

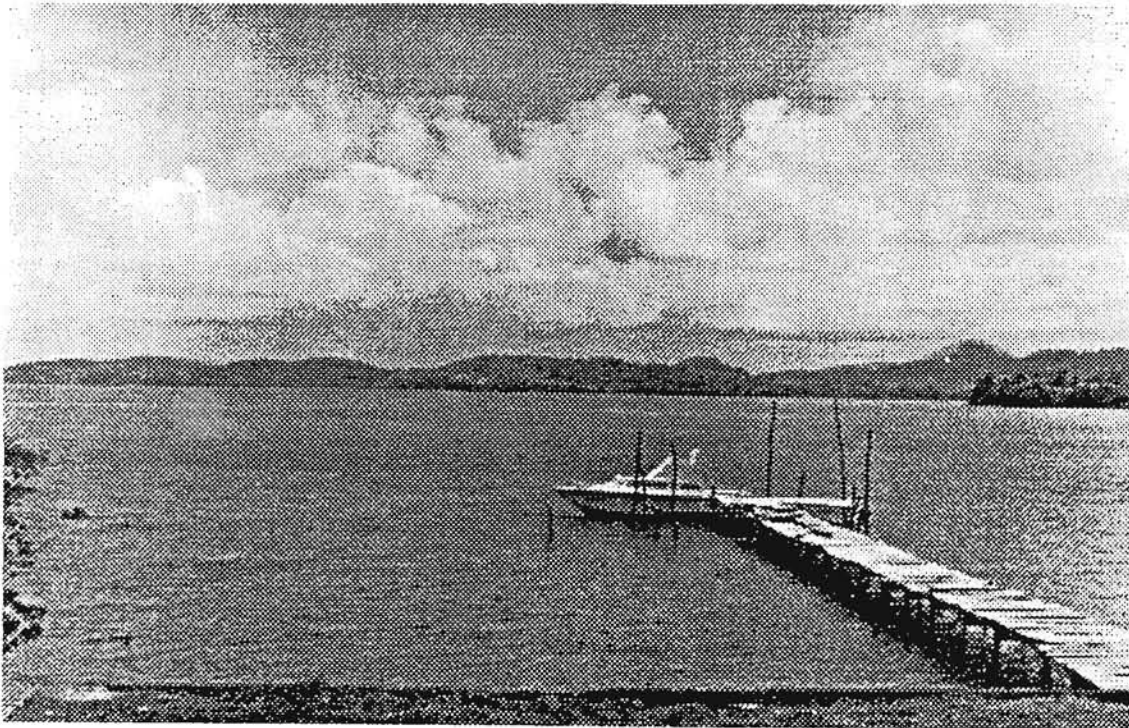


# LES CONFLITS D'USAGE DE L'ESPACE LITTORAL MARTINICAIS

RAPPORT D'ETUDE.

AVRIL 1994

OLIVIER THEBAUD



Rapports internes de la Direction des Ressources Vivantes

SERVICE D'ECONOMIE MARITIME

LABORATOIRE RESSOURCES HALIEUTIQUES MARTINIQUE

RIDRV - 94.024

IFREMER  
 IFREMER 155 rue J-J. Rousseau  
 92138 Issy-les-Moulineaux

DIRECTION DES RESSOURCES VIVANTES  
 DEPARTEMENTS : DRV / SEM / Paris  
 DRV / RH / Antilles

<b>AUTEUR (S) :</b>	O. THEBAUD	<b>CODE :</b>	RIDRV 94-024
<b>TITRE</b>	Les conflits d'usage de l'espace littoral martiniquais rapport d'étude		date : avril 1994 tirage nb: 30 Nb pages : 123 Nb figures : 1 Nb photos :
<b>CONTRAT (intitulé)</b>	N° _____		<b>DIFFUSION</b> libre <input checked="" type="checkbox"/> restreinte <input type="checkbox"/> confidentielle <input type="checkbox"/>

**Résumé :** Le rapport présente, en deux parties, les résultats d'une étude menée sur le littoral de Martinique en 1993. La première partie présente l'évolution des perceptions et des modes d'usage de la zone côtière, liée aux transformations socio-économiques ayant marqué l'île. Cette présentation, s'appuyant sur l'analyse de documents d'aménagement de différentes époques, est complétée par un état des lieux récent de l'occupation de la bande côtière de l'île. La seconde partie présente quatre études de situations conflictuelles pour l'accès à l'espace littoral, terrestre et marin, considérant des types d'usage et des processus décisionnels différents. Pour chacun de ces cas d'étude, un travail d'enquête a permis de repérer les acteurs impliqués, leurs motivations et stratégies, ainsi que d'approcher les mécanismes décisionnels par lesquels le conflit apparaît et évolue.

**Abstract :** This report presents, in two parts, the results of a study carried out on the coast of Martinique, during 1993. The first part presents the evolution of perceptions and uses of coastal areas, linked to the socio-economic transformations of the island. Completing this presentation, based on the analysis of management plans from different periods, an overview of the recent state of occupation of coastal areas in Martinique is also given. The second part presents four case studies of conflictual situations concerning access to coastal areas, on land and at sea, considering different types of activities and decision-making processes. For each case study, an investigation has been conducted to identify implied actors, their motivations and strategies, as well as the mechanisms by which conflict appears and evolves.

**mots-clés** Littoral, Martinique, conflits, processus de décision, réglementation.

**key words** Coast, Martinique, conflicts, decision-making process, regulation



RAPPORTS INTERNES DRV 1994

N°RI DRV	DEPARTEMENT	LABORATOIRE	AUTEURS	TITRE	DATE SORTIE	DIFFUS	NB PAGES	TIRAGE
94-01	DRV/RA	STATION PALAVAS	D.COATANE, J.OHEIX, L.MAZZARA, C.VERCELLI	ELEVAGE D'HUITRE PLATE EN LANGUEDOC-ROUSSILLON - BILAN DES TRAVAUX 1990-1992 - RAPPORT FINAL CONVENTION DE RECHERCHE IFREMER-REGION LANGUEDOC-ROUSSILLON - JANVIER 1992	Fév-94	Libre	72	40
94-02	DRV/RA	LABORATOIRE COTIER PORT EN BESSIN	PH.GOULLETQUER, J.P.JOLY, J.KOPP, E.LEGAGNEUR, J.MORICEAU et F.RUELLE.	L'OSTREICULTURE SUR LA COTE OUEST DU COTENTIN	Fév-94	Libre	81	100
94-03	DRV/RA	CREMA L'HOUMEAU	J.HUSSENOT, D.GAUTIER.	TECHNIQUES D'UTILISATION DE LA SILICE POUR LA PRODUCTION DE MASSE DES ALGUES DIATOMEES - SYNTHESE DES TRAVAUX 1989-1993.	Fév-94	Libre	24	60
94-04	DRV/RH	RH/L'HOUMEAU	G.PAULMIER, P.GERVAIN	PECHES EXPERIMENTALES DES CRUSTACES PROFONDS DANS LES EAUX DE LA MARTINIQUE (PANDALIDAE, NEPHROPIDAE). PROSPECTIONS, RENDEMENTS ET BIOLOGIE DES ESPECES.	Mar-94	Libre	44	30
94-05	DRV/RA-DRV/RH-DEL	RA/BREST, RH/ARCACHON, DEL/ARCACHON	G.TRUT, R.ROBERT, J.L.LABORDE	CROISSANCE ET MORTALITE DU PETONCLE NOIR CHLAMYS VARIA DANS LE BASSIN D'ARCACHON, FRANCE.	Mar-94	Libre	33	50
94-06	DRV/RA	RA/ TREMBLADE LA	J.PROU, S.POUVREAU, M.HERAL, V.RENAUD	ESTIMATION DE LA BIOMASSE D'HUITRES NON CULTIVEES DANS LE BASSIN DE MARENNES-OLERON	Mar-94	Libre	27	45
94-07	DRV/RA-DRV/SEM	GIE/RA PALAVAS, SEM/PARIS	D.COATANE, PH.PAQUOTTE, D.BUESTEL, J.DEFOSSEZ, J.MORICEAU	BILAN DES ESSAIS D'ELEVAGE DES PECTINIDES EN MEDITERRANEE : 1987-1991	Avr-94	Libre	31	40
94-08	DRV/RA	GIE/RA, AQUALIVE, NOIRMOUTIER	V.BUCHET, P.VILLANOVE	PREGROSSISSEMENT DE LA DORADE ROYALE (SPARUS AURATA) EN MARAIS MARITIMES. EFFICACITES COMPAREES DES DIFFERENTS SYSTEMES D'ALIMENTATION.	Avr-94	Libre	23	50
94-09	DRV/RA-DRV/RH	STATION PECHE-AQUACULTURE, BREST	H.CHARTOIS, D.LATROUITE, P.LE CARRE	STOCKAGE ET TRANSPORT DES CRUSTACES VIVANTS	Mai-94	Libre	66	100
94-10	DRV/RH-DRV/RH-DEL	STATION PECHE-AQUACULTURE, BREST-DEL, BREST	RAPPORT COLLECTIF IFREMER (43 AUTEURS)	CONTRAT DE BAIE, RADE DE BREST, RAPPORT D'ACTIVITES IFREMER 1993.	Avr-94	Libre	238	150

RAPPORTS INTERNES DRV 1994

N° RI DRV	DEPARTEMENT	LABORATOIRE	AUTEURS	TITRE	DATE SORTIE	DIFFUS	NB PAGES	TIRAGE
94-11	DRV/RA	STATION AQUALIVE DE NOIRMOUTIER	F.BLOUIN	OBSERVATOIRE DE LA NAPPE SALEE DE L'EOCENE DE L'ILE DE NOIRMOUTIER - SUIVI DES PARAMETRES PHYSICO-CHIMIQUES	Jun-94	Libre	50	24
94-12	DRV/RH-DEL	RH/NANTES, DEL/BREST	D.HALGAND, G.ARZUL, E.ERARD-LE-DENN, L.FIANT, J.HUET, F.QUINIOU, F.ROGER, A.TETARD	SURVEILLANCE ECOLOGIQUE ET HALIEUTIQUE DE L'ENVIRONNEMENT MARIN DU SITE DE LA CENTRALE DE PENLY (MANCHE EST) : ANNEE 1993.	Jun-94	Restreinte	37	129
94-13	DR V/RA-DRV/SEM	RA/BREST, SEM/PARIS	P.PAQUOTTE, P.G.FLEURY	ANALYSE TECHNIQUE ET FINANCIERE D'UN PROJET D'ELEVAGE DE COQUILLE ST-JACQUES DE L'ECLOSERIE JUSQU'A LA RECAPTURE DES SEMIS.	Jul-94	Libre	34	120
94-14	DRV/RA	RA/L'HOUMEAU	M.J.DARDIGNAC-CORBEIL	ESTIMATION DES BIOMASSES DE MOULES (Mytilus edulis) EN ELEVAGE DANS LES BOUCHOTS DU PERTUIS BRETON - EVALUATION ENTRE 1988 ET 1993.	Sep-94	Libre	16	?
94-15	DRV/RA	RA/TAHITI	E.THOUARD, G.NEDELEC, R.PIERSON	L'ELEVAGE DU LOUP TROPICAL (LATES CALCARIFER, BLOCH) EN POLYNESIE FRANCAISE. TECHNIQUES D'ELEVAGE. SYNTHESE DE NEUF ANNEES DE RECHERCHE	Oct-94	Libre	103	50
94-16	DRV/RA	RA/TAHITI	R.PIERSON, E.THOUARD, G.NEDELEC	L'ELEVAGE DU LOUP TROPICAL (LATES CALCARIFER, BLOCH) EN POLYNESIE FRANCAISE. APPROCHE TECHNICO-ECONOMIQUE	Oct-94	Libre	106	?
94-17	DRV/RA	RA/LA TREMBLADE	A.GERARD, HALL	OBTENTION DE SOUCHES CONCHYLICOLES PERFORMANTES PAR POLYPLOIDISATION (50me partie)	Nov-94	Libre	76	50
94-18	DRV/RA	RA/LA TRINITE	G.LEMOINE	ETUDE SEDIMENTAIRE APPLIQUEE A L'AQUACULTURE SUR CINQ ESTRANS DE BRETAGNE SUD (MORBIHAN, LOIRE ATLANTIQUE)	Nov-94	Libre	86	
94-19	DRV/RH	RA/SETE	J.BERTRAND, C.CABOCHE, J.CATANZANO, H.REY, E.TEMPIER	PROGRAMME PILOTE DE GESTION HALIEUTIQUE : GROUPE DE PROPOSITIONS SUR LA GESTION DES PECHEES DANS LE GOLFE DU LION	Nov-94	Libre	151	?

## RAPPORTS INTERNES DRV 1994

N° RI DRV	DEPARTEMENT	LABORATOIRE	AUTEURS	TITRE	DATE SORTIE	DIFFUS	NB PAGES	TIRAGE
94-20	DRV/RH	RA/BREST	H.DE PONTUAL, H.TROADEC	SOLUTIONS LOGICIELLES POUR L'INTEGRATION AUTOMATISEE DE FICHIERS ASFA,, PASCAL et BIOSIS DANS UNE BASE DOCUMENTAIRE (A STRUCTURER BIBLIMER SOUS GESBIB EN PARTICULIER).	Nov-94	Libre	45	100
94-21	DRV/RA	RA/BOUIN	I.BRAULT, J.P.BAUD, J.HAURE	FAISABILITE BIOLOGIQUE DE L'ELEVAGE INTENSIF EN BASSIN DE L'HUITRE PLATE OSTREA EDULIS	Déc-94	Libre	49	50
94-22	DRV/RA	RA/LA TRINITE	A.G.MARTIN	RELANCE DE L'HUITRE PLATE - BILAN DES TRAVAUX REALISES EN 1993	Sep-94	Libre	?	75
94-23	DRV/RA	RA/BREST	E.DE PONTUAL	SYSTEME DE BIOMETRIE LARVAIRE DE BIVALVES PAR ANALYSE D'IMAGES	Déc-94	Libre	43	50
94-24	DRV/RH-SEM	RH/MARTINIQUE-SEM/PARIS	O.THEBAUD	LES CONFLITS D'USAGE DE L'ESPACE LITTORAL MARTINICAIS.RAPPORT D'ETUDE.	Avr-94	Libre	123	30

LES CONFLITS D'USAGE DE L'ESPACE LITTORAL MARTINQUAIS;

RAPPORT D'ETUDE.

AVRIL 1994.

OLIVIER THEBAUD.

DRV - SERVICE D'ECONOMIE MARITIME / LABORATOIRE RESSOURCES HALIEUTIQUES  
MARTINIQUE

## INTRODUCTION : PROBLEMATIQUE ET METHODOLOGIE.

### 1 - PROBLEMATIQUE GENERALE.

Ce rapport présente les résultats d'une étude menée de janvier 1993 à mars 1994, et pilotée conjointement par le laboratoire Ressources Halieutiques (RH) de la station du Robert et le Service d'Économie Maritime (SEM) de l'IFREMER.

- Inscription dans les programmes du SEM : Elle s'inscrit dans un des axes de recherche développés par le Service d'Économie Maritime de l'IFREMER, dans le cadre de sa problématique générale concernant les usages et le devenir des ressources marines, les systèmes d'exploitation qui s'y rapportent, et les espaces littoraux.

Parmi ces questions, celle relative à "l'économie et l'espace littoral" constitue une réflexion générale sur les conditions d'occupation des espaces côtiers et de valorisation de leurs ressources, parallèlement à l'émergence récente du thème de l'environnement dans les médias et le politique. L'objectif qui lui est assigné est double : méthodologique (mise au point d'un cadre global d'approche des problèmes de gestion du littoral), et appliqué (compréhension des mécanismes observés au niveau local et mise au point d'outils d'aide à la décision). En particulier, l'une des questions étudiées dès 1991 dans le cadre de ce sous-programme, relatif à l'environnement littoral, est la suivante:

**Quels sont l'histoire, les modes d'expression et les mécanismes de régulation des conflits d'usage du littoral recensés dans les années récentes sur les côtes françaises ?** Comment parler de gestion des côtes, alors que la maîtrise globale des événements qui modèlent ces espaces est souvent inexistante ? Ils apparaissent finalement comme l'enjeu de choix individuels, dépendants d'intérêts privés, tout autant que de choix collectifs de développement et de gestion. Comment alors rendre compte des situations conflictuelles sur un littoral, objet d'utilisations multiples souvent contradictoires, et comment se représenter l'état des règles et institutions qui gouvernent ces usages avec plus ou moins d'efficacité ?

La gestion des zones côtières est en effet rarement le fait d'un intervenant unique ayant la maîtrise exclusive des problèmes côtiers; elle découle plutôt des objectifs et des actions simultanées de nombreux acteurs. Son analyse ne peut alors se résumer à des principes simples (délimitation de sanctuaires, notion de pollueur-payeur), ou à des problèmes d'efficacité technique et d'adéquation des moyens aux besoins d'un gestionnaire global. Il s'agit finalement d'essayer de comprendre le décalage qui existe entre "gestion effective" (système social, pris dans son ensemble, s'appliquant à un milieu, et résultant de l'ensemble des actions individuelles et collectives) et la "gestion intentionnelle" (volonté d'un des acteurs du système de modifier la gestion) du littoral (L.Mermet, 1992). Les conflits se situent à la charnière entre ces deux aspects de la gestion d'un espace ou d'une ressource et peuvent donc servir d'indicateurs du décalage qui existe entre les intentions et les missions des acteurs, et de la dynamique réelle des usages du littoral.

L'étude réalisée en Martinique s'inscrit dans cette démarche, avec la perspective ultérieure de tirer de la masse des exemples recensés et analysés sur les différents littoraux français, un cadre méthodologique et théorique d'approche des problèmes de gestion des usages et de développement des régions côtières.

- **Insertion dans les programmes du laboratoire RH-Antilles** : Ce travail se situe dans le prolongement de travaux en sciences sociales qui ont été menés sur les différents aspects de l'exploitation des ressources marines vivantes en Martinique, et plus globalement dans la région Caraïbe. De plus, l'acuité de la "question littorale" est reconnue par tous les acteurs de la gestion côtière locale, et entraîne la nécessité de replacer les activités halieutiques, aquacoles et de transformation des produits de la mer dans leur "environnement", avec les contraintes croissantes qu'il impose sur leurs perspectives d'évolution. Comme dans l'ensemble des îles de l'archipel antillais, la mer et particulièrement la zone côtière, abritent en effet un vaste ensemble de ressources participant plus ou moins directement au développement de la Martinique. Qualités du milieu et des paysages, espace littoral terrestre et marin, et ressources vivantes sont à la base de secteurs d'activité variés, auxquels s'ajoutent une urbanisation croissante et la concentration d'une part importante des infrastructures de communication en bord de mer.

## 2 - OBJECTIFS.

L'objectif de ce travail était **avant tout méthodologique**, de proposition d'une approche et de constitution d'un matériau d'analyse des questions liées à la gestion des espaces et des ressources littorales; mais on cherchait aussi à comprendre les enjeux et les mécanismes qui gouvernent l'usage des ressources et des espaces côtiers martiniquais et qui conditionnent leur mise en valeur future.

La démarche visait à intégrer les **dynamiques spatiales** (prise en considération d'un espace terrestre et maritime, à la fois frontière et charnière entre deux milieux qui ne sont pas occupés et exploités de la même manière, et mise en évidence des vecteurs de ces dynamiques), et les **modes d'appropriation** de l'espace et des ressources (droits d'accès, d'usage et de transmission en cause, et critères de valeur et de répartition liés) en cause. Son objet central d'analyse concernait la caractérisation, des **processus de décision** à l'oeuvre : comment apparaissent des situations conflictuelles, quels acteurs impliquent-elles, comment les décisions sont-elles prises (motivations, stratégies, etc.), quelles modifications des modes d'appropriation induisent-elles, quelles dérives peuvent alors apparaître, ...?



### 3 - DEROULEMENT DE L'ETUDE.

L'étude s'est déroulée en trois étapes.

**3.1 - Dans un premier temps, un travail de recherche bibliographique général** sur le thème du littoral a été mené, en Métropole, puis en Martinique. Il s'agissait d'essayer de replacer les compétitions et conflits pour l'usage de la bande côtière, terrestre et maritime, dans un cadre historique qui permette de comprendre certaines des situations actuelles comme des héritages d'orientations passées, ainsi que de mieux connaître le système institutionnel dans lequel les conflits actuels s'inscrivent, et son origine.

**Parallèlement, une enquête menée auprès des principaux responsables des administrations et organismes** intervenant de près ou de loin sur le littoral martiniquais a permis de mieux comprendre l'état et les limites actuelles des systèmes institutionnels de gestion, ainsi que de rassembler des données générales concernant l'occupation et l'exploitation des côtes martiniquaises.

**A l'issue de ce premier travail, une synthèse des données historiques et socio-économiques rassemblées a débouché sur la rédaction d'un rapport intermédiaire présentant en particulier les évolutions du "littoral - objet institutionnel", sur les cinquante dernières années.** L'existence d'une institution littorale spécifique aux anciennes colonies de la Caraïbe (la bande des cinquante pas géométriques en Martinique) a cependant nécessité un retour en arrière plus important, afin de comprendre l'origine et les évolutions de cette zone au statut complexe. Globalement, il ressort de l'analyse historique le fait que les côtes martiniquaises sont soumises, depuis une vingtaine d'années, à une pression croissante du fait à la fois de la forte densité de population, du développement du tourisme, de l'élévation des niveaux de vie et du développement des activités commerciales et des loisirs balnéaires associé. Ces évolutions globales des conditions économiques, sociales et culturelles dans lesquelles s'inscrit la dynamique littorale impliquent essentiellement deux types d'évolution spatiale des usages : d'une part la mise en place, ponctuelle dans le temps et l'espace, d'infrastructures liées à une activité ou un groupe d'activités (il s'agit des projets de développement normalement maîtrisé par leurs promoteurs); d'autre part, l'évolution diffuse d'occupations multiples du littoral, échappant à une quelconque maîtrise globale.

Ce rapport intermédiaire est présenté en première partie du document.

**3.2 - Dans un second temps, le travail s'est orienté vers le dépouillement systématique des dossiers disponibles à la Direction Départementale des Affaires Maritimes et au Comité des Pêches Maritimes de Martinique,** et ayant trait à des situations conflictuelles sur lesquelles ces deux institutions ont eu à intervenir ou ont été consultées. Une liste importante de cas de conflits récents (sur les dix dernières années) a ainsi pu être dressée. Le dépouillement des dossiers a également permis de retrouver les traces d'un processus de réflexion sur les conflits d'usage du littoral, mené en Martinique en 1983-84, à l'initiative de la Préfecture de la Martinique dans le cadre du Plan Nautique Départemental. Un groupe de travail constitué de représentants des différents usagers de la mer côtière et des services de l'Etat, avait été constitué pour identifier les problèmes existants et les solutions qui

pourraient être apportées à des questions qui paraissent se poser dans les mêmes termes à l'heure actuelle.

**En parallèle à ce travail, la recherche bibliographique a été poursuivie plus spécifiquement sur les questions d'analyse des processus de décision (mécanismes de résolution de conflits liés à l'usage des ressources naturelles), et d'analyse économique des questions d'environnement (la notion de régime de droits de propriété, en particulier). Face au manque de travaux dans ces domaines aux Antilles françaises, les principaux éléments rassemblés proviennent de Métropole, mais surtout des îles voisines et d'Amérique du Nord. Une mission de trois jours à Sainte-Lucie a ainsi permis de recenser, auprès du Caribbean Natural Resources Institute, des études comparables à la notre menées dans la Caraïbe ou en Amérique du Nord, et d'en tirer à la fois des éléments méthodologiques et des points de comparaison avec d'autres systèmes de gestion des ressources côtières insulaires.**

**3.3 - Dans une troisième étape, quatre cas d'étude ont été choisis, à partir des éléments de typologie suivants :**

- distinction entre espaces terrestres et marins; ces deux types de milieux n'étant pas soumis aux mêmes modes d'accès et d'usage;
- distinction entre processus de gestion négocié (ou intégré), et non prise en compte (dans un cadre institutionnel commun) des intérêts multiples et contradictoires sur un même espace;
- distinction entre dynamiques spatiales diffuses et transformations liées à des projets ponctuels.

Pour chacun de ces cas, l'objectif était d'essayer de mettre en évidence les processus qui déterminent la "gestion effective" de la zone et le rôle des différents acteurs dans ces processus. A partir d'une délimitation des problèmes considérés (ici, autour d'un espace délimité), il s'agissait alors d'identifier les acteurs concernés et d'étudier leurs actions, leurs logiques, les interactions entre eux à propos de ces problèmes. L'enquête sur les quatre cas choisis a permis de fournir l'information, multiple et multiforme, nécessaire à cette démarche d'analyse. Les sources utilisées sont à la fois les témoignages recueillis directement à partir d'interviews, les données chiffrées disponibles, et les divers rapports, comptes-rendus de réunions et ouvrages ou articles parus, concernant le problème spécifié.

Ces quatre cas d'étude sont présentés en deuxième partie du document.

## PREMIERE PARTIE

### EVOLUTIONS DES PERCEPTIONS DU LITTORAL ET ENJEUX ACTUELS.

Cette première partie présente les principaux éléments qui caractérisent le littoral martiniquais "objet institutionnel", et son évolution dans les années récentes. L'état de l'occupation des espaces côtiers qui en résulte forme le cadre d'analyse pour les quatre cas d'étude présentés en deuxième partie.

En particulier, la zone dite "des 50 pas géométriques" apparaît comme un élément central, du fait de sa situation au coeur de l'espace littoral et des nombreux problèmes que sa gestion soulève. Cette bande de terrains au statut complexe a fait l'objet d'un certain nombre d'études, essentiellement juridiques, auxquelles s'ajoutent les données dont disposent les différents services de l'Etat ayant une responsabilité sur la zone. L'existence de documents de différentes époques relatifs aux cinquante pas, complétés par les documents d'aménagement des côtes plus récents, permet de retracer l'évolution des perceptions du littoral à la Martinique, et de comprendre les enjeux actuels comme un héritage des choix passés en matière d'usage de cet espace. Si l'analyse prend alors en compte une définition restrictive de l'aire d'étude<sup>1</sup>, l'espace ainsi délimité est au coeur des stratégies d'occupation et d'exploitation des côtes martiniquaises; et les situations observées paraissent être globalement les mêmes si l'on adopte une définition plus large, et moins précise, du littoral, dont les limites variables dépendraient alors à la fois des conditions physiques et des modes d'usage considérés.

Mais les enjeux actuels pour l'occupation et l'exploitation des espaces côtiers martiniquais découlent également d'un ensemble de contraintes physiques qui déterminent l'objet des interactions actuelles entre usages différents d'un même espace. Les données physiques caractérisant le milieu insulaire martiniquais conditionnent le caractère étroit de l'espace propice à la mise en oeuvre des activités humaines et à l'établissement de l'habitat, et des infrastructures de communication (transport, câbles et conduites). La concentration côtière de la plus grande partie de la population et de l'économie qui en découle fait que le littoral se trouve souvent implicitement ou explicitement au centre des débats concernant le développement de l'île et la gestion du territoire martiniquais<sup>2</sup>. Avec une superficie totale de 1102 kilomètres carrés et 350 kilomètres de côtes, la Martinique est une petite île présentant un littoral assez découpé<sup>3</sup>. Les plaines ne représentent qu'environ 10% du territoire, et sont essentiellement

---

<sup>1</sup>Essentiellement terrestre; l'équivalent côté mer pourrait être la zone des 300 mètres sur laquelle les maires, mais également les administrations et organismes responsables de l'occupation et de l'exploitation du Domaine Public Maritime ont une compétence de gestion : Direction Départementale de l'Équipement (concessions d'occupation temporaire), organismes portuaires (gestion des équipements et orientation du développement du port de Fort-de-France), Direction Départementale des Services Techniques (gestion des ports de pêche départementaux et des appointements), ... .

<sup>2</sup>Projet de SAR, juin 1991, p9 : "les zones montagneuses, peu élevées mais aux pentes suffisamment raides et boisées pour limiter leur accessibilité, couvrent près de la moitié de la surface de l'île; il en résulte une sur-occupation des terres basses et du littoral souvent contradictoire avec l'exploitation agricole et touristique des sites naturels".

<sup>3</sup>A titre de comparaison, le rapport linéaire côtier/superficie du territoire, qui est de 0,31 pour la Martinique, est légèrement supérieur pour la Guadeloupe (0,34) mais très nettement inférieur pour la Réunion (0,08) (COFREPÊCHE, 1991).

présentes dans le centre, le relief du reste de l'île étant souvent très découpé. Les plages représentent un linéaire total d'une cinquantaine de kilomètres<sup>4</sup>, et sont essentiellement concentrées dans le sud. Les mangroves couvrent 1 840 hectares et se répartissent dans le centre et le sud de l'île, la plus vaste étant celle de la baie de Fort-de-France<sup>5</sup>. En mer, le plateau insulaire est globalement limité, mais plus étendu sur le versant est de l'île, où il atteint une quinzaine de kilomètres de largeur.

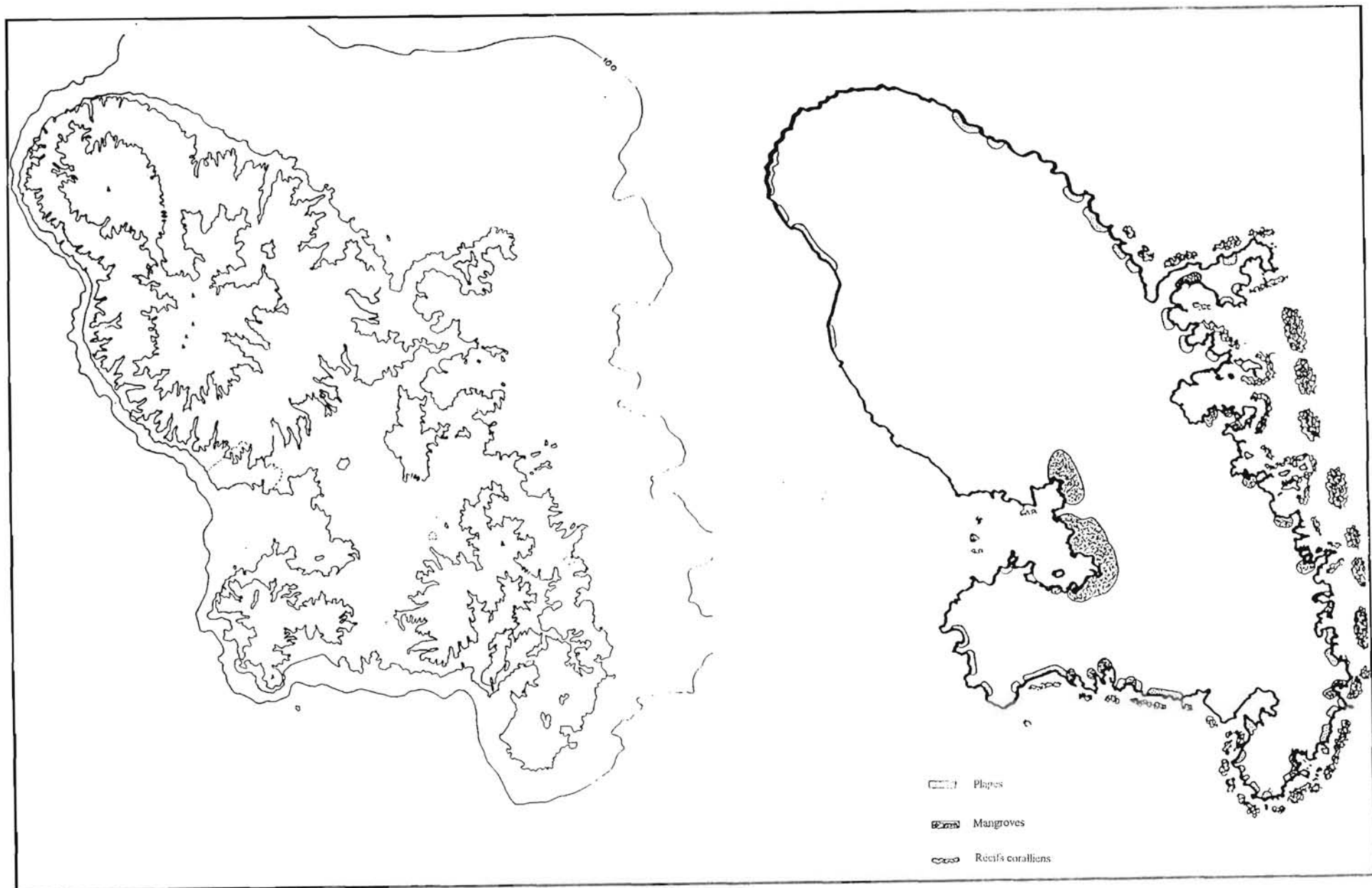
La carte suivante présente les principales données topographiques et géomorphologiques de l'île. L'isobathe des 100 mètres correspond à la limite supérieure du talus martiniquais et décrit la largeur du plateau insulaire, zone où se concentrent la navigation de plaisance, le transport maritime, une partie importante de l'activité de pêche côtière, mais également l'ensemble des activités nautiques, les transports sous-marins par câbles et conduites ... . Les courbes de niveau précisent l'altitude et la pente des terrains, et par voie induite, les secteurs les plus propices à la mise en place et au développement des activités économiques, de l'habitat, des infrastructures de communication. L'ensemble constitue en quelque sorte une représentation de la "surface utile" littorale, terrestre et marine, du point de vue de la topographie. La localisation des principales zones de mangrove, de récifs coralliens et de plages est également précisée.

---

<sup>4</sup>En 1980, l'ADUAM recensait 120 plages sur l'île, réparties de manière variable selon les communes, avec pour extrêmes Fort-de-France (1 plage aménagée de 250 mètres carrés) et Sainte-Anne (26 plages d'une superficie totale de 25,4 hectares, soit 30% du total des plages de l'île) (Androver M., 1993, p273). Ces plages sont généralement de petite taille, 60% ayant de moins de 0.5 hectares.

<sup>5</sup>Office National des Forêts (ONF), 1993.

Carte 1 - Caractéristiques générales : topographie, bathymétrie, et milieux côtiers spécifiques.



D'après : ECNAMP, 1980

## I-DONNEES HISTORIQUES : EVOLUTION DES PERCEPTIONS ET DES USAGES DES ESPACES COTIERS.

L'une des particularités du littoral martiniquais est la présence, depuis l'origine de la colonisation, d'une bande de terrain nommée "cinquante pas géométriques", dont l'existence en tant qu'institution s'est maintenue malgré les évolutions profondes de la situation économique et sociale de l'île. En fait, le débat ancien concernant les 50 pas "tendait surtout à dégager une théorie domaniale de circonstance, propre à justifier les intérêts en jeu, dans les litiges qu'elle côtoyait<sup>6</sup>". L'évolution du statut de cette bande littorale est donc révélatrice des changements qui s'opèrent dans la perception des espaces côtiers, et souligne l'apparition de nouveaux enjeux pour l'occupation et l'exploitation de ces espaces. Les documents plus récents d'aménagement du territoire traduisent également ces perceptions nouvelles du milieu littoral. En montrant que les transformations de l'état et du statut de la zone ne sont jamais totales, l'analyse permet également de comprendre l'intervention, dans les situations actuelles, de caractères hérités du passé, d'usages établis par la coutume.

### 1 - L'origine des cinquante pas géométriques.

Dès le milieu du 17<sup>e</sup> siècle, les seigneurs, premiers possesseurs des îles, les compagnies qui en ont été concessionnaires, puis le roi qui réunit ces îles à son domaine en 1674, délimitent une zone de terrain qui s'étend le long du rivage, sur le pourtour de l'île. Les premiers colons ne se verront accorder de terres qu'au delà de cette zone, à "l'étage supérieur". Les 50 pas du roi (renommés 50 pas géométriques au début du 19<sup>e</sup>), sont considérés comme une réserve de terrains, et demeurent par conséquent inaliénables et imprescriptibles. Leur largeur se mesure à partir de la limite haute du rivage<sup>7</sup>, sur 81,20 mètres (1 pas = 5 pieds = 1,624 mètres). En rendant plus malaisé l'accès au rivage ailleurs que dans les rades où les bords sont bâtis et en préservant des emplacements pour construire des fortifications, l'établissement de cette réserve sur le littoral répond avant tout à des objectifs de défense militaire. Mais il correspond également à l'intérêt public tel qu'il est perçu à l'époque : il autorise le maintien d'un passage libre le long de la mer permettant la circulation des habitants, la constitution d'une réserve de bois pour les capitaines de navires, et l'accueil des logements d'artisans dont la présence est indispensable au maintien de la colonie : pêcheurs, maçons, charpentiers<sup>8</sup>.

La politique de peuplement, consistant à édifier des bourgs, et non plus à loger provisoirement des

---

<sup>6</sup>Septembre G., 1971.

<sup>7</sup>Plusieurs textes définissent cette limite, parmi lesquels on peut citer :

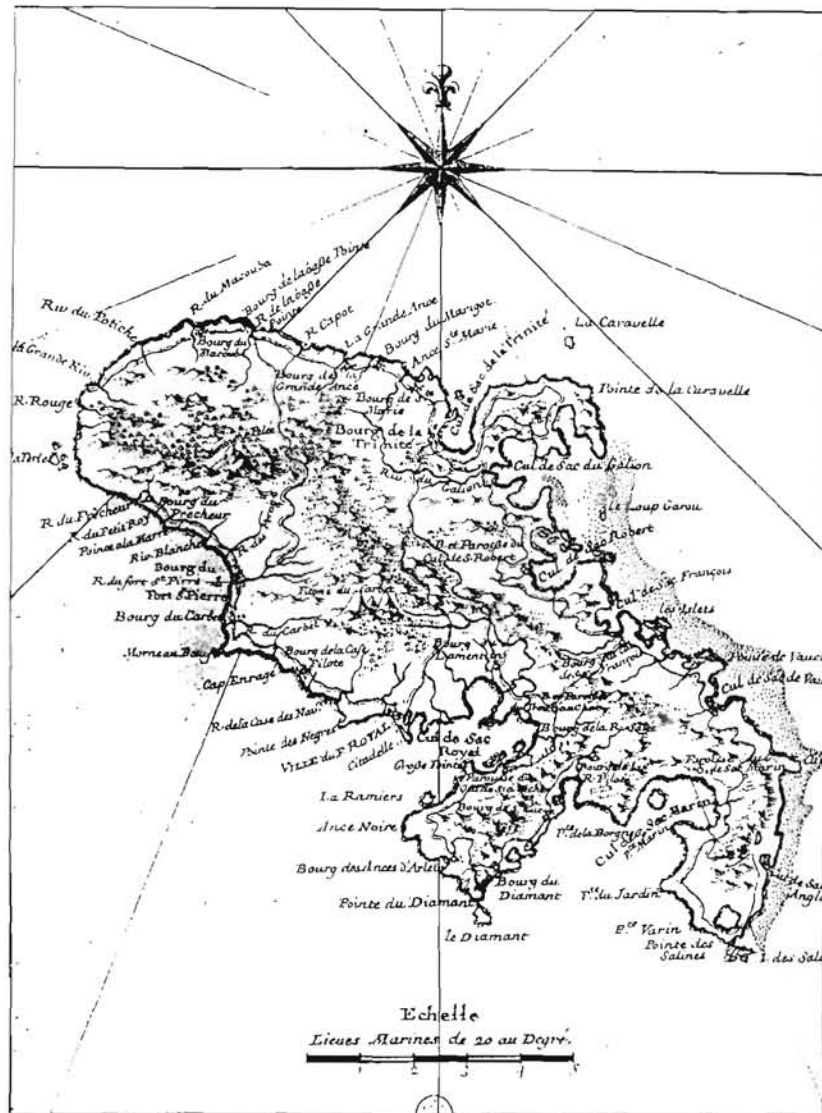
-l'Arrêt en règlement du conseil souverain de la Martinique du 3 mars 1670 : "les cinquante pas doivent commencer leur hauteur au lieu où les arbres et arbrisseaux commencent à croître";

-la Dépêche ministérielle du 3 décembre 1757 : les 50 pas doivent se compter "du bord de la terre franche, où le jet de la mer et le flot ne montent pas".

En fait, les opérations de délimitation précise du Domaine Public Maritime ne seront réalisées qu'entre les années 1960 et 1974, dates auxquelles il a été pris des arrêtés délimitant le rivage de la mer, et intégrant "les lais et relais" au Domaine Public Maritime.

<sup>8</sup> Lettre du Gouverneur De Baas à Colbert, du 8 février 1674, in Baude T., 1918; (Annexe I).

