

L'économie bleue à la Martinique

Des ressources et des capacités à valoriser

É
C
L
A
I
R
A
G
E

En 2015, le domaine maritime de la France a été étendu, principalement autour de ses territoires d'outre-mer¹. Cet élargissement devrait contribuer à l'émergence d'une véritable « économie bleue » dynamique participant à la compétitivité régionale des territoires, à l'utilisation efficace des ressources, à la création d'emplois et à l'émergence de nouvelles sources de croissance, tout en préservant la biodiversité.

Les activités associées à l'économie maritime à la Martinique

	Activité significative	Activité à développer	Potentiel à évaluer
Transport maritime de marchandises	x		
Transport maritime de passagers	x		
Activités portuaires	x		
Activités touristiques	x		
Activités récréatives	x		
Banque, assurances		x	
Défense et action de l'État en mer		x	
Formation		x	
Construction et réparation navale		x	
Pêche		x	
Aquaculture		x	
Recherche et développement		x	
Énergies maritimes renouvelables			x
Câbles sous-marins			x
Biotechnologies bleues			x
Exploration minière fonds marins			x
Parapétrolier offshore			x

S'agissant de l'espace maritime martiniquais, celui-ci est, depuis toujours, exploité pour ses ressources naturelles, principalement la pêche ; mais, depuis une dizaine d'années, face à un durcissement de la réglementation et une réduction des aides accordées aux pêcheurs, la production de pêche a considérablement diminué et l'aquaculture n'a pas pris le relais. L'espace maritime est en outre utilisé, via les ports, pour le développement des échanges commerciaux ; de nombreux travaux de modernisation des ports ont été entrepris ces dernières années permettant à l'île de se positionner avantageusement pour l'accueil de gros navires (de marchandises ou de vacanciers) et de relancer un tourisme de croisière qui s'était essouffé depuis 2005. Moyennant quelques investissements supplémentaires pour le développement de ports à sec, l'activité de carénage et le nautisme pourraient également s'intensifier. Enfin, la Martinique bénéficie de conditions environnementales et d'une biodiversité qui doivent encore être valorisées afin de permettre le développement d'activités innovantes (telles que la production d'énergie sobre en carbone, la valorisation de certaines algues, et le renforcement induit d'une filière recherche et développement).

UNE ACTIVITÉ APPARENTE ENCORE FAIBLE

ÉVALUER LE POIDS ÉCONOMIQUE DES ACTIVITÉS LIÉES À LA MER : DIFFICULTÉS ET PERSPECTIVES

Selon la Commission européenne, l'économie maritime englobe toutes les activités économiques liées aux océans, mers et côtes, y compris les activités de soutien direct et indirect nécessaires au fonctionnement de ces secteurs économiques. L'économie maritime comprend l'aquaculture, le tourisme maritime et côtier, la biotechnologie bleue, l'énergie marine, l'exploitation minière des fonds marins, le transport maritime, la construction et la réparation navale, la pêche, le parapétrolier offshore, etc.

Transversaux, les secteurs d'activité de l'économie maritime ne peuvent être que partiellement isolés dans la Nomenclature des activités françaises (NAF). Si on retrouve dans cette nomenclature bon nombre des activités « bleues » listées ci-dessus (des activités primaires telles que la pêche et l'aquaculture, des activités secondaires telles que la transformation des ressources halieutiques ou l'entretien de navires, des activités tertiaires telles que les prestations de transport etc.), d'autres secteurs y sont « statistiquement invisibles » (ils font partie de secteurs plus larges de la NAF). Il en va ainsi par exemple d'une partie du tourisme (en le limitant au tourisme plaisancier et de croisière), du nautisme, de l'énergie maritime, de la formation aux métiers de la mer, des activités d'étude et de conseil, de la recherche et développement, des activités de défense, de surveillance et de sauvetage en mer, etc.

¹ En septembre 2015, le domaine maritime de la France a été étendu de près de 500 000 km² principalement autour de ses territoires d'outre-mer, et notamment autour des Antilles françaises qui ont vu leur Zone économique exclusive (ZEE) passer de 138 000 km² à 146 000 km². La France dispose désormais du deuxième domaine maritime au monde (11 millions de km² – soit environ vingt fois la superficie terrestre de la France métropolitaine) derrière les États-Unis (11,4 millions km²).

Une économie transverse difficilement quantifiable

En se référant exclusivement à la Nomenclature des activités françaises (NAF), l'économie maritime représenterait 1,7 % de l'ensemble des entreprises enregistrées en Martinique en 2015, soit 709 entreprises pour 40 555 entités implantées sur le territoire. Parmi ces entreprises, près de 63,5 % sont actives dans le secteur primaire, environ 15 % des entreprises sont présentes dans le secteur secondaire, et 21 % des entreprises interviennent dans le secteur tertiaire.

Conséquence d'une NAF restrictive, les encours de crédits accordés aux entreprises exerçant une activité maritime semblent être, en montant, d'un faible poids au sein de l'encours total de crédits aux entreprises tel qu'enregistré au Service central des risques (SCR).

