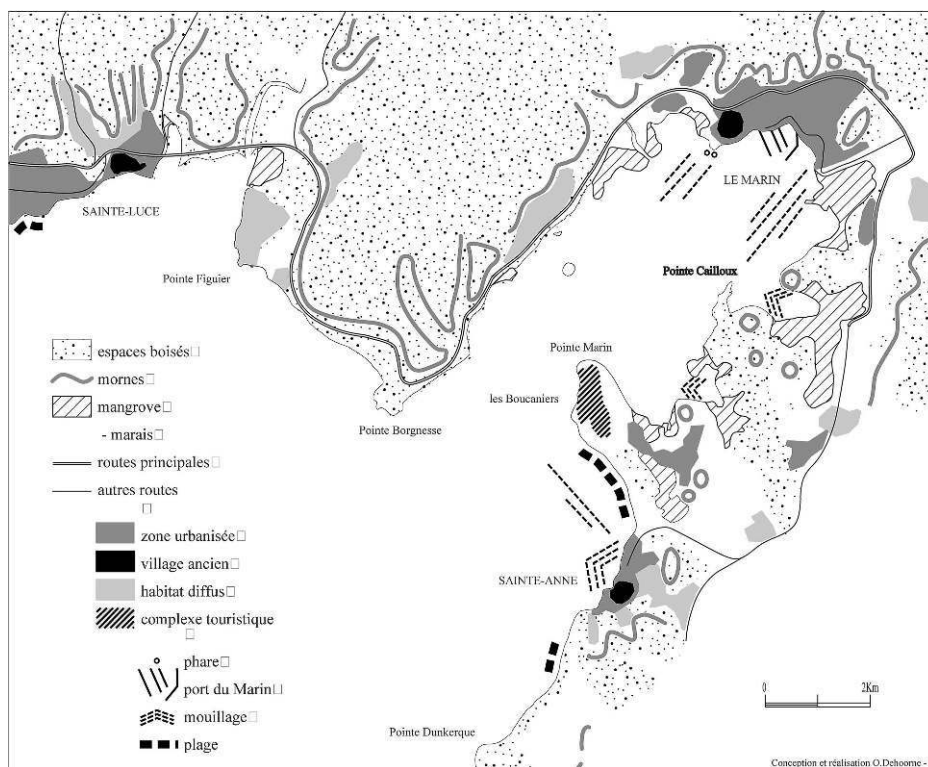


- 4 L'objectif de cette étude, qui s'inscrit dans le prolongement d'une première approche que nous avons menée sur le Port du Marin (Dehoorne 2005), est de caractériser les étapes du développement de la plaisance dans la Baie du Marin : un mouillage forain d'une centaine de places qui, en l'espace d'une vingtaine d'années, est devenu l'une des principales infrastructures d'accueil de la Caraïbe insulaire. Une restructuration économique s'est engagée à partir des nouveaux usages du lieu et de son inscription dans les logiques spatiales régionales.

## 1. Le port de plaisance du Marin : les étapes de la construction

- 5 Le choix du lieu relève de sa situation privilégiée sur les voies de navigation des Petites Antilles et des qualités naturelles du site reconnues par les plaisanciers. Contenue entre la Pointe Borgnesse à l'ouest et la Pointe Marin à l'est, la Baie du Marin (ou Cul-de-Sac du Marin) s'ouvre sur le canal de Sainte-Lucie et la mer des Caraïbes plus à l'ouest tandis que la presqu'île de Sainte-Anne la sépare de l'océan Atlantique (figure 2). Un linéaire côtier d'environ huit kilomètres délimite cette baie ; un chenal dragué à trois mètres conduit au port établi à plus de trois kilomètres des pointes qui l'enserrent. Le site est particulièrement bien protégé lors des périodes cycloniques (Dehoorne 2005)<sup>1</sup>.

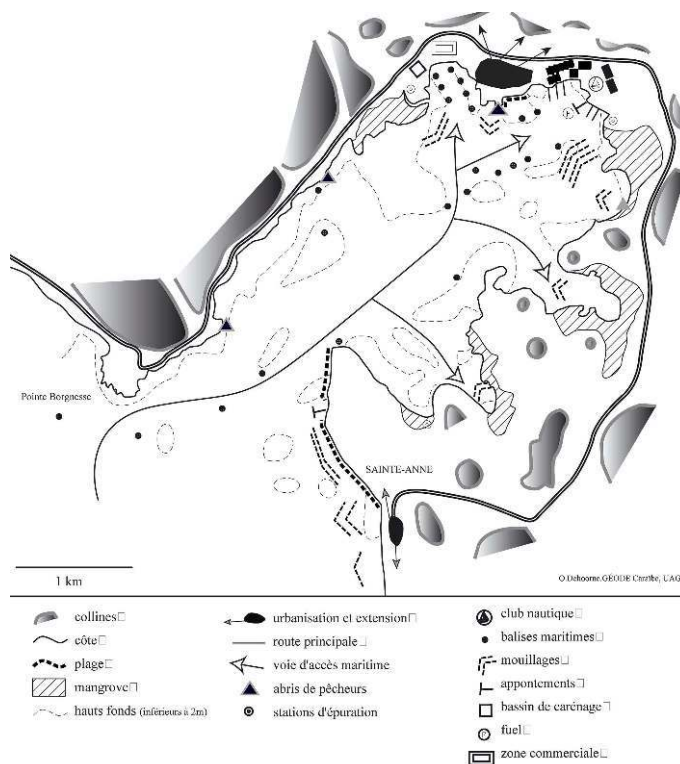
Figure 2. La baie du Marin entre tourisme, plaisance et urbanisation (Martinique)