Carte 2 - La Martinique vers 1840.  
(Source : DRAC-Martinique, 1993).



artisans, ainsi que la volonté de développer la production agricole de la colonie, deviennent pourtant rapidement les principaux enjeux qui expliquent que l'on concède, en général gratuitement mais à titre précaire et révoquant, l'usage de la zone : à des particuliers pour favoriser le développement d'agglomérations<sup>9</sup>, et aux propriétaires de l'étage supérieur (dont les terres, voisines des 50 pas, s'étendent vers l'intérieur), afin de leur procurer des facilités pour l'exploitation de leur habitation.

<sup>9</sup>Ainsi, "(...) les 7 et 22 octobre 1764, deux ordonnances locales contenaient l'offre de faire, sur le littoral, des concessions de terrains dans l'enceinte de Fort-de-France qui était alors réduite à un petit nombre de rues, tout le reste n'étant qu'un amas de mesures, ou un marecage, dont les exhalaisons, en rendant l'air malsain, dégoûtaient d'y venir habiter." Baude T., 1918: p9.

Progressivement, l'emprise coloniale se renforce dans un double mouvement d'extension longitudinale sur la bande côtière et de conquête de l'intérieur, depuis la côte. Le littoral reste l'espace structurant de l'ensemble de l'île<sup>10</sup> et joue alors un rôle essentiel pour la circulation et le commerce, à la fois terrestres et maritimes. Point de départ et d'arrivée des liaisons avec le continent européen, il est également le support du cabotage systématisé autour de l'île, qui touche aussi bien les personnes que les produits, face à la faiblesse des voies de communication intérieures. En effet, l'axe fondamental de développement du réseau de communications terrestres est une route côtière, qui relie entre elles les agglomérations naissantes (carte 2). Son tracé répond à des objectifs stratégiques de défense, et se plie aux contraintes géographiques. Ainsi, elle évite les zones montagneuses (entre Grand Rivière et Le Prêcheur), ou marécageuses (dans la région du Lamentin-Ducos), et les caps trop abrupts ou éloignés des bourgs (sur la côte atlantique et dans le sud). "La disposition générale est celle d'une épine dorsale dont les embranchements en épi sont autant d'axes de pénétration du mouvement, des échanges économiques, des échanges humains (...) <sup>11</sup>".

## 2 - La privatisation des villes et des bourgs.

A la fin du 19<sup>e</sup> siècle, le statut de la zone côtière a évolué, et il est établi que les terrains des cinquante pas se divisent en deux catégories : ceux situés hors des villes et bourgs, et ceux qui ont servi à la création des villes, bourgs et forts. Les premiers conservent leur caractère d'inaliénabilité et d'imprescriptibilité. En revanche, les seconds ne peuvent plus faire partie du domaine public, puisque la réserve "n'a eu d'autre but, dans le principe, que de servir précisément à l'établissement de centres de population et d'industrie dont la formation épuise sa destination légale d'intérêt public et doit faire place à la propriété privée dont elle avait en vue d'amener et de réaliser la constitution<sup>12</sup>". La colonie est établie, et le rôle économique du littoral paraît s'être amoindri. Les transformations de l'économie agricole, avec la restructuration de la transformation de la canne autour des usines centrales à sucre et des rhumeries modifie en effet les modes d'usage de l'espace martiniquais. Les différentes habitations, progressivement cantonnées dans la production, sont reliées à l'usine ou à la rhumerie par voie ferrée. Un accès unique à la mer étant suffisant pour le commerce des produits transformés, les unités industrielles s'implantent dans les plaines, et le littoral ne joue plus directement le rôle moteur qu'il avait auparavant, auprès des exploitations agricoles (Mousnier M., 1991). L'ensemble de ces évolutions entraîne la privatisation d'une partie du littoral martiniquais. Le décret du 4 juin 1887 instituant cette

---

<sup>10</sup>Mousnier M., 1991; p129 et suivantes : "L'attribution des terres se fait dans un ordre qui semble immuable. Les premières distribuées constituent l'étage du bord de la mer, chaque concession ayant des dimensions suffisantes pour assurer la vie de l'habitant, soit environ 200 pas en large, et une longueur de plusieurs centaines ou milliers de pas. Puis, lorsque toutes les places sont attribuées, on passe à la concession de terres plus éloignées, et par conséquent plus en hauteur, formant un nouvel étage de places, et ainsi de suite, tant qu'il y a de la demande de terres et tant que la nature se montre assez propice aux implantations humaines. (...) La recherche du littoral paraît donc fondamentale, et à cette époque relativement démunie, la mer est le véritable poumon de l'habitation, en maintenant le lien avec l'extérieur". Ainsi, en 1671, près des deux tiers des places attribuées sont situées sur le littoral.

<sup>11</sup>Mousnier M., 1991; p143.

<sup>12</sup>Rapport de la Commission Spéciale à l'Assemblée Locale, 19 novembre 1884, in Baude T., 1918; p28.



réforme, est cependant accueilli avec indifférence par la population et ne reçoit qu'une application restreinte<sup>13</sup>.

Sur les terrains non bâtis, situés en dehors des centres de population, les propriétaires de l'étage supérieur continuent d'exercer un droit d'usage, précaire et personnel. Un certain nombre de restrictions à ce droit d'usage montrent cependant l'évolution des enjeux économiques et stratégiques sur les 50 pas.

D'une part, la végétation doit être protégée. En effet, dans une circulaire de 1903, le Gouverneur de l'île souligne le fait qu'elle constitue un rempart contre l'action de la mer, protégeant ainsi les voies de communication, mais également un espace "tampon" entre les zones habitées et les espaces marécageux insalubres, nuisibles au développement des activités humaines. Il précise par ailleurs que les réserves de bois sont menacées d'épuisement<sup>14</sup>. Le déboisement du rivage est donc interdit au propriétaire riverain, qui doit veiller à remplacer tout arbre coupé.

D'autre part, l'accès aux matériaux de construction (roches, sables et terres) disponibles dans cette zone reste libre et ne peut déboucher sur une indemnisation du propriétaire des fonds dominants.

### 3 - Les conséquences de la départementalisation.

La départementalisation (1946) marque une nouvelle transformation du statut de la réserve. Un rapport du Préfet de la Martinique concernant la réserve domaniale des 50 pas, souligne qu'à l'époque, ce "régime extrêmement complexe, du fait notamment des nombreux empiétements commis par des particuliers depuis plus de deux siècles, soulevait un certain nombre de difficultés et constituait de toute évidence un anachronisme. Aussi bien le législateur, considérant que ce régime de la réserve domaniale formait un obstacle certain au développement économique, agricole et touristique des DOM<sup>15</sup>", décide de réformer le statut de la réserve, en définissant de manière plus précise l'étendue de la zone des 50 pas (c'est à dire en délimitant de manière précise la limite supérieure du Domaine Public Maritime), et en prononçant son déclassement du domaine public, et son intégration au domaine privé de l'Etat, aliénable et prescriptible<sup>16</sup>. Le décret correspondant, pris le 30 juin 1955, instituait donc une commission de vérification des titres, ayant pour tâche, dans un délai de un an, "d'examiner les titres de propriété détenus par certains particuliers ou certaines collectivités, de valider ceux qui étaient jugés opposables à l'Etat et par là même d'opérer le tri entre les parcelles de la zone aliénées antérieurement et celles qui étaient encore disponibles à la date du 30 juin 1955 (...). En Martinique, malgré la publicité faite et les conditions avantageuses de cession, seuls 273 occupants ont déposé leur titre et 51 d'entre eux ont vu leurs droits validés<sup>17</sup>".

Le décret de 1955 fait état de préoccupations nouvelles pour l'occupation des 50 pas. Il souligne le rôle économique essentiel des espaces côtiers, devant favoriser le développement de l'île : les secteurs

<sup>13</sup>Préfecture de la Martinique, 1968.

<sup>14</sup>Circulaire du 4 septembre 1903, in Baude, 1918; p46.

<sup>15</sup>Préfecture de la Martinique, 1968; P3.

<sup>16</sup>Sous réserve que la délimitation du DPM soit achevée.

<sup>17</sup>Préfecture de la Martinique, 1968; p6.

mentionnés sont l'agriculture, la pêche, l'industrie, le commerce, et le tourisme. Deux principes en découlent qui sont considérés comme essentiels: le désenclavement et la préservation des accès aux plages, et la servitude de passage en bordure du DPM, devant permettre la libre circulation le long de la mer et le relâchement des embarcations de pêche. Cependant, le rapport mentionne également les difficultés que rencontre l'Etat pour mettre en place cette politique, face aux empiétements qui se développent ou qui existaient déjà sur la zone des 50 pas<sup>18</sup>, et au désintérêt des particuliers et des collectivités locales pour la réforme (déjà perçu à la fin du 19<sup>e</sup> siècle), qui aurait pourtant permis de régulariser une part importante des occupations "officieuses". Information insuffisante ou stratégie permettant de maintenir de fait et à moindre coût, une privatisation de la zone côtière théoriquement interdite ? Ces deux explications ne sont sans doute pas mutuellement exclusives. Les documents officiels soulignent cependant l'effort d'information et les conditions de cession avantageuses associés aux réformes de 1887 et de 1955. L'explication se situe donc plutôt dans l'importance de la coutume et le développement d'un sentiment de légitimité de l'occupation du sol (appropriation forte marquée par l'ancienneté de l'occupation des terrains, les moyens souvent importants consacrés à leur aménagement, et leur transmission par héritage ou par vente "hors-marché", en l'absence d'interventions de l'Etat).

Par la suite, les tolérances d'usage des propriétaires riverains cessent d'exister, et des cessions peuvent être accordées, après satisfaction des besoins de l'Etat et des collectivités locales (pour la réalisation d'équipements publics), à des établissements présentant un intérêt économique et à des particuliers. Au 30 novembre 1967, le nombre de cessions consenties sur les 50 pas était de 755, pour une superficie de 148 hectares<sup>19</sup>, soit 4% de la superficie totale. La majorité des actes de cession concernait des petites parcelles individuelles (93,5%), le reste se partageant entre propriétaires des fonds dominants (3%), groupements ou associations pour l'habitat (2%), zones touristiques (0,7%) et zones industrielles (0,3%)<sup>20</sup>.

#### **4 - L'évolution des perceptions du littoral à partir des années 1960.**

Rapidement, à partir des années 1960, la gestion du domaine des 50 pas selon les règles établies en 1955 se heurte à des difficultés croissantes, liées aux transformations profondes de l'économie et de la société martiniquaises. La réforme du statut de la réserve n'est en effet que l'une des facettes de la volonté politique française de l'époque de stimuler un développement économique qui assure une

---

<sup>18</sup> Préfecture de la Martinique, 1968; p16 : "(...) les propriétaires des fonds dominants se référant implicitement ou explicitement à l'ancienne tolérance d'usage (...) ont construit ou autorisé des constructions sur les dépendances de la zone, établi des clôtures ou placé des barrières sur les voies d'accès (...). Les difficultés d'existence de la population laborieuse de l'île (...) ont (...) poussé souvent les plus déshérités, parfois les moins scrupuleux, à passer outre aux prohibitions administratives et à s'installer d'office sur la zone, soit dans des baraquements encore sommaires, soit même après exécution de travaux de maçonnerie rudimentaires".

<sup>19</sup>La surface globale prise en compte à l'époque (3624 hectares) ne correspond pas à celle calculée par l'ADUAM en 1980 (3513 hectares). Ceci est sans doute dû aux opérations de délimitation des rivages qui ont eu lieu dans le courant des années 1960 à la Martinique, suite au décret de 1955.

<sup>20</sup>Préfecture de la Martinique, 1968.

élévation rapide des niveaux de vie dans les Départements d'Outre-mer. La mise en oeuvre de cette politique entraîne alors une nouvelle évolution des enjeux associés à l'occupation et l'exploitation de l'espace littoral, et de nouveaux changements de statut de la zone des cinquante pas<sup>21</sup>.

#### a - Les changements socio-économiques.

D'une part, l'explosion démographique qui débute dans les années 1930 se traduit par un accroissement rapide de la densité de population de l'île, jusque vers la fin des années soixante<sup>22</sup>. La population martiniquaise passe ainsi de 239 000 habitants en 1954 à 320 000 en 1967. D'autre part, à partir des années 1960, le passage se fait progressivement d'une "économie coloniale traditionnelle, fondée sur la plantation cannière et l'exportation du sucre puis du rhum, à un système économique particulier basé sur l'afflux de transferts publics externes comme élément essentiel de développement. (...) L'application progressive des lois sociales, l'extension massive du secteur public et de ses interventions économiques, la budgétisation accélérée de l'économie (De Miras C., 1987)" entraînent un déplacement progressif du centre de gravité économique du secteur primaire exportateur vers le secteur tertiaire et l'administration, avec une hausse parallèle du revenu par habitant; les développements du secteur secondaire ne permettant pas de contrebalancer les effets de la crise agricole sévère qui touche l'île<sup>23</sup>.

Des financements publics importants sont engagés pour le développement des infrastructures économiques de commerce et de transport. Au sein du secteur tertiaire, et à côté des services non-marchands, l'activité touristique, considérée comme "aimable et distrayante" jusqu'aux années 1950 (Schéma d'Aménagement de la Martinique, fascicule 1; 1974), se transforme progressivement en secteur économique à part entière, considéré comme potentiel de développement essentiel pour la Martinique<sup>24</sup>.

<sup>21</sup>Voir en annexe II les principales données socio-économiques caractérisant ces évolutions.

<sup>22</sup>Il s'agit de la baisse rapide du taux de mortalité, le taux de fécondité restant élevé. Dans les années 1970, la baisse de ce dernier et un solde migratoire fortement négatif, en particulier chez les jeunes de 18 à 25 ans favorisent une stabilisation de la population de l'île inférieure à 329 000 habitants. La croissance démographique reprend dans les années 1980, avec le maintien de l'excédent naturel très positif, le ralentissement de l'émigration des jeunes et l'augmentation de l'immigration d'adultes (solde migratoire nul). La population de l'île passe ainsi à 360 000 habitants en 1990. INSEE, Antiane n°14, juin 1991.

<sup>23</sup>Ainsi, la production de canne, fondement de l'ancien système, décroît régulièrement depuis 1963, entraînant la fermeture des usines à sucre à faible capacité (seule l'usine du Galion, à Trinité, subsiste aujourd'hui). Entre le début des années 1960 et la fin des années 1980, la production de canne subit une réduction de plus de 80%; le nombre de planteurs est divisé par huit, et la production de sucre par plus de dix. Corrélativement, les surfaces plantées en canne sont passées de 14 000 hectares en 1961 à 2 960 en 1989. Finalement, on observe une baisse globale de la part du secteur agricole dans l'activité économique de la Martinique (baisse de la Surface Agricole Utilisée, du nombre d'exploitations, de la population active agricole totale et de la valeur ajoutée brute du secteur en pourcentage du PIB). De Miras C., 1987.

Les surfaces importantes de terres cultivables libérées par la canne sont utilisées, soit dans le cadre de la réforme foncière (remembrement confié à la SAFER en 1968) dont le résultat est resté limité par manque de moyens accordés à cet organisme, soit pour l'extension des pâturages, des bananeraies, et surtout pour l'urbanisation organisée ou incontrôlée (développement de "lotissements agricoles").

<sup>24</sup>Loi programme du 30 juillet 1960, art. 7 : "Avant le 31-12-1960, le gouvernement prendra par décret les mesures de déclassement des Terrains Militaires nécessaires tant à la réalisation de projets d'urbanisme, qu'à la réalisation du programme d'action touristique envisagé". Les aménagements fiscaux réalisés la même année pour les projets touristiques soulignent également cette volonté forte de développer le secteur. Toutefois, il s'agit clairement d'un effort de lancement devant déboucher, assez rapidement, sur le fonctionnement autonome du secteur du tourisme. L'annonce d'une limitation dans le temps des aides de l'Etat entraîna une "frenésie non contrôlée pour la construction des grands ensembles hôteliers

Dès 1955 les premiers textes réglementaires accordant des avantages fiscaux s'étendent aux entreprises hôtelières et touristiques. Une véritable politique de développement du secteur touristique est mise en place au cours des années 1960, ses priorités évoluant peu à peu du tourisme international de luxe (essentiellement américain, après la guerre), au tourisme "de masse", avec un effort de développement des infrastructures d'accueil de moyenne gamme et la réduction des tarifs aériens, dans le courant des années 1970.

Finalement, "l'origine de la valeur et des marchandises échangées à l'intérieur de cette économie insulaire sont de moins en moins la contrepartie de la production primaire et secondaire locale"<sup>25</sup>. En permettant l'élévation globale du niveau de vie martiniquais, l'accroissement des transferts publics transforme les conditions d'existence de larges couches de la population, favorisant l'émergence d'une classe moyenne de plus en plus nombreuse, à l'origine d'une demande en biens de consommation, mais également d'une demande de loisirs croissantes<sup>26</sup>. Mais la période est également marquée par l'affirmation de fortes inégalités de revenus, en partie liées à l'écart entre salaire minimum public et privé (Salmon JM., Antona M., 1991).

#### **b - Conséquences sur l'occupation de l'espace insulaire.**

L'impact de ces évolutions socio-économiques sur l'espace insulaire est double. Il y a avant tout un mouvement général en faveur de l'urbanisation des côtes, suivant la topographie et l'armature mise en place avec la colonisation (routes et bourgs anciens). Ce mouvement découle des transformations citées plus haut et de leur traduction spatiale : accroissement de la densité globale de la population martiniquaise, exode rural provoqué par la crise des campagnes<sup>27</sup>, hausse globale de la demande de logements dans les communes côtières, en particulier pour l'habitat individuel de moyen et haut standing, apparition d'une forte demande d'espaces à vocation touristique, développement des infrastructures de transport (port, aéroport, routes), des zones d'activités industrielles et commerciales, spéculation foncière liée à l'inégale répartition des terres et au morcellement progressif des grandes

---

(et) engendra selon le principe des vases communicants, la désaffectation des investissements destinés aux secteurs productifs (agriculture) au profit de cette nouvelle "poule aux oeufs d'or" qu'était le tourisme, et curieusement, au cours des V<sup>e</sup>, VI<sup>e</sup> et VII<sup>e</sup> plans, à chaque ouverture d'un grand hôtel correspondait la fermeture d'une usine à sucre". Pastel R., 1986. p124.

<sup>25</sup>De Miras C., 1987; p403. Dès 1970, la consommation finale martiniquaise est en effet régulièrement supérieure au PIB en valeur, le corollaire étant l'accroissement continu des importations et des infrastructures liées (Salmon JM., Antona M., 1991).

<sup>26</sup>INSEE-Antiane, 1988 : "Les antillais actifs disposent de plus de temps libre que par le passé : cinquième semaine de congés payés, diminution de la durée hebdomadaire de travail, abaissement de l'âge de la retraite". Les dépenses de culture et de loisirs représentent environ 5700f par ménage et par an aux Antilles. C'est bien peu (6,6% du budget) comparé aux 11700f d'un ménage métropolitain (9,3% du budget). Toutefois, par rapport au niveau de 1972, la progression a été spectaculaire (+130% en francs constants). Il faut dire que durant la même période, le revenu par tête aux Antilles a progressé de 70% en francs constants. Or, plus que toutes autres, les dépenses de loisirs sont très sensibles au niveau du revenu".

<sup>27</sup>Burac M., Hartog T., 1989, p256 : "il toucha plus de 30 000 ouvriers agricoles entre 1950 et 1960".

propriétés agricoles. Au total, en 1974, 88% de la population de l'île vit dans les communes littorales et 48% dans les bourgs côtiers (SAM, 1976)<sup>28</sup>.

Une partie de ce mouvement est globalement contrôlée et organisée : il s'agit du développement des infrastructures industrielles, commerciales et de transport; des lotissements touristiques; ou des lotissements publics à vocation de résidence principale et des programmes d'habitat collectif à loyers modérés développés en réponse à la crise du logement qui touche les communes côtières. Une part importante de cette croissance urbaine échappe cependant à tout contrôle, particulièrement avec le développement de quartiers d'habitat précaire<sup>29</sup> ou de quartiers résidentiels d'habitat principal ou secondaire, à proximité des bourgs, et de manière diffuse sur l'ensemble du territoire de ces communes. Il s'agit souvent de constructions "sauvages", ignorant les règlements d'urbanisme, et touchent particulièrement la bande des cinquante pas géométriques qui constitue de fait une réserve de terrains gratuits, en l'absence d'un contrôle efficace de la part de l'Etat<sup>30</sup>.

Mais cette urbanisation croissante des espaces côtiers est un phénomène marqué de fortes discontinuités. Elle se double en effet d'un second mouvement, extrêmement puissant, de concentration de la population dans l'agglomération foyale (Schoelcher-Fort-de-France-Lamentin), qui regroupe la majeure partie des activités secondaires et tertiaires martiniquaises. Parallèlement, le développement du tourisme touche essentiellement le sud et entraîne une plus forte concentration de la population dans cette partie de l'île. Les constructions d'hôtels de luxe des années 1960 ont en effet été réalisées dans les secteurs les plus favorables au tourisme (climat sec, plages nombreuses et proximité du port et de l'aéroport), mais de manière ponctuelle, au gré des disponibilités foncières limitées de l'époque, favorisant la dispersion des équipements d'accueil. Elles se sont ainsi développées essentiellement dans la Baie de Fort-de-France et sur la presqu'île du Diamant. Par la suite, le sixième plan (1971-75) recommande la création de pôles de développement touristiques où pourrait s'établir une concentration et une complémentarité des équipements (c'est l'époque de l'aménagement de la marina de la Pointe du Bout et du golf des Trois-Ilets). Le développement du tourisme de masse, dès la fin des années 1970, se fera essentiellement à proximité des pôles ainsi créés, renforçant le déséquilibre des infrastructures touristiques en faveur de la baie "capitale" et des communes du sud de l'île.

Finalement, la perception du littoral comme potentiel de développement économique se heurte aux difficultés que l'Etat rencontre dans la maîtrise des conséquences de la départementalisation sur

<sup>28</sup>En mars 1990, 90% des 359 000 habitants de Martinique vivent dans des zones urbaines dont la majeure partie se situe sur le littoral (INSEE-Antiane, 1991).

<sup>29</sup>D'après Serge Letchimy (1992, p74), "Pour le seul territoire de Fort-de-France, 5 000 à 6 000 constructions font partie du marché foncier populaire, et se situent en pleine illégalité face aux mécanismes classiques du marché immobilier, ne pouvant être aliénées, cédées ou partagées dans les conditions exigées par le droit réel. Cette illégalité, qui touche la vie quotidienne d'environ 23 000 personnes, ne leur permet pas d'obtenir d'aides de l'Etat, pour améliorer leur habitat, faciliter l'installation d'équipements sanitaires ou encore de pourvoir à l'adduction aux divers réseaux".

<sup>30</sup>Certains quartiers d'habitat insalubre se développent également sur le Domaine Public Maritime, en zone de mangrove.

l'organisation de l'espace martiniquais. La réserve des 50 pas devient bien un enjeu central, mais pour des raisons qui échappent en partie à l'initiative publique. Plusieurs points attestent de l'absence de contrôle effectif de ses terrains côtiers par l'Etat, et de la remise en cause progressive de l'accès et du passage libres le long du Domaine Public Maritime, au moment où les côtes deviennent un enjeu central de l'économie et de la société martiniquaise; les principaux sont :

- le développement des occupations illégales, supérieures en surface aux ventes ou aux locations;
- le fait que la plupart des cessions consenties entre 1955 et 1980 ont été des régularisations d'occupations constatées (voir § II-2), et que les occupants "officieux" de la zone se considèrent comme étant propriétaires de leurs parcelles, leur installation remontant à plusieurs années voire plusieurs générations (revendication d'un droit coutumier), et l'aménagement des terrains pour s'y établir représentant une part de leur revenu et un travail parfois important de débroussaillage, d'endiguage, de terrassement et de construction<sup>31</sup>;
- l'intégration de fait des 50 pas à leurs domaines par les propriétaires des fonds dominants, (par l'édification de clôtures).

### **c - L'évolution des perceptions du littoral à travers les projets d'aménagement.**

La notion d'aménagement du territoire, qui apparaît dès le milieu des années 1960 en France (en réponse à des phénomènes semblables touchant l'espace métropolitain), a du mal à s'imposer à la Martinique. Plusieurs tentatives d'élaboration de schémas d'aménagement se succèdent : Plan d'Urbanisme Directeur (PUD) de Fort-de-France (1965), Schéma Directeur d'Aménagement et d'Urbanisme (SDAU) de l'agglomération foyalaise (1971), Schéma d'Aménagement de la Martinique (SAM) (1975), Schéma Directeur d'Aménagement et d'Urbanisme de la Martinique (SDAU) (1978), remplaçant celui de 1971 et le SAM, Plans d'Occupation des Sols (POS), Schéma Départemental d'Aménagement Rural (SDAR) et Plans d'Aménagement Rural (PAR), à partir du début des années 1970. La plupart des travaux engagés s'arrêtent aux études préliminaires. Ils établissent des projets qui constituent un effort de réflexion sur les grands problèmes d'aménagement de l'espace martiniquais, mais qui ne débouchent sur aucune mesure concrète. Même les POS, progressivement étendus à un nombre croissant de communes, ne jouent finalement pas le rôle contraignant que la loi d'orientation foncière de 1967 leur a conféré. Ils se contentent en effet le plus souvent d'intégrer les situations constatées et sont de plus soumis à des révisions fréquentes, en l'absence de schéma directeur global pour l'ensemble de l'île. Ainsi, "ne pouvant légalement qu'interdire purement et simplement certaines constructions, sans vouloir ou pouvoir politiquement et concrètement les empêcher, on préféra les ignorer, plutôt qu'en organiser l'implantation, notamment sur le domaine privé de l'Etat<sup>32</sup>".

<sup>31</sup>Voir à ce sujet Fontaine D., 1989. Le refus de distinguer le droit de propriété du droit de construire, souvent évoqué comme difficulté majeure d'application des règles d'urbanisme à la Martinique, joue sans doute également ici, mais "par défaut" : la possibilité de construire n'étant pas remise en cause par l'Etat, la propriété du sol ne doit pas l'être non plus. Ce raisonnement peut être poussé plus loin, si l'on considère que l'absence de gestion effective des cinquante pas fait des terres côtières une ressource en accès libre, dont l'appropriation privée découle d'une course à l'occupation du sol (voir à ce sujet la quatrième étude de cas de la deuxième partie).

<sup>32</sup>Burac M., 1991, p387.

A travers les projets d'aménagement des années 1970, la perception de l'espace littoral évolue parallèlement aux transformations importantes qu'il subit. En 1976, le projet de SAM le décrit comme "un patrimoine collectif et public inestimable mais convoité, un espace dont la dégradation s'accroît<sup>33</sup>". La protection des espaces côtiers contre l'appropriation privée et les atteintes aux secteurs naturels deviennent les objectifs qui doivent guider l'intervention publique, sachant que "la population - les citoyens surtout - sont sensibilisés à ces délicats problèmes, que le désir de conserver, voire d'améliorer le cadre de vie, s'affirme chaque jour davantage au sein du public" et que "le désir d'accéder à la mer pour profiter de ses bienfaits est un sentiment généralisé, extrêmement fort. Qu'elle soit permise ou illicite, la privatisation du littoral est ressentie par une bonne partie du public comme un sentiment de frustration " (SAM, 1976, p5 et suivantes). Les fonctions spécifiques que remplissent les espaces naturels côtiers et la fragilité des équilibres écologiques qu'elles sous-tendent sont alors mises en avant pour justifier leur importance au côté des fonctions urbaines et économiques : fonctions physiques de la végétation (lutte contre l'érosion des côtes et des sols, rideau protecteur pour les cultures), biologiques (rôle épurateur du milieu naturel, frayères et nourriceries pour de nombreuses espèces marines et terrestres), et paysagères (variété et caractère attractif des sites)<sup>34</sup>. Il s'agit donc de favoriser l'utilisation rationnelle d'un littoral terrestre multifonctions (il n'est pas ou peu fait allusion au littoral marin), en organisant et en limitant l'urbanisation, les zones touristiques et industrielles existantes, en protégeant les zones restées vierges et en favorisant l'implantation des équipements et de l'habitat en arrière du rivage (aménagement "en profondeur"). On préservera ainsi le patrimoine collectif qu'est la bande côtière<sup>35</sup>, menacé par le développement économique et urbain. Le SAM et le SDAU n'ont jamais dépassé ce stade de projet et sont restés lettre morte.

Dans le même esprit, les années 1970 sont marquées par la création du Conservatoire de l'Espace Littoral et des Rivages Lacustres français (1975), dont l'intervention dans les DOM passe par le Conseil des Rivages Français d'Amérique, né en 1977, ainsi que par l'apparition d'associations martiniquaises pour la protection de la nature (en particulier l'Association pour la Sauvegarde du Patrimoine Martiniquais (ASSAUPAMAR) et le Comité de Résistance à la Destruction de l'Environnement (CORDEM)<sup>36</sup>.

---

<sup>33</sup>SAM., 1976, p7.

<sup>34</sup>Le Courrier du parc naturel régional de la Martinique, 1979.

<sup>35</sup>ADUAM., 1979.

<sup>36</sup>"Les actions engagées (par ces associations) ont porté principalement sur la dénonciation de programmes touristiques sur les 50 pas géométriques. Peu d'initiatives ont été lancées pour combattre la squattérisation de cette réserve domaniale et la dégradation du littoral par l'habitat. (...) La dénonciation de la politique touristique menée par les collectivités locales et l'Etat, du gaspillage et de la stérilisation des terres agricoles, de la destruction de la mangrove par les promoteurs immobiliers ou par l'Etat en vue de la construction de routes, a longtemps mobilisé et mobilise encore ces associations". Il faut par ailleurs souligner la politisation des mouvements écologistes martiniquais, engagés aux côtés des mouvements indépendantistes dans le courant des années 1980, et qui expriment des choix économiques et politiques opposés à la départementalisation (Burac M., 1992, p32).

Le statut de la bande des cinquante pas géométriques évolue parallèlement à ces nouvelles préoccupations. Ainsi, en 1974, à la suite d'une convention passée avec le ministère des DOM, l'Office National des Forêts<sup>37</sup> est chargé de l'administration des parties à caractère naturel et forestier des 50 pas géométriques et de la protection de la végétation existante. Son action est renforcée en 1980<sup>38</sup>, en réponse à la Directive Nationale d'Aménagement du Territoire du 25 août 1979, relative à la protection et à l'aménagement du littoral français. Entre 1981 et 1984, sur les 3513 hectares que représente la réserve, 2059 sont incorporés par arrêtés préfectoraux dans le domaine forestier (ONF, 1987), soit une longueur de côtes d'environ 253 kilomètres et une superficie de 2039 hectares (les deux tiers de la bande littorale terrestre). Ces terrains prennent le nom de forêt domaniale littorale, et se répartissent sur l'ensemble des communes côtières de l'île, hormis Schoelcher et Fort-de-France. L'ONF est par ailleurs gestionnaire des 1840 hectares de mangrove (le sol appartient au DPM, mais les mangles sont soumis au code forestier), des domaines acquis par le Conseil des Rivages Français d'Amérique (688 hectares en 1993) et des forêts privées voisines des 50 pas (pour les autorisations de défrichement et d'exploitation)<sup>39</sup>. Son objectif est double : écologique, de protection et de restauration, et "socio-économique", d'ouverture au public, des milieux naturels côtiers. La conservation des espaces qu'il gère reste toutefois son objectif premier<sup>40</sup>.

La loi littoral du 3 janvier 1986, résultat de l'élaboration progressive d'un régime spécifique pour les espaces côtiers métropolitains, vient renforcer l'affirmation de la valeur de patrimoine collectif des 50 pas : "trente et un ans après le décret du 30 juin 1955, le chapitre du Code du domaine de l'Etat est réécrit pour réincorporer au domaine public maritime toute la zone comprise entre la limite du rivage de la mer et la limite supérieure de la zone comprise entre la limite du rivage de la mer et la limite supérieure de la zone des cinquante pas" (Douence, 1988); celle-ci redevenant inaliénable et imprescriptible. Toutefois, la loi exclut de l'incorporation au DPM les terrains domaniaux gérés par l'ONF et tient compte des nombreux cas d'occupation légale et surtout illégale de parcelles des 50 pas. Elle prévoit en effet la conclusion de conventions de gestion entre l'Etat et les communes pour une durée de 18 ans au plus, ayant pour objectif réel de stabiliser les situations d'occupations sans titre, et pouvant conduire à des cessions de terrains classés en zone urbaine qui ne seraient plus utiles à la satisfaction des besoins d'intérêt public (construction d'équipements collectifs essentiellement). Ces cessions peuvent

<sup>37</sup>Créé en 1964, il remplace le Service Forestier Martiniquais issu du code forestier applicable aux DOM institué en 1922.

<sup>38</sup>Circulaire interministérielle du 26 août 1980 relative aux conditions d'utilisation des terrains domaniaux du littoral dans les DOM.

<sup>39</sup>ONF, 1993.

<sup>40</sup>Comme en témoigne cet extrait du bilan 1987 de l'ONF. : "la mangrove, placée sous haute surveillance - qui n'empêche pas cependant quelques exactions - ne fera pas l'objet d'atteintes directes notables, mais une grande vigilance s'imposera face aux atteintes indirectes possibles venant de la mer ou de la terre.

La forêt domaniale littorale, stabilisée à ce jour, est totalement dépendante de l'option politique et économique qui sera prise : non susceptible de production ligneuse, mais possédant en revanche un fort potentiel touristique, la priorité doit être donnée à la recherche d'un équilibre entre sa sauvegarde et sa participation au développement économique de la Martinique. Ceci suppose le passage par trois étapes successives : des mesures strictes de conservation pour assurer sa pérennité face à une forte pression humaine qui tend à modifier le milieu, des mesures d'amélioration de l'état du boisement, enfin des mesures mûrement réfléchies d'installations de structures pour l'accueil du public".



être accordées aux occupants antérieurs à 1986 ou à des communes pour des opérations d'aménagement. Sur l'ensemble de la bande littorale, les constructions et installations sont en principe interdites, cette servitude d'urbanisme pesant sur tous les propriétaires qu'il s'agisse de l'Etat, d'autres personnes publiques ou de personnes privées. Cette bande littorale (ou ce qui reste de terrains non-occupés dans les zones urbanisées) est réservée aux installations nécessaires à des services publics, des activités économiques ou à des équipements collectifs lorsqu'ils sont directement liés à l'usage de la mer. Enfin, la préservation de l'accès et de la libre circulation le long du rivage, des espaces présentant le caractère d'une coupure d'urbanisation et du caractère paysager des mornes sont présentés comme une nécessité incontournable de l'aménagement du littoral.

Tableau I-Statut des 50 pas géométriques depuis 1986.

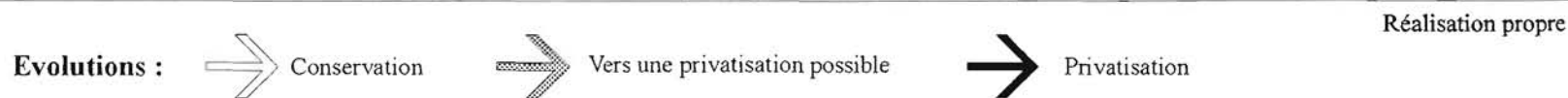
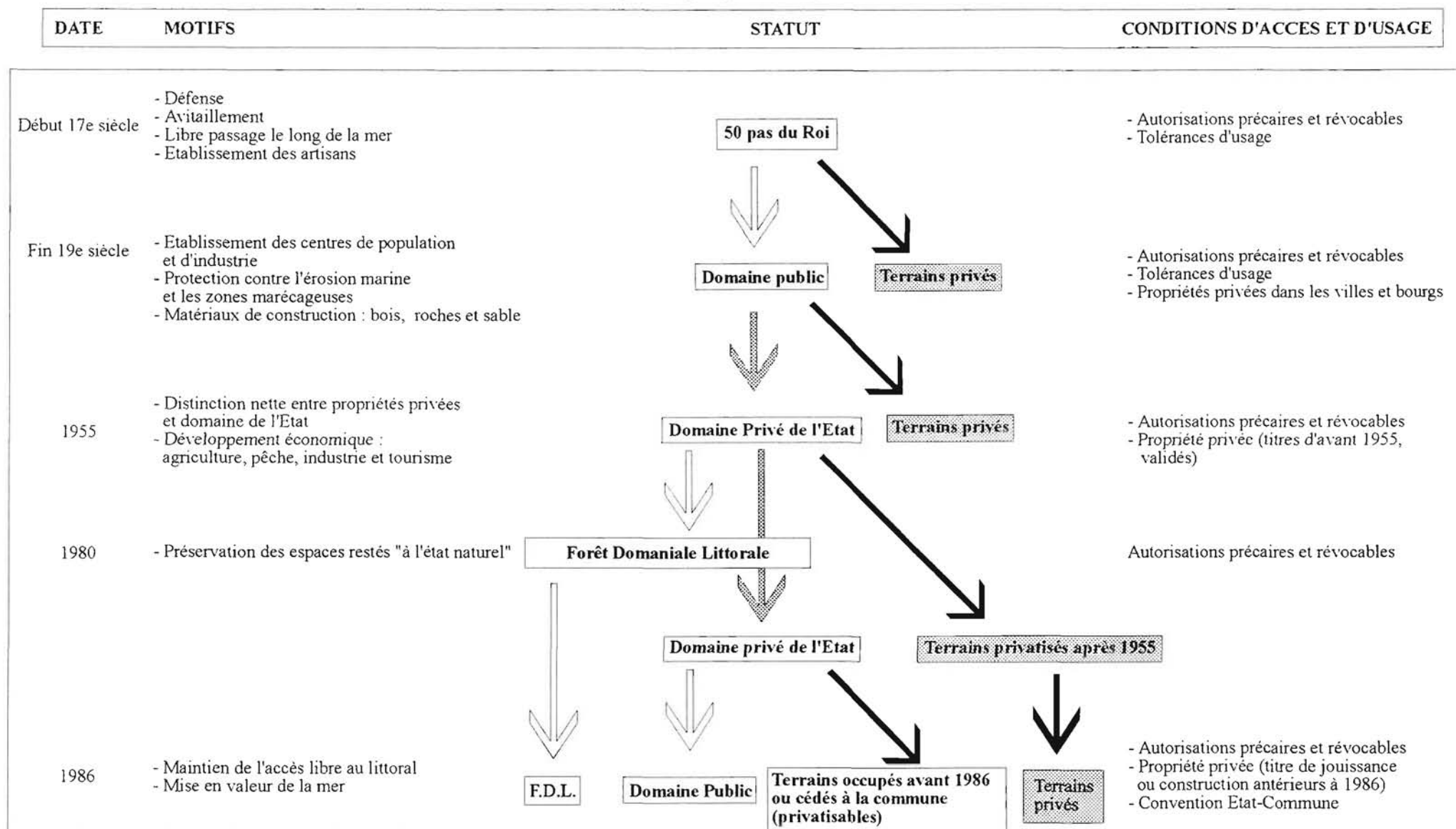
<i>Statut</i>	<i>Titre de référence</i>	<i>Régime juridique*</i>	<i>Principal gestionnaire compétent</i>
PROPRIETE PRIVEE	-Acte de cession ancien et validé, ou postérieur à 1955.	Droit privé, et règles publiques "d'intérêt général" (Code de l'urbanisme, par ex.)	Propriétaire privé.
DOMAINE PRIVE DE L'ETAT (50 pas)	-Convention de 1974 -Circulaire interministérielle du 26 août 1980. -Arrêtés préfectoraux 1981-83	Code forestier.	Office National des Forêts.
DOMAINE PUBLIC MARITIME	Loi du 3 janvier 1986; les limites du DPM y sont définies "par défaut".	Régime spécifique du DPM : -usages collectifs du DPM naturel. -usages privatifs** par Autorisations ou Conventions avec l'Etat. -contraventions de grande voirie pour les occupations irrégulières.	-Maires des communes littorales. -Direction Départementale de l'Équipement (délégation partielle aux communes par le biais des conventions de gestion en cours).
DOMAINE PUBLIC NON-MARITIME <u>ou</u> DOMAINE PRIVE DE L'ETAT AFFECTE A UN SERVICE PUBLIC (Aéroport, DDE, ONF, Défense,...)	Décision d'affectation.	Régime propre au domaine ou service public en cause.	Administration ou service public concerné.

\*Pour l'ensemble du littoral, quelque soit le propriétaire, les règlements d'urbanisme (article L156-2 du code de l'urbanisme) mis en place par la loi du 3 janvier 1986 s'appliquent.

\*\*Il s'agit des autorisations soit d'occupations légères (cabines, tentes et abris sur les plages), soit d'utilisations comportant l'exécution de travaux ou d'ouvrages : outillage des ports maritimes, ports de plaisance, endigages, concessions de plages naturelles et artificielles, de lais et relais de la mer, cultures marines, prises d'eau, extractions de matériaux, récolte des herbes marines, chasse, rejets en mer (Dufau, 1988).