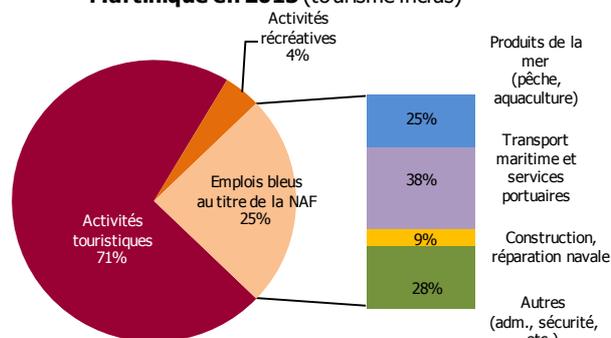
Des secteurs bénéficiant de financements

Pourtant, avec 27,3 millions d'euros en 2015, l'évolution de l'encours de crédit à ces entreprises révèle un maintien de l'investissement soutenu par le système bancaire. L'encours a progressé de 10,3 % en moyenne par an entre 2008 et 2015 et conservé une part de l'ordre de 1,5 % dans l'encours total des crédits aux entreprises (hors secteur immobilier)¹.

Bien que n'étant pas les plus représentatifs en termes de nombre d'entreprises, les secteurs secondaire et tertiaire bénéficient du plus fort soutien bancaire (36,7 % des encours de crédit sont dédiés au transport maritime, 34,4 % de l'encours est consacré aux activités portuaires, et 16,7 % de l'encours sont affectés à la construction et réparation navale). Les entreprises actives dans le secteur primaire (pêche et aquaculture) sont quant à elles les moins endettées auprès des banques martiniquaises, avec un encours relativement stable autour de 3,5 millions d'euros (12,2 % des encours).

Un poids par ailleurs notable dans l'emploi

Estimation de la répartition des emplois bleus en Martinique en 2013 (tourisme inclus)



Source : Direction de la mer

Ceci représente environ 12 % de l'emploi total en Martinique. Parmi ces 12 000 emplois, plus de 70 % seraient associés aux activités touristiques ; en y ajoutant les activités de loisirs, ces secteurs concentreraient plus des trois quarts des emplois maritimes. Hors emplois directement liés au tourisme (près de 8 600 emplois estimés), et hors activités récréatives (près de 500 emplois), la filière compte environ 3 000 emplois, majoritairement exercés au sein de PME et de TPE.

SECTEUR PRIMAIRE : LA PÊCHE EN PERTE DE VITESSE

La pêche constitue un secteur clé de l'économie bleue qui dispose d'un ancrage culturel et historique fort sur le territoire martiniquais. Toutefois, des changements structurels, législatifs et environnementaux ont entraîné une baisse du nombre d'exploitants et induit une diminution de la production enregistrée.

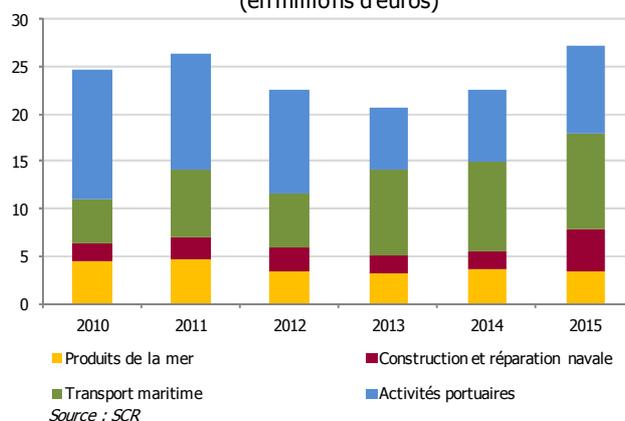
Nombre d'entreprises associées à l'économie maritime enregistrées en 2015

Nombre d'entreprises enregistrées par secteur, au sein de l'économie maritime en 2015	Nombre	Pourcentage
Produits de la mer	451	63,5 %
Construction et réparation de navires	107	15 %
Transport de passagers	106	15 %
Transport de marchandises	10	1,5 %
Activités portuaires	35	5 %
Total « identifiable » économie maritime	709	100%
Total entreprises martiniquaises	40 555	
Poids des entreprises de l'économie maritime		1,7 %

Source : INSEE

Encours des crédits mobilisés pour l'économie bleue

(en millions d'euros)



Source : SCR

Compte tenu des limites associées à la nomenclature officielle, en 2015, sans se fonder exclusivement sur la NAF, l'INSEE a réalisé une étude sur l'économie maritime en France² (métropole et collectivités d'outre-mer incluses) visant principalement à évaluer, sur la base de données de 2012, le nombre d'emplois générés par cette économie et les perspectives à venir. L'étude précise qu'en « France, le socle de l'économie maritime compte environ 450 000 emplois en 2012, soit 1,7 % de l'emploi total ». Si, au niveau national, la part moyenne des emplois maritimes apparaît faible, on constate cependant que cette part varie sensiblement d'une région à l'autre. S'agissant de la Martinique, cette part serait comprise entre 10 % et 18 %. Selon le même type de méthodologie, et en lien avec le Cluster maritime³, la Direction de la Mer en Martinique⁴ a quant à elle estimé, sur la base de données de 2013, à plus de 12 000 le nombre d'emplois dédiés à l'économie bleue.