- 6 Au fond de la baie, le port de plaisance du Marin se déploie à l'est du vieux bourg ramassé autour de son clocher et du cimetière face à la plage (figure 3). Organisé à partir d'une zone de mouillage, le site compte parmi les plus anciennement colonisés de l'île. L'artisanat de la menuiserie y a tenu une place importante notamment avec la charpenterie de marine, la construction et l'entretien des navires jusqu'à la fin du XIX<sup>e</sup> siècle. L'économie léthargique du lieu s'est longtemps confinée à la transformation de la canne à sucre jusqu'à la fermeture de l'usine sucrière en 1970. Quelques artisans-pêcheurs se maintiennent sur les pourtours de la baie tandis que la ville s'est engagée dans une tertiarisation de ses activités, d'abord avec l'installation d'une sous-préfecture et surtout à partir du tourisme de plaisance.
- 7 La première étape de cet aménagement débute au milieu des années 1980 avec l'élaboration du Plan nautique départemental qui reconnaît l'intérêt du site et les enjeux

qu'il revêt pour le développement du territoire. Dès lors la zone de mouillage du Marin commence progressivement à être valorisée. Un premier terre-plein est réalisé pour accueillir une dizaine d'embarcations, avec un avitaillement en eau, tandis qu'une zone de mouillage forain demeure à proximité. La vie du port de plaisance s'organise à partir d'un club nautique et d'une première société de location de bateaux (une dizaine de voiliers). La gestion du port est assurée par la Société antillaise d'Exploitation des Ports de Plaisance (SAEPP).

Figure 3. Plaisance et navigation dans le cul-de-sac du Marin (Martinique)



- 8 Au début des années 1990, 1,9 million d'euros issus de fonds privés y sont investis, le port est alors doté d'un ensemble d'appontements flottants et d'équipements permettant l'amarrage de 119 bateaux, de plusieurs services et commerces spécialisés sur une surface de 880 m<sup>2</sup>. Des parkings, des installations d'avitaillement en combustibles et équipements divers complètent le premier dispositif. Rapidement une douzaine d'entreprises, représentant 210 emplois (dont 129 temps pleins), se sont fixées autour du port.
- 9 La seconde tranche du déploiement portuaire date du milieu des années 1990. Compte tenu des besoins grandissants, la construction de nouvelles infrastructures, notamment en termes d'amarrages, s'est imposée. Pour un montant supplémentaire de 1,03 million d'euros (Caumont, 2005), fut construit l'appontement flottant appelé « quai d'honneur » ou « wharf », de 204 mètres de long sur 5 mètres de large, susceptibles de recevoir entre 60 à 90 voiliers de 20 à 35 mètres de long, amarrés sur des corps-morts de 2,5 à 4,5 tonnes. Sa capacité atteint désormais 330 anneaux en 1993. La qualité des prestations se précise avec la mise en place d'un équipement adapté comme des bornes électriques, d'eau potable, la récupération des eaux usées et une station de carburant pour les bateaux. La capitainerie du port est installée dans un bâtiment central de 900 m<sup>2</sup>, sur deux étages, qu'elle partage avec des entreprises spécialisées. De nouveaux aménagements terrestres

sont réalisés comme la promenade qui borde l'espace portuaire pour 1,26 million d'euros supplémentaires, notamment avec le soutien du FEDER.