Sources : DDE de la Martinique, Groupe Urbanisme. Juin 1988/ Dufau, 1988.

Figure I - Evolution de la zone des cinquante pas géométriques : statut et conditions d'accès et d'usage.



## II - STATUT ACTUEL DE L'OCCUPATION DU LITTORAL.

Le seul état des lieux réellement exhaustif des 50 pas géométriques a été réalisé par l'ADUAM<sup>41</sup> en 1980, à l'époque où les préoccupations liées à la préservation de l'environnement littoral devaient aboutir au maintien d'une partie importante de ces terrains dans le domaine privé de l'Etat, leur gestion étant confiée à l'ONF. Ce travail débouchait sur un ensemble de données homogènes, concernant aussi bien la situation foncière de la zone que l'état de son occupation, à partir desquelles il devait être possible de définir une politique précise de protection de secteurs aux caractéristiques et aux limites bien circonscrites. Ces données constituent un "état zéro" de l'utilisation du littoral martiniquais, avant la mise en place de la loi littoral, l'intervention de l'ONF et les mesures de défiscalisation de la deuxième moitié des années 1980<sup>42</sup>. Aucun état des lieux quantitatif de l'occupation du littoral et du statut foncier de la bande des cinquante pas n'a été effectué depuis, sauf pour trois communes ayant récemment pris en charge la gestion d'une partie de leur bande côtière, dans le cadre des conventions passées avec l'Etat (annexe VII).

### 1 - État de l'occupation.

En 1980, sur une superficie globale de 3513 hectares, environ 25% de la zone était construite (non comprises les occupations légères comme les abris de pêcheurs, les hangars agricoles, ...), 11% des terrains étant occupés par l'agriculture et le reste (64%) étant considérés comme "à l'état naturel" (Tableau II).

A l'intérieur des zones construites, l'ADUAM distinguait les formes suivantes d'occupation des 50 pas: les agglomérations, les constructions diffuses d'habitat permanent ou secondaire, les terrains aménagés pour le tourisme collectif ou individuel, les équipements industriels et artisanaux, et les installations de services publics.

Les agglomérations présentes sur le bord de mer sont constituées de bourgs et de quartiers anciens (souvent des quartiers de pêcheurs, à l'origine), à la périphérie desquels se sont développés des quartiers plus récents, de manière organisée (lotissements, programmes de logements sociaux) ou spontanée. Une partie de ce développement récent de l'habitat a par ailleurs donné lieu à la création d'agglomérations secondaires, détachées des premières. Ces extensions ont généralement pris la forme d'un cordon étroit consommant un linéaire côtier important, et renforçant la structure traditionnelle de certains bourgs comme ceux de la côte Caraïbe ou de la presqu'île du Diamant, ou modifiant cette structure en reliant par le littoral des quartiers anciens limitrophes, comme au Robert, aux Trois-Ilets ou à Trinité.

---

<sup>41</sup>Association Départementale pour les études d'Urbanisme et d'Aménagement de la Martinique. L'inventaire a été réalisé à partir du fichier des ventes du Service des Domaines, des plans du cadastre et d'une enquête de terrain systématique.

<sup>42</sup>Il pourra éventuellement être comparé aux inventaires en cours de réalisation dans le cadre des transferts de gestion aux communes.

Tableau II-Etat de l'occupation du littoral en 1980.

	Surface (hectares)	Part dans le type d'occupation	Part dans le total des surfaces de 50 pas
<b>ESPACES CONSTRUITS</b>	884	100%	25%
Dont :			
Agglomérations	423	48%	12%
Habitat diffus permanent	170	19%	5%
Habitat diffus secondaire	59	7%	2%
Aménagements touristiques collectifs	93	11%	3%
Lotissements résidences secondaires	43	5%	1%
Industries et artisanat	79	9%	2%
Services publics	17	2%	
<b>ESPACES AGRICOLES</b>	406	100%	12%
<b>ESPACES NATURELS</b>	2223	100%	63%
<b>TOTAL</b>	3513		100%

Source : ADUAM, 1980.

A titre d'exemple, dans la commune du Robert, 2,4 kilomètres de côte ont été urbanisés quasiment en continu, sur une profondeur de 10 à 60 mètres, entre la route et le mer. La squattérisation par un habitat pauvre (particulièrement sur la façade atlantique, entre Trinité et le Vauclin), le développement de résidences secondaires (autour des bourgs du sud, à Sainte-Luce, au Diamant, aux Anses d'Arlet) ou la construction de logements sociaux (une dizaine d'opérations dans les années 1970) ont favorisé ce développement. L'urbanisation côtière, jusqu'à la construction immédiatement en bord de mer, a ainsi souvent été privilégiée, par rapport à l'intérieur des terres. Les causes que l'on peut attribuer à ce phénomène sont multiples : accès libre (non intervention de l'Etat) et gratuité des terrains, face à l'inégale répartition foncière et au développement de la spéculation, contraintes topographiques moindres (et coûts d'aménagement moins élevés), proximité d'anciennes routes littorales, de bourgs et des équipements liés, recherche, dans certains cas, d'une situation "les pieds dans l'eau"... .

Ce phénomène de développement des agglomérations se double d'une urbanisation diffuse qui prend la forme soit d'un habitat permanent, souvent modeste, parfois pauvre et insalubre<sup>43</sup>, soit de résidences secondaires (en général sur de grands terrains clôturés), ce double phénomène s'étant accru rapidement sous forme de constructions isolées ou de groupements de faible densité non structurés. Ce développement touche particulièrement la côte atlantique, de Trinité au Vauclin (75% de l'habitat diffus permanent, 88% de l'habitat diffus secondaire) et se développe dans des secteurs non équipés, souvent éloignés des réseaux existants.

Réparti entre ces différentes catégories d'urbanisation, l'habitat insalubre couvre en 1980 environ 155 hectares, soit près d'un cinquième du total des espaces côtiers construits et 4,5% de la surface globale des 50 pas. Il résulte d'occupations spontanées du bord de mer immédiat, souvent dans des zones soumises à des risques naturels importants liés aux vents, à l'action de la mer et aux fortes pluies, ou dans des secteurs marécageux. Cet habitat de survie s'est développé essentiellement au cours des années 1950-60, avec la crise de l'économie agricole et l'absence de réponse adaptée des politiques de construction et de planification, touchant particulièrement les communes de Fort-de-France-Schoelcher. Ce mouvement s'est déroulé en deux phases :

- extension spatiale (squatterisation et autoconstruction),
- évolution interne vers une densification et une "durcification" de ces quartiers<sup>44</sup>,

le phénomène d'occupation spontanée de nouveaux terrains s'étant poursuivi au cours des années 1980 sur la façade atlantique, mais de manière plus diffuse.

Les autres formes d'urbanisation recensées par l'ADUAM sont liées aux activités économiques présentes sur le littoral. Les aménagements touristiques regroupent des équipements collectifs (hébergement, restauration et activités de loisirs) pour plus des deux tiers, avec trois zones essentielles situées dans le sud (Pointe du Bout aux Trois-Ilets, Pointe Marin à Sainte-Anne et La Chery au

---

<sup>43</sup>L'ADUAM (1980) souligne que cette forme d'habitat regroupe souvent des personnes qui vivent de la pêche; l'occupation des cinquante pas serait alors motivée par la proximité des territoires de pêche (localisation de ce type d'habitat sur les îlets, les pointes et les zones d'arrière-mangrove); toutefois, on peut supposer que cette relation entre l'habitat d'une part (localisation et niveau de vie des personnes concernées), et la source de revenus que constitue l'activité de pêche d'autre part, est à double sens, les personnes contraintes à se loger de manière précaire à proximité de la mer ayant été amenées à pêcher afin de subvenir à leurs besoins. Les conditions physiques d'accès à la ressource, avec des moyens limités (petite pêche), expliqueraient par ailleurs la localisation d'une partie importante de ce type d'habitat sur la côte atlantique centre et sud, où le plateau insulaire est le plus étendu. Sur cette côte, certaines constructions ont été réalisées à partir de la mer, dans des secteurs difficilement accessibles par les terres (pointes, îlets).

<sup>44</sup>ADUAM, 1985. Le terme de durcification renvoie au processus de constitution des quartiers d'habitat spontané, qui peut être décomposé en plusieurs phases, caractérisant le passage de ces quartiers d'un modèle rural à un modèle urbain :

- squattérisation de terrains publics ou privés délaissés (pour des raisons topographiques ou réglementaires principalement), et construction d'un habitat précaire édifié en bois ou avec des matériaux de récupération, remplacés plus récemment par le fibrociment; sa forme s'inspire de la case rurale.

- fixation des espaces privatifs et des espaces publics, avec la progression de la densité d'occupation et l'arrivée de différentes vagues de migrants.

- transformation de la case, par étapes successives, en un habitat en dur, construit en béton, briques ou parpaings.

- "minéralisation" du quartier, s'accompagnant de la disparition des cours et jardins : tout l'espace disponible au sol est construit (ADUAM, Op.cit.).

Diamant), et des lotissements de résidences secondaires. En dehors de quelques installations ponctuelles, la plupart des équipements industriels établis sur les cinquante pas sont concentrés dans les zones d'activités de Fort-de-France-Le Lamentin. Enfin, certains équipements publics occupent également la bande littorale, dont l'aéroport du Lamentin.

Les parcelles occupées par l'agriculture se partagent en trois catégories selon le type d'activité pratiquée : la banane (10%) dans le nord, de Grand-Rivière à Sainte-Marie (les exploitations bananières débordent sur les 50 pas, mais un écran boisé est maintenu en bord de mer pour protéger les cultures du vent); l'élevage (61%), entre Le Robert et le Vauclin, et dans certaines communes du sud-ouest (Diamant, Trois-Ilets, Sainte-Luce); la canne (29%), dans le fond des baies du Galion (Trinité) et de Fort-de-France.

Enfin, les espaces restés "à l'état naturel" demeurent importants, et se répartissent sur l'ensemble de l'île. Il faut cependant distinguer trois zones de plus grande importance du fait de leur caractère bien individualisé par rapport aux espaces construits : entre le Prêcheur et Grand-Rivière (2,8% du total des espaces naturels), sur la presqu'île de la Caravelle (7,2%) et sur les communes du Marin et de Sainte-Anne (13,9%). Le caractère "naturel" des autres secteurs est plus ou moins préservé, sur la presqu'île du Diamant (protection du fait des difficultés d'accès liées aux fortes pentes), dans le nord-atlantique (protection du fait de la fonction agricole); ou menacé, sur la côte caraïbe et sur la côte centre-atlantique (urbanisation, fragilité de la végétation et/ou instabilité des sols).

## **2 - Situation foncière**

L'inventaire (Tableau III) met en évidence l'importance :

- des terrains occupés sans titre, notamment sur la côte caraïbe et sur la côte atlantique, entre Trinité et Le Vauclin.
- des ventes (en particulier de surfaces importantes dans les communes du sud) par rapport aux locations.
- du domaine de l'Etat resté libre, bien que les grandes propriétés des fonds dominants entraînent le plus souvent une privatisation de fait de la bande des 50 pas.

Les ventes ont été effectuées aux trois quarts pour l'urbanisation nouvelle et la régularisation de situations constatées d'habitat spontané, 38% pour des parcelles individuelles, 16,5% pour des lotissements ou des programmes de développement de quartiers, 37,5% pour des aménagements touristiques (en particulier dans le sud) et 8% pour des équipements industriels. Environ un quart des espaces vendus n'ont pas été construits, une partie (7,5%) étant destinée à l'élevage (essentiellement au François), l'autre partie étant constituée de zones boisées abritant des secteurs de cultures (vendus à des

communes) ou des espaces vierges en arrière de plages, qui sont devenus la propriété de particuliers<sup>45</sup>. Près des deux tiers des ventes ont en effet été réalisées avec des particuliers, les collectivités locales n'intervenant que pour 20% et les organismes comme la CCI ou la SODEM pour 17% dans le total des surfaces cédées. Par ailleurs, les locations ont été très peu importantes, avec toutefois une hausse des demandes depuis la fin des années 1970, pour les activités agricoles<sup>46</sup>.

Tableau III-Situation foncière des 50 pas géométriques en 1980.

	Surfaces (hectares)	Part dans le total
Parcelles vendues	384,36	11,53%
Parcelles affectées à un service de l'Etat	151,56	4,55%
Parcelles louées	6,79	0,20%
Parcelles construites sans titre de propriété	470,32	14,11%
Domaine de l'Etat libre de constructions	2320,29	69,61%
TOTAL*	3333,3	100,00%

\*Hors Fort-de-France-Schoelcher

Source : ADUAM, 1980.

Les principaux services publics disposant de parcelles sur les 50 pas sont la défense nationale, l'aviation civile, l'ONF et la DDE, pour une surface totale relativement faible. L'étude du foncier confirme enfin que les occupations sans titre (ou sans titre validé) concernent à la fois des installations anciennes (bourgs et quartiers, îlets), et des occupations plus récentes liées à l'urbanisation diffuse (habitat insalubre et résidences secondaires).

### **3 - Les difficultés de gestion de la zone littorale.**

Finalement, l'ADUAM aborde l'impact des différentes formes d'occupation de la zone des cinquante pas sous l'angle des difficultés de gestion de la zone par les services de l'Etat et les collectivités locales. Ainsi, le développement des agglomérations et de l'habitat diffus pose un certain nombre de problèmes en matière d'équipement public (assainissement, apport du confort élémentaire, organisation des voies de desserte), aussi bien dans les quartiers anciens à densité trop élevée et faisant face à un manque

<sup>45</sup>Contrairement aux orientations souhaitées de ces ventes vers des activités économiques ou des équipements collectifs susceptibles de contribuer au développement de la Martinique ... .

<sup>46</sup>L'ADUAM souligne cependant que, face au manque de contrôle de la mise en exploitation effective, cette élévation du nombre de demandes d'occupation à des fins d'élevage pouvait être considérée comme un prétexte permettant de fermer l'accès du rivage au public et de s'approprier de fait les terres littorales.

d'organisation de l'habitat, que dans les quartiers spontanés plus récents, le plus souvent sous-équipés. Par ailleurs, la préservation dans ces zones du libre accès et du libre passage le long de la mer est rendue difficile, les ventes réalisées ayant eu tendance à confirmer le morcellement des terrains perpendiculairement à la côte, sans maintien de voies d'accès et de circulation publiques. La conception de projets globaux d'aménagement du littoral se trouve alors paralysée par le "mitage" des terres et des paysages.

Enfin le rôle essentiel des secteurs naturels côtiers est souligné, du fait en particulier de la végétation qu'ils portent : brise-vent pour les cultures, frein à l'érosion des sols et rempart contre l'action de la mer, espace public de détente en arrière des plages, élément de la beauté des paysages de l'île, mais aussi, zone de transition entre le milieu écologique côtier (mangrove, plages, ...) et les implantations humaines qui peuvent lui être néfaste<sup>47</sup>.

#### 4 - Enjeux actuels et typologie des secteurs littoraux.

Finalement, les situations actuelles sont liées à un ensemble de contraintes physiques et d'héritages historiques, qui, s'il ne permettent pas de prévoir l'avenir des "systèmes côtiers" à la Martinique, définissent les degrés de liberté dans lesquels s'inscrit ce futur<sup>48</sup>. L'analyse historique permet de resituer l'évolution des usages du littoral martiniquais et l'apparition d'enjeux nouveaux, dans le cadre global des transformations du système de production insulaire (crise agricole, développement du tourisme balnéaire, de l'urbanisation côtière et des infrastructures de communication, demande de loisirs croissante, ...). Ces transformations entraînent, depuis une cinquantaine d'années, le développement des compétitions pour l'occupation et l'exploitation des espaces côtiers, au fur et à mesure que la bande littorale, terrestre et maritime, acquiert le caractère de ressource et que le degré de rareté de celle-ci s'accroît. Intervient ici la notion d'irréversibilité, au moins partielle, des choix d'utilisation des espaces côtiers, fonction matérielle du temps et des moyens qui seraient nécessaires à leur remise à l'état "initial" (état pour lequel il existe plusieurs alternatives possibles quant à l'usage de ces espaces). Ces irréversibilités ont également une composante institutionnelle, dans la mesure où les formes d'occupation progressivement établies, qui entrent en contradiction avec les perceptions nouvelles de l'intérêt public associé au littoral, n'ont pas été remises en cause par des institutions qui les ont le plus souvent intégrées aux orientations futures<sup>49</sup>. Du point de vue des enjeux qu'il supporte, le littoral martiniquais s'est ainsi progressivement divisé en deux types d'espaces (géographiquement non homogènes) : d'une part, les

<sup>47</sup> Il faut souligner ici le retournement significatif de la perception des relations entre l'homme et la mangrove, par rapport à la fin du 19<sup>e</sup> siècle : il s'agit aujourd'hui de protéger la mangrove des nuisances occasionnées par l'homme, et non plus le contraire...

<sup>48</sup>Weber J., 1992.

<sup>49</sup>Projet de SAR, 1991, p149 (souligné par nous) : Le SMVM s'applique à déterminer, par référence aux orientations générales du SAR, les vocations des espaces côtiers où un choix entre différents types d'occupation des sols est encore possible et représente un enjeu d'avenir. Son champ d'application concerne plus particulièrement les secteurs du littoral ou proches du rivage encore à l'état naturel qui sont susceptibles d'évoluer sous la pression urbaine et foncière. (...) Par conséquent, il doit tenir compte des projets élaborés par les acteurs locaux, singulièrement les communes, et s'efforcer de concilier les exigences d'une harmonisation de la gestion et de la protection de l'espace à l'échelle régionale avec les besoins de développement local qui s'affirment sur des réalités incontestables".



secteurs déjà fortement occupés ou fréquentés, où l'on tend vers une **privatisation progressive de l'espace et des ressources**, et sur lesquels il s'agit aujourd'hui de gérer à court terme les situations concurrentielles multiples entre différents modes d'usage (concurrences directes pour le partage de ces espaces et ressources, et externalités : transformation de la qualité paysagère, modification des conditions d'accès au littoral, rejets en mer et en rivière et modification des milieux écologiques, perturbation de la dynamique côtière par modification des courants, et accentuation des phénomènes érosifs ou accumulatifs, ...). D'autre part, les secteurs restés "**à l'état naturel**", pour lesquels des **alternatives plus nombreuses existent, quant aux choix d'utilisation, et dont la définition actuelle de patrimoine collectif entraîne le maintien dans le domaine de l'Etat** et la volonté affichée d'appliquer plus strictement les réglementations correspondantes. L'imbrication de ces secteurs fortement anthropisés et "naturels" rend toutefois leur délimitation précise difficile, et entraîne un chevauchement des enjeux. Cet état de l'occupation des côtes est directement lié aux dynamiques spatiales qui les caractérisent: **évolutions diffuses** d'une part, résultant d'une multitude d'acteurs et dépendant de nombreux facteurs (foncier, proximité de réseaux divers, de centres urbains, de zones d'activités économiques, de sites touristiques, etc.); et **transformations ponctuelles** d'autre part, résultant de projets d'aménagements maîtrisés par un intervenant unique, public ou privé, mais dépendant des mêmes facteurs.

Enfin, la gestion de la zone côtière pose un double problème d'épuisement des ressources (espace, faune et flore, paysages), et d'interactions croissantes entre les transformations physiques et écologiques des milieux côtiers et l'évolution de leur place dans la société. Symbole de cette évolution du rôle social attribué au littoral, l'environnement, perçu comme un élément du patrimoine collectif des martiniquais, occupe une place centrale dans le Schéma d'Aménagement Régional. Au sein du projet, la présentation des problèmes d'environnement vient en effet avant celle des questions économiques et d'urbanisation. La description qui en est faite est fort différente de celle des années 1970, puisque la préservation de cet environnement est présentée comme l'une des bases du développement insulaire, comme un enjeu stratégique pour la mise en valeur du territoire, et non plus comme une simple contrainte, un facteur limitant<sup>50</sup>.

Toutefois ces enjeux ne se répartissent pas de manière uniforme sur le pourtour de l'île. Les conditions physiques d'une part, l'existence et le degré de développement des différents modes d'usage d'autre part, ne sont pas les mêmes selon les secteurs considérés. Les cartes suivantes présentent une synthèse par commune du degré de développement des principales formes d'occupation et d'exploitation du littoral, au début des années 1980.

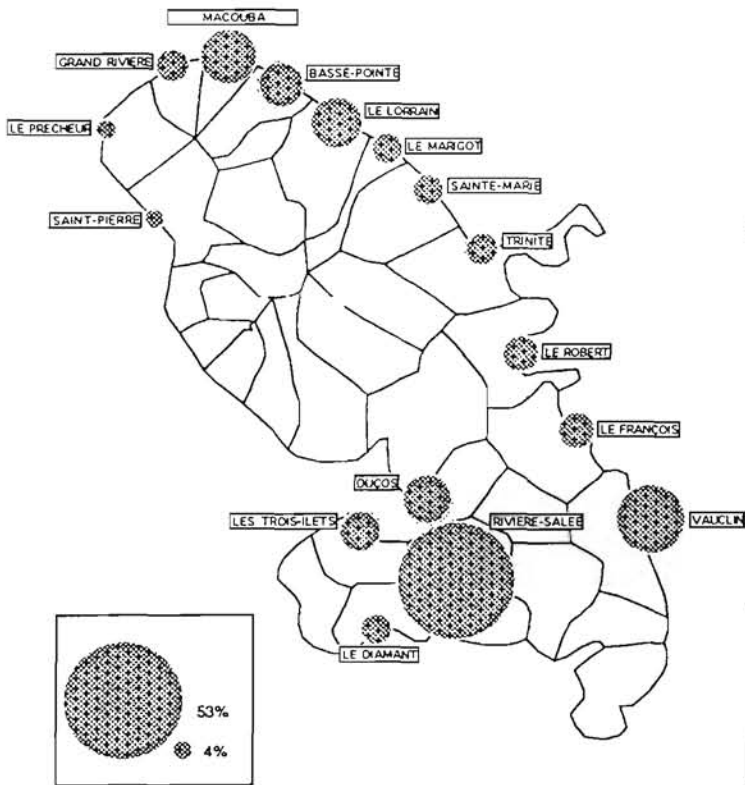
---

<sup>50</sup>Projet de SAR, juin 1991, p13 (souligné par nous) : "L'environnement en Martinique est de grande qualité : le cadre de vie des martiniquais est constitué d'éléments naturels ou historiques très divers dont la valeur biologique, écologique, esthétique, émotionnelle et culturelle est incontestable et clairement identifiée. (...) L'environnement est une composante fondamentale de l'économie locale : les ressources naturelles, les sites, les paysages et les patrimoines culturels constituent de vraies richesses économiques, qui sont propres à la Martinique et qui forment la base d'un système économique structuré et équilibré". La difficulté est alors d'arriver à évaluer la nature et le poids de ces richesses dans le cadre du projet de développement de l'île.

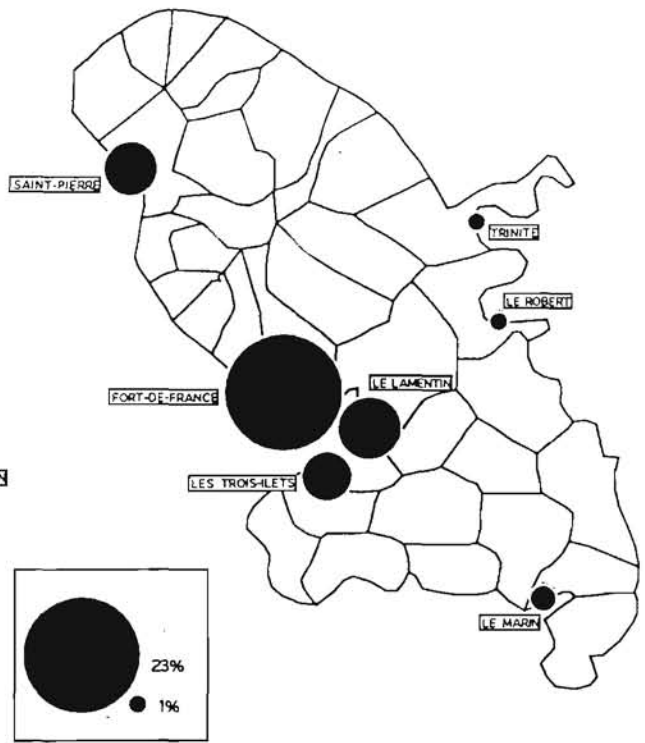
SECTEURS D'ACTIVITE PRESENTS SUR LES COTES MARTINICAISES EN 1980.

Données sur l'occupation du littoral par l'agriculture, l'industrie et le tourisme : surfaces des cinquantes pas occupées par commune.  
 (Sources : ADUAM, 1980. Fond communal numérisé par le groupe GEODE).

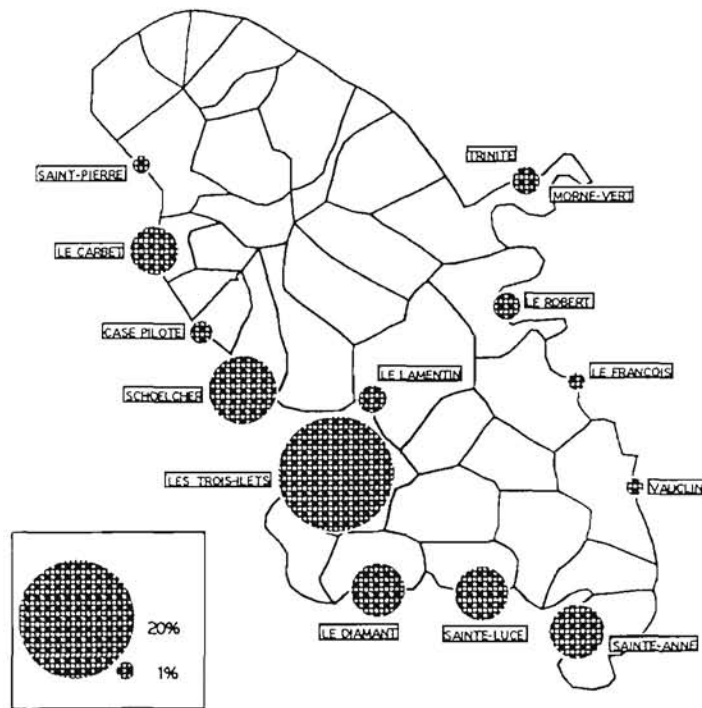
AGRICULTURE.



INDUSTRIE.



TOURISME.



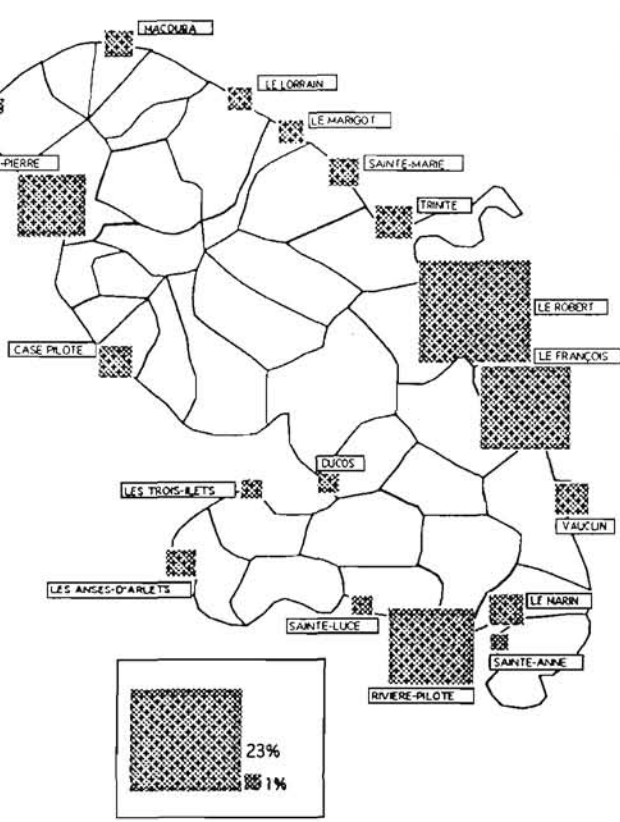
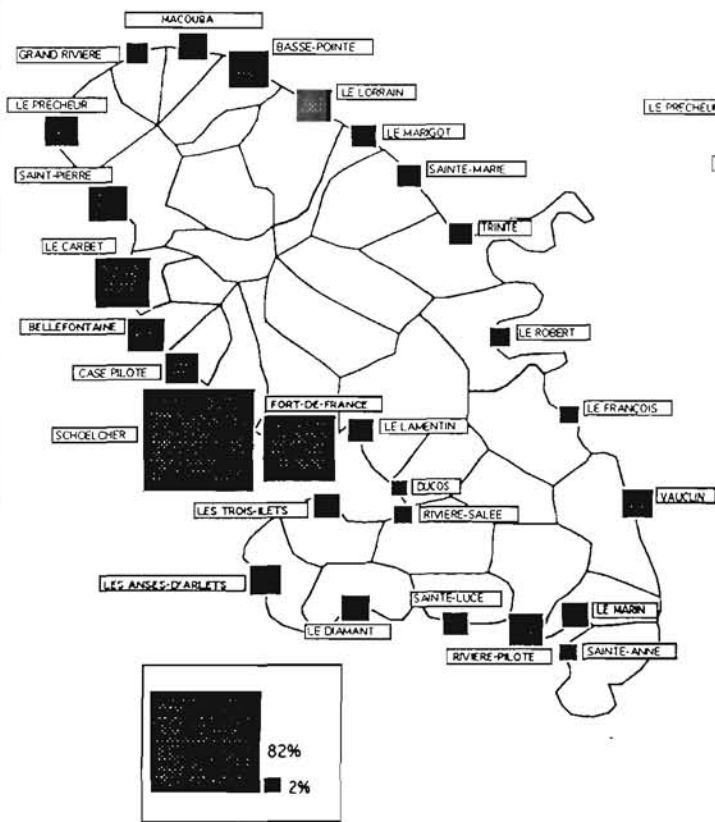
HABITAT ET URBANISATION DES COTES MARTINIQUAISES EN 1980.

Données sur l'occupation du littoral par les agglomérations, l'habitat diffus et les quartiers insalubres : surfaces des cinquante pas occupées par commune.

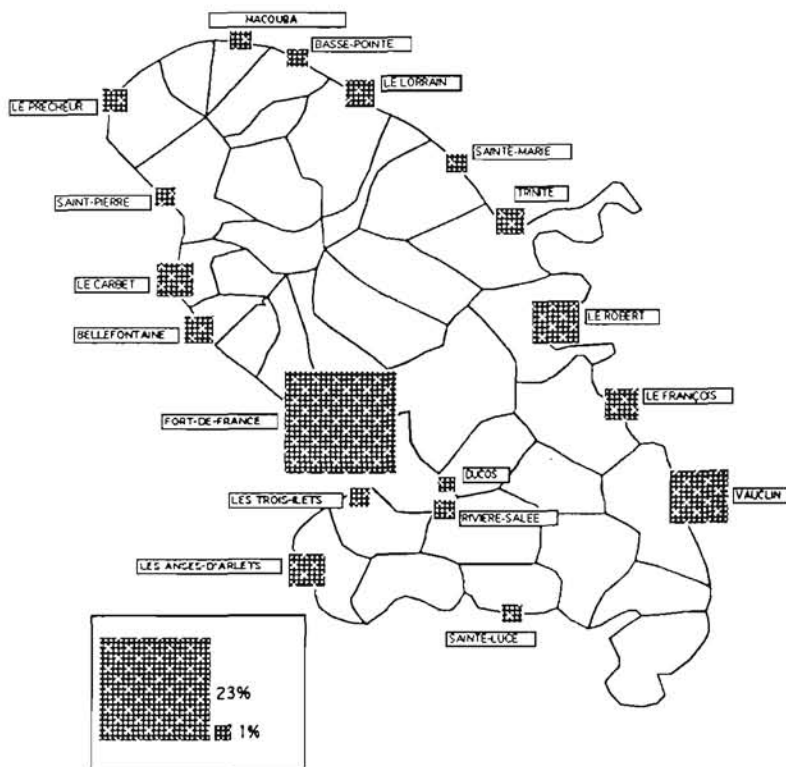
(Sources : ADUAM, 1980. Fond communal numérisé par le groupe GEODE)

AGGLOMERATIONS

ZONES D'HABITAT DIFFUS

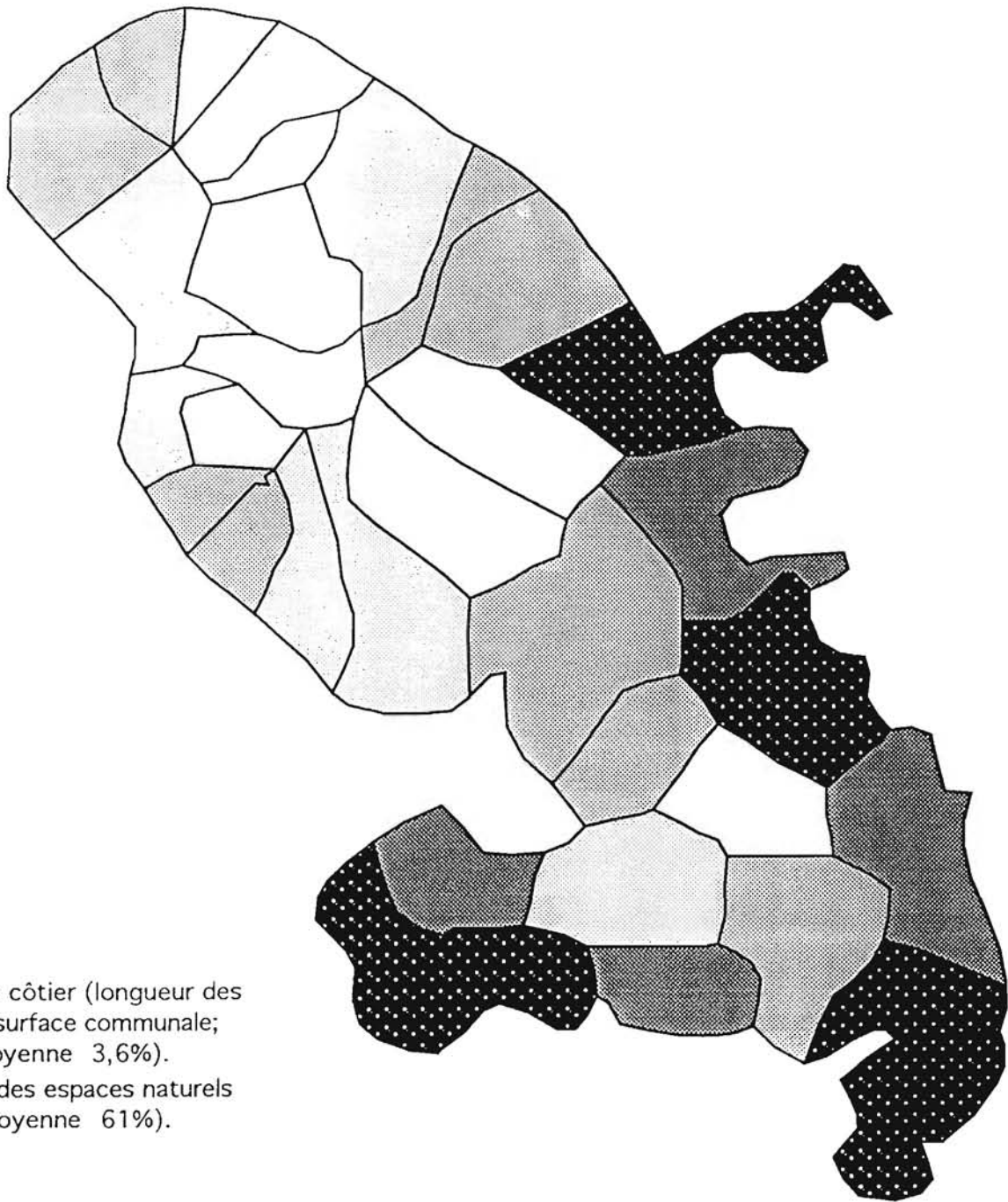


ZONES D'HABITAT INSALUBRE.



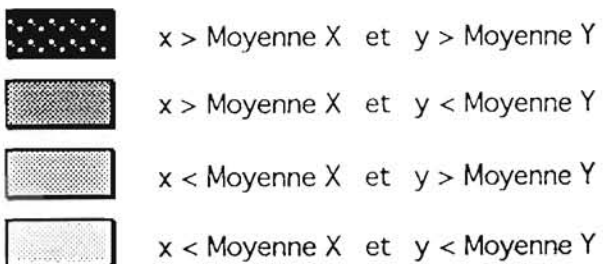
### ESPACES NATURELS COTIERS EN 1980.

Classement des communes littorales en fonction de l'indice côtier  
et de la surface des cinquante pas géométriques restés à l'état "naturel".  
(Source : ADUAM, 1980. Fond communal numérisé par le groupe GEODE).



X = Indice côtier (longueur des  
côtes/surface communale;  
moyenne 3,6%).

Y = Part des espaces naturels  
(moyenne 61%).



## CONCLUSION.

Finalement, le travail préliminaire de recherche bibliographique et de caractérisation historique des usages et des perceptions du littoral martiniquais a permis de mesurer les limites des connaissances actuelles le concernant. Celles-ci semblent liées à la compartimentation des interventions pour la gestion et l'orientation du développement sur cet espace. Cette compartimentation se traduit dans les faits par l'absence de perception globale d'un ensemble spécifique, dont l'organisation relèverait d'une démarche particulière, prenant en compte la totalité et la diversité des situations et des interrelations entre différents modes d'occupation et d'exploitation des côtes. L'affirmation d'une "politique du littoral" est pourtant présente dans le document provisoire du Schéma d'Aménagement de la Martinique (1976), dans le projet de Schéma Directeur d'Aménagement et d'Urbanisme (1979) et dans le celui de Schéma d'Aménagement Régional (1991), avec le Schéma de Mise en Valeur de la Mer. Mais il ne semble pas que cette volonté de synthèse et de coordination se traduise par un effort immédiat de la part des différents organismes et administrations qui interviennent plus ou moins directement sur le littoral<sup>51</sup>. Il en résulte une dispersion et une hétérogénéité des données qui ne facilite pas l'approche intégrée des problèmes d'usage des côtes.

Par ailleurs, les données disponibles apparaissent d'autant plus partielles qu'elles relèvent d'une perception institutionnelle du littoral entretenant souvent un décalage non négligeable avec la réalité. L'occupation incontrôlée des 50 pas géométriques, l'existence d'activités non enregistrées, les rejets urbains ou les décharges "sauvages", ... sont autant de modes d'occupation et d'exploitation des côtes semblant échapper aux contrôle institutionnel, sans pour autant être occulte<sup>52</sup>. Cet ensemble exprime un certain nombre d'enjeux qui viennent s'ajouter à ceux que l'enquête auprès des organismes publics peut mettre en évidence. Ils découlent d'usages établis par la coutume, qui peuvent peser de manière importante sur les situations conflictuelles.

---

<sup>51</sup> Voir en annexe VII la liste des organismes et institutions recensés.

<sup>52</sup> Sur un plan juridique, au sujet du "déficit d'effectivité" apparent du droit de l'environnement dans les DOM, Jean-Claude Douence souligne que "l'argument, souvent invoqué, d'un droit extérieur artificiellement plaqué sur une réalité locale qui l'ignore ou le récuse est très largement irrecevable. (...) En réalité, il est dans la nature du droit de l'environnement de précéder l'évolution des faits et des mentalités et de provoquer les changements perçus comme indispensables. Ce trait est général et non propre aux DOM. Il crée nécessairement un écart entre la norme et la pratique dont il n'y a pas lieu de s'étonner s'il se résorbe progressivement. Le degré d'ineffectivité reste la marque d'une carence du droit mais il peut avoir aussi une signification incitative et pédagogique. Quelle interprétation privilégier?" (Douence JC., 1988).

## DEUXIEME PARTIE.

### ÉTUDES DE CAS.

#### INTRODUCTION

La question principale qui ressort de la première partie est la suivante : peut-on parler de gestion (ou d'aménagement) des espaces côtiers de l'île, alors que la maîtrise globale des événements qui modèlent ces espaces paraît largement limitée ? Finalement, ils apparaissent comme l'enjeu de choix individuels, dépendants d'intérêts privés, tout autant que de choix collectifs de développement et de gestion. Comment rendre compte des situations conflictuelles qui naissent de la raréfaction de l'espace disponible et des relations d'externalité qui caractérisent aujourd'hui ce littoral, objet d'utilisations multiples souvent contradictoires, et comment se représenter l'état des règles et institutions qui gouvernent ces usages avec plus ou moins d'efficacité ?