¹ Concernant les activités touristiques (sans distinction possible entre tourisme de séjour, de croisière ou de plaisance), l'évolution de l'encours est en légère diminution entre 2008 et 2015, passant de 59,6 millions d'euros en 2008 à 53,6 millions d'euros en 2015 (soit 3 % de l'encours – hors immobilier).

² INSEE Première N° 1573, Novembre 2015, « L'économie maritime : des activités diverses et localisées » <http://www.insee.fr/fr/ffc/ipweb/ip1573/ip1573.pdf>

³ Le cluster est une organisation professionnelle créée en 2013 qui a notamment pour objectif de rassembler les acteurs maritimes locaux en Martinique <http://www.cluster-maritime-martinique.org/>

⁴ Service déconcentré du Ministère chargé de la Mer (le Ministère de l'Environnement, de l'Énergie et de la Mer, chargé des négociations internationales sur le climat), chargé de conduire les politiques de l'État en matière de développement durable de la mer, de gestion des ressources marines et de régulation des activités maritimes et de coordonner en veillant à leur cohérence, les politiques de régulation des activités exercées en mer et sur le littoral.

Un soutien à l'investissement nécessaire...

La Martinique dispose d'importantes ressources halieutiques et d'une large variété d'espèces. Cependant, la production de produits de la mer reste limitée en raison de difficultés parmi lesquelles une législation devenue plus contraignante : en effet, pour une gestion plus durable des ressources, des quotas de pêche ont été mis en place ; de même, afin de préserver la sécurité des marins-pêcheurs, des règles sanitaires et des normes de sécurité des embarcations ont vu le jour.

Parallèlement, pour faire face à ces évolutions l'offre de formation s'est étoffée mais pas suffisamment diversifiée. L'École de formation professionnelle aux métiers maritimes et aquacoles (EFPMA) - plus connue sous le nom de « l'école de pêche » de Trinité - est l'établissement de référence en Martinique. Cette école propose notamment des formations en lien avec la conduite, la sécurité, l'entretien des appareils, ainsi que des formations en matière de traitement et de conservation des poissons, mais ne dispense pas de formation en aquaculture. Elle ne propose pas non plus de formation continue en gestion d'exploitation ou en valorisation de la production.

Dans le même temps, avec des budgets fortement contraints, les aides publiques se sont considérablement réduites au fil des années. Par exemple, au titre du Fonds européen pour les affaires maritimes et la pêche (FEAMP) qui intervient dans le cadre de la Politique commune de pêche (PCP)¹, les enveloppes de subventions européennes destinées à la Martinique n'ont plus, pour la période 2014-2020, vocation à soutenir la création d'entreprises pour les jeunes pêcheurs. L'accent a été mis pour la période à venir, sur le développement des ports de pêche, sites de débarquement, halles de criée et abris. Or, l'investissement associé à l'acquisition d'une première embarcation aux normes (environ 100 000 euros selon le Comité régional des Pêches Maritimes) est, dans la plupart des cas, trop lourd à supporter pour un jeune pêcheur qui ne dispose par ailleurs pas d'historique financier lui permettant d'obtenir un financement bancaire professionnel. Aussi, seule une dizaine de nouvelles embarcations sont enregistrées chaque année.

... pour le renouvellement des hommes et du matériel...

Dans ces conditions, et comme dans beaucoup d'autres secteurs en Martinique, l'activité est touchée par le vieillissement de la population. En 2015, 54 % des 1 011 marins-pêcheurs actifs détenant une licence, ont plus de 50 ans.

Sans prendre en compte le nombre de pêcheurs journaliers non déclarés (secteur informel), les effectifs baissent de 23,8 % sur 10 ans. La Direction de la mer estime que seul un tiers des pêcheurs enregistrés à Fort-de-France tire son revenu principal de la pêche.

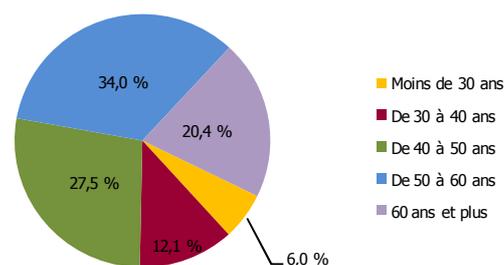
Par ailleurs, la pêche martiniquaise se pratique essentiellement de façon artisanale. Plusieurs techniques sont pratiquées sur l'île : la pêche côtière dite traditionnelle sur le plateau insulaire, et la pêche au DCP (Dispositif de concentration de poissons²). Or, la pollution des zones de pêche côtière³ a fortement modifié l'accès à la ressource et contraint de nombreux marins pêcheurs à cesser leur activité par manque de moyens leur permettant d'adapter leur matériel pour la pêche au large. De même, pour ceux qui disposent d'embarcations, la flottille est assez vétuste, l'âge moyen du matériel étant d'environ 19 ans en 2013. Enfin, les DCP sont également vieillissants, soumis aux aléas climatiques, et mériteraient en grande partie d'être remplacés.