- 10 Le port du Marin compte aujourd'hui 620 anneaux auxquels s'ajoutent une centaine de postes sur bouées. Autour de la capitainerie qui emploie plus d'une vingtaine de personnes, se concentrent une quarantaine d'entreprises et de commerces spécialisés : ce sont les services d'avitaillement, les magasins d'accastillage, les sociétés de location de bateaux et de voitures, sous oublier les commerces alimentaires, les bars et les restaurants du port, pour quelques trois cents emplois directs recensés (Mellado 2003). Le secteur compte seize sociétés de location qui occupent les deux tiers des anneaux. L'importance de l'emprise spatiale de ces sociétés s'explique notamment par les choix de développement qui entendaient privilégier la présence de bateaux de location plutôt que de celle de plaisanciers « semi-résidents » installés à quai.
- 11 Le secteur des Carénantilles, nouveau quartier logistique, s'étend sur les friches de l'ancienne usine du Marin à l'ouest du vieux bourg, à quatre cents mètres du port de plaisance (figure 3). Le site regroupe des fonctions commerciales (avec des supermarchés accessibles par la mer) et de maintenance. C'est dans ce secteur que se trouve le centre de carénage du Marin avec un radoub à terre et un second flottant pour les embarcations les plus volumineuses, des grues de levage. La zone se prolonge par un port à sec de deux cents places qui accueille notamment les bateaux à terre lors des périodes cycloniques. Autant d'infrastructures d'accueil qui font du port de plaisance du Marin le plus important des Antilles méridionales. Néanmoins, les mouillages forains continuent de s'étendre largement dans une baie confrontée à des problèmes d'envasement<sup>2</sup>.
- 12 Ce processus a été soutenu par les lois de défiscalisation qui ont permis de déduire des revenus imposables les sommes placées dans l'Outre-mer français. La loi Pons (1986) était la plus facilement applicable<sup>3</sup>. La suivante, la loi Paul, fut peu utilisée dans le domaine de la plaisance, contrairement à la loi Girardin (2004)<sup>4</sup>. En fait les effets de la défiscalisation sont essentiellement limités à la durée de la loi ; cependant par les demandes qu'elle engendre, cette politique contribue à soutenir les investissements en termes d'infrastructures. Et surtout, compte tenu des différences en matière des coûts des prestations avec les îles voisines, elle permet de compenser les surcoûts résultants des charges plus importantes dans les îles françaises et par conséquent de mieux supporter la concurrence régionale. À ce jour quelque vingt-quatre millions d'euros d'investissements ont été réalisés dans le secteur de la plaisance au Marin (Caumont, 2005).
- 13 L'espace urbanisé du Marin se compose désormais d'une juxtaposition de constructions aux caractéristiques spécifiques : le vieux bourg côtoie, à l'est, le port de plaisance avec ses commerces et ensembles immobiliers cossus continués par de nouvelles constructions destinées à l'administration ; à l'ouest du bourg, s'étend le quartier logistique de la plaisance accompagné de zones commerciales dans le prolongement desquelles s'étalent quelques baraquements de pêcheurs et un habitat rudimentaire, diffus sur les collines avoisinantes.

## 2. Le renouvellement des usages dans la Baie du Marin

- 14 Cette baie traditionnellement appréciée des pêcheurs locaux s'est donc imposée en l'espace d'une décennie comme un haut lieu de la plaisance dans les Caraïbes (site

d'escale, refuge lors des intempéries, lieu de résidence pour des périodes plus longues comme pendant l'hivernage).

- 15 La transformation progressive du lieu, au profit du tourisme et de la plaisance, s'est accompagnée de tensions autour de l'accès aux ressources, comme dans le domaine de la pêche. La baie compte encore soixante-dix pêcheurs situés principalement dans les secteurs de la pointe Petite Poterie, du Canal O'Neil, du vieux bourg et du quartier La Duprey. Ils exercent une pêche artisanale sur de petites embarcations, localement appelées des yoles. Devant l'encombrement progressif du site, en raison de la concentration des plaisanciers, les plus jeunes se déplacent vers le quartier La Duprey qui reste le secteur le plus accessible. À l'inverse les plaisanciers redoutent les véritables pièges à hélice que représentent les casiers des pêcheurs disposés à proximité du chenal.
- 16 Les nombreux mouillages non réglementés et incontrôlés dans la baie posent également de sérieux problèmes environnementaux (notamment en raison des rejets de déchets divers) sans procurer de revenus localement. Certaines embarcations sont amarrées dans des milieux coralliens sensibles et d'autres aux allures vieillissantes semblent oubliés de leurs propriétaires. La croissance de l'activité nécessite de mieux réglementer les usages dans l'ensemble de la baie en impliquant les communes limitrophes du Marin.
- 17 Les plaisanciers internationaux séjournant ou faisant escale à la Martinique, et donc en premier lieu dans la baie du Marin, sont estimés à environ 50 000 personnes<sup>5</sup> par an pour un total de 9 000 embarcations. En 1995, leur nombre n'atteignait pas encore 30 000. La progression est assez constante depuis une vingtaine d'années contrairement au reste de l'activité touristique de la Martinique qui connaît une régression de plus de 25 % depuis 1998 (Dehoorne 2006). La plaisance n'est pas concernée par cette récession. Alors que globalement le tourisme est en quête de reconnaissance dans les Antilles françaises, la plaisance est un segment spécifique qui bénéficie d'infrastructures reconnues, à l'image du port de plaisance du Marin. La pratique de la plaisance reste marquée dans son rythme annuel par les conditions météorologiques plus difficiles qui prévalent lors de la période de l'hivernage. Cependant, son volume d'activité est assez bien réparti sur une période de six mois, de décembre à mai.