L'élément central de cette série de questions est que la gestion du littoral ne peut être conçue comme le fait d'un intervenant unique ayant la maîtrise exclusive des problèmes côtiers. Elle découle plutôt des objectifs et des actions simultanées de nombreux acteurs. Les problèmes de gestion de la zone côtière ne peuvent alors se résumer aux questions d'efficacité technique et d'adéquation des moyens aux besoins d'un gestionnaire global. Il s'agit finalement d'essayer de comprendre le décalage qui existe entre ce que Laurent Mermet<sup>53</sup> nomme la "gestion effective" (système social, pris dans son ensemble, s'appliquant à un milieu, et résultant de l'ensemble des actions individuelles et collectives) et la "gestion intentionnelle" (volonté d'un des acteurs du système de modifier la gestion). Les conflits se situent à la charnière entre ces deux aspects de la gestion d'un espace ou d'une ressource et peuvent donc servir d'indicateurs du décalage qui existe entre les intentions et les missions des acteurs, et la dynamique réelle des usages du littoral. La reconstitution d'une vision d'ensemble des modes d'appropriation, des règles de décision et des dynamiques spatiales induites peut alors être réalisée à partir d'une analyse en termes de jeu, et de stratégie (plus que d'adresse) des acteurs. C'est cette méthode que nous avons employée pour la présentation des études de cas.

En effectuant le premier travail de synthèse sur l'évolution des usages et des perceptions du littoral, il est apparu que les évolutions globales des conditions économiques, sociales et culturelles dans lesquelles s'inscrit la dynamique littorale impliquent deux modes d'évolution spatiale distincts : d'une part la mise en place, ponctuelle dans le temps et l'espace, d'infrastructures liées à une activité ou un groupe d'activités (projet de développement normalement maîtrisé par ses promoteurs); d'autre part, l'évolution diffuse d'occupations des côtes, en l'absence d'une maîtrise globale du phénomène. Cette distinction a déterminé en partie le choix des cas d'étude, avec par ailleurs la prise en compte :

---

<sup>53</sup>L. Mermet, 1992..

- de la distinction entre espaces terrestres et marins; ces deux types de milieux n'étant pas soumis aux mêmes modes d'accès et d'usage;
- de la distinction entre un processus de gestion "intégré", et la non prise en compte des intérêts multiples et contradictoires sur un même espace.

Quatre cas d'étude ont été sélectionnés à partir d'un croisement de ces différents critères :

- pour les dynamiques spatiales diffuses, un cas "terrestre" (l'occupation des cinquante pas géométriques au Cap Est) et un cas "marin" (l'occupation de la Grande Anse d'Arlet);
- pour les transformations issues d'un projet ponctuel, un cas "non négocié" (la création du port de plaisance dans la baie du Marin) et un cas "négocié" (l'installation d'un sous-marin touristique dans la Baie de Saint-Pierre).

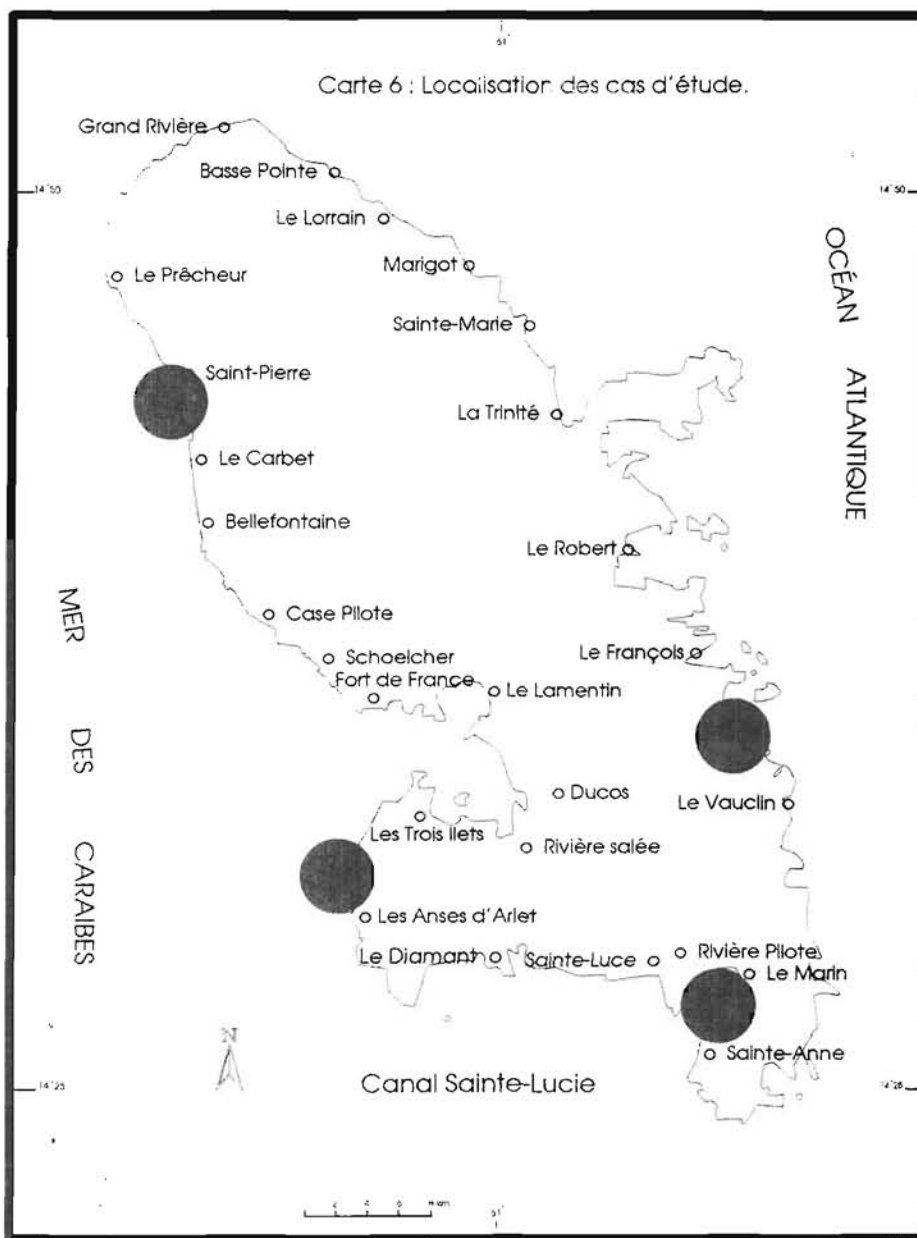
Sur ces quatre zones des situations conflictuelles, réelles ou potentielles, existent et/ou ont existé entre différents acteurs en compétition pour l'accès et l'usage de l'espace considéré. Les débats autour de l'espace sont cependant rapidement étendus par les acteurs eux-mêmes à d'autres considérations, en particulier celle de la dégradation de la qualité du milieu : dégradation des qualités esthétiques d'un site, pollution bactériologique ou tellurique de l'eau, etc. **Pour chacun de ces cas, l'objectif était d'essayer de mettre en évidence les processus qui déterminent la "gestion effective" de la zone et le rôle des différents acteurs dans ces processus.** A partir d'une délimitation des problèmes considérés (ici, autour d'un espace délimité), il s'agissait alors d'identifier les acteurs concernés et d'étudier leurs actions, leurs logiques, les interactions entre eux, à propos de ces problèmes.

Le terme "acteur" peut désigner un individu, un groupe, une institution, ou finalement tout élément social doué de capacité d'action (initiative ou réaction) et intervenant, directement ou non, dans le processus de gestion de l'espace considéré. La compréhension des logiques d'acteurs par rapport à un problème central identifié, et de la manière dont ils entrent en relation les uns avec les autres, permet de reconstituer le système de gestion, en ayant une meilleure compréhension du problème. L'enquête sur les quatre cas choisis a permis de fournir l'information, multiple et multiforme, nécessaire à cette démarche d'analyse. Les sources sont à la fois les témoignages recueillis directement à partir d'interviews, les données chiffrées disponibles, et les divers rapports, comptes-rendus de réunions et ouvrages ou articles parus, concernant le problème spécifié<sup>54</sup>. Le recueil direct de témoignages à partir d'interviews a reposé sur le choix "d'informateurs qualifiés", dont la position, individuelle ou au sein d'un groupe ou d'une institution, par rapport aux problèmes considérés, ainsi que les indications fournies par d'autres informateurs, implique qu'ils détiennent des informations intéressantes sur les problèmes considérés (la liste des personnes rencontrées est précisée en annexe, pour chacun des cas). La présentation des quatre cas suit une même démarche, dans laquelle nous avons cherché à présenter les positions des acteurs

---

<sup>54</sup>Le guide d'enquête présenté en annexe VI précise les questions auxquelles on cherchait à répondre lors du travail d'enquête. La méthode utilisée pour ces études de cas a été présentée en détail dans Mernet, Op.cit.. En particulier, le guide d'enquête reprend les principales questions listées par l'auteur dans sa "check-list sur les logiques d'acteurs" (p105).

telles qu'elles nous apparaissaient au travers des entretiens avec les informateurs qualifiés et les différents documents consultés; ces positions sont celles directement ou indirectement exprimées par les acteurs, sur lesquelles nous n'avons pas cherché à porter de jugement.





## I - LE PORT DE PLAISANCE DU MARIN.

### A - Cadre du "jeu".

#### 1 - Données générales<sup>55</sup>.

Quatrième commune-mère de la Martinique, le Marin est situé au sud-ouest de l'île, au fond du "Cul-de-sac Marin", havre naturel fermé par la Pointe Borgnèse au nord et la pointe Marin au sud, constitué essentiellement de hauts fonds (bancs de roches madréporiques). Sa paroisse s'étendait à l'origine du sud de la rivière Pilote à la presqu'île des Salines, couvrant l'actuelle commune de Sainte-Anne et une partie de celle de Rivière Pilote (cf. carte). Après une longue période d'accroissement de sa population, la commune a connu une phase de dépeuplement avec la crise de l'économie sucrière. L'usine à sucre, ouverte en 1870 pour remplacer les 120 sucreries disséminées dans tout le sud-est de l'île, drainait en effet une forte partie de la main d'oeuvre régionale. Elle ferma ses portes en 1969, mettant fin au cabotage qui fonctionnait dans la baie jusqu'à cette époque, pour le transport de ses produits. A partir de la fin des années 1960, l'installation du Club Méditerranée à la Pointe Marin (commune de Sainte-Anne), la construction de la RN5 (qui met l'agglomération foyalaise à une demi-heure du Marin, au lieu d'une heure et demi/deux heures auparavant), puis le développement progressif du tourisme balnéaire (lié à l'importance du linéaire de plages dans la presqu'île de Sainte-Anne) et de la plaisance, ont joué dans le sens d'un retournement de cette tendance. La création d'une sous-préfecture au Marin en 1974, et l'ouverture de plusieurs services administratifs associés, y ont également contribué. D'après le recensement effectué par l'INSEE, la population communale augmente depuis le début des années 1980, et atteignait 6 338 habitants en 1990, soit une densité de 201 habitants au kilomètre carré. Le taux de chômage marinois (32,6% en 1990) est proche du taux moyen martiniquais. Seulement 30,5% des actifs occupés ont un emploi dans la commune, le secteur tertiaire ayant tendance à se développer au détriment des autres secteurs économiques. La capacité d'accueil du Marin (capacité d'hébergement touristique) est estimée à 620 personnes, soit 0,10 fois la population communale (INSEE, Inventaire communal de 1988, mis à jour en 1990).

Enfin, le Marin est la première commune de l'île à avoir signé une convention de gestion de sa bande des cinquante pas géométriques avec l'Etat, dans le cadre de la décentralisation et du partage des responsabilités entre celui-ci et les collectivités locales (annexe VII). Son objectif officiel est d'accorder à la commune une meilleure maîtrise du développement urbain sur la façade littorale, qui a été délaissée

<sup>55</sup>Les documents consultés pour cette synthèse ont été les suivants :

- ARDTM, Observatoire Statistique et Économique, 1989. *Le tourisme nautique à la Martinique*. 148p.
- Conseil Général - DDST, Commune du Marin, Caraïbe Urbanisme et Aménagement, 1991. *Aménagements liés au développement du littoral, document de référence*.
- Procès Verbal de la réunion du conseil portuaire du port de plaisance du Marin du 31/01/1991.
- Dossiers de la sous-préfecture du Marin et de la Direction Départementale des Affaires Maritimes concernant la baie.
- Recensement Général de la population et Inventaire Communal, effectués par l'INSEE en 1990.

La participation, en tant qu'observateur, à la Commission Nautique Locale du 9 février 1994, concernant la définition du balisage dans la baie (cf. annexe VI-I-a), a également permis de mieux comprendre les positions des différents acteurs concernés.

jusqu'aux années récentes, le front de mer présentant un caractère vétuste et peu aménagé. En effet, l'urbanisation du bourg s'est faite vers l'est, et le long des voies de circulation, plutôt qu'en bordure de mer, étant donné le statut de carrefour de voies routières du Marin, lieu de passage important assurant la liaison entre les côtes sud-ouest et sud-est de l'île<sup>56</sup> (cf. carte). Les projets d'aménagement de cette zone, dont certains sont en cours, concernent essentiellement le renforcement des activités liées au tourisme et aux activités maritimes : aménagement d'une zone artisanale équipée pour le carénage, création d'une plate-forme portuaire pour la pêche, valorisation du cadre de vie et de l'image de marque marinoise, extension des bâtiments du port de plaisance, développement hôtelier, etc.

## **2 - Évolution des activités nautiques et des infrastructures pour la plaisance.**

Les premières activités nautiques présentes dans le Cul-de-Sac Marin se développent dans le courant des années 1970, sur le plan d'eau dit "Basse à Tortue". Il s'agit à l'origine d'une école de voile communale, dont les locaux sont construits en 1978, et qui diversifie progressivement ses activités avec en particulier la pratique de la natation et de la plongée sous-marine.

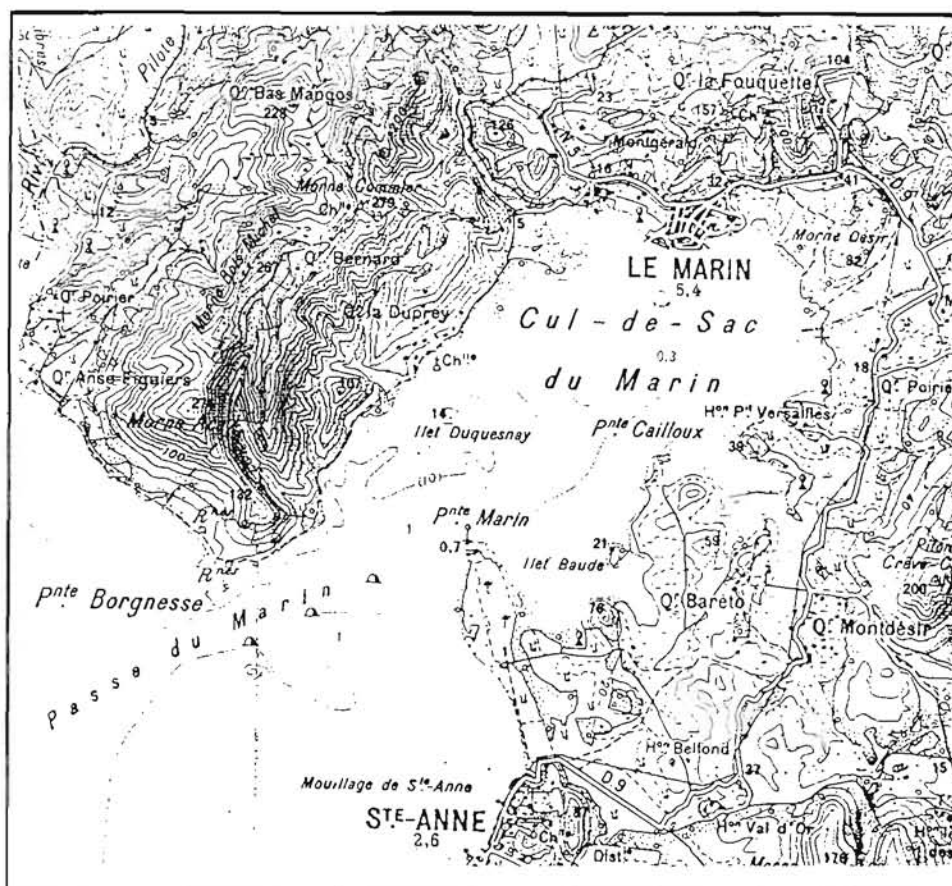
Dès la fin des années 1970, l'activité de plaisance apparaît dans la baie, avec l'installation d'une entreprise de location privée qui construit ses propres infrastructures, en échange d'un loyer versé à la mairie, et d'un accord tacite pour que le club nautique puisse utiliser ces équipements (essentiellement un quai aménagé). A partir de cette époque, le mouillage du Cul-de-Sac Marin, connu pour son caractère abrité en cas de tempête ou de cyclone, est de plus en plus régulièrement fréquenté par des navires de plaisance. En 1984, dans le cadre du Plan Nautique Départemental<sup>57</sup>, la proposition de la municipalité marinoise de développer une infrastructure au Marin est retenue comme objectif régional, en raison des qualités naturelles du site (abris anticyclonique) et des faibles investissements nécessaires. La construction a lieu en 1987, et est financée à hauteur de 12% par l'Etat, de 80% par la Région et de 8% par la commune. C'est le seul équipement destiné à la plaisance ayant bénéficié d'un soutien public en Martinique, après celui de la Marina de la Pointe du Bout aux Trois Ilets. Le projet concerne l'organisation du mouillage forain (mise en place d'un mouillage organisé de 63 corps morts payant), et

---

<sup>56</sup>La concentration foncière autour de l'usine, qui lui permettait de disposer de surfaces importantes cultivées en canne à proximité, constitua également un frein au développement de l'urbanisation vers l'ouest jusqu'aux années 1960 (Adelaïde-Merlande, 1986).

<sup>57</sup>Ce plan devait définir les priorités d'équipement de la Martinique dans le domaine de la plaisance. Un groupe de travail fut nommé par le préfet. Il proposa une série de mesures pour le développement des loisirs nautiques qui devaient être soumises au Conseil Général puis aux ministres pour avis, et servir de référence pour coordonner les actions des services départementaux, du Conseil Général et des communes.

Carte 7 - La région du Marin.



Institut Géographique National, 1958.

l'extension du quai existant par un appontement permettant d'accroître la capacité d'accueil à une trentaine de places, l'ensemble étant géré par une régie municipale à partir de 1988.

En 1991, après trois ans de gestion municipale, le port offre une soixantaine de postes sur corps morts (30% loués à des sociétés de charter, 50% loués à des particuliers, 15% réservés au club nautique et 5% à l'accueil de navires de passage) et une trentaine de places à quai (80% louées à des sociétés de location, 20% réservées à l'accueil). Deux sociétés de location concessionnaires ont également leurs propres corps morts, en tout une cinquantaine, portant la capacité d'accueil organisé du Marin à plus de **130 navires**. Les deux tiers de cette capacité sont occupés par des navires de location. A l'époque, la régie dit refuser deux navires par jour. Les tarifs journaliers qu'elle pratique sont jugés peu adaptés au type de flotte présent dans le port, qui s'est rapidement accrue, sans qu'elle ne puisse effectivement contrôler ce développement.

A partir de 1991, la Municipalité du Marin confie la gestion du port de plaisance à une société privée, la Société Antillaise d'Exploitation des Ports de Plaisance (SAEPP), et des travaux d'agrandissement sont entrepris. L'aménagement et la gestion du port lui sont concédées pour une période de 25 ans, les investissements étant réalisés dans le cadre de la défiscalisation (annexe IV-B);

l'orientation est délibérément prise dans le sens d'un renforcement de la l'activité de location. Ceci s'avère plus avantageux pour le gestionnaire car cela implique une meilleure rotation de navires de taille importante, soumis à des tarifs plus élevés (la grille des tarifs a été revue par la société privée). Entre 1991 et 1993, trois pontons sont construits, soit 230 anneaux supplémentaires (dont 70 pour le quai d'honneur, destiné à accueillir les bâtiments de plus de 15-20 mètres, pour tenir compte de l'évolution du marché de la location), ainsi que 1500 mètres carrés de bâtiments pour l'accueil des services portuaires : bureau de la SAEPP, bureau des douanes, sociétés de location, avitaillement, restauration, commerces divers. L'ensemble est réalisé par étapes sur trois ans, portant la capacité d'accueil organisé du port actuel à 260 anneaux et une soixantaine de corps morts, soit **environ 330 places**. En 1993, la clientèle se répartit de la manière suivante<sup>58</sup> : bateaux de passage (avec un accroissement du nombre de navires de plus de 14 mètres), 15% du Chiffre d'Affaire, particuliers (navires de 10-11 mètres en moyenne), 5% du Chiffre d'Affaire, et loueurs (navires sans équipage : de 10 à 15 mètres; navires avec équipage : de 18 à 28 mètres ), 80% du Chiffre d'Affaire (annexe VI-B-c).

### 3 - L'impact de la défiscalisation.

Le Marin est un des premiers ports martiniquais à avoir bénéficié de la défiscalisation des investissements dans les DOM (annexe IV-B), et cela à deux niveaux : pour l'investissement correspondant à la création des infrastructures portuaires, et pour l'implantation des sociétés de location. Douze y sont aujourd'hui installées, pour une flotte totale estimée par la SAEPP à près de 380 navires de 9 à 28 mètres de long, monocoques et catamarans<sup>59</sup>.

Si la défiscalisation a entraîné une véritable explosion du nombre de navires de location en Martinique, il semble qu'elle ait été détournée de son objectif de développement jusqu'en 1990, la revente de navires défiscalisés permettant de réaliser des gains importants sans que ceux-ci ne soient effectivement utilisés pour une activité de location. Ce principe a engendré une élévation rapide du nombre de navires achetés, dans la mesure où il s'agissait pour les sociétés de location de vendre un nombre croissant de bateaux afin d'assurer aux propriétaires des navires qu'elles avaient en gestion, le revenu qui leur était garanti. Un meilleur contrôle du fonctionnement de ces entreprises à partir de 1990, ainsi que les difficultés financières croissantes de certaines d'entre elles ont entraîné un mouvement de fusion de ces sociétés et une volonté de gestion réelle de la location. La défiscalisation a cependant permis d'améliorer grandement la qualité de l'offre de navires de location et de structurer une profession qui était encore mal organisée au milieu des années 1980. Elle a finalement favorisé la création d'un port essentiellement professionnel.

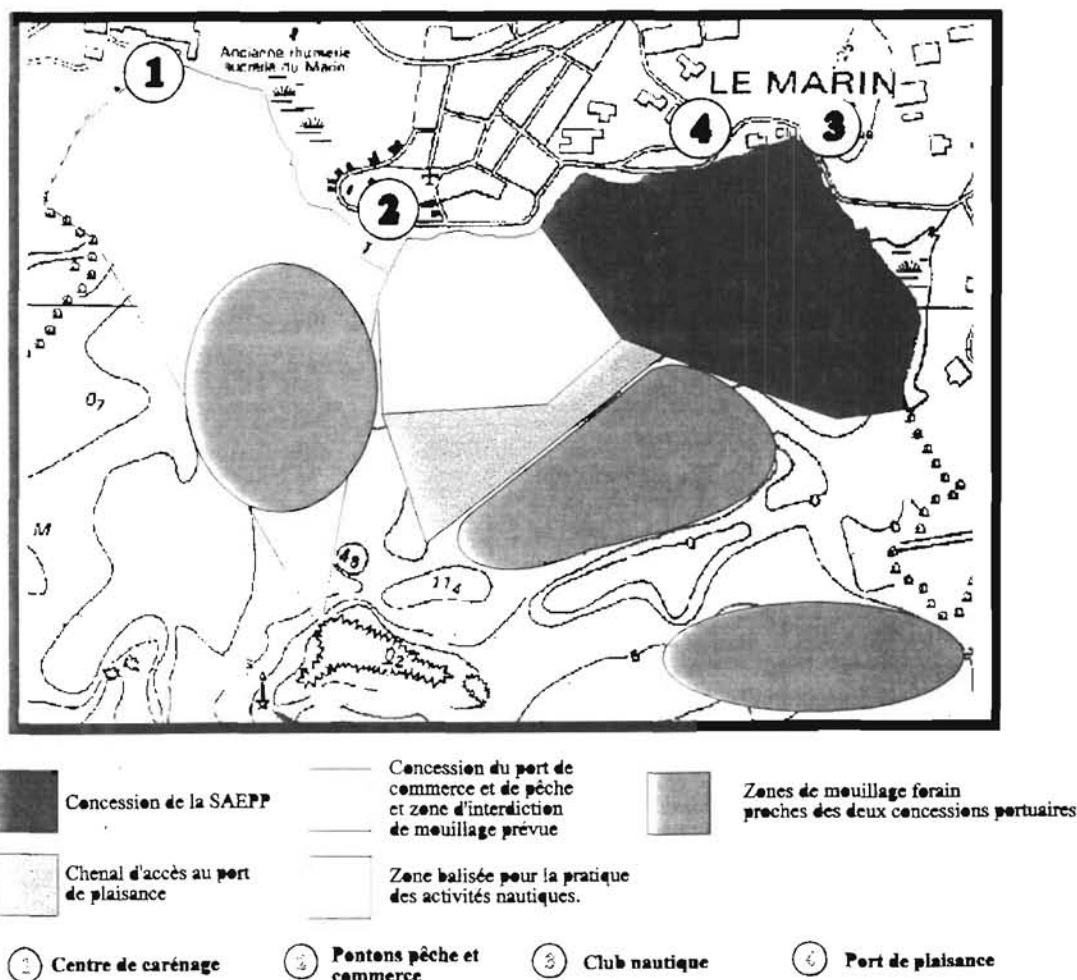
---

<sup>58</sup>Source : SAEPP.

<sup>59</sup>Ce chiffre reste approximatif, les loueurs travaillant individuellement et divulguant peu d'informations sur leur parc de bateaux. En fait, ce dernier n'équivaut pas systématiquement au nombre d'emplacements loués au concessionnaire, du fait de la rotation des navires loués.

Parallèlement aux aménagements du port, une zone de services liés à la plaisance a été aménagée en 1992 pour le stockage des bateaux à terre, la construction, la réparation et l'entretien navals, et divers services (accastillage, ...). Un terrain de 10 000 mètres carrés a été concédé à la société privée Carenantilles, qui a réalisé les aménagements. Cette société gère actuellement les activités de manutention et d'entreposage des navires et loue ses locaux à des artisans spécialisés dans le domaine de la réparation navale. Le projet, d'origine privée et ayant bénéficié de la défiscalisation, a obtenu le soutien de la municipalité, à qui l'Etat a cédé les parcelles sur lesquelles le centre de carénage a été construit, dans le cadre de la convention de gestion des cinquante pas géométriques de 1989. En 1993, année de l'ouverture du centre, 800 bateaux ont utilisé les services de Carenantilles<sup>60</sup>.

**Carte 8 - Modes d'usage de l'espace dans le Cul-de-Sac du Marin.**



**D'après la carte du Service Hydrographique de la Marine, 1986.**

<sup>60</sup>Source : Carenantilles.

## B - Les problèmes liés au développement du port.

La baie du Marin est petite et bien abritée; elle pourrait abriter un port de plaisance au sens habituel du terme; en fait, le port de plaisance est un espace ouvert dont un balisage délimite le périmètre et le chenal d'accès. Son extension progressive a eu une double conséquence en termes de gestion de la baie: un impact direct, la saturation complète du secteur où ont été implantées les infrastructures d'accueil des navires, et un impact indirect et diffus, le développement du mouillage forain.

### **1 - La saturation du plan d'eau "Basse à Tortue" et l'évolution du club nautique.**

Le développement du port, qui occupe aujourd'hui la plus grande partie du plan d'eau situé face au club nautique (cf. Carte), a entraîné une transformation profonde des activités de ce dernier. En 1987, les premiers travaux et la création de la régie municipale ont entraîné une chute brutale de son activité<sup>61</sup>. L'accroissement jusqu'en 1991 du nombre de navires mouillés sur le plan d'eau, puis les aménagements réalisés par la SAEPP, ont largement restreint le domaine du club dont l'activité s'est progressivement adaptée à ces changements.

En 1982, la Direction Départementale des Affaires Maritimes imposait le certificat de capacité pour l'exercice de la profession de skipper sur des navires de location; une formation voile, assurée par le club nautique, est intégrée à partir de 1984 à ce certificat normalement destiné à la pêche. En 1991, le Permis de Plaisance à la Voile est instauré au niveau national; gérée par l'École d'Apprentissage Maritime locale, la formation est sous-traitée au club du Marin, qui renforce ainsi progressivement ses activités liées à la croisière. En 1992, il obtient le statut d'école de la Fédération Française de Voile. Il loue actuellement à l'année deux navires de croisière à l'une des sociétés du port, celle-ci lui accordant des tarifs avantageux. Parallèlement, le club de plongée (qui avait fonctionné jusqu'en 1989) a repris son activité en janvier 1994; il travaille en sous-traitance avec une société privée disposant du matériel (défiscalisé). L'activité de natation a également repris depuis peu. Les autres activités nautiques (catamaran et planche à voile essentiellement) ont été déplacées face au bourg, dans une zone qui a été balisée par la commune en 1993<sup>62</sup>. Ce balisage a en fait un double objectif : matérialiser les limites d'une zone réservée à l'évolution d'activités nautiques sportives et culturelles (à l'intérieur de la limite des 300 mètres), dans laquelle le mouillage est interdit; et mieux définir les limites du chenal d'accès au port (où le mouillage est également interdit).

---

<sup>61</sup>Le nombre de salariés est passé de treize à un en quelques mois; quatre personnes étaient employées par le club en 1993.

<sup>62</sup>L'arrêté conjoint de la préfecture et de la commune du 22 décembre 1992 (article 1) "réglemente la circulation et le mouillage des bâtiments, navires, bateaux, engins de plage et de sport nautique ainsi que la protection des lieux de baignade dans la bande littorale de la plage du bourg du Marin dans le but d'assurer la sécurité des baigneurs, d'organiser et de coordonner l'exercice harmonieux des diverses activités nautiques".

## 2 - Impact indirect : le développement du mouillage forain.

Avec l'amélioration progressive des infrastructures et des services d'accueil du port du Marin, le nombre de bateaux fréquentant la baie a rapidement augmenté depuis 1987, sur un plan d'eau qui était déjà fréquenté par les plaisanciers pour ses qualités exceptionnelles d'abri naturel. Le mouillage forain s'est ainsi développé dans l'ensemble du cul-de-sac, et plus particulièrement :

- au ponton départemental, destiné au commerce et à la pêche, et à proximité<sup>63</sup>;
- autour de la concession du port de plaisance.

D'après la SAEPP, entre 150 et 200 bateaux sont actuellement régulièrement mouillés dans la baie, en dehors de sa circonscription; il y en avait environ 150, lors de notre passage au mois de décembre 1993 (cf. carte). Certains de ces navires sont habités en permanence (entre 20 et 30 selon les saisons), d'autres appartiennent à des sociétés de location, ou à des particuliers qui les laissent stationnés pendant de longues périodes. Enfin, certains des navires mouillés librement restent stationnés dans le fond de la baie à l'année, le plus souvent parce qu'ils ne sont plus en état de naviguer (équipements insuffisants, et caractéristiques ne répondant pas aux normes exigées pour la navigation).

Chacun des acteurs participant à la gestion effective de la baie du Marin perçoit différemment le développement du mouillage libre. Globalement, tous considèrent ce type d'usage de l'espace comme négatif, soit qu'il induise pour eux un coût réel sans contrepartie, soit qu'il représente un coût d'opportunité, soit encore qu'il soulève des problèmes de sécurité pour les activités dans la baie, et de police. Par ailleurs, la plupart des acteurs considère que le mouillage génère une dégradation du milieu, fragile et mal connu, alors qu'il est source de richesses (pour la pêche comme pour les activités nautiques et balnéaires). Les arguments employés sont le labourage du fond par les ancres et les chaînes de bateaux, et la pollution organique et par rejets de macro-déchets<sup>64</sup>.

## 3 - Le problème du mouillage forain : acteurs et cadres d'intervention.

L'analyse des difficultés auxquelles ils sont actuellement confrontés pour gérer ce problème révèle un certain nombre de conflits entre les acteurs concernant l'occupation et l'exploitation de l'espace marin dans la baie.

- **La SAEPP** considère le mouillage forain comme un problème dans la mesure où il représente à la fois un coût direct (utilisation gratuite par les plaisanciers de l'eau, du service de collecte des ordures ménagères, et des différents services mis en place par le port), et un coût d'opportunité (il s'agit de "clients potentiels" de ses services, qui lui échappent). Les plaisanciers concernés payeraient en effet une redevance s'ils étaient stationnés sur la concession portuaire. S'ajoutent à ces préoccupations celle de la sécurité et du confort des usagers du port, avec le risque d'accidents que peut occasionner le dérapage

<sup>63</sup>D'après Carenantilles il n'y avait pas de bateaux mouillés sous le vent du ponton au mois de janvier 1992; environ 45 étaient mouillés face aux installations départementales, dont la moitié sous le vent du ponton, lors de notre passage à la mi-décembre 1993.

<sup>64</sup>Voir J.L.Mauvais, 1991, pour les types de pollutions générées par les ports de plaisance.

des bateaux inhabités mal ancrés, lors de mauvais temps. En tant que gestionnaire privé de la concession communale, la SAEPP envisage donc la possibilité d'organiser le mouillage actuel avec l'installation de corps morts qui permettraient d'accueillir un plus grand nombre de navires, d'une manière qu'elle considère comme plus sûre et moins néfaste pour les fonds marins, du fait du regroupement des navires autour d'équipements adaptés<sup>65</sup>. Tout en accroissant les recettes du gestionnaire, ceci permettrait d'améliorer l'accueil des plaisanciers au mouillage et éventuellement d'instaurer un système de collecte des ordures ménagères et une navette pour le transport des plaisanciers à terre. Ce schéma nécessiterait cependant une extension de la concession portuaire, ce qui implique une procédure longue et assez lourde similaire à celle requise pour la création d'un nouveau port, dès lors que l'extension implique la réalisation de travaux (annexe VI-B-b).

- **La commune du Marin** souhaite le développement de l'ensemble des activités maritimes sur son territoire : pêche, plaisance et sports nautiques en particulier. En ce qui concerne la pêche, la municipalité affiche la volonté de préserver les potentiels de développement du secteur, y compris lorsqu'il revêt, au regard de l'administration, un caractère partiellement ou totalement informel. Elle envisage donc d'améliorer les sites actuels où sont regroupées les installations à terre : à la Duprey, où les pêcheurs inscrits maritimes sont plus nombreux, comme au Canal O'Neil, où est basé un petit nombre de non-inscrits âgés, ou au bourg, où se mélangent retraités et jeunes souvent pluriactifs. Les préoccupations des pêcheurs (qu'elle considère également comme des électeurs) sont donc prises en compte dans l'aménagement de la baie.

Elle considère le mouillage forain comme une entrave à ces projets de développement, aux mêmes titres que la SAEPP à qui elle a confié l'aménagement et la gestion de sa concession portuaire, en échange d'une redevance annuelle dont le montant varie proportionnellement au chiffre d'affaire du gestionnaire. Les plaisanciers habitant à l'année sur leurs bateaux représentent également une charge directe pour la commune (ils utilisent les services publics communaux sans contrepartie)<sup>66</sup>; et la difficulté de contrôle des navires mouillés en dehors de la concession rend complexes la surveillance des activités dans la baie<sup>67</sup> et la police des 300 mètres (en particulier lors de l'organisation de manifestations nautiques traditionnelles : courses de yoles, de gommiers, etc.).

La gestion efficace du mouillage passe, au yeux de la commune par les démarches suivantes :

- autour du port de plaisance : elle souhaiterait étendre la concession et pouvoir organiser un mouillage sur corps morts, proposition faite conjointement avec la SAEPP. Il s'agit ici d'intégrer l'Etat qui accorde les concessions sur le Domaine Public Maritime, et qui est responsable de la gestion des

<sup>65</sup>Selon elle, il pourrait s'agir d'îles artificielles de petite taille, équipées en eau et électricité.

<sup>66</sup>Ce problème se pose également, mais semble-t-il de manière plus aiguë à l'Anse Mitan, à proximité de la marina de la Pointe du Bout (Trois Îlets), où les infrastructures d'accueil de la plaisance se sont développées dès 1973. Il tend toutefois à s'accroître au Marin depuis quatre ans, d'autant plus que le port et la zone de mouillage sont implantés à proximité d'une zone urbaine, où de surcroît, la plupart des services administratifs sont présents.

<sup>67</sup>La plupart des personnes rencontrées ont fait état d'un accroissement des trafics illégaux à partir de navires mouillés dans la baie, en particulier de stupéfiants.



eaux côtières au delà des 300 mètres, mais également la commune de Sainte-Anne, qui est compétente sur une partie du littoral de la baie (cf. carte);

- face au bourg : le problème a été réglé assez récemment par la mise en place du balisage de police et la signalisation du chenal d'accès au port de plaisance. La solution a été de repousser la zone de mouillage au delà des 300 mètres dans ce secteur, réservé à la pratique des sports nautiques et de la baignade;
- à l'intérieur de la concession départementale de port de pêche et de commerce : la commune souhaiterait obtenir une compétence pour l'aménagement et la gestion de cette zone actuellement totalement libre d'accès et squattérée par les plaisanciers, professionnels, vacanciers ou marinois estimant que les tarifs du port de plaisance sont excessifs. Les démarches sont en cours auprès du Conseil Général, mais n'ont pu aboutir pour des raisons administratives;
- dans l'ensemble de la baie : la mise en place d'un balisage d'accès, permettant d'accroître l'attractivité du plan d'eau.

- **Le club nautique**, qui dépend de la commune, en plus de voir son territoire réduit par la concession portuaire, était gêné par le mouillage forain jusqu'à ce qu'il dispose d'une zone réservée, face au bourg. Les problèmes évoqués par son responsable aujourd'hui concernent plutôt les questions de sécurité citées plus haut (l'activité de croisière est importante pour le club), et l'impact général du mouillage sur la qualité de l'eau et les fonds marins (la baignade et la plongée font également partie de ses activités). Le club intervient aujourd'hui comme conseiller de la commune, du fait de son expérience ancienne de la baie (et plus particulièrement de celle de son responsable, qui est conseiller de la commune sur ces problèmes) et comme intermédiaire officieux entre les différents acteurs qu'il côtoie quotidiennement.

- **La commune de Sainte-Anne** a, comme celle du Marin, une politique active de gestion de son littoral, mais avec des objectifs différents, opposés en ce qui concerne la plaisance. Globalement, la commune a pratiqué une politique active de gestion terrestre et marine, autour de la Pointe Marin où s'est implanté le Club Méditerranée<sup>68</sup>. En mer, la bande des 300 mètres située face à la plage de la Pointe Marin a fait l'objet d'un balisage de police dès le début des années 1990 (annexe VI-B-d). Ce balisage visait à l'époque à organiser la baignade et les activités nautiques pour préserver la sécurité des usagers, le mouillage des navires de plaisance ayant de fait été repoussé à plus de 300 mètres de la plage et vers le bourg. En moins de deux ans, le nombre de bateaux régulièrement stationnés dans la zone s'est fortement accru, en liaison avec la fréquentation grandissante de la baie du Marin et malgré la volonté municipale d'empêcher tout développement de la plaisance sur son littoral. La sensibilité "écologiste" de la municipalité (son maire est également responsable d'une association de protection de l'environnement)

---

<sup>68</sup>En prenant le contrôle des cinquante pas géométriques dans cette zone, elle a pu attribuer des concessions à des entreprises diverses liées au tourisme (restauration essentiellement), à qui elle garantit une gestion globale de la zone (nettoyage, police, et choix des activités nouvelles pouvant s'installer dans le secteur) en échange d'une redevance annuelle liée à la superficie occupée.

explique sans doute cette position assez tranchée, à laquelle viennent s'ajouter les gênes occasionnées par le mouillage forain, déjà évoquées pour la commune du Marin.

La stratégie de la municipalité vise à interdire totalement le mouillage dans la bande des 300 mètres en mer à partir du rivage<sup>69</sup>, et à mettre en place un système de contrôle et de répression systématique des fraudes. Les navires ainsi rejetés pourraient être, selon elle, accueillis par la commune du Marin, dont la vocation d'accueil de la plaisance est déjà bien établie. D'après la Mairie, c'est le manque de moyens matériels (pour le contrôle en particulier) qui l'empêche d'appliquer effectivement cette stratégie<sup>70</sup>.