... afin de répondre à la demande locale

Les estimations officielles concernant la production halieutique en Martinique n'ont pas été produites entre 1987 et 2012 faute de méthodologie commune des acteurs du secteur.

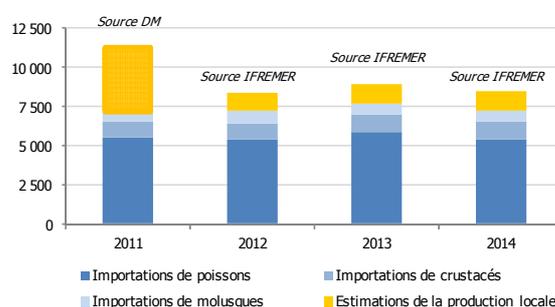
Cependant, les professionnels reconnaissent que les volumes débarqués n'ont cessé de diminuer depuis les années 1990. En 2012, l'IFREMER a repris l'exercice d'estimation révélant ainsi que, malgré la prépondérance de circuits courts de vente⁴, la production locale ne couvrirait que 15 % de la demande. Selon les dernières données disponibles, la production locale est estimée à 1 229 tonnes en 2014 contre 1 264 en 2013 (soit une baisse de 2,7 %). En parallèle, les importations de poissons se sont maintenues au-dessus de 5 000 tonnes par an. Avec une baisse tendancielle de la population, il semblerait que la demande en poisson soit restée stable. Les experts reconnaissent donc que, compte tenu des contraintes associées à l'exercice de la pêche, le secteur informel se développe sensiblement ces dernières années en Martinique (hors estimations IFREMER). Il serait d'ailleurs couplé à une nouvelle forme de production issue de la pêche récréative pratiquée par les plaisanciers, qui revendent également leurs prises sur les sites de débarquement.

Répartition des marins-pêcheurs actifs par tranches d'âge en 2015



Source : Direction de la mer

Produits de la mer destinés à la consommation martiniquaise (en tonnes)



Source importations : Douanes

Source production locale 2011 : Direction de la Mer
Source production locale 2012-2013-2014 : IFREMER

¹ La Politique Commune de Pêche (PCP) a été lancée dans les années 1970. Elle définit une série de règles destinées à gérer la flotte de pêche et à préserver les stocks de poissons. Elle a subi plusieurs réformes, la plus récente ayant pris effet le 1^{er} janvier 2014. Voir en ce sens https://ec.europa.eu/fisheries/cfp_fr

² Les DCP ne sont pas à proprement parler des engins de pêche car ils ne capturent pas les poissons, leur rôle se limitant à les concentrer autour d'eux (fonction de leurre). On estime qu'une large majorité de la production locale est réalisée grâce à ce matériel flottant construit en plusieurs points de l'île pour attirer la faune pélagique (thons, daurades, marlins, thazard...). Ce type de pêche permet une absence du port inférieure ou égale à 24 heures.

³ Les zones d'interdiction de pêche liées à la présence de chlordécone s'étendent sur deux grandes zones i) la baie de Fort-de-France et ii) une grande partie du littoral atlantique : baie du galion, baie du Robert, baie du François et l'ensemble de la bande côtière entre les communes de la trinité et du Macouba.

⁴ La production de pêche est vendue selon des circuits courts : 70 % des débarquements sont vendus directement aux consommateurs (particuliers ou restaurateurs), 24 % sont vendus à des revendeurs et 6 % aux mareyeurs.

UNE AQUACULTURE QUI SUSCITE UN INTÉRÊT LIMITÉ

Si 85 % de la consommation martiniquaise en produits de la mer n'est pas couverte localement, l'aquaculture pourrait jouer un rôle important. Pourtant, le développement de cette activité reste modeste. En 2014, la production, principalement destinée à la restauration, s'élevait à 59 tonnes. En 2015, la production est estimée à 36,1 tonnes par la Direction de la mer. En 2015, on recense 17 fermes aquacoles marines dont 2 éclosiers. La plupart des entreprises exploitant ces concessions n'emploie pas de salariés (le propriétaire travaille seul sur son exploitation). La filière ne rencontre pas l'engouement espéré en raison d'obstacles techniques (la filière aquacole marine doit régulièrement faire face à des aléas environnementaux tels que tempêtes, cyclones, sargasses etc.), de difficultés économiques (compétition avec les exploitations agricoles pour l'occupation des surfaces, dépendance aux importations en alevins, etc.), de fortes contraintes administratives d'installation ou encore des risques sanitaires (pollution des eaux au chlordécone, pathologies virales affectant les éclosiers, etc.). Avec des coûts de production relativement élevés et une forte technicité, et face à un faible intérêt de la part du consommateur concernant les variétés produites, l'aquaculture ne parvient donc pas à se développer en Martinique.