Tableau 1. La plaisance à la Martinique : répartition mensuelle de l'activité<sup>6</sup>

Janvier	Février	Mars	Avril	Mai	Juin	Juillet	Août	Sept.	Oct.	Nov.	Déc.
13,5 %	11,5 %	12,5 %	10,5 %	9,5 %	5,5 %	5,5 %	6,5 %	2,5 %	4 %	7 %	11,5 %

- 18 Les origines géographiques des plaisanciers restent dominées par les clientèles venant de la France continentale (78 % du total) mais leur part est moins élevée que dans le tourisme de séjour où ces clientèles représentent plus de 86 % du total des touristes ; ce marché connaît une meilleure internationalisation. La part des Européens s'élève à 5 % avec une présence notable des Allemands, des Belges, des Suisses et l'arrivée des Italiens. Les clientèles originaires de la Caraïbe représentent près de 14 % (contre 8,2 % pour l'ensemble du tourisme) et les Nord-américains environ 2 % (contre 0,9 %).
- 19 Au-delà des origines géographiques, les profils des usagers du port de plaisance s'avèrent plutôt contrastés. Il convient notamment de distinguer les personnes actives, qui disposent donc d'un temps libre limité (indépendamment de leurs niveaux de revenu), de

celles qui sont libres de leur temps. Les premières, tenues par des contraintes professionnelles, effectuent des séjours plus courts (d'une semaine à dix jours tout au plus) contrairement aux retraités et autres plaisanciers s'étant dégagés de leurs engagements professionnels pour une ou deux années sabbatiques, par exemple après avoir vendu leurs affaires. Il y a également les habitués des lieux, familiers de la navigation et/ou connaisseurs de la Caraïbe et tous les plaisanciers occasionnels qui découvrent les lieux et la pratique.

- 20 En raison du développement d'offres de séjours plutôt bon marché (par exemple sept cents euros pour le transport aérien depuis l'Europe avec six jours de prise en charge complète), organisés par des tour opérateurs (du type Switch), de nouvelles catégories de touristes profitent de l'opportunité pour découvrir les Antilles à travers la plaisance et d'entreprendre une mini-croisière dans le Sud des Antilles. C'est notamment le développement de cette mini-croisière basée qui s'explique la croissance soutenue des groupes d'une soixantaine de touristes-croisiéristes qui s'embarquent à bord de cinq ou six catamarans pour un voyage commun à destination des Grenadines.
- 21 À l'opposé le port de plaisance accueille aussi des marins plus avertis qui marquent de rapides escales techniques dans le cadre de plus longs circuits, caribéennes ou transatlantiques. Les populations locales demeurent encore assez discrètes dans cet univers. La vie sociale et nocturne du lieu est animée par les nouveaux « nomades des mers » qui voyagent pendant des périodes allant d'un semestre à un an ou plus, en famille (avec femme, enfants, chien et Internet à bord), dans les Caraïbes. Ces derniers apprécient la base logistique du Marin pour ses services techniques, ses ressources informatiques, ses supermarchés comme pour ses services médicaux. Les îles méridionales de l'archipel des Grenadines, parfois celles des archipels vénézuéliens, sont souvent la finalité du voyage. De simples touristes contemplatifs côtoient les privilégiés d'hier auxquels se mêlent les initiés d'aujourd'hui et les nouveaux usagers dans ce lieu original qui s'internationalise.

### 3. Une réorganisation de l'économie au profit du tourisme de plaisance

- 22 Les ports de plaisance sont au monde du nautisme ce que les aéroports sont à l'aéronautique. La réputation d'un port se construit à partir de la présence des fonctions nécessaires (stationnements à flot et à terre, logistique technique, services commerciaux, informatiques et touristiques, hébergement), de la qualité des prestations et de l'ambiance du lieu (dans l'espace portuaire) ; autant d'aspects essentiels pour mesurer la dynamique économique du port.
- 23 À la Martinique, sur l'ensemble des dépenses effectuées par les touristes, soit environ 213 millions d'euros en 2003, la part relevant des plaisanciers serait de l'ordre de 3,5 %. En fait, les études disponibles cernent assez mal l'impact économique de la plaisance et n'identifient que très peu les spécificités de ces consommations. En l'état, il apparaît que leurs dépenses sont de l'ordre de 8,2 millions d'euros contre 4,6 millions d'euros (soit un peu plus d'une trentaine de millions de francs) une quinzaine d'années plus tôt. Il ressort de ces enquêtes que 66 à 70 % de ces consommations concernent directement les commerces des lieux d'accueil (ARDTM).
- 24 Les dépenses moyennes sont actuellement de l'ordre de 174 euros par personne et par séjour contre 448 euros pour les touristes séjournant à terre. Néanmoins il apparaît que