- **Le centre de carénage** nécessite un accès de bonne qualité à ses installations de levage de navires. Le mouillage forain soulève à cet égard peu de difficultés; il ne représente qu'une gêne légère et occasionnelle lorsque le chenal est bloqué par des navires ayant mal choisi leur emplacement, en l'absence d'un balisage inscrit sur les cartes de navigation. Ceci est le plus souvent le fait de plaisanciers de passage qui restent à bord de leur navire et peuvent donc se déplacer rapidement. Le problème du dérapage de bateaux inhabités (surtout en cas de tempête) paraît plus gênant car il nécessite une intervention directe, en l'absence du propriétaire. En attendant que son chenal d'accès soit balisé, la société qui exploite le centre a mis en place un balisage temporaire en 1993, afin d'éviter les épaves qui ont été découvertes lors de dragages de l'ancien chenal de l'usine à sucre. Selon son responsable, les décisions de balisage, qui relèvent en dernière instance d'une décision prise au niveau national, lors d'une commission bisannuelle, suivent une procédure trop longue par rapport aux besoins concrets d'organisation de l'espace maritime.

- **Les pêcheurs du Marin** considèrent le mouillage forain comme source de difficultés croissantes pour la navigation et l'accès au rivage. Deux motifs ont été évoqués lors de l'enquête :

- en mer, la non-signalisation des navires mouillés de nuit, et la gêne qu'ils occasionnent, de jour, pour la navigation à la voile;
- à terre, l'accès au rivage.

S'ajoutent à ces revendications le fait que certaines zones de pêche à l'intérieur de la baie ont été perdues<sup>71</sup>, et l'idée que la plaisance entraîne la destruction, volontaire ou non, de filets et de casiers, avec le nombre croissant de navires qui fréquentent les abords des côtes sud de l'île. En fait, il semble

---

<sup>69</sup>Elle considère en fait que jusqu'à 300 mètres du rivage, il s'agit des "eaux communales", dans lesquelles rien ne l'oblige à accepter que se développe la plaisance. En réalité, les compétences de la commune se limitent à la police de la baignade et des activités nautiques pratiquées avec des engins non-immatriculés (cf. annexe IV-d), mais elle évoque la gêne que représente le mouillage pour les autres activités dans la baie, afin de justifier sa position.

<sup>70</sup>Le maire de Sainte-Anne est déjà intervenu par voie de presse pour dénoncer le problème du mouillage forain et affirmer la détermination de sa commune contre le développement de la plaisance sur son territoire. Une opération "Mer propre" a même été menée par la police municipale en juin 1993, pour que les plaisanciers mouillés dans la baie de Sainte-Anne et le "Trou à cyclone" s'éloignent à plus de 300 mètres des côtes (cf. annexe VI-I).

<sup>71</sup>Les métiers concernés semblent être essentiellement le filet fixe et le casier, seul un pêcheur, aujourd'hui retraité, pratiquait la pêche à la senne de plage face au club nautique, jusqu'en 1987.

que ce dernier problème soit le plus important avec celui de la navigation de nuit dans la baie. il dépasse largement le cas du Marin, puisqu'il se pose dans tout le sud de la Martinique.

La pêche marinoise est une activité moyennement développée à l'échelle de l'île, caractérisée par un vieillissement marqué de la population des pêcheurs<sup>72</sup>. L'activité est pratiquée essentiellement sur le plateau insulaire, très peu étendu dans le secteur du canal de Sainte-Lucie (moins d'un kilomètre de large), ce qui expliquerait l'importance accordée par les pêcheurs aux problèmes de disparition d'engins dormants, et à la perte de zones de pêche dans la baie<sup>73</sup>.

Le problème de la destruction ou de la disparition d'engins dormants semble en fait donner lieu à une multitude de conflits ponctuels sur le littoral. Il est l'un des motifs premiers avancés par les pêcheurs du sud de l'île qui manifestent un mécontentement global à l'égard de la plaisance. Celle-ci n'étant pas fédérée, et les sociétés de location n'ayant pas de représentant commun, la gestion de ce type de conflits diffus s'avère difficile.

Le problème de l'accès au rivage semble moins aigu. En effet, les installations à terre des pêcheurs de la baie se répartissent sur quatre sites dont les principaux sont le bourg et le quartier Duprey<sup>74</sup> (cf. carte). Les seules infrastructures publiques existantes sont :

- le port de pêche et de commerce<sup>75</sup>. Dans la mesure où celui-ci n'a jamais servi aux pêcheurs, le problème de son accès relève plutôt d'une difficulté potentielle qui peut peser sur les projets de développement de la pêche marinoise.
- les abris de pêche du quartier Duprey (moins d'une dizaine), cofinancés par la commune et le Département, qui permettent aux pêcheurs de ce secteur de disposer d'une zone à terre réservée à leur activité.

<sup>72</sup>En 1990, l'âge moyen des pêcheurs inscrits était supérieur à 55 ans pour près de la moitié d'entre eux, et inférieur à 35 ans pour seulement 13%, d'après le Comité des Pêches Maritimes de la Martinique.

<sup>73</sup>D'après les pêcheurs rencontrés et l'ancien Syndic des Affaires Maritimes du Marin, certains secteurs sont exploités, en particulier pendant la période des "avents", au début de l'année, lorsque l'état de la mer ne leur permet pas de laisser leurs engins loin des côtes.

En 1987, la caractérisation de l'activité de pêche et de la production marinoises soulignait clairement la prédominance des métiers côtiers : arts dormants (nasse, filets maillants de fond, trémail etc.); senne de plage, qui était utilisée face au bourg et au club nautique, et qui n'est pratiquement plus utilisée, et plongée (B.Gobert, 1989). "Avec une moyenne de plus de 1800 nasses au kilomètre carré, le secteur du Canal de Sainte-Lucie apparaît soumis à une exploitation très intensive, surtout dans sa partie intermédiaire (10-30 m), où cette densité atteint presque 6000 nasses au kilomètre carré" (B.Gobert, Op.cit., p33). (cf. annexe V-c).

<sup>74</sup>Ces derniers concentraient la majorité des embarcations recensées au Marin en 1985 (Guillou *et al.*, 1987).

<sup>75</sup>Il s'agit d'un quai d'accostage de 60 mètres de long, construit face au bourg par le Département en 1981-82, et terminé à chaque extrémité par un appontement de 42 mètres délimitant un bassin de 2100 mètres carrés et de 3 mètres de tirant d'eau. Avec une plate-forme stabilisée d'environ 4000 mètres carrés, cet ensemble était destiné, à l'origine, aux activités de commerce et de pêche, à l'époque où le programme régional de développement de la pêche subventionna la construction de navires type "plan pêche", de taille plus grande que les embarcations traditionnelles, et qui n'eurent jamais le succès escompté. Seuls les navires de plaisance (particuliers ou de location) l'ont utilisé (gratuitement) jusqu'à ce jour, les embarcations de pêche artisanale du bourg étant hissées sur le rivage de part et d'autre des pontons, devant les abris de tôle construits par les pêcheurs.

### C - Le processus de décision et les difficultés de gestion de la baie.

Pour l'ensemble des acteurs présentés ci-dessus, l'occupation anarchique de la baie ne vient pas du port lui-même, mais du mouillage qui l'entoure et qui découle des caractéristiques spécifiques du site (espace ouvert, dont les limites ne sont matérialisées que par des bouées, et l'accès libre). L'analyse en termes de processus de décision montre que c'est avant tout le port, dans l'enchaînement des décisions prises pour son aménagement, qui est au coeur du problème.

#### **1 - L'état de la coopération entre les acteurs.**

Le point central autour duquel se nouent les relations formelles et informelles entre les différents acteurs est le fait que l'aménagement du port de plaisance du Marin n'a jamais fait l'objet d'un consensus, au niveau local.

L'historique de la construction du port municipal de plaisance illustre ce point. Le projet initial reçut l'appui de la Région et de l'Etat. La commune souhaitait avant tout répondre à la demande existante en organisant le mouillage qui s'était développé et en créant une possibilité d'accueil à quai des navires de passage. Les possibilités d'aménagements plus importants restèrent du domaine des scénarios, lors du début de la réalisation. Les seules oppositions au projet se manifestèrent de la part d'une minorité du conseil municipal traduisant les inquiétudes d'une partie de la population par rapport à la plaisance, et d'une association de protection de l'environnement<sup>76</sup>, qui dénonça les atteintes à l'environnement terrestre et marin liées au port. Cette opposition se traduisit par des actions en justice fondées sur des questions de procédure (débat sur la validité du Plan d'Occupation des Sols de 1985 autorisant la création du port); ces oppositions n'empêchèrent pas la commune de poursuivre les travaux qui se terminèrent en 1987, sur la base du POS de 1983 qui n'interdisait pas explicitement l'opération. Par la suite, si le développement du port s'est fait par étapes<sup>77</sup>, il ne semble pas qu'il y ait eu pour autant de concertation au niveau local sur les objectifs poursuivis et les contraintes impliquées par l'activité de plaisance dans la baie.

Ainsi, la construction du port correspondait à un choix municipal qui a débouché sur l'occupation de l'espace d'activité du club nautique, infrastructure destinée à l'accueil de la population locale, et dont les membres se sont opposés au projet. Ses installations à terre n'ont cependant pas été modifiées et constituent aujourd'hui une enclave dans le domaine de la SAEPP qui illustre bien le fait que le club n'a pas été intégré aux perspectives de développement des activités nautiques marinoises. Sa situation géographique paradoxale en résulte : le bâtiment principal et le plan d'eau où se pratiquent les activités

---

<sup>76</sup>L'Association pour la Sauvegarde du Patrimoine Martiniquais, dont le maire de Sainte-Anne était responsable..

<sup>77</sup>Ce développement connaît actuellement une pause, essentiellement pour des motifs économiques propres à l'exploitation du port; les contraintes que représente la plaisance pour les autres usagers de la baie ne sont pas véritablement déterminantes, en l'absence de projet commun des différents acteurs et par manque de concertation. Ainsi, les projets actuels de la SAEPP concernent essentiellement des aménagements à terre, et l'éventuelle mise en place d'un dispositif permettant de gérer le mouillage forain.

ne sont plus regroupés (cf. carte). Le club s'est finalement adapté à une modification d'origine exogène, avec une transformation de son activité traditionnelle, et un report de celle-ci hors de la zone. Aujourd'hui encore, il semble que les membres du Conseil d'Administration du club soient défavorables à l'ouverture d'un passage sur son territoire, pour les usagers du port de plaisance.

Par ailleurs, dans la mesure où il s'agit d'un espace essentiellement professionnel, le port s'est assez peu intégré à la vie du bourg, historiquement tournée vers l'intérieur et les voies de communication terrestres, ce qui n'a pas favorisé la concertation avec les acteurs locaux.<sup>78</sup> Enfin, l'opposition de conceptions concernant la plaisance, entre les communes du Marin et de Sainte-Anne, a déjà été évoquée et a rendue difficile la recherche de solutions communes, dans la mesure où elle s'est toujours traduite par une absence de dialogue.

## **2 - La position particulière de la commune du Marin.**

D'autre part, et de manière complémentaire, la commune du Marin se trouve dans une position particulière par rapport aux questions de gestion de la baie. Elle est, de fait, seul gestionnaire actif du port de plaisance (et de ses impacts sur l'accès et l'usage du plan d'eau), alors que la taille de celui-ci et sa fonction en font une infrastructure de dimension régionale (mentionnée comme telle dans le projet de Schéma de Mise en Valeur de la Mer de 1991). Ceci se traduit par une double difficulté de gestion : la commune ne peut imposer de décisions aux autres acteurs que dans le cadre de ses compétences limitées (ce qui a fonctionné pour le club nautique dans la bande des 300 mètres, mais qui reste sans effet pour les zones sous responsabilité de l'Etat ou de la municipalité de Sainte-Anne), et les moyens financiers dont elle dispose constituent une limite sérieuse à ses possibilités d'action<sup>79</sup>. A ceci s'ajoute la nécessité pour la municipalité de préserver sa légitimité dans le système de gestion, en agissant de sorte qu'elle bénéficie de l'appui de ses électeurs.

Le problème du partage du plan d'eau entre les différentes activités peut finalement être résumé de la manière suivante : les développements actuels ou potentiels de la zone de carénage, du port de commerce, du club nautique et du port de plaisance entraînent une réduction importante de l'espace théoriquement en accès libre. Ces développements de droits d'usage réservés sur le plan d'eau entraînent un accroissement de la densité des navires mouillés dans le reste de la baie par un double mécanisme :

- de réduction du territoire.
- d'attraction de nouveaux navires, du fait de l'amélioration des services d'accueil, de la qualité d'accès, et finalement de l'image de marque du site.

Pour éviter les impacts négatifs d'une telle évolution, la plupart des acteurs évoquent l'idée d'organiser le mouillage forain autour de corps morts ou d'îlets, ce qui implique la création de

---

<sup>78</sup>A partir du moment où le club a repris son activité, sa position charnière entre le port et la population locale a constitué un nouveau mode de communication officieux entre les deux "mondes".

<sup>79</sup>Le balisage de police face au bourg, ainsi que le balisage d'accès de la baie représentent un coût d'environ 700 000 francs; la région n'ayant pu tenir ses engagements en faveur de ce projet, le plan de financement des balises d'accès à la baie n'était pas défini lors de la Commission Nautique Locale du 9 février 1994.

concessions nouvelles sur le Domaine Public, et l'interdiction de mouillage ailleurs que dans ces zones, à l'intérieur de la baie, c'est à dire, en fin de compte, la suppression totale de l'accès libre au plan d'eau<sup>80</sup>. Mais cette solution soulève plusieurs difficultés.

- D'abord, elle entraînerait l'éviction de certaines catégories de plaisanciers, y compris ceux qui passent au Marin sans y séjourner plus de quelques jours. Si l'on veut éviter ce problème, tout en maintenant l'idée de ne pas laisser se développer le mouillage librement, il faut considérer la mise en place d'une zone d'accueil équipée et gratuite, dont la charge serait publique, et réservée au stationnement de navires de passage. Ceci, ainsi que le balisage d'ensemble de la baie et le contrôle qu'il serait nécessaire de mettre en place afin qu'il soit respecté, représente un coût qui paraît dépasser les seuls moyens communaux.

- Ensuite, elle nécessite au minimum que l'Etat et la commune du Marin arrivent à un accord sur les modalités globales d'aménagement du plan d'eau, ou, ce qui serait mieux, qu'un consensus puisse être obtenu également avec la commune de Sainte-Anne.

- Enfin, les délais qui interviennent dans le déroulement de ce type de débat et dans la mise en oeuvre des propositions qui en ressortent risquent de peser négativement sur la volonté des différents acteurs de coopérer. Ainsi, la procédure interne aux services de l'Équipement peut être assez longue, avant que les balises ne soient mises en place. De plus, l'information d'usagers non regroupés ou représentés que sont les plaisanciers est essentiellement faite par une signalisation sur le terrain, que l'on ne peut multiplier sans compter, et des cartes marines de navigation, dont la mise à jour n'est pas continue<sup>81</sup>.

---

<sup>80</sup>Il est probable en effet que les plaisanciers mouillant actuellement hors de la concession de la SAEPP refuseraient de payer leur droit d'accès aux zones de mouillage (entre 300 et 750 francs mensuels pour l'utilisation d'un corps mort à l'heure actuelle), si la possibilité existait de stationner gratuitement à tout autre endroit de la baie. En revanche, il est possible d'imaginer une autorisation de mouillage libre dans des secteurs éloignés des services portuaires et communaux, ce qui neutraliserait sans doute le problème des navires habités. En l'état actuel des relations entre les deux communes, il paraît difficile d'imaginer la création d'une telle zone sur le littoral de Sainte-Anne, ce qui limite les possibilités de réaliser ce type d'aménagement.

<sup>81</sup>A titre d'exemple, malgré les problèmes posés par le mouillage forain depuis déjà deux ou trois ans, la zone du bourg du Marin est actuellement et restera sans doute encore un certain temps repérée comme une zone de mouillage libre sur les cartes marines.

## II - LE SOUS-MARIN DE SAINT-PIERRE.

### A - Cadre du jeu.

#### 1 - Données générales<sup>82</sup>.

La commune de Saint-Pierre est située au nord-ouest de la Martinique, dans une région au relief intérieur tourmenté et au plateau insulaire étroit, au pied de la Montagne Pelée. Au 19<sup>e</sup> siècle, la ville fut le premier centre humain de l'île par sa taille, et se développa au fond d'une rade profonde où venaient mouiller les bâtiments de commerce, limitée au nord par l'embouchure de la rivière Roxelane et au sud par la Pointe Sainte-Marthe. L'éruption de la Montagne Pelée, en 1902, la détruisit totalement et favorisa la réorientation du développement économique de l'île vers Fort-de-France, situé dans une zone de plaine éloignée du volcan, au fond d'une baie bien abritée.

Au cours du vingtième siècle, la ville de Saint-Pierre a été progressivement reconstruite sur ses ruines, c'est à dire immédiatement en bord de mer; elle est cependant restée prise dans une sorte de léthargie, comme l'ensemble de la région nord-ouest de la Martinique, à l'écart des principaux centres de développement des années 1960. En 1990, la densité de population y est de 129 habitants au kilomètre carré, ce qui reste assez faible par comparaison avec la moyenne insulaire (350 ha/km<sup>2</sup>). La population communale est en baisse régulière depuis 1967 (date à laquelle elle atteignait 6559 habitants), et compte aujourd'hui environ 5 000 personnes. Les deux tiers de la population active (36%) sont au chômage, et moins de la moitié des actifs occupés possède un emploi dans la commune. Enfin, la capacité d'accueil de Saint-Pierre est d'environ 580 personnes, soit 0,12 fois la population communale; elle atteste, comme au Marin, de la faiblesse des infrastructures d'hébergement touristique de la commune. En effet, bien que Saint-Pierre soit le site le plus visité de la Martinique<sup>83</sup>, il s'agit essentiellement d'un tourisme "de passage", les visiteurs y passant en général une demi-journée

Depuis le début des années 1990, la région Nord-Caraïbe fait l'objet d'une volonté politique de développement visant à mettre un terme à cette dégradation lente de sa situation économique : un programme de 4,5 millions d'écus (financé par la Communauté Européenne, l'Etat, la Région et des fonds privés) a été mis en place pour 4 ans, sous la responsabilité de la Région. L'un de ses points centraux est la promotion du tourisme autour de Saint-Pierre : restauration des ruines, aménagement du front de mer, construction de musées, développement du tourisme vert et mise en valeur des épaves coulées lors de l'éruption. L'objectif annoncé de ce programme est d'exploiter les richesses historiques (Saint-Pierre est Ville d'Art et d'Histoire depuis 1990) et le cadre naturel de la région (proximité de la

---

<sup>82</sup>Les documents consultés pour cette synthèse ont été les suivants :

- Recensement Général de la Population et Inventaire Communal réalisés par l'INSEE en 1990.
- Association Régionale pour le Développement du Tourisme à la Martinique (ARDTM), 1992. *Bilan 1992 du tourisme à la Martinique*.
- Dossiers des Affaires Maritimes.

<sup>83</sup>D'après les enquêtes de l'ARDTM, plus de la moitié des touristes s'y arrêtent au moins une fois durant leur séjour.

forêt et du volcan), en mettant en avant son caractère excentré par rapport aux grands foyers du tourisme balnéaire, donc intact et préservé des transformations profondes qui ont marqué le sud de l'île.

## 2 - Le projet de sous-marin touristique.

Le projet de sous-marin touristique dans la baie s'inscrit dans le cadre de ce programme de développement. Lors de l'éruption de 1902, la plupart des navires qui étaient mouillés dans la rade ont coulé sur place. Une dizaine d'épaves ont été retrouvées, entre 20 et 80 mètres de fond, pratiquement toutes à moins de 300 mètres du rivage. Deux d'entre elles sont particulièrement bien conservées : le Tamaya et le Roauna, situées à plus de 45 mètres de fond<sup>84</sup>. Le projet de mise en fonctionnement d'un sous-marin pour l'observation de ces épaves date de la fin des années 1980. D'origine entièrement privée, il vise à rendre accessible au grand public, et en particulier aux touristes visitant l'île, un spectacle jusque là réservé à une population réduite de plongeurs confirmés. Il s'agit d'un engin d'assez petite taille (22,6 mètres de long sur 3,5 de large et 7,2 de haut) pouvant transporter une cinquantaine de passagers, à une profondeur maximale de 150 mètres et à une vitesse de 4,5 noeuds en surface et 1,5 noeuds en plongée. Il est présenté par ses promoteurs comme un engin révolutionnaire du point de vue technique, et représente un investissement important.

Carte 9 - La région de Saint-Pierre.



Institut Géographique National. 1958.

<sup>84</sup>Par ailleurs, une vingtaine de navires de bonne taille qui devaient être ancrés sur le site n'ont pas été retrouvés, d'après les recherches archéologiques menées sur Saint-Pierre.



Le point de départ prévu du sous-marin est le quai départemental situé au centre de la rade, le bâtiment devant être amarré à une barge flottante, afin d'éviter les risques de dégradations liées à la houle saisonnière parfois très forte en période cyclonique à cet endroit. Une vedette d'accompagnement est prévue, qui devra assurer la surveillance des activités en surface lors des plongées, ainsi que le guidage des opérations de remontée et de navigation en surface du bâtiment. Par ailleurs, deux vedettes rapides de 100 places seront mises en service pour le transport des visiteurs sur le site depuis les différents centres touristiques de l'île, mais également depuis les bateaux de croisière et les îles voisines de la Dominique et de Sainte-Lucie<sup>85</sup>. Cet aspect de l'exploitation est déterminant, dans la mesure où il doit permettre de pallier le caractère excentré de Saint-Pierre par rapport au reste de l'île.

L'ensemble du projet, devant induire la création de plus de trente emplois directs, représente un coût global de plus de 51 millions de francs, dont 45 millions d'investissements éligibles à l'aide fiscale<sup>86</sup> dans le cadre de la loi de finances rectificative n°86-824 du 11 juillet 1986 (annexe IV-B). La Compagnie de la Baie de Saint-Pierre (CBSP), qui doit gérer l'exploitation du sous-marin, table sur les hypothèses de fréquentation suivantes :

- pour le sous-marin, 5 plongées par jour, 330 jours par an, avec un coefficient de remplissage de 80%, soit une moyenne de 200 personnes par jour et un total de plus de 63 000 personnes par an (ce qui représente 10 à 15% de la fréquentation touristique totale en 1992). Elle avance toutefois une capacité de plongée nettement supérieure (12 plongées par jour) et envisage également d'effectuer des plongées de nuit. Chaque sortie doit durer environ 45 minutes et passer sur l'épave du Tamaya, située par 85 mètres de fond.
- pour les vedettes, neuf trajets par jour avec un taux de remplissage de 50%, soit 450 personnes qui arriveront ou quitteront le site par ce moyen de transport. La compagnie n'envisage pas de lignes régulières, mais des liaisons établies en fonction de la demande.

L'inauguration, qui a été retardée par rapport aux prévisions d'origine du projet, est fixée pour le courant de l'année 1994.

### **B - Les modifications nécessaires dans le partage du plan d'eau.**

La mise en service du sous-marin soulève un certain nombre de difficultés concernant l'accès et l'usage de la rade de Saint-Pierre par d'autres usagers : principalement les plongeurs, les pêcheurs et les plaisanciers. La présence simultanée du bâtiment et d'embarcations ou de personnes dans la zone entraîne en effet un risque d'accidents, dont la prévention implique que soient définies des limites d'accès et d'usage au plan d'eau. Ceci constitue, pour les usagers "traditionnels" de la zone, une forme d'externalité négative, dans la mesure où la part de l'espace qu'ils utilisaient habituellement, ou qu'ils avaient la possibilité d'utiliser pour leur activité, se trouve réduite sans contrepartie. Cependant, l'arrivée

---

<sup>85</sup>Il s'agit de quadrimarans de 26 mètres de long, naviguant à 35 noeuds en croisière, avec un tirant d'eau très faible (0,45m) leur permettant d'accéder aux plages du sud les moins accessibles.

<sup>86</sup>32 millions pour le sous-marin et ses équipements annexes, et 13 millions pour la barge d'accueil et les vedettes.

du sous-marin dans la baie se traduit également par des rapports d'externalité positifs entre les acteurs, comme nous le verrons plus loin.

- **Les plongeurs** sont assez nombreux à fréquenter la baie qui est l'un des deux pôles principaux de concentration des activités sous-marines en Martinique, avec la zone du Diamant. Si cette dernière est très fréquentée en raison de la proximité des grands hôtels et des nombreux clubs de plongée du sud, le site de Saint-Pierre l'est essentiellement pour ses épaves. En 1993, d'après le responsable du Comité Régional Martinique de la Fédération Française d'Études et de Sports Sous-Marins (COREMA), on comptait en moyenne plus de 600 à 700 plongées par semaine en basse saison, et plus de 800 en haute saison, à l'intérieur de la rade<sup>87</sup>. L'activité de plongée est le fait à la fois de clubs "de proximité", orientés vers une clientèle locale, et de clubs de tourisme, souvent composés d'une association à but non lucratif travaillant avec une société privée dont les investissements ont pu être défiscalisés. La cohabitation entre les plongeurs et le sous-marin soulève essentiellement des problèmes de sécurité:

- pour les plongeurs. Bien que son propulseur soit équipé d'une structure de protection, le sous-marin présente des risques de collision, d'accrochage, ou d'éclatement de la palanquée qui pourrait résulter de modifications de la turbidité de l'eau, du caractère impressionnant du bâtiment ou de l'éblouissement des plongeurs par les projecteurs.
- pour le sous-marin. La présence de bateaux-supports d'activités de plongée en surface et le fait qu'ils puissent venir mouiller à la verticale des épaves au cours d'une plongée du bâtiment engendre un risque de collision, au cours de l'immersion ou au moment de l'émersion du bâtiment.

- **les pêcheurs** concernés sont ceux qui pratiquent les métiers côtiers<sup>88</sup>. En particulier, la pêche à la senne de plage est pratiquée sur la quasi-totalité du littoral de la baie, la pêche au filet de fond dans la partie nord de la zone prévue pour l'évolution du sous-marin, et la pêche aux filets dérivants de surface dans toute la rade. D'après un recensement de 1985 (Guillou *et al.*, 1987), il y avait plus de 90 unités de pêche artisanale entre l'Anse Latouche, au sud, et La Galère, au nord de la rade (cf. carte), sur un total de 126 embarcations pour l'ensemble de la commune. A l'époque, il s'agissait de la troisième commune

---

<sup>87</sup>D'après le COREMA,

- l'Union des Centres de Plein Air (UCPA), basée à Saint-Pierre, propose à la fois des séjours sportifs et des sessions de formation professionnelle à la plongée, le centre effectue généralement une centaine de plongées par jour dont les trois quarts sur le site des épaves.

- les clubs touristiques (fonctionnant à l'année ou à la saison) représentent environ 170 à 200 plongées par semaine dans la rade, en haute saison.

- les clubs "de proximité" (accueillant surtout des plongeurs inscrits à l'année) représentent au minimum une centaine de plongées par semaine dans la rade.

En Martinique, en 1993, 400 plongeurs ont acheté une "licence passager" (valable sur une période limitée) pour plonger en moyenne 5 à 6 fois durant leur séjour. Les plongeurs ayant acheté une licence annuelle ont été environ 1500, et plongent généralement une cinquantaine de fois dans l'année. Le nombre total de plongées effectuées en Martinique en 1993, sous licence FFESSM est donc d'environ 76 000, la fédération représentant 95% de l'activité de plongée sous-marine sur l'île. Le site de Saint-Pierre concentre à peu près la moitié des plongées annuelles sur les côtes de l'île.

<sup>88</sup>Tous pratiquent la pêche côtière, et comme dans la plupart des communes du nord-ouest de l'île, la majorité ne pratique que cette activité. D'après les entretiens que nous avons eu avec les pêcheurs de la commune, il n'y a actuellement que six marins pêcheurs pratiquant de manière saisonnière la pêche au large (Miquelon) à Saint-Pierre.

de l'île en termes de linéaire de filets recensés, après le Carbet et Schoelcher. 47 sennes de plage y étaient recensées. Ces filets dont la longueur variait entre 100 et 300 mètres, pour une foncière haute de 5 à 10 mètres (M.Taconet, 1987), ne sont plus que 31 aujourd'hui<sup>89</sup>. S'y ajoutent quelques sennes plus grandes (500 à 600 mètres de long sur 20 à 50 mètres de haut) utilisées occasionnellement, de juin à octobre, pour la capture de bancs de pélagiques hauturiers se rapprochant des côtes. La pêche à la senne est aujourd'hui pratiquée par une quinzaine de senneurs. Elle fait l'objet, au niveau communal, d'un système de régulation de l'accès à l'espace maritime interne à la profession qui permet d'éviter les conflits entre pêcheurs (annexe V-D).

La cohabitation entre pêcheurs et sous-marin soulève, comme avec les plongeurs, des problèmes de sécurité dans l'ensemble de la rade de Saint-Pierre. S'y ajoutent le risque de dégradation du matériel de pêche et de mise en danger du sous-marin en cas d'accrochage avec un engin dormant. Surtout, dans les "anses" situées à l'intérieur de la zone d'évolution du sous-marin, la présence de celui-ci peut avoir une conséquence fâcheuse pour les senneurs : une prise peut en effet échapper à son "propriétaire", si le bâtiment, ou encore les corps morts utilisés pour l'amarrage des vedettes et de la barge gênent la manoeuvre.

- **La plaisance** dans la rade de Saint-Pierre est essentiellement constituée de navires de passage, venant mouiller dans le secteur le mieux abrité, face au quartier "le mouillage" situé au sud de l'appontement départemental. Aucune infrastructure n'étant actuellement disponible pour l'accueil de ces bateaux, leur nombre ne dépasse pas la quarantaine. Par ailleurs, d'autres navires de tourisme fréquentent la baie; il s'agit principalement de navires de croisière, dont un dispose d'un coffre d'amarrage, et de bateaux de promenade en mer à la journée. Leur cohabitation avec le sous-marin soulève également des questions de sécurité lorsque ces différents navires sont présents en même temps sur la zone, elle se traduit par la nécessité d'organiser la navigation et le mouillage dans la rade<sup>90</sup>.

Il faut enfin souligner que le projet de sous-marin, ou plutôt la nécessité qu'il entraîne d'organiser l'accès et l'usage du plan d'eau, se traduit par la prise en compte des problèmes suivants :

- mouillage de navires de plaisance dans une zone de pêche à la senne du sud de la baie.
- mouillage au dessus des épaves, ce qui entraîne leur dégradation progressive, cette remarque étant faite par les plongeurs, mais surtout par le responsable du Groupement de Recherche Archéologique Navale (GRAN)<sup>91</sup>.

<sup>89</sup>La possibilité de plonger en bouteilles pour accompagner le filet et éviter qu'il ne s'accroche au fond a semble-t-il favorisé le développement de sennes de plus grande taille, déroulées plus loin en mer.

<sup>90</sup> Par ailleurs, ces considérations de sécurité en mer, à moins de 300 mètres des côtes, font également intervenir les services de l'Etat et de la commune, dans la mesure où ils exercent une responsabilité réglementaire sur ces questions.

<sup>91</sup>Saint-Pierre fait partie du programme du Groupe de Recherche Archéologique Navale, qui s'inscrit dans le cadre d'une demande de classement de la ville et de ses environs, y compris les épaves, au Patrimoine de l'Humanité. Les conditions requises pour obtenir ce type de classement sont qu'il n'y ait pas d'exploitations industrielles actives dans la zone (il y a les carrières), et que le site soit déjà classé au niveau national (ce qui paraît difficile pour les épaves, qui le sont implicitement du fait de leur statut de Domaine Public Maritime).

- pollution tellurique de la bande côtière immédiate par les rejets d'eau de lavage d'une carrière située au nord de la commune. Cette remarque est faite à la fois par les plongeurs et les pêcheurs, pour qui la turbidité de l'eau et l'état d'envasement du fond constituent une préoccupation commune<sup>92</sup>.

L'arrivée du sous-marin joue dans le sens d'une résolution de ces trois problèmes de gestion de la baie, qui n'ont pas jusqu'ici trouvé de solution, dans la mesure où ils pourraient gêner le bon fonctionnement d'un projet économique jugé important au niveau local (du point de vue des investissements et des perspectives de création d'emplois).

### **C - Processus de décision : la définition d'un schéma d'organisation des activités dans la rade.**

Les débats qui ont eu lieu autour du projet ont été menés parallèlement à la mise en place du sous-marin touristique dans la baie, et témoignent de la volonté des autorités d'éviter les conflits entre usagers en obtenant un consensus sur le programme d'aménagement à prévoir dans la baie.

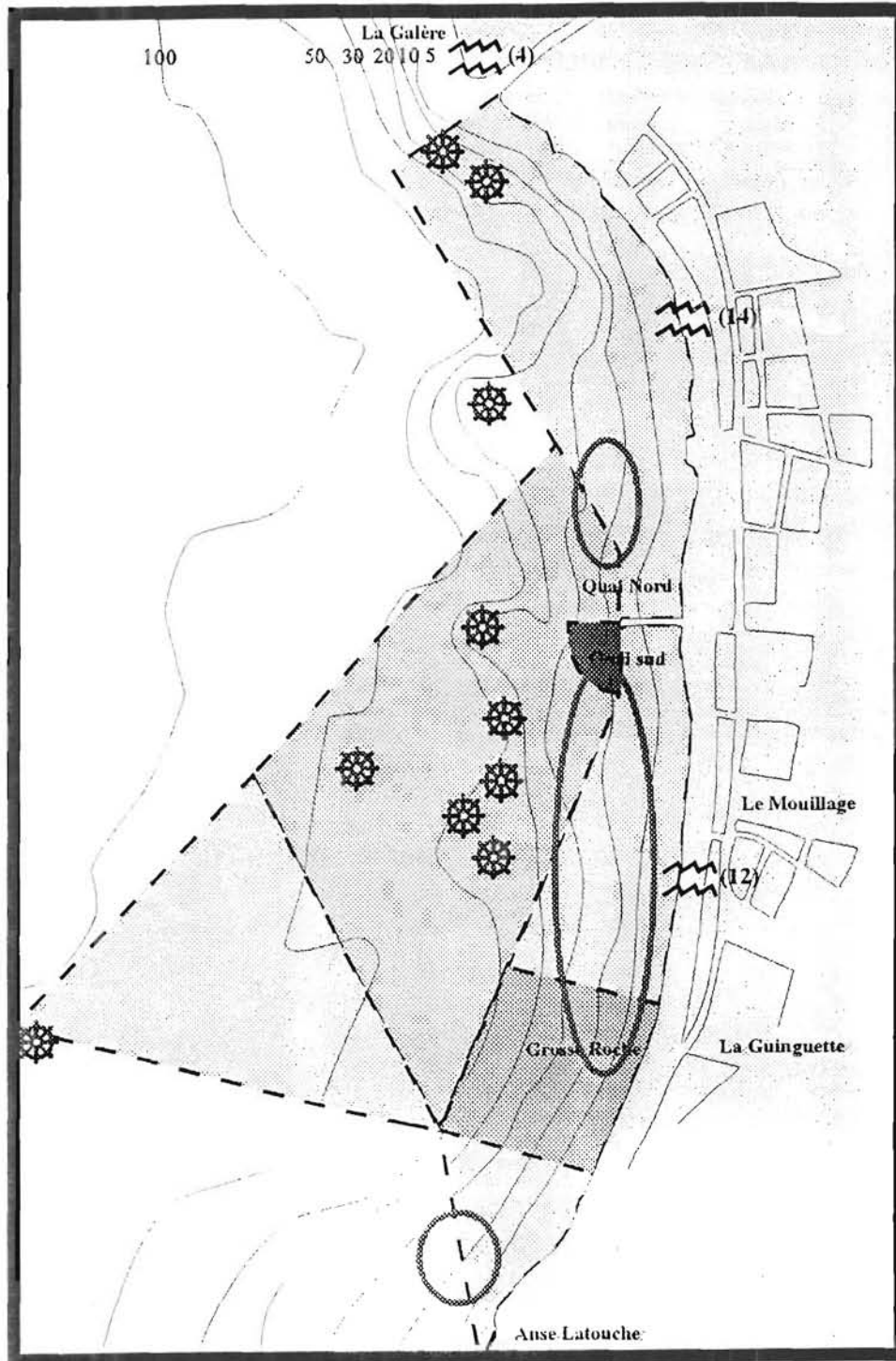
#### **1 - La stratégie de la compagnie.**








Dès l'origine de son projet, la compagnie a établi une convention avec la commune précisant les conditions dans lesquelles l'exploitation des épaves pourrait être réalisée et prévoyant de développer le dialogue avec les principaux responsables administratifs dont le projet dépendrait. Il semble que la CBSP ait été assez exigeante au départ, demandant l'exclusivité de l'exploitation d'engins sous-marins à passagers dans la baie, et la possibilité d'accéder à l'ensemble de la baie pour exercer son activité. Par ailleurs, la commune mit à sa disposition des immeubles à usage commercial et se prononça en faveur d'un droit d'accès prioritaire de la Compagnie à une partie de l'appontement de Saint-Pierre. Enfin, la municipalité s'engagea à tenir la CBSP informée de tout projet d'aménagement de la baie pouvant affecter ses activités. La convention, signée en 1991 pour une durée de 15 ans, évoquait le souhait des deux parties de voir les services de l'Etat, de la Région et du Département mettre en place des réglementations particulières autour de cet accord avec la commune, pour l'utilisation du ponton, pour la navigation et pour la plongée dans la baie. A partir de cette convention, la Compagnie prit progressivement contact avec l'ensemble des administrations concernées par son projet, afin d'obtenir les autorisations, subventions et aides nécessaires à l'investissement. Durant toute cette période, il y eut peu de publicité autour du projet qui n'apparut en effet dans les media locaux qu'à partir de 1992.

---

<sup>92</sup>L'absence de bassins de décantation efficaces de l'une des carrières de la zone, et son impact négatif sur la qualité de la faune et de la flore marines, sont également évoqués par une station aquacole proche comme origine possible d'une chute de sa production. Les tentatives passées de résolution de ce problème de pollution tellurique se sont heurtées aux arguments du responsable de l'exploitation selon lesquels les carrières étaient le principal employeur de la région et que le coût élevé de mise en place de systèmes de décantation efficaces signifierait la fermeture des installations.

Carte 10 - Organisation des usages de l'espace dans la rade de Saint Pierre.



- |   |   |  |
|---|---|--|
|  Epave                       |  (12) Nombre de sennes de plage par quartier |  Zone de mouillage forain |
|  Zone réservée au sous-marin |  Mouillage organisé                          |  |
|  Mouillage interdit          |  Extensions de l'interdiction de mouillage   |  |

## 2 - Les négociations.

A partir du moment où elle fut informée du projet, dont la réalisation n'a pas débuté en 1992, la Direction Départementale des Affaires Maritimes mit en avant qu'il faudrait rechercher la meilleure insertion possible du projet dans la baie, compte tenu des conflits de cohabitation très divers que l'exploitation d'un sous-marin risquait de susciter, avec les plongeurs et les pêcheurs en particulier. Elle souhaitait que soient définies précisément les règles de répartition du plan d'eau et de l'accès au rivage entre les différents usagers.

A l'initiative de cette administration (et en collaboration avec la Direction Départementale de l'Équipement), plusieurs réunions ont été organisées, d'abord avec les plongeurs, ensuite avec les pêcheurs. L'objectif était de prévenir les risques de conflits tels qu'ils existaient déjà ailleurs sur les côtes de l'île pour des situations semblables, en définissant une répartition de l'espace maritime fondée sur un consensus entre les acteurs. La DDAM adoptait ainsi explicitement le rôle de médiateur, en choisissant d'aborder les problèmes individuellement, plutôt que globalement, afin d'éviter de déboucher sur des impasses. Cette démarche fut complétée par des réunions entre elle et les autres acteurs concernés (Direction des Antiquités, Marine Nationale, Direction Départementale de la Jeunesse et des Sports, commune), afin de recueillir l'ensemble des avis avant l'adoption d'un projet de réglementation des activités dans la baie. Il est intéressant de souligner ici que la mairie semble être restée dans une position d'attente par rapport à ces démarches d'organisation des activités dans la baie (aucun des acteurs rencontrés ne l'a évoquée, ou alors simplement pour dire qu'elle était présente aux débats).

### a - Les plongeurs.

La première réunion eut lieu avec les plongeurs<sup>93</sup>. Elle déboucha sur un accord pour certains points, qui avaient sans doute fait l'objet de discussions préalables entre les différents acteurs présents, mais mit également en évidence une divergence importante entre la volonté des plongeurs et de la CBSP. Les points d'accord furent les suivants :

- une zone de navigation interdite sera définie au bout du ponton existant, pour permettre la manoeuvre du sous-marin.
- une zone de mouillage interdit sera définie au dessus des épaves; il s'agira d'un quadrilatère dans lequel le sous-marin est susceptible de se trouver lors de ses sorties.
- en compensation, une zone de mouillage organisé sera délimitée au sud de la rade, face au lieu dit "La Guinguette"<sup>94</sup>.

<sup>93</sup>Les principaux intéressés (COREMA, CBSP, Mairie, Service des Phares et Balises de la DDE, et DDAM étaient présents).