SECTEURS SECONDAIRE ET TERTIAIRE : DES INFRASTRUCTURES PORTUAIRES EN MUTATION

Le secteur secondaire comprend notamment l'entretien de navires, et les prestations de transport figurent pour leur part parmi les activités tertiaires. Dès lors que l'on traite des infrastructures portuaires, les deux secteurs sont donc concernés et intimement liés.

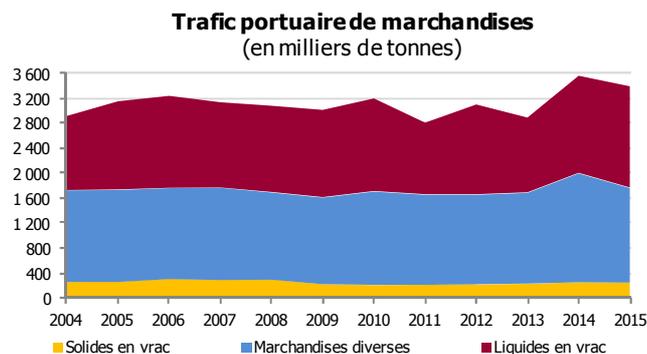
Des investissements importants réalisés pour le transport de marchandises

Le Grand Port Maritime de la Martinique (GPMLM) à Fort-de-France est une infrastructure majeure de l'île. Il bénéficie d'une position géographique qui le place au centre d'une zone d'échanges et de flux active (trafic trans-Amérique, transatlantique, et Asie-Europe). En lien avec l'élargissement du canal de Panama en 2016, de nombreux travaux ont été entrepris. Il dispose désormais de 2,7 km de quais et plus de 30 hectares de terre-pleins répartis sur plusieurs secteurs¹. Le GPMLM s'est également doté d'un schéma directeur général d'aménagement qui lui a permis de sectoriser ses espaces selon le type de marchandises et le profil des navires. L'objectif est de permettre une augmentation des échanges commerciaux qui transitent par la zone Caraïbe et de se positionner comme un hub de transbordement² (hub dit « secondaire ») dans la zone. Enfin, le port a entamé les démarches pour créer une zone franche douanière sur le domaine portuaire.

Le trafic global de marchandises au GPMLM s'élève à **3,4 millions de tonnes** de marchandises en 2015. Intimement lié aux caractéristiques d'une économie insulaire (pas de concurrence d'autres modes de transport), ce trafic est relativement stable depuis 10 ans, en dépit d'évolutions contrastées selon la nature des marchandises échangées et d'une année record en 2014.

Le trafic de vrac³ est bien orienté avec 1,9 million de tonnes de marchandises transportées en 2015 (+11,9 % sur 10 ans et une croissance annuelle moyenne de 1,1 %). Dans le détail, le vrac liquide atteint un niveau record avec 1,6 million de tonnes de marchandises (+14,7 % par rapport à 2005), en lien avec une augmentation des échanges de produits pétroliers depuis 2013.

Si le trafic de vrac solide diminue en 2009 (-25,7 %) en raison d'une baisse des importations de clinker⁴, il se maintient depuis, augmentant de 1,9 % en moyenne annuellement. Les marchandises diverses, pour leur part, représentent 1,5 million de tonnes en 2015. Leur trafic affiche une légère augmentation de 3 % sur 10 ans, essentiellement tirée par une hausse du transbordement.



Source : Grand Port Maritime de la Martinique

Un renforcement nécessaire des infrastructures secondaires

Avec 159 231 conteneurs EVP (équivalent vingt pieds) en 2015, le GPMLM n'est que le 6^e port français pour l'activité conteneur, et le 55^e port de la zone Amérique Latine-Caraïbes⁵. En matière de tonnage global de marchandises, il se place derrière le port de Guadeloupe (3,6 millions de tonnes de marchandises transportées en 2015), lui-même classé 48^e de la région. En outre, des investissements de grande envergure sont en cours en Guadeloupe en vue de soutenir l'activité, tels que l'approfondissement du chenal d'accès au port. La concurrence dans la zone Caraïbes est donc forte. Or, comme l'indiquait la Cour des comptes en 2013⁶, même avec un renforcement de la compétitivité des infrastructures, et en dépit de leur positionnement stratégique, les ports antillais ne sont pas nécessairement sur les routes maritimes et peuvent souffrir d'une situation économique et sociale fragile. Dans ce contexte, l'accent pourrait être mis en Martinique sur des infrastructures secondaires (ports de plaisance et marinas).