les retombées financières de la plaisance surpassent de 80 % celles des croisiéristes : ces derniers, cinq fois plus nombreux, dépensent en moyenne 22 euros chacun par jour. Dans le domaine de la plaisance, il est difficile d'envisager une consommation quotidienne type tant les profils sont variables : les écarts sont grands entre le plaisancier installé pour plusieurs semaines sur un mouillage forain, autonome en eau et en énergie, et le navigateur qui profite d'une journée d'escale dans le port du Marin pour faire un approvisionnement complet. Évaluant les dépenses par bateau, une étude menée dans le Port du Marin, fait apparaître une dépense moyenne, supérieure à celle de l'île, de l'ordre de 2 000 euros/embarcation (Caumont, 2005). La moitié de leur budget est consacré aux achats de marchandises, entretiens, frais de port et assurance, 27 % pour les salaires (équipages), 19 % pour les avitaillements, 2,5 % pour les transports et transferts et 1,5 % pour le carburant.

25 Selon les sources officielles (ARDTM), sur un volume de 6 500 emplois relevant directement du tourisme à la Martinique (soit 5,4 % des actifs de l'île), 2,6 % sont directement financés par la plaisance. L'étude réalisée par Michel sur l'étude d'impact des ports de plaisance<sup>7</sup> permet de donner quelques indications sur les emplois générés. Il estime que dans un port de plaisance :

- L'emploi direct créé pour la gestion, l'exploitation et l'entretien des bateaux est de l'ordre de deux emplois permanents pour 100 bateaux, selon le type de port et le niveau des services développés ;
- Plus largement, les emplois spécialisés dans le secteur nautique (chantiers de réparation, commerces spécialisés) sont estimés en moyenne à dix emplois pour 100 bateaux. La variation est importante (de 2,5 à 20 emplois) selon la taille du port, la réputation de sa logistique, son positionnement géographique dans l'espace maritime ;
- L'activité commerciale induite par un port entraînerait la création de 7,5 emplois pour 100 bateaux en moyenne.

26 Sur cette base, H. Caumont (2005) obtient donc une estimation minimaliste de 273 emplois liés au nautisme dans chacune des îles françaises de la Caraïbe ; estimation d'autant plus basse sachant que dans les Antilles, les voiliers sont plus grands, les budgets plus élevés, la fréquence des sorties plus importante et la saison plus étalée.

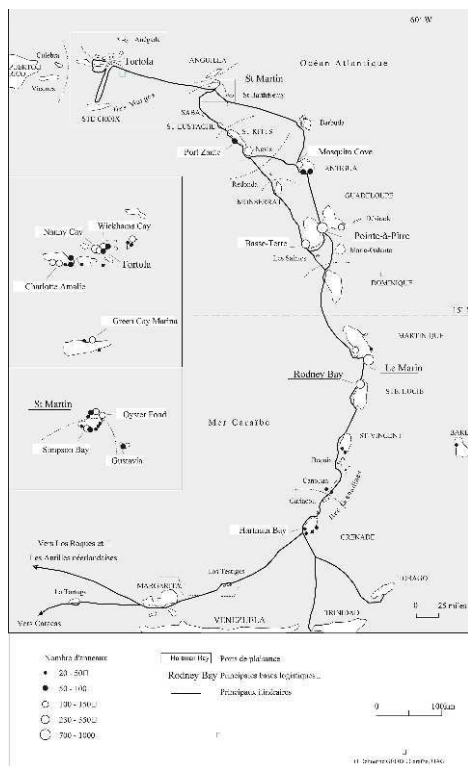
27 Le port abonde d'une multitude d'emplois spécifiques autour de l'entretien des bateaux (nettoyage, montage de plaques photovoltaïques, etc.). Des ouvriers spécialisés, comme en menuiserie, s'assurent en trois heures d'activité des revenus équivalents à une journée de travail à terre. Les retombées économiques de la plaisance vont bien au-delà des consommations touristiques habituelles, notamment à travers les magasins d'accastillage et les services de maintenance des navires. Les activités de location occupent une place primordiale, elles relèvent de sociétés officielles et de nombreux petits acteurs individuels viennent se greffer sur le marché : un propriétaire d'un simple monocoque loue son embarcation et son expérience de navigateur, un skipper propose ses services et entreprend lui-même les démarches pour trouver le voilier désiré par son client (700 euros par personne pour une semaine ou 2 500 euros pour un catamaran et jusqu'à 4 500 pour des bateaux plus spacieux) ; selon les options retenues, peuvent aussi être proposés les services d'une hôtesse pour 120 à 150 euros par jour. Ces affaires s'engagent parfois au hasard de discussions avec des touristes rencontrés sur les pontons, au milieu des multicoques, ou de façon plus impersonnelle sur des sites de l'Internet. À ce jour, environ quarante pages proposent de tels services avec une large gamme de prix. De nouveaux produits comme les éco-croisières, conçues sur de simples alibis commerciaux