<sup>94</sup>La Société d'Équipement de la Martinique gère, pour le compte de la mairie de Saint-Pierre, le projet d'aménagement d'une halte nautique à cet endroit, dont l'objet est d'attirer les navires et de les concentrer dans le sud de la baie. L'opération, qui doit être menée en 1994, comprendra un appontement de 60 mètres, équipé d'eau, d'électricité et du téléphone, et pourvu d'un petit commerce de détail.

- des coffres d'amarrage seront placés à la verticale des épaves; les navires-support de plongée devront s'y amarrer lors de leurs sorties (ils ne devront pas mouiller), et une personne d'accompagnement devra rester à bord.
- la possibilité pour les plongeurs d'être en présence du sous-marin en immersion n'est pas exclue<sup>95</sup>, mais uniquement dans le cadre d'activités programmées par des clubs informés, par des réunions régulièrement organisées par la DDAM et la CBSP, des règles à respecter et des risques encourus par les plongeurs.

Au delà du consensus sur ces points, les propositions faites par la CBSP lors de cette réunion constituaient essentiellement une liste des adaptations auxquelles les plongeurs devraient se plier à partir du moment où le sous-marin serait mis en fonctionnement dans la rade. En particulier, la Compagnie souhaitait pouvoir informer les plongeurs, par le biais des Affaires Maritimes, de l'éventuelle mauvaise visibilité ou de fort courants qui les mettraient en danger à proximité du sous-marin, afin qu'aucune plongée ne soit effectuée sur son parcours les jours où cela serait le cas (ce parcours n'étant pas défini de manière précise). D'autre part, la Compagnie posait le problème de la profondeur, en souhaitant que la rencontre entre sous-marin et plongeurs ne puisse se faire qu'entre 15 et 30 mètres, ou sur un point remarquable tel qu'une épave. En dehors de ces deux souhaits, elle ne faisait aucune proposition concernant les pratiques des clubs de plongée. En ayant l'apparence d'un accord pour une totale liberté de plongée autonome dans la baie, ce silence, associé aux deux ensembles de restrictions précédents, signifiait en fait que les plongeurs devraient adapter leurs sorties à l'information fournie par la vedette d'accompagnement du bâtiment.

Cette présentation suscita une réaction assez vive des plongeurs représentés à la réunion par la FFESSM<sup>96</sup>, qui manifestèrent leur attachement aux principes de liberté de la plongée sous-marine, y compris dans les sites profonds (les deux épaves les mieux conservées étant situées à plus de 40 mètres de fond). Le COREMA proposa une répartition de l'accès à la baie fondée sur un partage du temps, la première moitié de la journée étant réservée aux plongeurs et la deuxième moitié au sous-marin.

Les services de l'Etat s'engagèrent de leur côté à examiner les dispositions réglementaires à mettre en place pour la plongée des personnes "étrangères" non-encadrées par des clubs locaux participant aux réunions d'information.

---

<sup>95</sup>En fait, les plongeurs comme la Compagnie manifestent un intérêt pour ce type de sortie qui "ajouterait un plus" à leur activité respective.

<sup>96</sup>L'autre fédération, la fédération Sportive et Gymnique du Travail, qui avait été invitée, n'était pas présente à la réunion.

### b - Les marins-pêcheurs.

Les marins pêcheurs ne furent intégrés aux débats que plus tardivement, et semble-t-il après que certains d'entre eux ayant entendu parler du projet d'aménagement de l'accès au plan d'eau en voie de négociation, aient insisté pour y participer. Deux réunions (juin 1993) furent à nouveau organisées par la DDAM, auxquelles étaient présents la CBSP, le Comité des Pêches, plusieurs marins pêcheurs, et le Service des Phares et Balises. Les comptes-rendus de ces réunions montrent qu'au contraire de la démarche suivie avec les plongeurs, le débat fut ici orienté dans le sens des adaptations nécessaires de la part de la Compagnie pour que les activités traditionnelles de pêche ne soient pas gênées par le sous-marin. Ainsi, au cours du premier échange de vues, il fut admis par tous (y compris la CBSP) que l'utilisation des filets à langoustes et des filets dérivants de surface n'était pas incompatible avec la présence du sous-marin et de ses vedettes d'accompagnement<sup>97</sup>. Les différents acteurs présents soulignèrent la nécessité d'installer (à la charge de la Compagnie) un repérage en surface des zones réglementaires : interdiction de navigation, mouillage organisé, interdiction de mouillage.

La seconde réunion consista essentiellement en une visite des lieux afin de faciliter la compréhension du dispositif et de définir un schéma qui réponde à un consensus réel. Cette visite déboucha sur plusieurs modifications du schéma adopté lors de la précédente réunion :

- équipement des bouées, délimitant l'interdiction de navigation dans un rayon de 60 mètres au bout de l'appontement, d'un dispositif de démouillage rapide, afin de permettre le passage de la senne de plage. Deux "anses" (zones de pêche à la senne) sont en effet touchées par ce zonage : "Quai sud" et "Quai nord" (cf. carte)<sup>98</sup>.
- extension de la zone d'interdiction de mouillage prévue jusqu'au rivage, de part et d'autre de l'appontement existant (cf. carte). La principale raison avancée pour justifier cette modification fut la simplicité d'application du schéma. En fait, on étend ainsi l'interdiction de mouillage à l'ensemble de la rade, ce qui élimine totalement le problème posé par les navires de plaisance aux senneurs.
- déplacement, légèrement vers le nord, de la zone de mouillage organisé initialement prévue, afin de préserver l'activité de senne dans l'anse "Grosse Roche", lieu de pêche important.

Enfin, cette deuxième réunion fut l'occasion pour le Service des Phares et Balises de souligner que le balisage et l'aménagement du mouillage représenteraient un coût d'environ 1,3 millions de francs, sans

---

<sup>97</sup>Il faudrait prévenir la vedette de surveillance en cas d'utilisation du filet de surface dans la zone de plongée du sous-marin.

<sup>98</sup>D'après l'un des pêcheurs rencontrés, les senneurs de Saint-Pierre étaient prêts à abandonner au profit de la Compagnie toute activité de pêche dans les anses situées à proximité du ponton départemental (zone d'interdiction de navigation prévue), en échange d'une redevance annuelle. La consultation du cahier de trait de Saint-Pierre permet de se rendre compte que ces anses sont les moins fréquemment exploitées sur le littoral de la commune, le plus grand nombre d'inscriptions étant pris à "Grosse Roche" au sud, et à "Baradie", à la limite de la commune du Prêcheur, et cela malgré la concentration plus forte de senneurs et de sennes au centre de la baie (cf. carte).



préciser à qui reviendrait la charge de ces travaux<sup>99</sup>. Au début 1994, lors de notre enquête, le balisage n'avait toujours pas été mis en place, aucun plan de financement n'ayant été défini.

---

<sup>99</sup>Ils relèvent théoriquement de la responsabilité de la commune, dans la mesure où ils concernent l'organisation des activités dans la zone des 300 mètres.

### 3 -La révision du schéma et la prise en compte de ses insuffisances.

A partir de la fin de l'année 1993, le principe d'organisation des activités dans la baie est revu<sup>100</sup> dans la mesure où certains problèmes restaient posés, malgré les protocoles d'accord issus des différentes réunions de concertation. D'une part, un désaccord subsistait entre les plongeurs et la Compagnie sur les modalités de partage du volume d'eau, aucun consensus ne semblant pouvoir être atteint à partir des propositions respectives de chacune des parties. De plus, les réunions n'avaient pas permis d'assurer l'entière représentation des plongeurs autonomes fréquentant la baie, la FFESSM ne représentant pas la totalité des plongeurs actifs en Martinique (95%), et la DDAM ne pouvait proposer de réglementation portant sur une partie seulement de la réalité. D'autre part, ce désaccord et le flou qui en résultait dans les principes d'organisation des activités dans la rade entraînaient des risques, même minimes, d'accidents.

La DDAM décida donc d'adopter une nouvelle stratégie, en définissant avec l'aide des autres services de l'Etat une base réglementaire minimale<sup>101</sup> qui serait ensuite présentée aux différents usagers, et en adoptant le principe de la séparation spatiale des activités. Tout en conservant les principes de zonage définis à partir de la première démarche, il s'agirait d'éviter la possibilité de présence simultanée des plongeurs et du sous-marin en un même lieu en réservant aux premiers un espace limité, autour des épaves, à l'extérieur duquel la plongée autonome serait interdite<sup>102</sup>. Par ailleurs, le sous-marin aurait l'obligation de définir à l'avance son ou ses parcours en plongée, et le mouillage d'engins de pêche serait interdit sur ce parcours. Enfin, le dispositif ne s'appliquerait pas à l'épave du Tamaya, située à 85 mètres de profondeur, les plongeurs confirmés souhaitant la visiter devant s'adapter au planning du sous-marin.

Si le rôle direct des usagers de la rade, dans cette étape de définition du schéma qui est actuellement en cours, paraît largement amoindri, il faut toutefois souligner qu'il a été déterminant dans la définition des problèmes auxquels le schéma actuellement envisagé répond. Par ailleurs, ce schéma doit faire l'objet d'une critique par les acteurs concernés (en particulier dans le cadre de la Commission Nautique Locale), avant d'être traduit en termes réglementaires.

L'une des questions actuellement soulevées par certains acteurs concerne la capacité d'évolution du schéma ainsi défini. En particulier, si les autres projets de développement des activités dans la baie se concrétisent (tels que celui de développer un service de navettes maritimes entre Saint-Pierre et le reste de l'île), et si l'exploitation du sous-marin s'établit comme un mode d'usage stable parmi d'autres dans la

<sup>100</sup>Ce changement correspond à l'arrivée d'une nouvelle équipe dirigeante à la DDAM.

<sup>101</sup>Une telle démarche repose sur la prise en compte de la notion de risque, et vise à imposer une contrainte externe maximale sur les acteurs pour des risques jugés importants et aux conséquences graves, et à favoriser une approche plus contractuelle pour des risques estimés de faible importance et aux effets limités.

<sup>102</sup>En fait, il s'agit plus d'un espace-tampon que d'une limite précise, l'objectif étant d'éviter le contact entre plongeurs et sous-marin.

baie, on peut imaginer que la CBSP soit obligée de construire son propre ponton afin de libérer celui du centre. De la même manière, les autres activités comprises dans le schéma sont susceptibles d'évoluer et de se traduire par des modes d'usages différents de l'espace. La question est alors de savoir dans quelle mesure l'organisation du plan d'eau pourra s'adapter à ces transformations sans risquer d'être remise en cause. Le problème est celui de l'absence de structures de suivi et de concertation dans le dispositif actuel. Seuls les maîtres senneurs semblent avoir décidé de mettre en place une commission de suivi de la baie (en fait, il s'agit de la commission de litiges qui prend une fonction supplémentaire), afin de pouvoir évaluer le fonctionnement du schéma dans la durée. Dans le même ordre d'idée, il est intéressant de souligner que l'intervention d'un acteur unique (la société privée) aux objectifs identifiés (efficacité économique) permet d'envisager la résolution de problèmes anciens dans la baie, là où des acteurs multiples non organisés avaient échoué.

### III - LE MOUILLAGE DE GRANDE ANSE D'ARLET.

#### A - Cadre du jeu

##### 1 - Données générales<sup>103</sup>.

Située sur la presqu'île du Diamant, au sud-ouest de la Martinique, la commune des Anses d'Arlet présente un relief intérieur tourmenté<sup>104</sup> et un littoral accidenté, composé de côtes rocheuses abruptes formant une série de caps, alternant avec des anses sableuses. La faible densité de sa population par rapport au reste de l'île (125 habitants au kilomètre carré) est due à ce relief, ainsi qu'à l'évolution démographique récente. Après avoir augmenté jusqu'à la fin des années 1960 (3570 habitants étaient recensés en 1967), la population communale a subi une forte baisse et un vieillissement marqué, et ne comptait plus que 2 800 personnes en 1982, du fait de la carence d'activités économiques locales, et de l'isolement par rapport aux grands centres d'emploi martiniquais. Cette tendance s'est toutefois inversée depuis, la population étant passée à 3230 habitants en 1990. Découlant d'un solde migratoire positif, ce phénomène paraît davantage lié aux attraits naturels de la commune qu'à un développement économique récent, et correspond avant tout à la construction de résidences principales par des personnes travaillant à l'extérieur de la commune, grâce à l'amélioration des réseaux routiers<sup>105</sup>.

Le taux de chômage communal est particulièrement élevé (42,8% en 1990), le tiers seulement des actifs occupés ayant un emploi dans la commune. Avec l'emploi public (essentiellement municipal), les principales activités sont la pêche, le bâtiment et le tourisme. Le milieu physique, caractérisé par de fortes pentes et un climat sec, est peu propice à l'agriculture<sup>106</sup>. En fait, la qualité des sites côtiers fait du tourisme le principal potentiel de développement local, et a d'ailleurs été défini comme tel par la municipalité, lors de la mise en révision du Plan d'Occupation des Sols, en 1987. Ce secteur d'activités est en effet assez peu développé par rapport à la commune voisine des Trois Ilets, et la capacité

---

<sup>103</sup>Les principaux documents consultés pour cette synthèse ont été les suivants :

- ADUAM, 1987. *Rapport de présentation du POS des Anses d'Arlet*.
- Direction de l'Agriculture et de la Forêt (DAF), 1990. *Recensement Général de l'Agriculture en Martinique, principaux résultats*
- Direction Départementale des Affaires Sanitaires et Sociales (DDASS) Martinique, 1992. *Contrôle sanitaire des eaux de baignade en mer, saison 1991*.
- Recensement Général de la Population et Inventaire Communal réalisés par l'INSEE en 1990.
- Dossiers de la commune des Anses d'Arlet, de la Direction Départementale des Affaires Maritimes, et du Comité des Pêches Maritimes concernant le balisage de Grande Anse.

<sup>104</sup>La route côtière reliant le bourg à la commune du Diamant ne fut construite que vers la fin des années 1960, et bien que des travaux récents l'aient considérablement améliorée, certains tronçons restent peu praticables.

<sup>105</sup>Le nombre de résidences principales s'est fortement accru depuis 1982 alors qu'il avait décliné auparavant. Ainsi, près de 20% des bénéficiaires de permis de construire accordés depuis 1982 sont originaires de l'extérieur de la commune. Il faut également souligner l'accroissement de la part des résidences secondaires dans le parc de logements, celle-ci ayant pratiquement doublé entre 1967 et 1982.

<sup>106</sup>La culture de la canne ayant totalement disparu dans le courant des années 1970, les terres agricoles ont été transformées en pâturages (91% de la Surface Agricole Utile, qui ne représente que le tiers de la surface communale, étaient utilisés pour l'élevage bovin d'après le Recensement Général Agricole de 1988), en jardins vivriers (cultures légumières) ou en friches.

d'accueil des Anses d'Arlet reste moyenne : 720 personnes soit 0,22 fois la population communale<sup>107</sup>. En revanche, elle compte une quinzaine de restaurants, correspondant à environ 800 couverts. Le tourisme sur la commune est avant tout balnéaire, et se concentre sur trois sites : Petite Anse, Anse Dufour, et Grande Anse, qui est le principal.

## 2 - L'évolution du quartier de Grande Anse et le développement du mouillage.

Dans l'ensemble de la commune, l'habitat s'est traditionnellement implanté au creux des anses, du fait de la topographie intérieure, mais également de l'histoire des réseaux de communication, et de la structure foncière liée à la culture de la canne. Plus récemment, l'urbanisation s'est également développée sur les mornes, le long des routes départementales. Le quartier de Grande Anse était à l'origine un quartier de pêcheurs. Progressivement, ceux-ci ont délaissé la partie nord de l'anse, qui est devenue une zone résidentielle de standing, essentiellement de résidences secondaires espacées, en bordure immédiate de la plage<sup>108</sup>. Le sud-est de l'anse a conservé ses aspects de village de pêcheurs, mais progressivement, les infrastructures touristiques s'y sont développées, avec en particulier la construction de restaurants "les pieds dans l'eau". Aujourd'hui, le bâti dans ce quartier est dense et hétérogène, parfois même insalubre<sup>109</sup>.

Grande Anse, limitée au nord-ouest par le cap Salomon et au sud par la Pointe Lézarde, est la seule baie bien dessinée, et la mieux abritée qui existe sur cette partie de la côte de Martinique. De par sa situation, à l'entrée de la baie de Fort-de-France, et à proximité de la marina de la Pointe du Bout (Trois Ilets), elle est devenue un site particulièrement fréquenté par les plaisanciers, en particulier les fins de semaine. Le développement des activités de restauration sur la plage et ses qualités balnéaires en font une destination appréciée pour des sorties à la journée, ou une escale lors d'une randonnée nautique dans le sud de l'île. Par ailleurs, la baie est fréquentée par des navires de transport de touristes, proposant des promenades à la journée<sup>110</sup>. Aucun équipement d'accueil de la plaisance n'existe dans l'anse, en dehors de deux pontons (l'un départemental et l'autre communal). Le mouillage s'est donc développé librement, avec une concentration plus forte des navires au sud-est de la baie, à l'abri de la pointe Lézarde. Lors de notre passage, au mois de décembre 1993, 70 navires de plaisance étaient mouillés dans l'anse (cf. carte). D'après la mairie, il y en avait 65 en mai de la même année. Il semble toutefois que ce chiffre

<sup>107</sup>A titre de comparaison, celle des Trois Ilets est de 3 120 personnes, soit 0,70 fois la population communale.

<sup>108</sup>Les demandes d'autorisations de construction à Grande Anse enregistrées par la DDE entre 1986 et 1989, ont été le fait de personnes étrangères à la commune pour plus de la moitié. Le marché foncier traduit également cette tendance, avec des parcelles vendues en moyenne 150 francs le mètre carré, et jusqu'à 200 francs, sur la période 1988-1991. A titre de comparaison, les parcelles vendues par l'Etat à des particuliers sur les cinquante pas géométriques, dans cette zone, n'ont jamais dépassé les 80 francs sur la période (Source : ADUAM, Observatoire de l'habitat).

<sup>109</sup>L'assainissement du quartier de Grande Anse se fait en même temps que pour le bourg des Anses d'Arlet, par une station d'épuration à lagunage aéré, sa capacité est de 1500 équivalents habitants, mais peu de constructions y sont raccordées. Cette station (la seule de la commune) traitait les eaux usées de 278 logements seulement en 1990, sur les 1 146 logements que comptait la commune.

<sup>110</sup>D'après les services municipaux, la population de Grande Anse est multipliée par deux à trois dans la journée, en pleine période touristique.

varie fortement selon les saisons et les jours de la semaine, pouvant atteindre la centaine pendant les week-ends de la période touristique (de décembre à mai).

### **B - Les problèmes posés par le mouillage.**

Le développement progressif et saisonnier du mouillage représente une gêne directe pour les senneurs de l'anse, ainsi que pour la commune.

- **les pêcheurs** des Anses d'Arlet pratiquent essentiellement les métiers côtiers, en particulier la nasse et le filet de fond (annexe V-C), mais également la senne de plage. La pêche au large (Miquelon) semble cependant se développer rapidement depuis quelques années et attirer les jeunes qui entrent dans la profession<sup>111</sup>. L'activité se répartit dans une dizaine de sites le long de la côte, et la commune était la première de l'île, en termes de nombre de sennes recensées (111 en tout) au milieu des années 1980 (Guillou *et al.*, 1987). Lors d'un inventaire effectué en 1988, par la commission de litiges de la commune (annexe V-D), il y avait 114 sennes en état de fonctionner. Cette activité se répartit dans quatre baies principalement : Anse Dufour, Grande Anse, Bourg et Petite Anse. Grande Anse était la seconde en importance par le nombre de sennes en 1985, avec 27 filets; elle n'est plus que la troisième aujourd'hui, avec 21 filets et 6 maîtres senneurs dont un seul a moins de trente ans. La pêche à la senne a donc diminué dans l'anse, avec le vieillissement des pêcheurs, et, selon eux, du fait des difficultés croissantes qu'ils éprouvent à trouver un équipage régulier<sup>112</sup>. Elle reste toutefois active, et comporte le même type d'organisation de l'accès à l'espace que Saint-Pierre (annexe V-D), un cahier de trait étant tenu pour chaque baie, comprenant elle-même plusieurs lieux de pêche. Grande Anse en compte trois : au centre de la plage, au nord de celle-ci et face au cap Salomon, à proximité des rochers qui marquent la sortie de la baie<sup>113</sup> (cf. carte).

Les maîtres senneurs de Grande Anse considèrent le mouillage comme un problème dans la mesure où il peut gêner leur activité et éventuellement leur faire perdre une prise. Plusieurs conflits, parfois violents, ont ainsi opposé senneurs et plaisanciers mouillés sur des lieux de pêche (voir le paragraphe III). La question du mouillage doit toutefois être replacée dans le cadre d'un malaise plus diffus qui existe principalement dans les communautés de pêcheurs du sud de l'île. Les points de friction<sup>114</sup> sur lesquels il s'est développé sont les suivants :

---

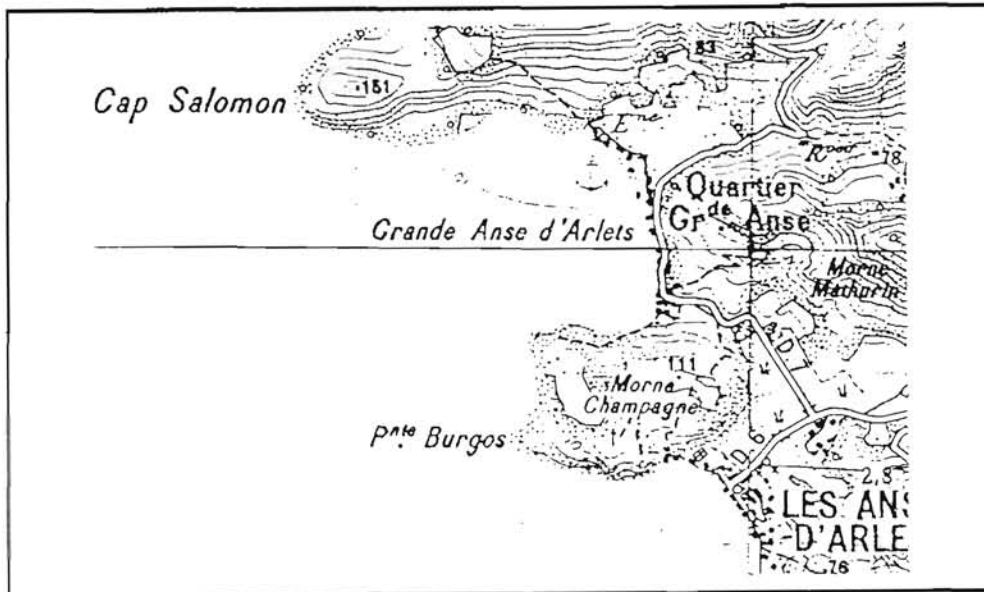
<sup>111</sup>D'après l'enquête effectuée par l'ADUAM, lors de la révision du POS en 1987, 6% des pêcheurs enrôlés avaient moins de trente ans en 1981, contre près du quart en 1989.

<sup>112</sup>Le maître senneur travaille en effet généralement avec trois à cinq hommes d'équipage réguliers, auxquels viennent s'ajouter des volontaires selon le besoin, lors du halage du filet. A ce sujet, M.Taconet (1986) fait une description détaillée du métier de la senne.

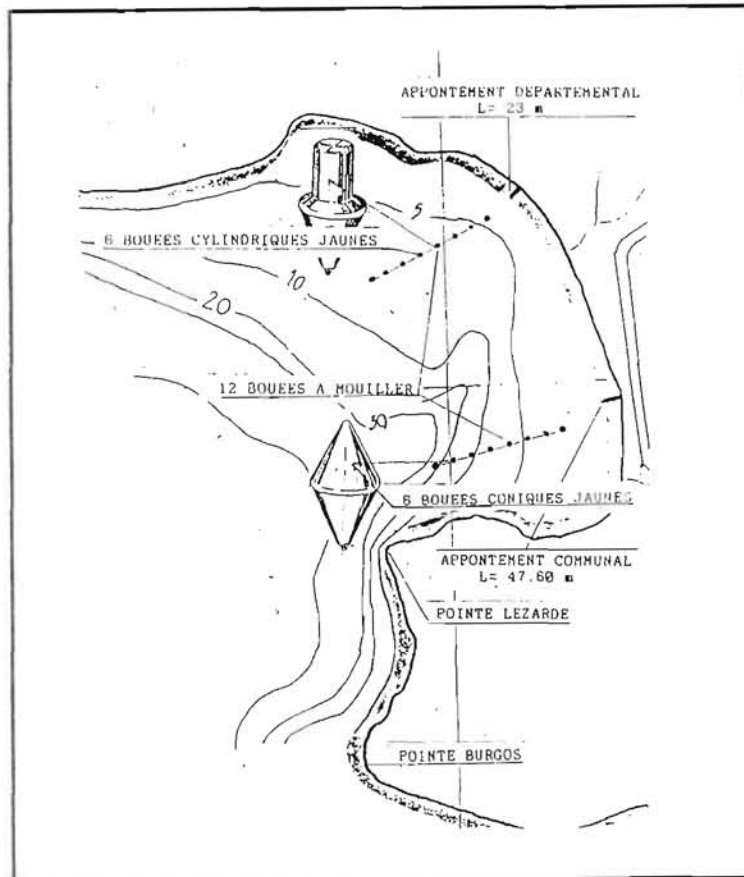
<sup>113</sup>Ce dernier ne fut intégré au cahier de trait que récemment, à la suite d'un conflit ayant opposé deux senneurs à propos d'un banc piégé dans cette zone, et après intervention de la Direction des Affaires Maritimes comme arbitre.

<sup>114</sup>Qui étaient déjà évoqués dans ces termes en 1982 par les Affaires Maritimes, lors des débats concernant le Plan Nautique Départemental

Carte 11 - Grande Anse; l'aménagement du plan d'eau.



Institut Géographique National, 1958.



Source : DDE-Martinique, Service des phares et balises.

- la concurrence exercée par des pêcheurs non-professionnels qu'ils utilisent ou non des matériels réservés aux marins enrôlés.
- la concurrence et la pêche illégale exercée par les plongeurs sous-marins. Réglementée par arrêté préfectoral du 13.9.1964, la pêche sous-marine est libre toute l'année, sur l'ensemble du littoral, pour toute personne déclarée aux Affaires Maritimes ou affiliée à la Fédération Française de Plongée (qui l'informent des règles à respecter). Les pêcheurs se plaignent du fait que les plongeurs visitent leurs casiers et ne respectent pas les règlements de pêche<sup>115</sup> (taille minimale de capture, interdiction de prélèvement de coraux, etc.).
- la gêne occasionnée par les navires de plaisance pour la pratique des métiers traditionnels de la pêche (senne et filets calés essentiellement).

Par ailleurs, il faut souligner que le développement du mouillage et du tourisme en général à Grande Anse se sont traduits par une évolution de l'activité de certains pêcheurs : deux d'entre eux ont créé leur propre restaurant en bord de mer. Contrairement à ce qu'on pourrait attendre, ils s'approvisionnent en produits de la mer à Fort-de-France (auprès des importateurs), plus qu'auprès des pêcheurs de l'anse, les prix à l'importation étant moins élevés que ceux pratiqués pour les produits locaux, et la garantie de fraîcheur étant meilleure, selon eux. En effet, de retour de pêche, la plupart des professionnels des Anses d'Arlet se rendent directement au marché de Fort-de-France, où ils vendent leurs prises plus sûrement et à meilleur prix. Dans l'éventualité où ils n'auraient pas écoulé toute leur production, ils rentrent dans leur commune et essaient de la vendre, mais le poisson qu'ils proposent a considérablement perdu de sa fraîcheur. Aucun accord ne semble donc exister entre les pêcheurs et les restaurateurs de l'anse à ce propos, malgré le fait que des pêcheurs soient également propriétaires de restaurants (ces derniers vont pêcher eux-mêmes une partie des produits qu'ils préparent).

- **La commune** est concernée par le problème du mouillage à plusieurs titres. Premièrement, elle souhaite tenir compte des revendications des pêcheurs (qui représentent une part importante de l'électorat), et éviter le coût direct sans contrepartie que représente le mouillage pour elle (utilisation gratuite de l'eau et des services de ramassage des ordures et de nettoyage), d'autant plus que se développe le mouillage de longue durée, déjà évoqué à propos du Marin. Deuxièmement, elle a en charge l'organisation des activités nautiques non motorisées à moins de 300 mètres du rivage et doit assurer la sécurité des différents usagers du plan d'eau, sous peine d'être tenue responsable de tout accident pouvant survenir dans cette zone. Enfin, le fait que les navires en grand nombre et proches du rivage génèrent une pollution par rejets (qui s'associent à ceux des logements et des restaurants non

---

<sup>115</sup>Ce problème, posé depuis plus de dix ans, a donné lieu à de nombreuses rencontres généralement pilotées par la Direction Départementale des Affaires Maritimes, entre fédérations de plongeurs et représentants des pêcheurs professionnels, desquelles il est ressorti que le principal problème était celui de l'information des plongeurs. Des actions ont été menées par les fédérations et la DDAM, selon lesquelles les problèmes sont aujourd'hui le fait de plongeurs isolés, non informés ou en situation délibérément illégale. Au delà de ces actions d'information, et des multiples réunions de concertation, la seule intervention directe sur l'espace côtier a été la mise en place, en 1993, d'une épave artificielle (à l'anse Trois Airs, au nord de Grande Anse) destinée à concentrer l'activité des clubs de plongée de cette région de l'île, sans pour autant définir de réserves de pêche, où la plongée serait interdite.



raccordés au réseau d'assainissement) est également à l'origine d'externalités négatives, puisqu'il remet en cause la qualité du bain à Grande Anse, et son attrait pour les touristes, ce qui va à l'encontre de la politique communale<sup>116</sup>. Bien qu'elle soit globalement favorable au mouillage, qui participe au développement touristique de la commune, son caractère libre, difficilement gérable, lui pose problème. Sans être opposée à l'idée de créer une véritable infrastructure d'accueil de la plaisance sur son territoire, il lui semblait que la mise en place d'un mouillage organisé constituait un compromis acceptable, pour un investissement limité, entre les différents impératifs d'aménagement du plan d'eau.

### C - Processus de décision.

Le processus d'élaboration des balisages successifs de Grande Anse illustre le type de difficultés rencontrées par une autorité publique pour la gestion d'un phénomène diffus et saisonnier, ainsi que les problèmes pratiques de délimitation d'espaces fonctionnels en mer, liés aux conditions naturelles locales.

A la fin des années 1970, suite à plusieurs conflits avec des plaisanciers ayant mouillé sur les lieux de pêche, les maîtres senneurs de Grande anse se mobilisèrent, avec l'aide du syndicat indépendant, pour demander à la commune et à l'Etat d'agir pour qu'une organisation de l'accès au plan d'eau soit mise en place. Une procédure de réglementation de mouillage fut lancée; en mai 1978, la Commission Nautique Locale émit un avis favorable et, en août, un arrêté préfectoral établissait les règles d'accès suivantes :

- interdiction de mouillage de nuit et de longue durée dans une zone délimitée entre la Pointe Lézarde et le sud du Cap Salomon, et ne comprenant pas le secteur abrité du sud de la plage (cf. carte); l'arrêté préfectoral précisait que le mouillage ne devrait pas gêner l'utilisation du plan d'eau par le pêcheurs, à charge du Maire de faire respecter cette disposition.
- interdiction de mouillage à moins de 20 mètres du rivage, afin de préserver l'espace de baignade.

Le balisage de la zone était à la charge de la commune. Il fut mis en place entre 1980 et 1983, mais fut emporté par le cyclone Klaus, en 1989. Aussi, de nouveau, des incidents éclatèrent entre senneurs et plaisanciers, dans la deuxième moitié des années 1980, alors que le nombre de navires régulièrement mouillés dans l'anse augmentait rapidement. Certains riverains évoquèrent également à partir de cette époque les pollutions qu'engendraient les navires au mouillage, avec l'apparition de gros navires de plus de 25 mètres en particulier. L'idée de repousser le mouillage à une plus grande distance de la plage que ne le permettait l'arrêté de 1978 était évoquée comme solution possible à ce problème. Le conseil municipal décida de mettre en place des bouées provisoires afin de repérer sur le plan d'eau les limites définies par cet arrêté. L'étude du nouveau balisage fut demandée au Service des phares et Balises de la

---

<sup>116</sup>Le Laboratoire Départemental d'Hygiène effectue des prélèvements et analyses d'eau de mer en deux points de l'anse, dans le cadre de la surveillance de la qualité des eaux de baignade pilotée par la DDASS, selon la directive du Conseil des Communautés Européennes du 8 décembre 1975. Ces contrôles montrent que la qualité de l'eau au centre de la plage est moyenne (les nombres impératifs sont respectés dans 95% des cas) à momentanément polluée (les nombres impératifs sont dépassés plus de 5% du temps, mais moins de 33% du temps), depuis 1984, et malgré une légère amélioration à la fin des années 1980.

DDE, et il fut envisagé de définir, avec ce service, une convention d'entretien des équipements qui seraient mis en place, afin d'en assurer la pérennité. Par ailleurs, l'idée fut émise de nommer un ou deux agents assermentés au niveau communal pour faire appliquer la réglementation du plan d'eau.

Entre août 1989 et mars 1990, la procédure classique de définition d'un projet de balisage fut mise en oeuvre : soumission du projet par la DDE à la commune, accord de celle-ci et définition d'un plan de financement (80 000 francs subventionnés aux deux tiers par l'Etat). Une convention fut signée entre la DDE et la commune pour l'entretien des équipements. En mars 1990, la Commission Nautique Locale se réunit et déclara le projet satisfaisant, à condition qu'il soit respecté par tous à travers une action d'information du public la plus adaptée (avis aux navigateurs, modifications des documents nautiques locaux, affichages, etc.). Ce projet définissait l'accès au mouillage de la manière suivante :

- afin de préserver la baignade, interdiction totale de mouillage à moins de 100 mètres du bord. Le stationnement pour l'embarquement et le débarquement de passagers sur les pontons ne devrait en aucune façon gêner les senneurs, à charge de la commune de faire respecter cette disposition.
- afin de préserver les lieux de pêche à la senne, interdiction totale de mouillage dans la zone centrale incluant les deux pontons.
- afin de préserver la qualité des eaux de baignade, interdiction de mouillage des navires de 25 mètres et plus à moins de 300 mètres du rivage.

L'arrêté commun Maire-Préfet fut pris en juillet 1990 et le balisage mis en place au même moment, ainsi que le système d'information tel qu'il avait été défini. Dès le mois de septembre, la DDE, informa la commune du fait que les panneaux d'information disposés sur la plage avaient été dégradés, et que des bateaux de plaisance et de pêche s'amarrant aux bouées, les avaient déplacées voire décrochées, certaines ayant disparu. Le Service des Phares et Balises demandait à la commune d'exercer un contrôle effectif de l'usage du plan d'eau, ce que celle-ci n'a jamais fait depuis la mise en place du balisage, faute de moyens adaptés. Seules quelques opérations de contrôle ponctuelles ont été menées avec l'aide de la DDAM, mais elles ne suffirent pas à éviter un phénomène qui est susceptible de reparaître dans l'heure qui suit le contrôle, avec l'arrivée d'un plaisancier nouveau, mal informé des principes d'allocation de l'espace dans la baie.

En 1994, l'arrêté est toujours en vigueur, mais la plupart des bouées ont disparu et les navires mouillent encore souvent dans la zone centrale et à moins de cent mètres du rivage. Les problèmes induits par le mouillage n'ont donc pas été résolus, et des incidents opposent encore senneurs et plaisanciers. Les difficultés de gestion du problème de mouillage forain par la commune découlent en fait d'une double difficulté :

- pour imposer une réglementation de l'accès au plan d'eau à une population dont une partie au moins est en permanence renouvelée. Ceci pose le problème de l'information de plaisanciers "étrangers" à la zone.

- pour maintenir un repérage physique des limites d'usage de l'espace maritime, coûteux et régulièrement soumis aux aléas météorologiques, pendant la saison de l'hivernage.

Finalement, bien que le processus de décision soit assez exemplaire d'efficacité (prise en compte de l'ensemble des impératifs à partir d'une discussion avec les usagers, mise en oeuvre relativement rapide d'un système d'organisation et information la plus complète possible des usagers sur ce système, définition d'un accord pour l'entretien du système), ces deux difficultés ont fait échouer les tentatives successives d'organisation du plan d'eau. Par ailleurs, dans la réflexion menée en 1990, certains aspects des usages de l'espace maritime dans l'anse ne sont pas pris en compte. Pour le comprendre, il faut souligner un point qui distingue l'arrêté de 1978 de celui de 1990 : le premier interdisait le mouillage **de nuit et de longue durée** dans la zone où la pêche à la senne est pratiquée, alors que le second y interdit le mouillage **à toute heure de la journée**, dans la partie centrale de l'anse. Il ne tient donc pas compte de l'horaire de pêche à la senne, pratiquée le matin, au lever du jour, à Grande Anse, ce qui semble avoir été pris en considération dans la rédaction de l'arrêté en 1978. Par ailleurs, les navires qui mouillent de nuit ou pour plusieurs jours sur le plan d'eau préfèrent le sud de l'anse, mieux abrité que le secteur nord-ouest où il est plus rare de les voir rester au mouillage au delà d'une journée. En semblant imposer des règles plus strictes pour la plaisance (peu de place laissée libre pour les plaisanciers, sans doute aussi du fait de leur nombre plus faible à l'époque), l'arrêté de 1978 tenait compte de ces deux aspects pratiques de l'occupation de l'espace. En 1990, le nombre de bouées à mettre en place aurait sans doute pu être limité au marquage d'une seule ligne délimitant une zone de mouillage interdit pour la longue durée et la nuit, et une zone de mouillage autorisé au delà de 100 mètres du rivage, au sud. Toutefois, l'absence d'équipements d'accueil permettant de concentrer plus facilement les navires entraîne la nécessité d'une information et d'un contrôle efficaces, dont les modalités de mise en oeuvre restent complexes (la commune a peu de moyens pour faire face à ce besoin qui se manifeste en plusieurs endroits sur son littoral), et dont l'impact sur le système d'organisation de l'espace est déterminant.

#### IV - LA ZONE DES CINQUANTE PAS GEOMETRIQUES AU FRANÇOIS : LE CAS DU CAP EST.

##### A - Cadre du jeu.

##### 1 - Données générales<sup>117</sup>.

Situé sur la façade sud-atlantique de la Martinique, le François est une commune rurale dont les grandes transformations ont été modelées par l'évolution de l'agriculture. A la fin du 19<sup>e</sup> siècle, en dehors de la canne à sucre, la commune produisait en effet le tiers des produits vivriers de l'île, essentiellement dans les régions élevées de l'intérieur. Après un premier mouvement de concentration foncière au profit des sociétés possédant les usines centrales de l'île, dont celle du Simon, sur le territoire communal, la superficie plantée en canne continua d'augmenter dans les grandes exploitations. La commune livra jusqu'à 10 000 tonnes de sucre et 8 000 hectolitres de rhum par an à la fin des années 1950. Avec la fermeture de l'usine du Simon, en 1965, la crise sucrière toucha durement la commune, et progressivement, à partir du milieu des années 1970, le morcellement des petites et moyennes exploitations à travers les héritages successifs entraîna une concentration de la grande propriété dans les zones basses côtières. Les petits propriétaires des "hauts" émigrèrent, les terres agricoles devenant une forme de garantie pour l'avenir, plus qu'un facteur de production. Une part importante de l'activité agricole se réorienta vers la culture de la banane. Aujourd'hui, le François est une des principales communes du sud-est de l'île à disposer de grandes plantations de banane et de canne<sup>118</sup>. D'après le Recensement Général de l'Agriculture de 1988-89, sur une surface agricole utile représentant 58% de la superficie communale, 44% seulement étaient utilisés.

Les autres activités communales sont principalement l'artisanat (en 1990, le François était la quatrième commune de l'île par le nombre d'artisans : filière bois, mécanique, etc.), l'exploitation de carrières, et le tourisme et les loisirs, avec en particulier le développement des promenades à la journée sur les îlets de la commune<sup>119</sup>. Sa capacité d'accueil reste cependant assez faible, avec 1 240 personnes,

---

<sup>117</sup>Les principaux documents consultés pour la réalisation de cette synthèse ont été les suivants :

- Adelaide-Merlande J., 1986.
- ADUAM, juillet 1993. *Rapport de présentation du POS du François*. 26p.
- Dossiers de la DDAM, du Comité des Pêches Maritimes et de la sous-préfecture concernant le projet d'aménagement d'abris au Cap Est.
- Recensement Général de la population et Inventaire Communal réalisés par l'INSEE en 1990.
- Direction de l'Agriculture et de la Forêt (DAF), 1990. *Recensement Général de l'Agriculture en Martinique, principaux résultats*.
- ADUAM, 1990. *Analyse du marché foncier à la Martinique entre 1985 et 1987. Document 4 : Le sud-atlantique*.