En termes de capacité d'accueil, on dénombre 1 669 places à quai réparties dans les principaux ports de plaisance en 2015 (Marin, Trois Ilets, Robert, François, etc.). Des réflexions sur le développement de ces ports et des services aux visiteurs sont en cours. En effet le nautisme engendre de nombreuses activités connexes telles que l'avitaillement, la construction, déconstruction et réparation des bateaux, les services d'assurance, etc. Les marinas accueillent par ailleurs de nombreuses entreprises dans des secteurs très variés (restauration, vente de prêt-à-porter, services de bien-être, etc.). À titre d'exemple, la Marina du Marin compte 107 entreprises directement implantées sur le site.

¹ Pointe Simon, pointe des Grives, Hydrobases (Nord, Sud et Est), quai des Tourelles, secteur Centre, Quai ouest et bassin de Radoub.

² Transfert de la cargaison d'un navire vers un autre bâtiment qui achemine les marchandises vers des ports de plus petite taille, que les armateurs ne desservent pas en ligne directe.

³ Le vrac désigne les marchandises non conditionnées en conteneurs. Le vrac liquide se compose de pétrole brut et de produits pétroliers raffinés. Le vrac solide se compose essentiellement de clinker, ainsi que de céréales et d'engrais.

⁴ Le clinker est utilisé dans la fabrication du ciment. La baisse de son importation est la conséquence d'un recul de la construction à partir de 2009.

⁵ Classement CEPAL 2015 des Nations unies <http://www.cepal.org/en/infographics/ports-ranking-top-20-latin-america-and-caribbean-2015>

⁶ Rapport public de la Cour des comptes, « Le port autonome de la Guadeloupe : une dynamique de progrès », 2013.

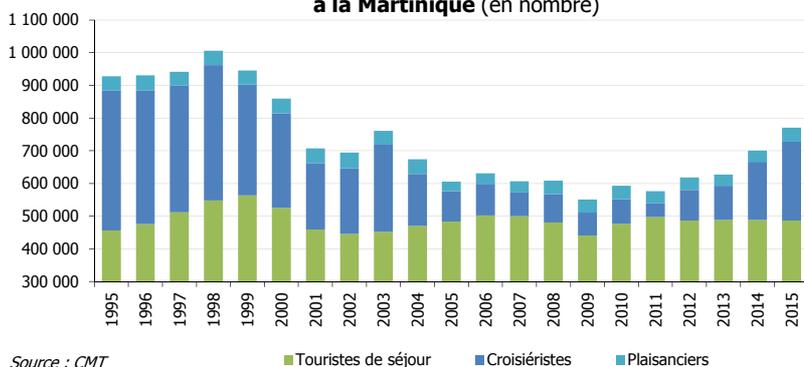
L'industrie navale, un savoir-faire à valoriser

L'industrie navale regroupe l'ensemble des activités de (i) construction, de (ii) maintenance navale et de (iii) déconstruction. En Martinique, l'activité de *construction* navale est de dimension artisanale (construction de pontons ou de petits navires). Plusieurs entreprises sont actives dans le domaine de la maintenance de petits bateaux (pêche ou plaisance) ou de navires. Il existe trois principaux *sites d'entretien* nautique en Martinique : Fort-de-France, le Marin et le Robert. Mais des ports à sec suffisamment vastes pour accueillir 100 bateaux doivent encore se développer dans les années à venir (la rénovation du centre de carénage du Marin étant achevée, après 7 ans des travaux, de nouveaux projets sont attendus notamment sur les communes du François et du Robert). Depuis 2014, 14 chantiers de construction ou de réparation navale sont en cours, dont 2 de construction de navires de plaisance. L'activité de *démantèlement* des navires et épaves est, pour l'heure, réalisée par une seule société. Une deuxième société est en cours de constitution. Les matériaux issus de la destruction des navires sont soit recyclés (comme les ferrailles destinées à l'export), soit mis en centre d'enfouissement (polyester, bois), soit traités en centres spécialisés en métropole (déchets dangereux, amiante).

ACTIVITÉ TRANSVERSE *EMBLÉMATIQUE* : LE TOURISME MARITIME RELANÇÉ

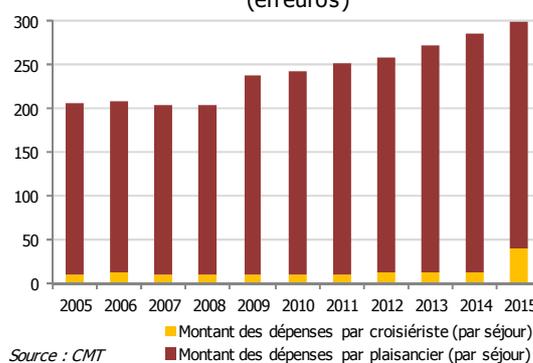
Le nombre de touristes accueillis à la Martinique a atteint son apogée à la fin des années 90. Il a ensuite connu une baisse sensible associée à la diminution du nombre de croisiéristes. Cette diminution est principalement imputable à l'ouverture parallèle de nouvelles destinations concurrentes dans la Caraïbe, à un manque de visibilité quant à la stabilité sociale¹, et une inadéquation de l'offre dans les villes de débarquement².