ou de réelles motivations écologiques, renouvellent l'offre<sup>8</sup>. D'autres prestations plus ou moins formelles pourraient également être prises en compte comme les convoyages parfois nécessaires pour assurer le retour des bateaux depuis les îles du Sud lorsque les plaisanciers choisissent d'effectuer leur voyage retour en avion depuis les aéroports de Saint-Vincent, d'Union, de Trinidad, etc. Autant d'activités supplémentaires qui nourrissent l'économie du port de plaisance.

## 4. Le tourisme de plaisance dans les Petites Antilles

- <sup>28</sup> Le port du Marin s'est imposé au rang des principaux ports de plaisance des Petites Antilles (figure 4) en compagnie de ceux de la Guadeloupe, de l'île de Saint-Martin (environ 750 anneaux répartis sur dix sites, les plus importants sont du côté français avec Anse Marcel et Oyster Pond) et des îles vierges américaines (plus de 600 places à Tortula, notamment à Wickhams Cay I et Wickhams Cay II). La position plus méridionale de la Baie du Marin permet d'organiser à partir de son port des itinéraires de croisières vers le sud des Antilles avec pour seule réelle concurrence la base anglophone de Rodney Bay sur l'île voisine de Sainte-Lucie (250 places) et secondairement Marigot et Soufrière. Mais l'offre en matière de services techniques demeure assez basique dans cette île. Au départ du Marin, les plaisanciers optent essentiellement pour une paisible navigation d'île en île : après les côtes caribéennes de Sainte-Lucie (à 18 miles du Marin), l'archipel des Grenadines (Saint-Vincent, Béquia, Canouan, Tobago Cays, Carriacou) propose une cinquantaine d'anneaux et de nombreux sites de mouillage parmi les plus réputés du monde sur 88 miles. Lorsque la croisière se prolonge au-delà d'une semaine, le voyage continue vers les côtes sud-américaines : à partir de Grenade, l'une des options est la route sud sud-est, 90 miles vers Trinidad (étape technique appréciée, dotée de ces fameux ports à sec qui facilitent l'entreposage des bateaux en fin de saison). L'autre est la route sud-ouest : 85 miles pour atteindre Los Testigos, 45 miles supplémentaires pour Margarita et 155 miles de plus vers l'ouest pour Los Roques.

Figure 4. La plaisance dans le Petites-Antilles



- 29 Le dispositif de l'archipel guadeloupéen est dominé par Bas du Fort à Pointe à Pitre (800 postes à quai répartis entre le bassin principal et le bassin du Lagon ; une zone technique de moins de 100 places inadaptées au stationnement de longue durée) complété par les marinas de Pointe-à-Pitre, de Saint-François (120 places à quai sans zone technique) et de Rivière Sens (Basse-Terre, 350 places à quai sans zone technique). Ces ports regardent davantage vers le nord des Antilles avec les routes qui conduisent à Antigua (40 miles), Barbuda (23 miles), Nevis (35 miles), pour rejoindre les structures de Saint-Martin (avec les ports de Marigot Bay, situé au nord en partie française et de Simpson Bay Lagoon, dans la partie néerlandaise) et des Îles vierges (îles séparées de 80 miles l'une de l'autre).
- 30 Au nord de la Guadeloupe, l'île d'Antigua (l'île aux fameuses « 365 » plages), plus proche du centre de l'Arc antillais, dispose de cinq marinas dont la plus importante, Jolly Harbour, peut accueillir 150 grosses unités. Mais l'île privilégie clairement la grande plaisance associée à des luxueux complexes hôteliers qui autorisent des séjours entre terre et mer. Quelque 850 emplois directs et indirects y sont soutenus par la plaisance.
- 31 Enfin plus au Nord, les Îles Vierges britanniques s'organisent autour d'un petit archipel d'une cinquantaine d'îles (dont les plus importantes sont Tortola, plus de 600 bateaux enregistrés, Virgin-Gorda, Jost Van Dyke). Le plaisancier peut effectuer un séjour complet dans cet archipel. L'offre de location est considérable avec la présence d'une trentaine de sociétés (dont Moorings, avec une flotte de 300 bateaux, et Sunsail, 200 voiliers) qui privilégient essentiellement les services haut de gamme. Ces îles bénéficient d'excellentes dessertes aériennes depuis les États-Unis et Porto-Rico. Le régime fiscal y favorise investissements étrangers dans le cadre de sociétés *off-shore*.