<sup>118</sup>En 1981, selon le Recensement Général de l'Agriculture effectué par la Direction de l'Agriculture et de la Forêt, 1% des exploitations concentraient près de la moitié de la superficie agricole utilisée, avec des exploitations de plus de 20 hectares, contre 94% des exploitations utilisant des parcelles de moins de 5 hectares, et représentant le tiers de la surface utilisée.

<sup>119</sup>Une partie de cette activité est proposée par des pêcheurs du bourg et de la baie du Simon, qui trouvent là un complément d'activité intéressant, voire abandonnent la pêche pour s'y consacrer totalement. D'après la mairie du François, cette activité en plein essor est pratiquée plus ou moins partiellement par plus de 25 pêcheurs de la commune, qui travaillent en collaboration avec les sociétés possédant des navires de transport de passagers de capacité plus importante, mais souvent saturés. Pour tenir compte de cette nouvelle activité, la Direction des Affaires Maritimes a été amenée à délivrer des permis de transport de passagers aux marins qui en faisaient la demande.

soit 0,07 fois la population communale. La pêche n'occupait en 1990 que 1,3% de la population active, ce chiffre ayant diminué depuis le début des années 1960 (annexe V-A). La commune reste cependant l'une des plus dynamiques de l'île pour cette activité, avec l'augmentation du nombre d'embarcations inscrites et des marins enrôlés, en grande partie liée au développement récent de la pêche au large (Miquelon). En 1990, 39,5% de la population active était au chômage, et 49% des actifs occupés avaient un emploi sur le territoire de la commune. Le secteur primaire, en nette diminution depuis le début des années 1970, représentait cependant 18% de la population active occupée, le tertiaire étant le secteur offrant le plus d'emplois (68%).

En 1990, la commune du François comptait 16 925 habitants et une densité de population de 267 personnes au kilomètre carré, la plus forte du sud-atlantique. Après s'être accrue rapidement entre 1954 et la fin des années soixante (plus de 15 000 habitants en 1967), la population communale a stagné puis régressé, jusqu'en 1982 (environ 14 300 habitants), pour se remettre à croître fortement au cours des années 1990. Cette évolution de la population est liée à une baisse rapide de la natalité, et à une accélération des migrations hors de la commune jusqu'en 1982, puis à une inversion du solde migratoire, qui est devenu fortement positif au cours des années 1980. La population agglomérée ne représente que 20% du total, et cela depuis les années 1960, les 80% restant étant répartis de manière diffuse dans les "quartiers", sur l'ensemble du territoire de la commune.

## **2 - Deux modes d'occupation diffuse de l'espace littoral.**

### **a - L'urbanisation.**

L'urbanisation s'est faite différemment selon les secteurs de la commune, mais est partout un phénomène important ayant marqué le territoire. *Dans les quartiers urbains et périurbains*, l'évolution de l'urbanisation depuis les années 1960 a été guidée à la fois par des opérations d'initiative publique, depuis 1965 et jusqu'au milieu des années 1980, ayant contribué à la formation de centres urbains nouveaux, principalement autour du bourg, et des initiatives privées de lotissements, dans les années 1980. *Dans les zones rurales*, il y a eu un puissant mouvement d'urbanisation, dans les quartiers densément peuplés de l'intérieur, et le long des voies de communication (Route Nationale 6 et chemins départementaux et communaux), où les maisons individuelles se sont multipliées, le morcellement des terres agricoles ayant favorisé cette évolution (annexe VI-E-d). *Sur le littoral*, et notamment aux limites nord et sud du territoire communal, des lotissements de terrains privés sont en cours depuis le milieu des années 1970. Ils correspondent à l'accroissement du nombre de résidences secondaires, conséquence de l'essor des loisirs de proximité en Martinique, ainsi qu'au développement de quartiers résidentiels habités à l'année, également lié au retour de familles originaires de la commune, qui avaient migré vers l'agglomération foyalaïse<sup>120</sup>.

<sup>120</sup>Dans la révision de Plan D'occupation des Sols en cours, la municipalité affiche d'ailleurs la volonté de favoriser un renforcement de cette tendance, en offrant des capacités de logements supplémentaires susceptibles d'attirer de nouvelles familles. Entre 1982 et 1990, le parc communal de logements a connu un développement rapide (près de 30% de logements en plus), avec un accroissement spectaculaire des résidences principales en particulier (cf. annexe VI-IV). La répartition

Le quartier "La Prairie", et en particulier le lieu dit "Cap Est", situé entre la Pointe Madeleine et la Pointe Jacob, au sud du territoire communal, fait partie des secteurs ayant subi cette évolution<sup>121</sup>.

### **b - La pêche.**

Le littoral du François, très découpé, présente une suite de pointes et de baies aux eaux peu profondes et calmes, du fait du plateau insulaire assez large (environ 14 kilomètres), ayant permis le développement d'un récif barrière. La côte offre donc de nombreux abris, et les pêcheurs se sont répartis de manière diffuse sur l'ensemble du territoire communal, parallèlement à l'établissement des centres de population en zones urbaines et rurales. Au milieu des années 1980, les installations à terre de pêcheurs (lieux de hissage des embarcations, abris pour le stockage du matériel) se répartissaient dans 17 sites différents<sup>122</sup>, les deux principaux étant situés à proximité du bourg. En fait, l'activité de pêche au François, comme dans la plupart des communes de cette partie de l'île, s'est répartie géographiquement selon des relations fonctionnelles entre territoires de pêche (la majeure partie de l'activité s'exerce à l'intérieur du récif barrière, près de la côte; annexe V-A), secteurs de commercialisation (la plupart de la production est commercialisée sur place, au débarquement), et zones d'habitat. On ne retrouve donc pas le schéma décrit par JP. Corlay (1979), à partir d'une typologie des espaces halieutiques établie pour la pêche d'Europe du Nord : il n'y a pas de pôle structurant portuaire, mais une structure d'organisation spatiale complexe, liée au caractère artisanal de la pêcherie. La pluriactivité est également un facteur ayant joué dans ce sens. Ainsi, à partir de 1940, de nombreux employés agricoles et ouvriers de l'usine du Simon se mirent à pêcher, en complément de leur activité principale. Habitant le plus souvent dans les terres, à quelques kilomètres de la côte (en dehors des bourgs, les premiers étages de terres étaient traditionnellement réservés à la culture de la canne et soumis à une concentration foncière importante; voir la première partie à ce sujet), ils laissaient leurs canots et leur matériel de pêche dans des sites côtiers abrités les plus proches de leur lieu de travail ou de leur logement. Avec la crise agricole et la fermeture de l'usine, l'activité de pêche fut de plus en plus une activité principale de ces familles, dont certaines émigrèrent vers le littoral. Une partie des implantations (abris de pêche et habitat) fut réalisée sur la bande des 50 pas géométriques, sans que les personnes concernées n'aient obtenu de titre d'occupation ou de propriété valides<sup>123</sup>. En 1993, le rapport de présentation du POS réalisé par

---

spatiale des permis de construire correspondants est caractérisée par une grande dispersion géographique : dans les quartiers de l'intérieur et vers le sud, en direction du Vauclin. Près du tiers des permis ont été accordés pour de l'habitat pavillonnaire dans des lotissements privés, en particulier dans les zones littorales; les logements collectifs ne comptant que pour 7% du total, et les maisons traditionnelles en dur représentant les deux tiers du parc total. Le tiers des demandes d'autorisations de construire provenait de personnes extérieures à la commune (20% de Fort-de-France). Par ailleurs, en 1990, 7% des logements, habités par 979 personnes, ne disposaient ni d'eau, ni d'électricité.

<sup>121</sup>Avec 37 permis accordés entre 1982 et 1990, soit 3% du total communal, et 45% du total en lotissement privé littoral.

<sup>122</sup>Guillou *et al.*, 1987.

<sup>123</sup>D'après l'ADUAM (1980), 50 hectares de la zone au François étaient occupés sans titre en 1980, et plus de la moitié (55%) des terrains étaient construits. Selon les services de la DDE, l'Etat maîtrise mal l'évolution des cinquante pas au François, et cela depuis les années 1960, du fait des occupations sans titre, à laquelle s'ajoute la privatisation partielle de la zone.

l'ADUAM annonçait comme objectif de la commune la régularisation des occupations du littoral par des marins pêcheurs, dans les zones déjà urbanisées. Ces terrains, bénéficiant d'un zonage spécifique au POS (zones UM), représentent environ 5% du total des zones urbanisées de la commune.

Le lieu dit du Cap Est est l'une des zones côtières ayant subi cette double évolution : urbanisation par développement d'un habitat pavillonnaire en lotissement privé, et implantation progressive des pêcheurs sur le rivage, entre la Pointe Cerisier et la Pointe Jacob.

## **B - Le secteur du Cap Est.**

### **1 - L'évolution des modes d'occupation de l'espace.**

Le Cap Est est occupé, depuis une quarantaine d'années, par des pêcheurs qui y ont établi leurs installations (abris, pontons pour le stockage du matériel de pêche) et qui remontent leurs embarcations sur le rivage. En 1964, 10 bateaux étaient recensés<sup>124</sup> dans la zone, dont 5 au sud de la Pointe Madeleine. En 1985, il y avait une dizaine de yoles, plus de 20 vedettes et 8 plates dans le secteur<sup>125</sup>. En 1967, un accord entre la commune, la Préfecture, la DDAM et les onze marins pêcheurs du quartier est passé, suite à une visite des lieux, pour la réservation d'une zone destinée au stationnement des embarcations sur les cinquante pas géométriques, à environ 250 mètres au sud de la Pointe Madeleine<sup>126</sup>. Une clôture est mise en place pour délimiter cette zone à terre, tout en laissant un couloir d'accès libre à la mer. La zone ainsi définie est réservée aux pêcheurs présents sur le site à l'époque, qui devront y transporter leurs embarcations, ses conditions d'utilisation pouvant être réglées par arrêté municipal. Par ailleurs, il est convenu qu'aucun abris ou hangar ne pourra être construit sans l'accord du maire. Le projet s'insère dans une zone des cinquante pas géométriques restée libre, au sein d'un quartier qui a été presque totalement privatisé à partir du décret de 1955 (cf. première partie).

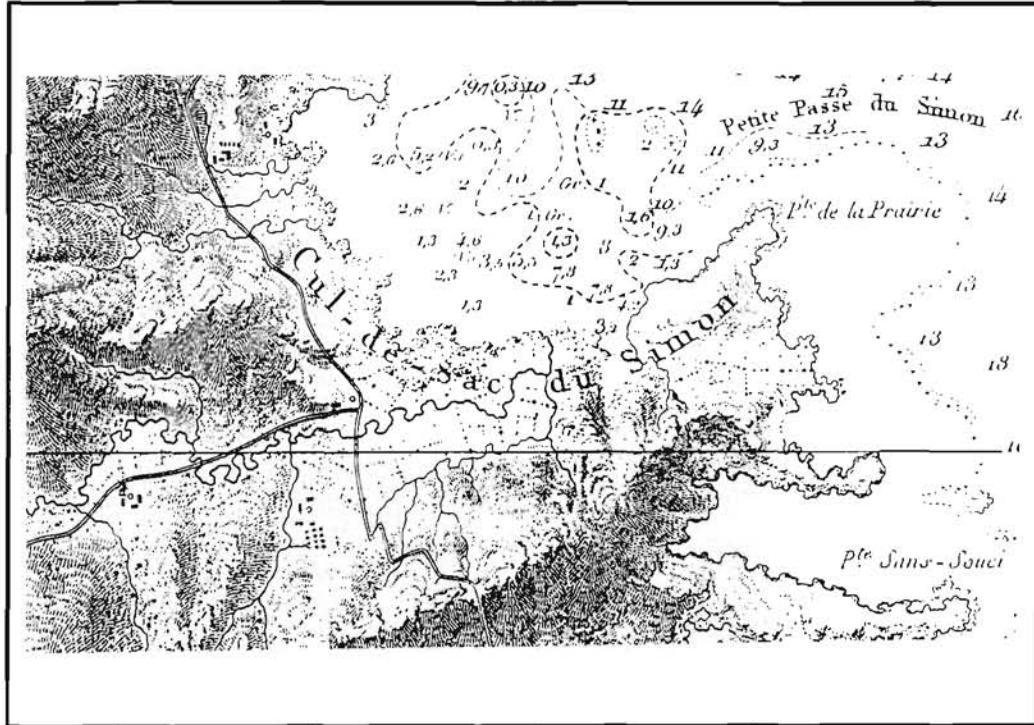
---

<sup>124</sup>Roux J. *et al.* 1967.

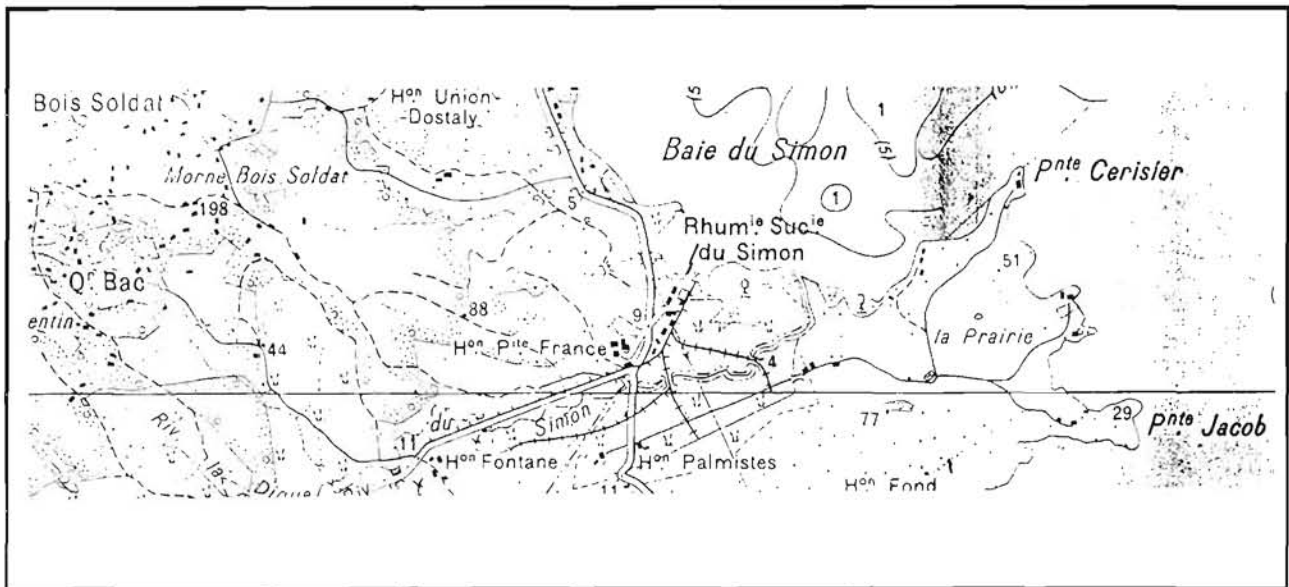
<sup>125</sup>Guillou *et al.*, Op.cit.

<sup>126</sup>Il semble qu'il s'agissait plus d'un accord tacite entre les différents acteurs présents à l'époque que d'un acte officiel de concession de terrains pour le regroupement des pêcheurs.

Carte 12 - Évolution de la région du Cap Est.



Service Hydrographique de la Marine, 1829.



Institut Géographique National, 1958.



D'après les différentes personnes rencontrées, l'objectif officiel de cette privatisation était le développement d'infrastructures touristiques<sup>127</sup>. En fait, une opération immobilière fut menée avec la revente de ces terrains sous forme de lotissement à des particuliers qui construisirent des résidences secondaires. Celles-ci furent progressivement transformées en résidences principales, avec le retour de familles originaires de la commune, et du fait de l'amélioration progressive des réseaux routiers de l'île. Le quartier résidentiel se développa autour du site où les pêcheurs étaient installés, ce dernier restant le seul accès libre à la mer (l'ensemble des propriétés du lotissement privé borde le rivage). Parallèlement, le site des pêcheurs se transforma, en l'absence, semble-t-il, de toute maîtrise de la commune et de l'Etat. A la fin des années 1960, l'une des familles de pêcheurs dont les navires étaient basés au Cap Est s'y établit avec sa famille, occupant sans titre une partie du littoral de la zone. Au cours des années 1970, des abris de tôle et des ébauches d'appontements furent mis en place par les pêcheurs qui tiraient leurs embarcations sur le rivage.

## 2 - Les conflits pour l'accès au rivage, .

A la fin des années 1980, le nombre de pêcheurs a diminué, avec le départ en retraite de plus de la moitié d'entre eux, mais l'activité reste toujours présente sur le site. En 1993, il reste 6 pêcheurs professionnels en activité, auxquels s'ajoutent deux retraités et deux plaisanciers. Les installations de pêche sont en très mauvais état (tôles rouillées et appontement délabré, accès malaisé au site). Un conflit se développe alors autour du site, entre les résidents et les pêcheurs, pour des raisons d'accès au rivage principalement<sup>128</sup>.

En 1988, l'un des propriétaires riverains, habitant à proximité du site, met en place une clôture pour délimiter sa propriété sur une trentaine de mètres, en bordure de mer. La clôture, est placée en dessous du niveau des plus hautes eaux. Aussitôt, il se heurte aux pêcheurs dont les bateaux sont habituellement hissés sur le rivage à cet endroit, car la clôture les empêche de mettre leur yole à sec. Le propriétaire du terrain laisse deux ouvertures dans sa barrière, l'une pour l'accès à son ponton privé, et l'autre pour le passage d'une yole, et demande que les pêcheurs retirent de cet espace les autres embarcations, qui y sont habituellement stationnées depuis des années. Ces derniers refusent, et demandent l'intervention des deux syndicats<sup>129</sup> auprès de la commune et de l'Etat, pour défendre leur position. L'intervention syndicale est également motivée par la défense de la famille de pêcheurs établie sur le DPM, qui vient de

---

<sup>127</sup>Un hôtel fut effectivement construit à la Pointe Madeleine, mais il fut rapidement transformé en centre de convalescence de la sécurité sociale. Ce dernier a fermé ses portes en 1994, et le terrain ainsi libéré est destiné à la construction d'hébergements de type hôtelier.

<sup>128</sup>Le caractère dégradé des installations de pêche est également évoqué comme une gêne pour les résidents, et un élément qui accentue la tension entre ceux-ci et les marins pêcheurs.

<sup>129</sup>Syndicat Indépendant et Syndicat CGTMartinique.

construire une seconde maison en dur sur le terrain qu'elle occupe sans titre<sup>130</sup>. Elle s'inscrit dans une démarche globale de ces organisations qui dénonçaient à l'époque les difficultés rencontrées par les pêcheurs sur les côtes martiniquaises pour se loger à proximité de leur lieu de travail, et disposer d'installations à terre convenables. Une manifestation est organisée au bourg du François, puis sur le site du Cap Est, au cours de laquelle la clôture est partiellement détruite, et la gendarmerie est obligée d'intervenir.

### C - Le processus de décision.

#### **1 - Historique des décisions prises pour l'aménagement de la zone.**

Les syndicats demandent alors que l'Etat (Préfecture, Direction des Affaires Maritimes et Direction Départementale de l'Équipement) visite le site pour se rendre compte de la nature des problèmes et leur trouver une solution. La visite est organisée au début de l'année 1990 avec le sous-préfet du Marin, la DDE et la DDAM (qui se sont consultés auparavant sur les possibilités de résolution du problème existantes). Elle débouche sur un accord entre administrations et pêcheurs pour qu'un projet d'aménagement du site soit mis sur pied. Une séance de travail est organisée dans la foulée, avec les principaux pêcheurs concernés, au Comité des Pêches de la Martinique afin de définir ce projet, en retenant le nombre d'embarcations correspondant aux pêcheurs professionnels, soit huit bateaux de 7 mètres de long et plus, et 1.80 à 2.20 mètres de large, avec moteur à l'arrière. L'espace aménageable doit être équipé de boxes, d'eau et d'électricité, et d'un espace public avec éclairage, ainsi que d'un ponton commun pour le dépôt des filets de pêche, et éventuellement un treuil de halage pour la remontée des canots. Ces exigences sont soumises aux services techniques de la DDE, qui est chargée de définir les caractéristiques techniques du schéma. Elle présente un projet en juin 1990, qui représente un coût total de 1 200 000 francs, et dont l'objectif explicite est le maintien d'une activité de pêche sur le site, en réalisant un aménagement qui permette de regrouper les pêcheurs de la zone et qui s'intègre dans le paysage du quartier. Le projet prévoit la construction d'une chaussée en béton, la démolition des abris vétustes et des ébauches d'appontement, l'enlèvement et l'évacuation des blocs de roches de 1 à 3 tonnes en place sur le front de mer (qui ont été placés là par l'un des riverains, sans autre but, d'après les pêcheurs, que de les empêcher d'accéder au rivage), et la construction de 8 abris légers sur 25 mètres de longueur. Le dossier, présenté aux services de l'Etat, fut ensuite remis à la commune, et nécessitait l'obtention d'une Autorisation d'Occupation Temporaire du DPM, ainsi qu'un permis de construire.

Un an après, le dossier avait assez peu avancé. La commune semblait refuser la responsabilité de cet aménagement qu'elle considérait comme relevant de la compétence des services de l'Etat et des collectivités locales. En particulier, les modalités de financement du projet n'étaient pas clairement

---

<sup>130</sup>A la suite de la première construction, le pêcheur avait été verbalisé par les services de la DDE, mais ce n'est qu'après la construction d'une deuxième maison en dur que la procédure fut menée plus loin, avec condamnation par le tribunal administratif de Fort-de-France à remettre les lieux en état. La régularisation de sa situation ayant été demandée par l'intéressé depuis le milieu des années 1980, mais celle-ci n'ayant pas abouti à ce jour, une sorte de statu quo est maintenu depuis, dans l'attente d'une régularisation possible de la situation.

établies, et dépassaient ce que la commune était prête à investir sur le site. Par ailleurs, elle refusait d'assurer la maîtrise d'ouvrage du projet. C'est seulement en 1992, avec l'accord du Service Militaire Adapté<sup>131</sup> pour la réalisation des travaux (et à un coût deux fois moins élevé), que le plan de financement pu être mis en place avec la commune, au cours de plusieurs réunions entre les services de l'Etat et celle-ci, organisées par le sous-préfet du Marin. La commune acceptait de financer 20% du projet, sur la base du coût annoncé par le SMA, le reste provenant de l'Etat et de la CEE. Toutefois, aucune décision précise ne fut adoptée et la réalisation ne devait intervenir que courant 1994. Lors de notre passage, fin 1993, aucun travaux n'avaient été entrepris, et les tensions entre résidents et pêcheurs semblaient encore assez vives, dans la mesure où le problème de l'accès au rivage n'avait pas été résolu.

## 2 - Nature des difficultés rencontrées dans la résolution du problème.

Le processus de résolution du conflit entre pêcheurs et résidents comporte en fait plusieurs étapes, ainsi que plusieurs niveaux de négociation et de prise de décision. A partir de l'édification de la clôture, une première tentative de résolution du conflit est menée de manière informelle, par les Affaires Maritimes<sup>132</sup> (qui ont mis à profit leur connaissance de la zone et des pêcheurs), avec les pêcheurs, la commune et les résidents. Cette tentative, suivie de l'intervention des syndicats pour essayer de faire pression sur la commune afin qu'elle reconnaisse les revendications des pêcheurs et qu'elle prévoie un aménagement du site, n'aboutissent pas, et la situation reste bloquée. Le problème est alors soumis à une deuxième tentative de résolution, menée par la sous-préfecture, qui se heurte à un certain nombre de difficultés en partie dues à l'échec des premières démarches, et à la position dans laquelle cet échec place les différents acteurs.

- **Les pêcheurs** habitant la zone avaient pu édifier leurs installations et maisons sans en être empêchés par l'Etat ou par la commune, malgré le statut foncier des terrains (domaine privé puis domaine public) et la convention qui avait été passée avec la municipalité en 1967. En fait, face au développement du quartier résidentiel, les pêcheurs ont eu tendance à construire maison et abris pour s'approprier l'usage d'une partie du territoire. L'absence de gestion effective des espaces publics (qui prenait la forme d'une certaine tolérance des occupations du littoral par des marins pêcheurs), et le fait que leur demande ancienne de zone réservée à la pêche n'ait pas été effectivement prise en compte à partir des années 1970, se sont traduits par l'impression que ces espaces étaient en accès libre pour l'ensemble des usagers, d'où une course à l'occupation des terrains que les pêcheurs pensaient perdre s'ils n'agissaient pas de leur propre chef. En dehors d'un étroit couloir d'accès à la mer, le rivage est aujourd'hui totalement saturé. La stratégie des syndicats au niveau de l'ensemble du littoral martiniquais correspond au même type de réaction, face au caractère diffus des installations à terre de pêcheurs et à l'absence de gestion intentionnelle par l'Etat de ses parcelles des cinquante pas géométriques. Le

<sup>131</sup>Appelés du contingent effectuant leur service national, en fonction de leur formation technique, dans la réalisation de travaux pour les collectivités locales en particulier.

<sup>132</sup>Par l'intermédiaire du syndic des gens de mer, la DDAM est intervenue en tant que médiateur.

mouvement général de privatisation des terrains à partir du décret de 1955 a semble-t-il favorisé le développement de cette perception, qui amène les syndicats à revendiquer le droit des pêcheurs à s'établir sur le littoral. Par ailleurs, les syndicats ont joué un rôle important dans la médiatisation des conflits sur la zone, ce qui a joué sur l'attitude de la commune par la suite.

- **La commune** tient sensiblement le même discours, en invoquant l'absence de gestion de ses terrains par l'Etat comme cause centrale des problèmes actuels sur le littoral. Sa position a toutefois été rendue délicate par le fait qu'elle subisse à la fois les pressions des résidents et des marins pêcheurs<sup>133</sup>. L'échec des premières tentatives de résolution du conflit et les manifestations qui ont suivi ont amené la municipalité à prendre ses distances par rapport au problème. D'autre part, le problème d'aménagement d'abris de pêche est posé ailleurs sur le littoral du François, et s'inscrit dans un débat sur la manière d'aménager et de gérer ces abris. En effet, la baie du Simon et le bourg en ont été équipés, mais les installations sont occupées de manière anarchique et la redevance mensuelle correspondant au prix de leur utilisation n'est pas payée par la plupart des pêcheurs, le contrôle étant difficile. La commune hésite donc à développer d'autres projets du même type, tant que ces aspects de gestion ne seront pas résolus<sup>134</sup>.

- **Les résidents**, qui utilisent le plan d'eau comme un espace de baignade et d'activités nautiques, dénonçaient en fait le caractère insalubre de la zone utilisée par les pêcheurs. Toutefois, ils semblent être restés globalement absents des débats qui ont abouti à la définition du projet d'aménagement.

Par ailleurs, le débat a été mené à plusieurs niveaux :

- entre services de l'Etat et commune. A ce niveau, la sous-préfecture semble avoir mené le débat, à partir de la connaissance du terrain de la DDAM et des compétences techniques de la DDE, l'objectif étant la mise en place du projet et de son financement.
- au niveau de la commune, qui a recueilli au cas par cas les doléances et critiques des résidents, des pêcheurs et syndicats. C'est à ce niveau du débat, médiatisé par la presse, que s'est développée la polémique, la commune étant prise entre plusieurs discours, d'où sa situation inconfortable.
- au niveau de la profession des marins pêcheurs. A ce niveau, les caractéristiques techniques objectives d'installations à terre nécessaires à l'activité de pêche ont été définies à l'aide du Comité des Pêches Maritimes.

A aucun moment ces trois niveaux institutionnels de discussion n'ont été regroupés, alors que les acteurs pouvaient être présents dans plusieurs niveaux à la fois, et définir leur attitude par rapport à l'ensemble plutôt que simplement par rapport à un type de problème donné.

---

<sup>133</sup>De plus, le maire de la commune, ayant sa résidence dans le quartier considéré, a été personnellement pris à parti par les différents acteurs, ce qui l'a amené à se retirer du débat et à reporter les questions et les solutions potentielles sur les services de l'Etat et les organisations professionnelles.

<sup>134</sup>Elle refuse également d'équiper les abris de compteurs individuels demandés par les pêcheurs pour l'eau et l'électricité.

Les délais de négociation du projet et de sa réalisation que ces difficultés ont entraîné font que le problème d'aménagement du site paraît se bloquer dans un cercle vicieux : la gêne provient essentiellement de ce que les installations vétustes ne conviennent ni aux pêcheurs, ni aux résidents du quartier. Les premiers pourraient décider d'effectuer les travaux d'amélioration eux-mêmes, mais il leur faut une autorisation administrative qui leur est refusée dans la mesure où un projet d'aménagement global est en cours. La stagnation de la situation depuis plusieurs années et le délabrement croissant du site rendent le niveau polémique des débats progressivement plus fort, et la mise en oeuvre effective du projet élaboré plus difficile, ce qui rallonge les délais de mise en oeuvre ... .

Enfin, la commune et l'Etat s'opposent sur les modalités par lesquelles la première pourrait avoir la maîtrise de ses terrains côtiers. Elle souhaiterait en effet pouvoir acheter les terrains occupés à l'Etat à bas prix, et les revendre "au prix coûtant", une fois viabilisés. Une telle maîtrise foncière lui permettrait en effet de rationaliser ses projets d'équipement collectif des nouveaux quartiers et de favoriser le développement d'une urbanisation agglomérée. Cette stratégie a été adoptée pour un quartier situé plus au nord (Frégate), à la fin des années 1980. Elle s'est toutefois heurtée à un refus de la part des pêcheurs habitant sur leurs parcelles depuis plusieurs dizaines d'années<sup>135</sup>, à qui les terrains étaient proposés aux environs de 100 francs le mètre carré. Il faut également souligner que les terrains vendus par l'Etat le sont à des prix qui tiennent compte du prix de référence des terrains sur le marché foncier privé, et des caractéristiques des parcelles : viabilisation, proximité du réseau routier, etc., ce qui donne des prix nettement supérieurs au franc symbolique (voir en annexe VI-E-b) le prix du foncier dans le quartier "La Prairie" entre 1988 et 1991). L'Etat propose à la commune de passer une convention avec elle pour la gestion des terrains actuellement sous responsabilité de la DDE (donc à l'exclusion de ceux gérés par l'ONF), dans le cadre de laquelle il est possible d'envisager la cession à des personnes privées, après satisfaction des besoins publics. La commune refuse ce type de convention qu'elle considère comme un transfert des difficultés de gestion de la zone (d'autant plus complexe qu'elle doit répondre à des demandes contradictoires de particuliers dont sa légitimité en tant que gestionnaire dépend directement), sans aucun de ses avantages (pas de maîtrise globale de la zone, ni de maîtrise du foncier)<sup>136</sup>.

---

<sup>135</sup>Qui ne sont pas représentés au sein des deux principales institutions définissant les projets de gestion de l'espace côtier : le Plan d'Occupation des Sols et la Commission des cinquante pas géométriques.

<sup>136</sup>Annexe VIII.

## CONCLUSION.

D'un point de vue méthodologique, l'analyse de situations de conflits autour de l'espace littoral se fait davantage à partir de discours de toutes sortes que de données objectives. "(...) l'immense majorité de l'information se présente sous forme de dossiers, d'interviews, d'interventions en réunion, de rapports, d'articles, de livres, bref, de discours (Mermet, 1992, p16)". En tirer une représentation globale des problèmes d'allocation des espaces côtiers et des règles de décision à l'oeuvre est d'autant plus difficile que ces discours sont chargés de polémique. Cette difficulté entraîne la nécessité :

- sur le plan théorique, d'appréhender les situations réelles à partir du concept d'acteur (tel que défini dans la deuxième partie), agissant de manière rationnelle avec une capacité limitée à prévoir le futur, à anticiper les actions des autres et l'évolution des perceptions et des techniques;
- sur le plan pratique, de faire une lecture critique des discours multiples sur un même objet, et d'essayer de représenter spatialement les éléments concrets sur la base desquels ils se développent.

Il est en effet utile de considérer des acteurs rationnels. Leur comportement " (...) aussi déconcertant, irrationnel qu'il puisse paraître au premier abord, a toujours un sens rapporté à son contexte : s'il n'est pas rationnel par rapport à des objectifs, l'acteur est rationnel par rapport à des contraintes et des opportunités d'une part, par rapport au comportement des autres acteurs d'autre part. Cette hypothèse est assez réaliste; elle ne suppose pas, par exemple, que l'acteur soit tout à fait honnête, ni tout à fait raisonnable. Elle peut prendre en compte des raisons cachées, des motivations inconscientes, intégrer analyse subjective et analyse objective. Elle ne suppose pas non plus que l'observateur connaisse les vraies raisons des choix de l'acteur. L'observation d'une certaine cohérence ne permet pas de juger et d'affirmer : 'c'est là la raison', mais seulement : 'c'est une des explications possibles'. Enfin, elle ne donne pas à croire que les acteurs prennent toujours les décisions les meilleures pour eux : une cohérence n'est pas une optimisation (Mermet L., 1992, p111)". Ces acteurs définissent chacun une stratégie de gestion fonctionnelle, et il n'y a pas d'accord sur les objectifs des multiples acteurs qui agissent en même temps sur un même espace, dont ils ne maîtrisent pas individuellement le devenir. **Du point de vue de la prise de décision**, on se situe dans un univers où les stratégies individuelles reposent sur l'anticipation du résultat de l'action entreprise, ainsi que des choix effectués par les autres acteurs et de leurs réactions. **Du point de vue de l'objet considéré (ici, l'espace littoral)**, la gestion effective résulte de l'ensemble des stratégies individuelles; et c'est à ce niveau que sont mis en place des modes de régulation collective. Dans ce cadre, l'analyse en termes de jeu permet de représenter les règles de décision à l'oeuvre, fonctions des anticipations que font les acteurs, de la nature des interactions entre eux, et du degré de stabilité des stratégies individuelles et collectives (Axelrod, 1992). Cette analyse débouche sur la mise en évidence des règles qui permettraient de résoudre les situations conflictuelles considérées, en particulier :

- la définition des modes de représentation des différents acteurs dans les processus de gestion collective;
- la maîtrise de l'agenda, et plus largement des délais de mise en oeuvre de ces stratégies;

- la résolution des questions techniques;
  - la gestion de l'information au sein du système de gestion;
  - le choix du mode d'application des règles établies, et de suivi et de révision de ces règles;
- (Crowfoot JE., Wondolleck JM., 1990).

Sur le plan pratique, l'approche des situations conflictuelles implique que l'on confronte discours et stratégies, afin de se représenter à la fois les problèmes posés et les positions des acteurs par rapport à ces problèmes. Ce travail passe en particulier par un tri critique entre les réalisations et projets concrets (transformations spatiales, mise en oeuvre de moyens matériels, évolutions institutionnelles) et les argumentaires (perceptions subjectives et techniques de persuasion). La représentation schématique qui en découle est nécessairement simplificatrice; elle permet d'effectuer un diagnostic de situations réelles complexes et confuses<sup>137</sup>, à partir duquel l'analyse du processus de décision peut être menée. Cette approche nécessite toutefois une bonne connaissance du "cadre général", historique, géographique, socio-économique et culturel dans lequel les situations représentées s'inscrivent.

Enfin, la modélisation des processus conflictuels devrait tirer bénéfice d'une représentation spatiale des informations concrètes disponibles pour un cas donné, à partir de systèmes d'information géographique compris comme des outils flexibles de définition des "cadres de jeu". La représentation des transformations spatiales, associée à celle des processus décisionnels à l'oeuvre, constituerait ainsi un modèle dynamique complet permettant d'envisager des scénarios d'évolution des systèmes côtiers, à différentes échelles d'espace et de temps, et d'accompagner la mise en place de dispositifs de régulation de l'accès et de l'usage de la zone littorale.

L'étude a permis de souligner la complexité des systèmes de décision à l'oeuvre sur les côtes martiniquaises. Celle-ci découle de la diversité des acteurs à prendre en compte (public/privé, groupe/individu), des environnements dans lesquels ils interviennent (milieux terrestres/marins, urbanisés/ruraux), et des enjeux qui motivent leurs actions (objectifs publics/privés, économiques/sociaux, liés à la préservation d'un secteur d'activité/d'une ressource, etc.). Par ailleurs, ces éléments ne peuvent être considérés comme indépendants les uns des autres, et peuvent interagir à différents niveaux de temps et d'espace.

Face à cette complexité, trois formes institutionnelles de gestion coexistent : des outils de programmation collective, certains systèmes spécifiques de négociation, et des acteurs dont la position particulière entraîne l'adoption d'une fonction de médiateur.

Les premiers (loi littoral, schémas d'aménagement, plans d'occupation des sols) ne semblent être, à l'heure actuelle, qu'une forme de constat du décalage qui existe entre la gestion intentionnelle publique et

---

<sup>137</sup>Mermet, Op.cit.

la gestion effective, ou encore comme un objectif abstrait vers lequel il s'agirait de tendre dans la gestion des côtes. En fin de compte, ils ne semblent pas fournir d'éléments de régulation directs des usages; en particulier, ils ne définissent pas de lieux de concertation et de négociation. Il s'agit finalement de références (souvent assez imprécises) entièrement ou en partie intégrées par certains acteurs aux processus décisionnels comme légitimant leurs positions et leurs actions, donc d'objets de débats.

Les seconds (commission des cinquante pas géométriques, commission nautique locale, commission des sites, etc.) remplissent un rôle apparemment assez éloigné des objectifs qui leurs étaient attribués à l'origine. Ils apparaissent comme les principaux lieux institutionnels de négociation des situations conflictuelles locales, sans toutefois rassembler la totalité des acteurs ou des intérêts impliqués (les intérêts diffus tels ceux de la plaisance sont alors mal représentés, bien qu'étant partie prenante des questions d'usage de l'espace littoral).

Les derniers (essentiellement les mairies et les services locaux des administrations des affaires maritimes et de l'équipement), en raison de leur position dans les systèmes considérés, se voient attribuer un rôle central dans les processus décisionnels, en intervenant comme médiateurs volontaires ou obligés des débats concernant l'usage des côtes. Là encore, le décalage avec leurs attributions premières entraîne un certain nombre de difficultés à remplir complètement la fonction de régulation qui leur est de fait attribuée : manque de moyens ou de moyens adaptés, et absence de suivi des relations dont ils sont le centre en particulier.

Ce rapport constitue un document de travail dont l'objectif est avant tout méthodologique, et de constitution d'un matériau structuré, à partir duquel des éléments d'analyse plus synthétiques doivent être dégagés. Plusieurs travaux s'y ajoutent, concernant les littoraux métropolitains, pour constituer un ensemble important d'informations à propos des systèmes de gestion des côtes françaises. L'analyse sera menée sur cette base, et devrait permettre d'approfondir les remarques faites plus haut sur les problèmes de gestion des côtes martiniquaises.



**ANNEXES.**

ANNEXE I - EXTRAITS DES DOCUMENTS HISTORIQUES RELATIFS AU LITTORAL MARTINICAIS.  
(Souligné par nous).

**A - LETTRE DE M. DE BAAS, GOUVERNEUR GENERAL DES ILES D'AMERIQUE, AU MINISTRE COLBERT; 8  
FEVRIER 1674. (IN BAUDE, 1918, P6).**

"Je ne sais pas, Monseigneur, si quelqu'un vous a jamais expliqué pourquoi les cinquante pas du Roi ont été réservés dans les îles françaises d'Amérique, c'est à dire pourquoi les concessions des premiers étages n'ont été accordées qu'à condition qu'elles commenceront à cinquante pas du bord de la mer et que cette ceinture extérieure qui fait le contour de l'île ne peut être donnée en propre à aucun habitant pour plusieurs raisons avantageuses pour le bien de la Colonie.

La première a été pour rendre difficile l'abord des îles ailleurs que dans les rades où les bourgs sont bâtis, car cinquante pas de terre en bois debout très épais et très difficile à percer sont un grans empêchement pour les descentes de l'ennemi.

Secondement, les cinquante pas du Roi sont réservés pour y faire des fortifications s'il était nécessaire, afin de s'opposer aux descentes des ennemis, et l'on a réservé cette terre pour ne rien prendre sur celle des habitants qui autrement auraient pu demander des dédommagements.

En troisième lieu, cette réserve est faite afin que chacun ait un passage libre le long de la mer, car, sans cela, les habitants l'auraient empêché par des clôtures et par des oppositions qui, tous les jours, auraient causé des procès et des querelles parmi eux.

Quatrièmement, pour donner aux capitaines des navires qui viennent aux Iles la faculté d'aller couper des bois dans les cinquante pas du Roi pour leur nécessité, car, sans cela, les habitants ne leur permettraient d'en prendre qu'en payant.