Évolution et répartition des visiteurs à la Martinique (en nombre)



Source : CMT

Dépenses moyennes par type de touriste (en euros)



Source : CMT

Le retour des croisiéristes en Martinique

Cependant, depuis 2012, on constate un regain d'intérêt puisque le nombre total de touristes est passé de 593 927 en 2010 à 771 121 en 2015, soit une hausse de 29,8 %. Cette augmentation est essentiellement portée par la hausse du tourisme de croisière, en lien avec l'amélioration des infrastructures et les travaux effectués au terminal de croisière qui permettent désormais d'accueillir de très gros paquebots. Tout comme les navires de transport de marchandises, l'essentiel du trafic de croisière (environ trois quarts des navires en escales) est accueilli au port de Fort-de-France. Sur 10 ans, entre 2005 et 2015, la proportion de croisiéristes dans la clientèle touristique martiniquaise a été multipliée par 2,5 (passant de 93 063 croisiéristes en 2005 - soit 15,3 % de la totalité des touristes - à 241 623 en 2015 - soit 31,3 % des touristes enregistrés). Toutefois, ces chiffres restent inférieurs de près de la moitié à ceux de 1995 (428 032 croisiéristes recensés, soit 46,1 % des touristes). Le nombre de plaisanciers quant à lui est resté relativement stable au cours des 20 dernières années. Pour l'année 2015, il s'élève à 42 133, soit 5,5 % des touristes.

Des plaisanciers qui dépensent davantage

S'agissant des dépenses des touristes maritimes réalisées sur le sol martiniquais, celles-ci connaissent des évolutions contrastées : pour les croisiéristes elles s'élèvent en 2015 à 9,9 millions d'euros (contre 1 million en 2005), ce qui ne représente que 3,2 % du total des dépenses touristiques et qui correspond à une dépense moyenne d'environ 41 euros par tête ; en revanche, les dépenses des plaisanciers ont significativement augmenté depuis 2005 pour atteindre 10,9 millions d'euros en 2015 (+87,9 %), soit 3,5 % des dépenses globales des touristes, correspondant à une dépense moyenne de 259 euros par plaisancier. Comme indiqué précédemment, des investissements ciblés sur les infrastructures portuaires secondaires pourraient permettre de développer des activités connexes, et donc d'attirer sur le territoire martiniquais davantage de plaisanciers. En effet, si la plaisance contribue à l'attractivité touristique de la Martinique, on estime qu'elle ne capte que 10 % à 15 % du marché caribéen (sur 100 000 bateaux, seuls 15 000 font escales).

DES ANIMATIONS ET ACTIVITÉS RÉCRÉATIVES QUI SE DIVERSIFIENT

La Martinique possède un éventail diversifié d'activités nautiques et sportives (jet-ski, planche à voile, plongée sous-marine). De grandes manifestations se produisent sur, ou aux abords de l'île tout au long de l'année comme la Course des Yoles Rondes ou la Transquadra. De plus, ces dernières années une nouvelle approche touristique se développe : le « pécaturisme ». Celui-ci permet aux touristes, depuis 2012, de découvrir la pêche côtière martiniquaise à bord d'embarcations traditionnelles (comme la yole). Les pêcheurs professionnels profitent ainsi d'un complément d'activité. De même, les ressources naturelles et la biodiversité de l'île devraient permettre le développement de l'écotourisme.

¹ Élément d'inquiétude pour les compagnies maritimes qui vendent des programmes qui se construisent plusieurs années à l'avance ; cette situation sociale pèse notamment sur le développement de la croisière basée : ce type de croisière a des retombées économiques importantes pour les territoires concernés (arrivée par avion, avitaillement...) mais requière une grande stabilité sociale.

² Ex : appauvrissement de l'offre d'excursion.

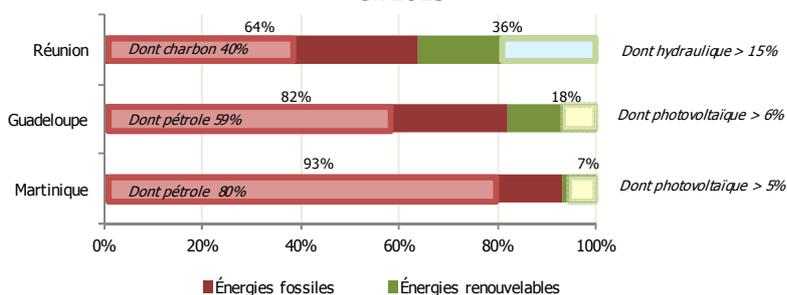
ACTIVITÉS TRANSVERSES INNOVANTES : DE NOUVELLES OPPORTUNITÉS

L'innovation est un vecteur de développement qui permet de moderniser et de dynamiser le système productif local, dans le but notamment, de mieux répondre aux spécificités locales îliennes.