## Conclusion

- 32 Le marché de la plaisance prend une importance croissante dans le « grand lac touristique » que constitue la région caribéenne, l'une des destinations actuellement les mieux sécurisées, aux portes des États-Unis, même s'il convient de rappeler sa grande vulnérabilité à l'égard des risques cycloniques et de la conjoncture internationale.
- 33 Ces ports qui enrichissent l'offre touristique sont au cœur de dynamiques de recomposition des lieux et de reconversion des logiques économiques locales. Les mobilités de travailleurs s'intensifient dans ces lieux : les pêcheurs sont de plus en plus discrets tandis que de nouveaux résidents permanents s'installent dans des mouillages forains. Le jeune secteur de la plaisance ouvre de nouvelles perspectives économiques pour la Martinique comme pour l'ensemble des Antilles.
- 34 Ces dynamiques sont observables dans la commune du Marin où le port de plaisance et ses nouveaux ensembles immobiliers longtemps confinés à l'état d'un « comptoir touristique » étendent leur emprise foncière et dessinent une nouvelle urbanité dans le lieu. Le déploiement de nouvelles fonctions autour de ce secteur économique doit également être envisagé sous l'angle social et culturel (Dehoorne 2005). Le tissu local se transforme progressivement et certaines parties du territoire restent en marge du processus. La plaisance remplace les usages traditionnels d'un lieu qui ressemble de plus à plus à une station touristique ouverte sur l'international. Les logiques du lieu sont désormais inscrites dans les enjeux régionaux et internationaux du monde de la plaisance.

Photographie 1. Vue aérienne de la baie du port de plaisance du Marin



Au centre le port de plaisance, sur sa gauche le vieux bourg du Marin, plus à gauche les centres commerciaux puis le centre de carénage (extrémité gauche). Plus à l'intérieur des terres, les logements sociaux (concentrations d'immeubles) entrecoupés de quartiers pavillonnaires.

Crédit : O. Dehoorne, 2006

Planche II

Photographie 2. Le principal appontement flottant (dit « *wharf* » ou « quai d'honneur »



Le principal appontement flottant (dit « *wharf* » ou « quai d'honneur » 204 mètres de long sur 5 mètres de large) du Port du Marin pouvant accueillir 60 à 90 bateaux de 20 à 30 mètres de long

Crédit : O. Dehoorne, 2006

**Photographie 3. Le Marin**



Au premier plan, une partie du centre de carénage, à l'arrière-plan des mouillages forains  
Crédit : O. Dehoorne, 2005

**Photographie 4. Mouillage forain face à la place de la Pointe du Bout, à proximité de l'entrée du Cul-de-sac du Marin**



Crédit : O. Dehoorne, 2006

---

## BIBLIOGRAPHIE

- ARDTM. Le bilan du tourisme en Martinique (années 1996, 1997, 1999, 2000, 2002). Région Martinique.
- Bernard N. (dir.) 2005. Le nautisme. Acteurs, pratiques et territoires. Rennes, Presses universitaires de Rennes, 332 p.
- Bernard N. 2000. Les ports de plaisance, équipements structurants de l'espace littoral, Paris, L'Harmattan, 126 p.
- Caumont H. 2005. L'avenir économique du Nautisme de la Caraïbe. Mém. DESS. UFR des Sciences juridiques et économiques de la Guadeloupe- UAG. p. 95.
- Dehoorne O. 2005. « Le port de plaisance du Marin (Martinique) : de la construction d'un lieu touristique à son insertion régionale », in N. Bernard dir. Le nautisme. Acteurs, pratiques et territoires. Rennes, Presses universitaires de Rennes, p. 87-100.
- Dehoorne O. 2006. « Le tourisme dans les Caraïbes. Logiques régionales et enjeux environnementaux, Terres d'Amérique, Khartala-Geode, n° 5, p. 175- 2005.
- Desse M. 2005. « Les territoires du nautisme aux Antilles » in N. Bernard ed. Le nautisme. Acteurs, pratiques et territoires. Rennes, Presses universitaires de Rennes, p. 73-85.
- Feïss C., Bonte P., Andrieu A., Lefèvre I. 2004. « Transfert de matières des bassins versants côtiers au milieu marin : identification, caractérisation et vitesse. L'exemple de la baie du Marin (Martinique) », Géomorphologie : relief, processus, environnement, n° 1, p. 81-90.
- Mellado V. 2003. L'aménagement d'un port de plaisance : l'exemple du port du Marin (Martinique), Mém. maîtrise de géographie, Université des Antilles et de la Guyane, 131 p. (dont 17 photographies illustrant les différentes étapes de la construction du port).
- Patuelli J. 2002. Guide des Antilles. Croisière et tourisme. Les Editions Atoll, 295.
- Saffache P., Blanchart E., Hartmann C., Albrecht A. 1999. « L'avancée du trait de côte de la Baie du Marin (Martinique) ». C.R. Académie des Sciences, n° 328, p. 739-744.
- Saffache P., Vankatapen C. 2006. «Analyse comparée des mécanismes généraux de la fragilité des sols et de l'engraissement des baies du Marin et du Galion (Martinique)», Terres d'Amérique, Khartala-Geode, n° 5, p. 367- 380.