L'énergie maritime, une nouvelle filière bleue à créer

L'insularité induit généralement une dépendance forte aux énergies fossiles. En Martinique, l'électricité produite est majoritairement d'origine thermique (93 %), le reste étant produit à partir d'énergie renouvelable (7 %). Or, la loi Grenelle 1 de 2009 a fixé aux DROM l'objectif de 50 % d'énergie renouvelable¹ en 2020 (30 % pour Mayotte) et 100 % en 2030. La faible part du renouvelable dans le mix énergétique de la Martinique conduit l'île à envisager le développement d'une alternative qui pourrait lier efficacité, durabilité, innovation et avenir : l'Énergie thermique des mers (ETM).

Répartition, par territoire, des sources de production d'énergie en 2015



Sources : IEDOM et EDF

Bien qu'à un stade encore expérimental, l'ETM consiste à exploiter, dans la zone océanique intertropicale, le différentiel de température entre les eaux de surface (supérieures à 20°C) et les eaux profondes (environ 4°C), pour produire de l'électricité et alimenter une centrale thermique. De telles centrales ont pour but premier de produire de la chaleur ou de l'électricité, mais des objectifs secondaires peuvent également leur être associés comme la production d'eau douce le recyclage de l'eau de mer rejetée par la centrale dans le domaine de l'aquaculture (eaux riches en nutriments), ou encore l'alimentation de climatisations à l'eau froide (SWAC²).

NEMO & NAUTILUS

Une réflexion est en cours pour la création d'une centrale nommée NEMO, basée à Bellefontaine et située en mer à environ cinq kilomètres de la côte (offshore). D'une puissance de 16 Mégawatts, la centrale devrait permettre d'alimenter près de 35 000 foyers martiniquais en électricité. Sa construction s'étalerait entre 2017 et 2018 et la mise en fonction de la centrale offshore est prévue pour 2019-2020. Une seconde centrale nommée NAUTILUS pourrait également être établie sur la côte (onshore), comme unité complémentaire.

Une filière recherche et développement naissante

D'autres projets innovants pourraient permettre le développement de filières de Recherche et Développement (R&D). Par exemple, depuis juin 2014, la Martinique fait face à la propagation d'algues brunes (sargasses). Au vu des problèmes causés en termes écologiques, sanitaire et touristique, l'Agence de l'Environnement et de la Maîtrise de l'Énergie (ADEME) a lancé plusieurs appels à manifestation d'intérêt (AMI) visant la mise en place de techniques innovantes de collecte, de traitement et de valorisation de ces algues. L'un des projets consistant à placer un barrage flottant pour faciliter la collecte des sargasses, a entamé une phase d'essais en juillet 2016. Un autre projet né du travail en commun de trois lycées de l'île, a permis de transformer cette algue en engrais, en produits cosmétiques et en grains destinés à l'alimentation animale. Des tests approfondis sont prévus.

Enfin, la Martinique bénéficie de conditions environnementales et géographiques lui permettant d'accueillir une biodiversité remarquable. Dans ce contexte, des réflexions sont actuellement menées, dans le cadre d'une mission de l'Agence des aires marines protégées, et sous l'autorité du préfet de la Martinique, en vue de la création d'un parc naturel marin en Martinique³. Ce projet va être soumis à l'avis du public dans une enquête qui se déroulera à partir de janvier 2017 dans les vingt-sept communes littorales de la Martinique, sous l'égide de la direction de la mer (DM) et de la direction de l'Environnement, de l'aménagement et du logement (DEAL). L'objectif est de proposer un décret au Gouvernement dans les prochains mois.

¹ Les énergies renouvelables comprennent les énergies renouvelables stables (biomasse, biogaz, géothermie, hydraulique), dont le profil de production peu fluctuant et prévisible permet de maintenir durablement une production constante, et les énergies renouvelables intermittentes (photovoltaïque et éolienne sans système de stockage de l'énergie), dont la production est variable et peut affecter sensiblement l'équilibre offre-demande des systèmes non-connectés.

² Avec une température de l'ordre de 4°C, les eaux froides pompées par l'énergie thermique des mers peuvent servir, dans les régions chaudes de la zone intertropicale, à alimenter tout au long de l'année des réseaux de climatisation.

³ Créés par la loi du 14 avril 2006, les parcs naturels marins offrent des perspectives nouvelles en matière de gestion des espaces maritimes. Ils ont pour objectifs d'étudier, de faire connaître et de protéger le milieu marin tout en développant de façon raisonnée les activités humaines. En 2016, le réseau est composé de 8 parcs naturels marins en France. Deux autres projets sont à l'étude, dont celui de la Martinique.

Toutes les publications de l'IEDOM sont accessibles et téléchargeables gratuitement sur le site www.iedom.fr

Directeur de la publication : H. GONSARD – Responsable de la rédaction : P.-Y. LE BIHAN
Éditeur et imprimeur : IEDOM

Achévé d'imprimer : janvier 2017 – Dépôt légal : janvier 2017 – ISSN 1952-9619