## NOTES

1. Il convient de distinguer : la dépression tropicale (moins de 34 nœuds ; 63 km/h), la tempête tropicale (de 34 à 63 nœuds, jusqu'à 117 km/h), l'ouragan (plus de 63 nœuds) (Patuelli, 2002). Les ouragans sont classés en cinq niveaux (échelle de Saffir et Simpson) : catégorie 1 (de 64 à 82 nœuds ; 153 km/h), catégorie 2 (de 83 à 96 nœuds, 177 km/h), catégorie 3 (de 97 à 113 nœuds, 209 km/h), catégorie 4 (de 114 à 134 nœuds, 248 km/h), catégorie 5 (au-delà de 134 nœuds).
2. « Au cours des 40 dernières années, c'est une surface de 25 ha qui a été gagnée sur la mer, ce qui représente environ 3 % de la surface totale de la baie et une progradation du rivage d'une



largeur moyenne de 30 m environ. » (Saffache et alii., 1999). Sur la dynamique d'engraissement voir aussi Feïss C. et alii. (2004) et Saffache et Vankatapen, (2006).

3. L'investisseur pouvait déduire, sous certaines conditions, 100 % du montant de l'investissement de ses revenus. Si ses revenus étaient imposés à 54 %, cela permettait au propriétaire d'économiser ces 54 % d'impôts en s'achetant un bateau exploité pour la location dans les Antilles françaises. « L'économie d'impôt était supérieure à 50 % du bien investi dans beaucoup de cas, ce qui permet de prendre une décision sans trop s'inquiéter des frais annexes. » (Caumont 2005).

4. « Elle permet de déduire du montant des impôts à payer, 70 % de l'investissement mais avec des conditions plus contraignantes, comme celle de reverser 60 % de la défiscalisation à l'exploitant. Il ne reste donc plus que 28 % (40 % de 70 %) d'avantage fiscal à l'investisseur contre 54 % par le passé. Toutefois, avec les revenus des locations, les grands groupes de sociétés de location proposent toujours de récupérer environ 50 % du prix du bateau pendant les 5 ans où il est exploité » (Caumont 2005).

5. source : Agence Régionale pour le Développement du Tourisme Martiniquais (ARDTM) devenue le Comité Martiniquais du Tourisme en 2003. Notons la difficulté de tels comptages : comment distinguer les usagers dits internationaux, nationaux ou « résidents » ? La part de locations non déclarées est également considérable. On soulignera simplement la progression constante et mesurée de cette activité.

6. Il s'agit de valeurs moyennes obtenues à partir de la moyenne des quinze dernières années.

7. Michel P. (1988), "L'étude d'impact des ports de plaisance", Secrétariat d'Etat auprès du Premier Ministre, chargé de l'environnement/Délégation à la qualité de la vie, Paris, 112 p. Cité par H. Caumont 2005.

8. <sup>viii</sup> Les éco-croisières dans la Mer des Caraïbes proposent la découverte des mammifères marins. <http://www.delphinia.org>. L'association « Delphinia France », affiliée à « Delphinia Sea Conservation », s'est implantée au port du Marin à partir duquel elle développe

## RÉSUMÉS

Cette étude s'attache à caractériser les étapes du développement de la plaisance dans le port du Marin (Martinique) qui est devenu l'une des principales infrastructures d'accueil de la Caraïbe insulaire en l'espace d'une vingtaine d'années. Les nouveaux usages touristiques et récréatifs sont à l'origine d'une restructuration de l'économie locale. L'essor de la plaisance donne une nouvelle identité au lieu qui ressemble de plus à plus à une station touristique ouverte sur l'international. Le développement du port du Marin s'inscrit désormais dans les logiques régionale et internationale du monde la plaisance.

This paper studies the stages of the development of the port of Marin (Martinique). In the space of a score of years, the port became one of the principal places of reception of the sailing ships in the islands of the Caribbean Sea. The new tourist and recreation uses are at the origin of a reorganization of the local economy. The rise of navigation gives a new identity to the place which resembles moreover more one tourist station open on the international one. The development of the port of Marin fits from now on in logics regional and international of the world of the sailing.

## INDEX

**Index géographique** : Martinique, Marin

**Keywords** : tourism, sailing, tourist place, Lesser Antilles

**Mots-clés** : tourisme, Petites Antilles, lieu touristique

## AUTEUR

**OLIVIER DEHOORNE**

Maître de conférences, Université des Antilles et de la Guyane,  
olivier.dehoorne@martinique.univ-ag.fr