La cinquième est celle de donner moyen aux artisans de se loger, car ils n'ont aucun fonds pour acheter des habitations, et ils n'ont pour tout bien que leurs outils pour gagner leur vie. On leur donne aux uns plus, aux autres moins de terre pour y bâtir des maisons, mais c'est toujours à condition que, si le Roi a besoin du fonds sur lequel ils doivent bâtir, ils transporteront ailleurs leur bâtiment. Or, sur ces cinquante pas sont logés les pêcheurs, les maçons, les charpentiers et autres personnes nécessaires au maintien des Colonies".

-----

**B - JOURNAL OFFICIEL DE LA REPUBLIQUE FRANÇAISE DU 22 JUILLET 1955, PAGE 6653; DECRET N°55-885  
DU 30 JUIN 1955, EXPOSE DES MOTIFS (IN DEPARTEMENT DE LA MARTINIQUE, 1969).**

"L'introduction de la législation et de la réglementation domaniales métropolitaines dans les départements de la Guadeloupe, de la Guyane française, de la Martinique et de la Réunion n'a pas modifié le statut juridique de la réserve domaniale dite "zone des cinquante pas géométriques". Cette réserve, constituée par une bande de terrain d'une largeur de 81,20 mètres situés en bordure du rivage de la mer, dépend du domaine public national.

L'institution de la zone, qui remonte au début de l'établissement de la France dans les anciennes colonies, fut motivée principalement par les nécessités de la défense des côtes basée sur des conceptions depuis longtemps périmées. Son régime, extrêmement complexe du fait, notamment des nombreux empiètements commis par des particuliers depuis plus de deux siècles, constitue de toute évidence un anachronisme.

Par ailleurs, par sa situation, au voisinage de la mer, la réserve domaniale constitue, dans les quatre départements d'outre-mer, la zone qui se prêterait le mieux aux installations industrielles et commerciales, ainsi qu'à la construction d'immeubles à usage d'hôtels touristiques.

Or, il n'est pas douteux que les départements d'outre-mer souffrent encore de sous-emploi et d'un développement économique insuffisant. L'utilisation des terrains dépendant de la zone des cinquante pas géométriques à des fins industrielles, commerciales, agricoles et touristiques permettrait de remédier dans une large mesure à cette situation.

Mais dès l'instant qu'elle constitue juridiquement une dépendance du domaine public national, la réserve domaniale est inaliénable et imprescriptible.

(...) En fait, la réserve ne peut, actuellement, faire l'objet que d'autorisations d'occupation temporaire dont le caractère essentiellement précaire et révocable ne saurait permettre ni la création d'établissements industriels ou agricoles, ni l'édification de constructions.

Il convient d'ailleurs de signaler que, sauf dans le département de la Réunion, les bénéficiaires d'autorisations d'occupations temporaire risquent de se heurter à l'opposition des propriétaires riverains qui ont toujours bénéficié et bénéficient encore d'une tolérance d'usage sur la réserve.

(...) Ces constatations amènent à conclure que le statut actuel de la réserve constitue un obstacle certain au développement économique, social et touristique des départements d'outre-mer. (...)"

---

**C - SCHEMA D'AMENAGEMENT DE LA MARTINIQUE, DOCUMENT PROVISoire, FASCICULE 4. LE**

**LITTORAL.** (AGENCE D'AMENAGEMENT ET D'URBANISME ANTILLES-GUYANE, JUIN 1976).

"LE DIAGNOSTIC :

-Un patrimoine collectif et public inestimable mais convoité.

Parce que la Martinique est une île, le littoral est un bien vital donc précieux, ce qui est accentué par le fait que toutes les parties des 350 kilomètres de côtes n'offrent pas les mêmes attraits pour les utilisateurs potentiels. De multiples pressions émanent des marins-pêcheurs, des touristes, des vacanciers, des restaurateurs, des promoteurs, des industriels ou des agriculteurs.

-Un espace dont la dégradation s'accroît, ce phénomène étant la résultante de plusieurs causes : une population qui ignore très souvent les fonctions de certains secteurs du littoral; une urbanisation formant écran entre l'arrière pays et l'océan; un tourisme dont l'intégration n'est toujours pas résolue; un développement des loisirs qui n'a pas été accompagné des équipements souhaitables; une pollution des sites.

-Une politique d'aménagement à mettre en oeuvre, pour programmer les implantations économiques structurantes; pour définir le périmètre des urbanisations; pour protéger les sites et d'une façon générale améliorer le cadre de vie.

(...) OBJECTIFS :

-Prendre en compte les vocations essentielles du littoral.

-Mettre en oeuvre un aménagement en profondeur pour assurer le développement de l'arrière pays.

-Implanter en recul du rivage et en dehors des 50 pas géométriques les activités ou équipements ne nécessitant pas "les pieds dans l'eau", afin d'en conserver le caractère essentiellement collectif.

-Organiser les espaces urbains existants et empêcher la prolifération de nouveaux bidonvilles côtiers.

-Garantir le "droit de la mer" pour tous, sans oublier que cela implique des devoirs à chacun.

(...) MOYENS :

Appliquer fermement la réglementation déjà promulguée pour la protection du domaine public maritime et des 50 pas géométriques.

-Assurer le gardiennage effectif de la zone des 50 pas.

-Renforcer dans certains cas les moyens juridiques pour la protection des sites écologiques et celle des paysages.

-Adopter une politique de l'habitat social visant à empêcher l'apparition des bidonvilles.

-Créer des centres de vacances à caractère social pour les économiquement faibles.

-Informers les Élus et le Public en permanence.

-Consulter les experts écologistes.

-Assurer le traitement industriel des déchets.

-Étudier des variantes d'utilisation du littoral pour les grands équipements.

-Étendre en Martinique les attributions du Conservatoire de l'Espace Littoral.

-Multiplier les Bases Littorales de Loisirs et Nature.

-Prendre en compte l'idée de protection lors de l'établissement des plans d'aménagement."

---

**D - PROJET DE SCHEMA D'AMENAGEMENT REGIONAL. CONSEIL REGIONAL DE LA MARTINIQUE. JUIN 1991.**

**p173.**

"L'objet du SMVM est précisément de déterminer la vocation de ces secteurs où sont localisés les enjeux d'avenir de la Martinique. Les options fondamentales de développement, de mise en valeur du territoire et de protection de l'environnement arrêtées par le Conseil Régional pour la Martinique et exprimées dans le SAR, constituent le cadre de réflexion pour déterminer ces vocations.

L'enjeu des choix à faire concernant ces secteurs est toujours le développement économique et la création d'emplois, auquel on peut parvenir par trois types de réponses fondamentales :

- en préservant le capital productif agricole, affirmé comme base dynamisante de la structure économique martiniquaise;
- en préservant le capital d'image que représentent les sites côtiers attractifs pour le tourisme et les loisirs, qui constituent le véritable fonds de commerce d'une industrie touristique martiniquaise;
- en préservant le capital forestier, dont la destruction doit être stoppée et la reconstitution engagée.
- en mettant en valeur les potentialités de développement, d'aménagement de certains secteurs, par une urbanisation et un habitat requalifiés et par l'implantation d'activités économiques structurantes.

(...) Les actions à engager viseront à assurer :

- la gestion du patrimoine naturel et biologique, richesse naturelle de base.
- le rééquilibrage des activités sur le territoire.
- la mise à niveau des infrastructures, équipements.

La gestion des ressources naturelles et des richesses patrimoniales, qu'elles soient culturelles ou naturelles, constitue un enjeu majeur et fondamental pour le devenir de la Martinique. (...)".

-----

**ANNEXE II - PRINCIPAUX INDICATEURS DE L'ÉVOLUTION ÉCONOMIQUE ET SOCIALE CARACTÉRISANT LA  
MARTINIQUE À PARTIR DES ANNÉES 1950.**

**A - ÉVOLUTION DE LA POPULATION (EN MILLIERS D'HABITANTS).**

	1954	1961	1967	1974	1982	1990
<b>Population</b>	239	292	320	325	329	360
<b>Rythme d'évolution</b>		3.1 %	1.6 %	0.2 %	0.1 %	1.1 %

Source : INSEE; in Hilico, 1991.

La structure par âge actuelle de la population martiniquaise (beaucoup de jeunes adultes et peu de personnes âgées) implique une forte croissance naturelle prévisible, dans les années à venir. À partir de différentes hypothèses concernant en particulier les mouvements migratoires, les estimations faites par l'INSEE vont de 380 000 à 500 000 habitants en l'an 2010 (INSEE - TER, 1993). Cet accroissement de la population entraînera une demande de logements supplémentaires, en plus des efforts nécessaires à la résorption de l'habitat précaire et au renouvellement du parc de logements existant, ainsi qu'un besoin accru de mise à niveau des infrastructures de viabilité urbaine (eau, électricité, assainissement, ...).

**B - ÉVOLUTION DE LA STRUCTURE DU PIB (EN %)**

	1950	1975	1982	1989
<b>Primaire</b>	36	10,6	8,0	5,9
<b>Secondaire</b>	20	14,2	10,8	14,5
<b>Tertiaire (dont services non marchands)</b>	44 (14)	75,2 (32,3)	81,2 (33,9)	79,6 (50)

Sources : De Miras, 1987 / Salmon, Antona, 1991 / INSEE - TER, 1993.

**C - ÉVOLUTION DE LA STRUCTURE DE LA POPULATION ACTIVE OCCUPEE (EN %).**

	1961	1974	1982	1990
<b>Primaire</b>	40	20	11,3	10,5
<b>Secondaire</b>	21	17,5	16,9	14,5
<b>Tertiaire (dont services non marchands)</b>	39	62,5 (30,9)	71,8 (33,8)	75 (32,3)

Sources : Salmon, Antona, 1991 / INSEE - TER, 1993.

Au recensement de 1990, la population active représentait 46 % de la population totale, avec un taux de chômage de 31% (au sens du Bureau International du Travail).

**D - ÉVOLUTION DE LA POPULATION DANS L'AGGLOMÉRATION FOYALAISE (EN MILLIERS D'HABITANTS).**

	Fort-de-France	Lamentin	Schoelcher	Total Agglomération	Martinique
<b>1954</b>	60	6,5	14,5	81	239
<b>(%)</b>	(25)	(2,7)	(6)	(33,7)	(100)
<b>1990</b>	100	20	30	150	360
<b>(%)</b>	(27,7)	(5,5)	(8,3)	(41,5)	(100)
<b>Densité, 1990 (ha/km<sup>2</sup>)</b>	2264	482	936	1227	327

Source : INSEE, recensements de la population 1954 et 1990.

## E - ANNEE D'ACHEVEMENT DES LOGEMENTS.

Avant 1975	1975-1982	Depuis 1982	Total
67 186	22 117	34 014	123 317

Source : INSEE - TER, 1993.

Le rajeunissement des logements est très net; il concerne avant tout le sud et les alentours de Fort-de-France. En 1990, 38 % des logements de l'île étaient raccordés au tout à l'égout, contre 22,5 % en 1982. D'après un responsable de la Direction de l'Agriculture et de la Forêt, la capacité actuelle de traitement en Martinique est de 150 à 200 000 Équivalents Habitants (EH), mais seulement 100 000 EH sont effectivement traités, la population n'étant pas incitée à se raccorder aux réseaux existants. Une partie des stations existantes est cependant saturée et nécessitera des efforts importants d'extension dans les années à venir.

## F - ÉVOLUTION DU TRAFIC DE L'AÉROPORT DU LAMENTIN.

	1956	1965	1986	1992
Mouvements d'avions commerciaux (nombre)	2 725	5 180	21 160	30 884
Nombre de passagers (arrivées, départs et transit)	48 700	109 300	1 020 100	1 482 100
Fret (tonnes)	230	1 700	10 900	15 700

Sources : Aviation Civile, in Pastel, 1986 / CCIM, in Rapport annuel de l'IEDOM, 1990 / INSEE - TER, 1993.

Le caractère saisonnier du trafic de passagers est très marqué, variant en moyenne de 5100 passagers par jour en juillet-août à 3000 passagers en octobre-novembre.

## G - ÉVOLUTION DU NOMBRE DE VÉHICULES ET DU RÉSEAU ROUTIER.

Entre 1962 et 1987, le nombre de véhicules, toutes catégories confondues, est passé de 16 800 à 177000. Actuellement, ce nombre est estimé aux environs de 200 000 par les services de la Direction Départementale de l'Équipement; et son augmentation devrait se poursuivre à un rythme rapide jusqu'à la fin de la décennie (265 000 véhicules en 2000). On compte ainsi en moyenne un véhicule pour moins de deux martiniquais, alors que ce ratio est généralement de 1 pour 2,5 dans les pays industrialisés; l'accroissement du parc locatif lié à la fréquentation touristique n'est pas étranger à ce phénomène.

Parallèlement, le réseau routier martiniquais est passé de 753 à 1 690 kilomètres de voiries entre 1950 et 1980; il atteint aujourd'hui 2000 kilomètres, dont plus de la moitié en routes communales (on compte environ 210 véhicules par kilomètre de réseau routier, hors routes communales). Environ 14 % de ce réseau est constitué de routes nationales, dont le tracé est souvent proche de la mer : RN2 de Schoelcher vers Saint-Pierre (11 413 véhicules par jour, dont plus de la moitié de poids lourds desservant les carrières du Nord-Caraïbe), RN5 de Trois-Rivières vers le Marin (10 420 véhicules par jour), RN1 de Trinité vers Basse-Pointe (6 734 véhicules par jour en 1991), et RN6 du Vauclin au François ( 4 163 véhicules par jour), la plupart de ces tronçons devant subir des travaux d'amélioration dans le cadre du Schéma Routier National, d'ici dix ans.

Sources : DDE - Réseau routier national, Schéma Directeur 1989-2003 / DDE - Recensement de la circulation 1991.

## H - ÉVOLUTION DU TRAFIC PORTUAIRE A FORT-DE-FRANCE

(nombre de navires et volume taxable en mètres cubes).

	1982	1984	1986	1988	1991
<b>Commerce</b>	610 (7 355)	688 (7 567)	677 (13 970)	750 (16 746)	843 (18 594)
<b>Croisière</b>	273 (7021)	215 (5 227)	364 (12 658)	561 (20 676)	696 (24 482)
<b>Passagers</b>	nd.	nd.	nd.	2 (2)	212 (162)
<b>Autres</b>	152	116	88	102	49

Source : DDE - Résultats d'exploitation du port de Fort-de-France 1991 (nd. = non disponible).

### I - PRINCIPAUX SITES COTIERS DE DEVELOPPEMENT DE L'INDUSTRIE ET L'ARTISANAT.

Le secteur industriel est assez limité en Martinique, avec environ 200 entreprises pour 4000 emplois. Les industries localisées à proximité des côtes sont le plus souvent des installations ponctuelles isolées appartenant pour la plupart au secteur agro-alimentaire. Les rumeries sont les principales, présentes sur l'ensemble de l'île, mais plus nombreuses dans le centre et le nord-atlantique. Souvent situées à proximité immédiate de la mer, elles rejettent directement la vinasse (débits importants mais charges polluantes faibles) et les "fonds de cuve" (débits faibles mais charge polluante élevée), à la saison pluvieuse, lorsque le débit des rivières est le plus important.

L'autre type d'exploitation isolée est la carrière exploitant des matériaux d'origine volcanique dont les deux principaux gisements, en quantité comme en qualité, sont situés près de la mer, à Saint-Pierre et au Diamant. Les exploitations produisent essentiellement des sables provenant de dépôts pyroclastiques (nuées ardentes de la Montagne Pelée et du Morne Larcher) et de coulées de lave dure, qui sont utilisés pour la fabrication de béton et d'enduits, pour le remblais, et pour la fabrication de parpaings et de ciments; Les carrières produisent également du tout-venant et des enrochements (Diamant). Les eaux de lavage des matériaux doivent normalement passer en bassin de décantation, avant rejet en mer. Depuis le milieu des années 1980, on assiste à une augmentation de la production et de la consommation de ces matériaux dans l'île, de 10 à 15 % en moyenne par an.

Les zones industrielles et artisanales sont nombreuses et présentes dans la plupart des communes côtières, en général non loin du rivage; leur niveau de développement est variable. Les plus importantes se situent dans la plaine du Lamentin, leur extension se faisant sur les secteurs inondables et la mangrove du fond de la baie de Fort-de-France.

Sources : Conseil Régional Martinique, 1991. Projet de SAR / DRIRE 1989, Situation de l'industrie extractive de la Martinique / DRIRE.

## ANNEXE III - LE TOURISME.

## A - ÉVOLUTION DE LA FREQUENTATION TOURISTIQUE ANNUELLE (EN MILLIERS DE PERSONNES ET NOMBRE DE NAVIRES).

	1967	1973	1986	1988	1990	1992
Touristes de séjour*	14	64	150	280,5	281	320,5
Plaisanciers	nd.	nd.	23,5	25	28	24
Touristes de croisière**	67	200	214	385,5	421	399,5
Total	81	264	387,5	691	730	744
Navires de plaisance***	nd.	nd.	5 200	5 300	5 900	5 800

\* Personnes séjournant plus de 24 heures à la Martinique, et logeant à l'hôtel, dans des logements meublés ou chez des parents ou amis.

\*\* Ne sont pas comptabilisés dans ce tableau les excursionnistes arrivant par avion : environ 6 800 en 1992, essentiellement des "touristes d'affaire" en provenance de Guadeloupe et des personnes venant embarquer sur des navires de croisière ou de plaisance au départ de Martinique.

\*\*\* Ces chiffres sont ceux fournis par les services des douanes du port de Fort-de-France (comprend la marina de la Pointe du Bout); les entrées de navires enregistrées dans d'autres ports de l'île ne sont pas inclus (en particulier celles du Marin). La Police de l'Air et des Frontières comptait 1925 entrées de navires de plaisance en 1975.

Sources : Schéma d'Aménagement de la Martinique, document provisoire, fascicule 1, 1974 / ARDTM - Observatoire statistique et économique, bilan 1992 (nd. = non disponible).

## B - ÉVOLUTION DE LA CAPACITE D'ACCUEIL.

## a - Nombre de chambres d'hôtel.

1970	1975	1980	1987	1992
860	1540	2220	2560	3600

Sources : Pastel, 1986 / INSEE; Enquête mensuelle de fréquentation hôtelière, année 1991 / ARDTM - Observatoire statistique et économique, bilan 1992.

L'évolution de la clientèle n'ayant pas suivi l'augmentation de la capacité d'accueil, on observe une baisse du coefficient d'occupation des chambres depuis quelques années (59,5 % en 1989 contre 54 % en 1992).

## b - Permis de construire touristiques.

Une étude menée par l'ARDTM en 1992 montre qu'entre 1985 et 1991, 143 permis de construire ont été accordés pour l'hébergement touristique, ce qui représente un nombre théorique de 4056 chambres; 2 630 chambres avaient effectivement été réalisées à l'époque où l'étude eut lieu (Surface Hors Oeuvre Nette ainsi construite = 160 700 mètres carrés). Sur cette période, trois quarts des communes de l'île ne rassemblent que 28,6 % des permis délivrés. Le Sud-Caraïbe concentre les deux tiers des permis délivrés et des chambres construites, avec le Diamant, Sainte-Anne et les Trois Ilets qui représentent près de la moitié du total. L'évolution annuelle des permis délivrés donne une idée de l'impact des mesures d'incitation à l'investissement de 1986 sur la construction touristique :



**c - Évolution des permis de construire délivrés et du nombre de chambres correspondant.**

	Permis de construire totaux	Permis de construire touristiques	Chambres théoriques	Chambres construites
1985	2043	5	20	20
1986	1965	15	308	308
1987	2699	24	517	517
1988	2691	24	548	382
1989	2581	21	1087	656
1990	2559	31	816	387
1991	3104	23	760	360

Source : ARDTM - Observatoire statistique et économique, étude des permis de construire touristiques, 1992.

**C - DONNEES COMPLEMENTAIRES (1992).**

**Origine des touristes de séjour :** 68% de France Métropolitaine, 81% d'Europe, 7% d'Amérique du Nord, 4% de Guadeloupe et 4% des autres îles de la Caraïbe.

**Communes de résidence :** quatre communes concentrent près de 65% de la fréquentation; Trois Ilets (25,3%), Sainte-Anne (15,4%), Fort-de-France (11,9%) et le Diamant (11,6%).

**Communes fréquentées (dans lesquelles la personne s'arrête au moins une fois) :** 61% fréquentent les Anses d'Arlet, 60% Saint-Pierre, 58,6% le Marin et 54,7% le François.

**Dépenses directes des touristes en 1992 :**

- Croisiéristes (une journée) : 74,6 millions de francs, soit en moyenne 190 F/personne.
- Plaisanciers (quelques jours) : 33,6 millions de francs, soit en moyenne 1 400 F/personne (dont les 3/4 pour l'avitaillement, et le quart pour le mouillage, l'entretien du navire, et les frais divers.
- Personnes séjournant de huit jours à un mois : 961,5 millions de francs, soit en moyenne 3 000 Francs par personne (pour un coût global moyen du séjour d'environ 8000 francs).

**La valeur ajoutée du secteur touristique** (au sens restreint de l'hôtellerie et de la restauration) représentait 5,4 % du PIB marchand en 1982 et 7,5 % en 1988.

D'après une enquête réalisé en 1992 par l'ARDTM, "les martiniquais ont une attitude ambiguë relativement à l'activité touristique. Alors que plus de 80 % déclarent que le tourisme est une clé importante du développement économique, plus de 55 % d'entre eux ont un sentiment d'envahissement par les touristes. Dans l'ensemble, les martiniquais ne croient pas que le tourisme soit synonyme de perte d'identité (...). Par contre, les pourcentages de ceux qui croient que le tourisme est un moyen efficace de lutter contre le chômage et ceux qui n'y croient pas sont assez proches" (p 78).

Source : ARDTM, Observatoire statistique et économique. Bilan 1992.

## ANNEXE IV - LOISIRS NAUTIQUES.

### A - INFRASTRUCTURES.

Il existe en Martinique dix zones officiellement affectées au stationnement des navires de plaisance, et équipées en conséquence, dont six se situent à l'intérieur de la baie de Fort-de-France. Il s'agit de la marina de la Pointe du Bout aux Trois Ilets (112 places), de cinq ports ayant le statut de port de plaisance (Fort-de-France (60 places), le Lamentin (35 places), le Marin (300 places), le François et le Robert) et de quatre mouillages organisés (trois dans la baie de Fort-de-France et un à Trinité). Seuls la marina de la Pointe du Bout (1973) et le port de plaisance du Marin (1987) ont fait l'objet de financements publics. Ces zones sont exploitées sous forme de concessions accordées par l'Etat, propriétaire des terrains en bord de mer, aux communes ou à la Chambre de Commerce et d'Industrie pour la baie de Fort-de-France, qui peuvent accorder des sous-concessions à des entreprises privées. Dès le milieu des années 1980, la marina était saturée (les réservations devaient être faites quatre mois à l'avance pour un poste à quai). Parallèlement, les sites de mouillage inorganisé ont connu un fort développement (en nombre et en taille) depuis une dizaine d'années.

Source : ARDTM, Observatoire statistique et économique, 1990. Le tourisme nautique à la Martinique.

### B - L'OFFRE DE LOISIRS NAUTIQUES ET LA DEFISCALISATION.

- L'offre de loisirs nautiques concerne avant tout la **location de bateaux**, qui peut revêtir des formes multiples : avec équipage (croisières touristiques, promenades à la journée, traversée de la baie de Fort-de-France, promenades en yoles de pêche autorisées au transport de passagers, sur la côte centre et sud atlantique), ou sans équipage.

Les entreprises qui proposent de louer des bateaux avec ou sans équipage sont toutes déclarées légalement dans les DOM et la totalité de leur flotte y est basée à l'année, essentiellement au Marin et aux Trois Ilets. D'après la Direction Départementale des Affaires Maritimes (DDAM), il en existait 17 en 1993, pour une flotte d'environ 380 bateaux. En 1991, cette flotte diversifiée (construction essentiellement française), où les monocoques étaient largement majoritaires (les catamarans ne représentaient que 12% du parc), totalisait une capacité d'accueil de 3300 personnes par jour. La taille moyenne des bateaux était de plus de 15 mètres pour 20%, entre 10 et 15 mètres pour 64%, entre 5 et 10 mètres pour 15% et de moins de 5 mètres pour 1%. D'après la DDAM, la tendance est cependant au développement des unités de plus de 14 mètres, confortables et manoeuvrées par un équipage professionnel, face à la saturation du marché des navires de taille moyenne. Enfin, ces flottes fonctionnent essentiellement de janvier à mai, avec un taux d'utilisation moyen des bateaux de 9 à 20 semaines par an avec équipage, et de 10 semaines par an sans équipage.

Les investissements de ces entreprises restent globalement limités, pour les entreprises individuelles qui se limitent à l'acquisition d'un navire et à son aménagement pour le transport de passagers, comme pour les sociétés dont les investissements sont sans commune mesure avec la valeur de la flotte dont elles ne sont que les gestionnaires (jusqu'à une centaine de navires pour les plus grandes).

- Toutes les entreprises de ce secteur peuvent bénéficier, et ont largement bénéficié, de la défiscalisation des investissements dans les DOM (article 22 de la loi de finances rectificative pour 1986), y compris les entreprises de construction et de réparation navale, mais à l'exception de l'accastillage qui se limite à des opérations d'achat-revente de produits.

En particulier, un bateau de plaisance n'est en principe éligible à la défiscalisation que s'il est la propriété de la société qui l'exploite. S'il n'est pas utilisé par le propriétaire lui-même, celui-ci ne peut pratiquer la déduction pour investissement que si l'entreprise utilisatrice peut également en bénéficier (le bien doit être utilisé dans un DOM par une entreprise implantée dans ce département), et si le bien est mis à disposition de l'entreprise dans le cadre d'un contrat de location de longue durée (au moins cinq ans).

Dans le cas de l'exploitation du sous-marin à Saint-Pierre, le schéma est ainsi le suivant : les investisseurs détiennent le capital d'une Société en Nom Collectif qui effectue les investissements. Chaque investisseur peut alors déduire de sa base imposable le prix de revient des navires achetés par la SNC au prorata de sa participation, ainsi que les éventuels déficits attendus de la société au cours de ses premières années de fonctionnement. Les produits de celle-ci, destinés à couvrir le remboursement des investissements et les frais financiers, consisteront en un loyer versé par une Société Anonyme (la Compagnie de la Baie de Saint-Pierre,

composée des promoteurs initiaux et de partenaires institutionnels locaux). Cette société assurera l'exploitation des équipements loués auprès de la SNC pour une durée de huit ans. Les produits de la Compagnie seront essentiellement constitués des revenus tirés de l'exploitation.

Par ailleurs, ces entreprises ont également pu bénéficier des aides à l'équipement et à l'emploi (État), des aides et avantages régionaux (prime à la création d'entreprise et à l'emploi, exonération de l'octroi de mer), crédits à taux bonifiés.

Sources : ARDTM, 1990, Tourisme nautique / ARDTM, 1991. Bilan du tourisme / Direction Départementale des Affaires Maritimes.

#### C - ÉVOLUTION DE LA FLOTTE DE PLAISANCE IMMATICULEE EN MARTINIQUE.

	Moins de 2 Tjb.			Plus de 2 Tjb			TOTAL
	Voile	Moteur	Embarcations locales*	Voile	Moteur	Embarcations locales*	
1975	245	1150	2379	171	419	10	
1977	263	1338	2548	217	451	22	4839
1979	278	1527	2794	270	511	36	5416
1981	286	1714	3064	310	552	51	5977
1983	298	1911	3305	348	565	59	6486
1985	6208			1046			7254
1987	5391			964			6355**
1989	6605			1313			7918

\* Embarcations locales = yoles, gommiers et chaloupes.

\*\* En 1987, 1099 anciennes immatriculations n'ont pas été réimmatriculées et peuvent actuellement être considérées comme détruites.

Source : Direction Départementale des Affaires Maritimes.

Le terme "Navires de plaisance" est trompeur, dans la mesure où il recouvre à la fois des navires destinés aux loisirs (sans but lucratif), et des navires loués avec ou sans équipage par des sociétés privées. De plus, certains navires exploités pour le tourisme sont enregistrés comme navires de commerce. En 1992, on considérait comme "navires de tourisme" : 500 navires de location avec ou sans skipper (enregistrés comme navires de plaisance), 20 navires support de plongée ou de pêche au gros (enregistrés au commerce ou à la pêche) et 180 navires à utilisation collective (enregistrés au commerce), soit un total de 700 bateaux immatriculés, basés pour 65% au Marin, 25% à la Pointe du Bout et 10% au François et au Robert.

#### D - POUVOIR DE POLICE SPECIALE DU MAIRE DANS LA BANDE DES 300 METRES.

La loi littoral du 3 janvier 1986 confie aux maires un pouvoir de réglementation et de police sur les baignades et les activités nautiques pratiquées à partir du rivage avec des engins de plage non immatriculés (planches à voile, dériveurs légers, etc.). La loi impose au Maire :

- de réglementer l'utilisation des aménagements réalisés pour la pratique de ces activités et de pouvoir d'urgence à toutes mesures d'assistance et de secours,
- de délimiter une ou plusieurs zones surveillées en vue de la baignade et des activités nautiques,
- d'informer le public sur le contenu de la réglementation.

L'exercice de ces compétences engage la responsabilité de la commune, en particulier dans le cas d'une insuffisance des mesures prescrites pour la prévention des accidents.

Ce pouvoir de police s'inscrit dans le cadre suivant :

## EXERCICE DES DIFFERENTS POUVOIRS DE POLICE

	PORT DE PLAISANCE (COMMUNE)	PORT AUTONOME (ETAT)	PORT MIXTE * (DEPARTEMENT)	PORT D'INTERET NATIONAL (ETAT)	DOMAINE PUBLIC MARITIME HORS PORT (PLAGES ETC...)	MER	PORTS MILITAIRES
MAIRE	Police générale (ordre public)	Police générale (ordre public)	Police générale (ordre public)	Police générale (ordre public)	Police générale jusqu'à la limite des eaux		
	Police spéciale de la conservation et de l'exploitation Police spéciale des épaves					Police spéciale de la baignade et engins nautiques non immatriculés jusqu'à 300 mètres	
DIRECTEUR DU PORT AUTONOME		Police spéciale de la conservation et de l'exploitation (par délégation de l'Etat)					
PRESIDENT DU CONSEIL GENERAL			Police spéciale de la conservation et de l'exploitation Police spéciale des épaves				
PREFET DU DEPARTEMENT	Police générale par substitution (ordre public)	Police générale	Police générale (ordre public)	Police générale	Police spéciale (Police spéciale de la conservation) Loi du 29 février an X Utilisation du DPM - Exploitation du plateau continental Concessions de cultures marines	Police spéciale de la signalisation maritime (phares et balises)	
	Polices spéciales de la qualité des eaux, de la signalisation maritime	Polices spéciales de la qualité des eaux, de la signalisation maritime	Polices spéciales de la qualité des eaux, de la signalisation maritime	Polices spéciales de la qualité des eaux, de la signalisation maritime (sauf port militaire)	Police de la chasse maritime Police spéciale des épaves	Police spéciale des immersions	
PREFET DE REGION						Police des pêches maritimes	
DIRECTEUR INTERREGIONAL DES AFFAIRES MARITIMES	Police de la sécurité des navires et du transport par mer des matières dangereuses						
PREFET MARITIME						Police générale	
						Police spéciale de : - la neutralisation des explosifs - lutte contre la pollution en mer - la recherche et du sauvetage (CROSS) - la sûreté des eaux et rades - l'aide médicale en mer - la protection de l'environnement marin - de la navigation - les épaves	Police spéciale de : - la sûreté des ports militaires - des épaves des ports militaires

## ANNEXE V - LA PÊCHE.

## A - EMBARCATIONS ET MARINS PÊCHEURS.

	EMBARCATIONS		MARINS PÊCHEURS	
	Nombre d'embarcations recensées (1964, 1971, 1985)	Nombre d'embarcations inscrites à la pêche (1964, 1990)*	Nombre de pêcheurs inscrits maritimes** (1962, 1990)	Part dans la population active (1962 / 1990) %
ANSES D'ARLET	250, 233, 254	149, 140	162, 77 (43.2%), (86%)	16.1 / 5.5
FRANCOIS	233, 195, 270	94, 121	99, 101 (43.4%), (90%)	2 / 1.3
MARIN	107, 136, 105	48, 48	50, 39 (54.3%), (68%)	3.1 / 1.3
SAINT-PIERRE	90, 100, 124	39, 49	41, 27 (41.8%), (81%)	2 / 3.7
MARTINIQUE	2451, 2656, 2834	1116, 1313	1147, 1026 (40.2%),	1.2 / 0.6

\*En 1964, il y avait selon l'administration autant de patrons pêcheurs que d'embarcations inscrits maritimes, et 31 matelots. En 1990, ce rapport a changé : il y a plus de navires inscrits que de pêcheurs. Explications de l'administration : d'une part, le rôle collectif permet aux patrons de déclarer plusieurs navires qu'ils utilisent selon le métier pratiqué (prix du rôle est fonction de la longueur totale d'embarcations déclarées); d'autre part, les navires hors d'usage ne sont sans doute pas systématiquement sortis de flotte. Lorsqu'un bateau n'est plus déclaré pour la pêche, il devient navire de plaisance.

\*\*Les chiffres entre parenthèses précisent le pourcentage que représente le rapport nombre d'inscrits / nombre total de pêcheurs. A titre d'exemple, en tenant compte de ce rapport, la part effective des pêcheurs (inscrits ou non) dans la population active des Anses d'Arlet serait passée de 37,5% en 1962 à 6,4% en 1990.

Sources : Roux A., *et al.*, 1967 / Guillou *et al.*, 1987 / Conseil Régional, 1991 / INSEE et Comité des Pêches Maritimes.

## B - DONNEES GENERALES.

**Production** : 6304 tonnes en 1991, 4553 tonnes en 1992.

**Chiffre d'affaire estimé** : 240 à 300 millions de francs.

**Nombre de bateaux** : l'évolution du nombre de navires présente les grands traits suivants : faible hausse, stagnation ou baisse sur la côte caraïbe et le nord atlantique, sauf à Saint-Pierre et Schoelcher; hausse importante dans la plaine du Lamentin et forte sur la côte centre et sud-atlantique, et dans le sud-est.

**Sites à terre** : 130 sites de débarquement ont été recensés le long du littoral au milieu des années 1980; ces sites paraissent être restés sensiblement les mêmes, l'activité à terre des pêcheurs ayant conservé son caractère dispersé. Ils incluent cinq ports ayant le statut de ports de pêche départementaux (Case Pilote, Trinité, François, Vauclin, Marin); leur gestion relève de la compétence du département depuis 1983. Le document de préparation du Schéma d'Aménagement Régional de 1991 relevait que les plus forts tonnages de poissons capturés proviennent des Anses d'Arlet et de Fort-de-France qui ne bénéficient pas de ce statut et ne sont donc pas éligibles à des programmes départementaux de mise en valeur des ports de pêche.

Sources : Conseil Régional Martinique, 1993. / Guillou *et al.*, 1987 / Comité des Pêches Maritimes.

## C - REPARTITION (EN %) DE L'ACTIVITE DE PECHE PAR METIER.

	Nasse	Tombé levé	Plon- gée	Palan- gres	Tré- mail	Filet de fond	Dou- cine	Senne de plage	Filet de sur- face	Traine côtière	Mique- lon
Anses d'Arlet	33.5	2.2	2.4	2.4	3.3	14.6	2.7	5.3	9.9	18.3	10.2
Fran- çois	47.2		3.5		4.8	11.1	3.9	0.4	2.4	11.6	15.1
Marin	37.1	12.0	19.5		1.9	7.9	0.9	2.4	3.8	7.9	6.5
Saint- Pierre	13.1			2.2	1.0	11.6	9.7	27.0	28.3	4.0	3.3

Source : B.Gobert, 1989. p16.

## D - LES REGLES D'ALLOCATION DE L'ESPACE DE PECHE A LA SENNE DE PLAGE.

Pratiquée essentiellement sur la côte caraïbe, la pêche à la senne de plage fait l'objet de systèmes de gestion locaux qui régulent l'accès aux territoires dans lesquelles le métier est pratiqué. Mis en place à des époques différentes selon les communes (certains dateraient du début du siècle), ils visent à limiter les conflits entre pêcheurs et les pertes de matériel, en remplaçant l'ancien mode de réservation du site de pêche par mouillage d'un canot armé la veille au soir. Bien qu'ils comportent certaines différences, ces systèmes communaux reposent sur un ensemble de principes similaires, concernant la définition, pour un groupe identifié, de droits d'accès, de droits d'usage, de possibilités d'échange de ces droits, de leur répartition entre pêcheurs, des modalités d'information, et des principes d'ouverture du groupe aux étrangers.

Ainsi, à Saint-Pierre, la majorité des "traits" est pratiquée dans l'une des treize "anses", lieux de pêche identifiés par un nom et des limites précises, et connus de chacun des "maîtres senneurs". Ces lieux de pêche habituels sont inscrits dans un "cahier de trait", actuellement tenu par une personne qui n'exerce pas l'activité de pêcheur<sup>138</sup>. Celle-ci inscrit les traits, à la demande des senneurs, c'est à dire la réservation d'un lieu de pêche par un pêcheur pour une journée donnée au cours de laquelle il pourra senner autant de fois qu'il le désire. Les conditions de fonctionnement de ce système de gestion sont les suivantes :

- pour pouvoir réserver un trait à Saint-Pierre, il faut être enrôlé auprès de l'Administration des Affaires Maritimes et posséder au moins une senne en état de fonctionner; le pêcheur qui en possède plusieurs pourra inscrire plusieurs traits à son nom pour un même jour, mais sera obligé de choisir l'un des traits réservés et d'abandonner les autres, le jour de la pêche venu.
- le propriétaire d'un trait doit être dans l'anse avant 6h00 du matin, avec un canot armé (au moins une senne et deux personnes à bord); il peut senner toute la journée, jusqu'à 18h00. S'il n'est pas là à 6h00, la première personne ayant un canot armé dans l'anse devient propriétaire du trait.
- un maître senneur peut réserver un trait à son nom et "sous-traiter" la pêche par l'un de ses collègues, moyennant un partage en deux du revenu tiré de la pêche. Ceci sera mentionné au moment de l'inscription. Ce système est souvent utilisé par les senneurs pour éviter d'avoir à déplacer leur matériel sur de trop longues distances. Ils s'échangent ainsi des traits, dans les secteurs proches de l'endroit où leur équipement est rangé à terre.
- le pêcheur ne peut se réinscrire pour le même trait qu'une fois. Au delà de deux traits consécutifs, il ne peut se réinscrire que si aucune autre personne en droit de senner à Saint-Pierre ne souhaite le faire pour la première fois; il faut ainsi en général compter un maximum de deux fois le même trait par mois lorsque une anse est poissonneuse, l'information sur "les bons coins aux bonnes saisons" circulant d'autant plus rapidement que le cahier en garde une trace écrite et libre d'accès à tous les membres du groupe.
- le responsable du cahier est disponible en permanence, de 6h00 à 18h00, pour noter les réservations et donner des informations sur l'état d'occupation des anses aux membres de la profession qui le demandent. Il est rémunéré : 10 francs par trait inscrit, la consultation du cahier étant gratuite.

<sup>138</sup>A Saint-Pierre, elle a été choisie par les professionnels car elle est originaire d'un famille de pêcheurs et connaît donc bien le monde de la pêche, tout en n'étant pas directement partie prenante des problèmes dont elle a la charge.

Aux Anses d'Arlet, il y a quatre cahiers de trait, gérés par une personne de chacune des quatre baies dans lesquelles la senne est utilisée. Cette fonction est exercée gratuitement par des maîtres senneurs en activité, mais en lesquels les pêcheurs ont confiance (ce sont des "anciens").

- *les senneurs de Saint-Pierre acceptent que s'inscrivent des senneurs d'autres communes, à condition qu'ils bénéficient d'avantages réciproques.* Dans certaines communes, des différences dans le fonctionnement du système ont entraîné le rejet de pêcheurs de communes voisines. Ainsi, au Carbet, si un "étranger" senne le matin et qu'un canot "local" est mouillé dans l'anse, l'étranger perd le trait pour le reste de la journée, ce qui n'est pas vrai à Saint-Pierre. Cette différence, si elle n'est pas éliminée, menace de rompre l'accord tacite les pêcheurs des deux communes.
- *une commission de litiges, constituée de 5 membres élus par les professionnels, arbitre les conflits et juge qui peut intégrer le groupe* (en particulier en fonction de l'Etat du canot et des sennes de la personne qui souhaite réserver un trait); le responsable du cahier de trait n'en faisant pas partie. Par ailleurs, *la DDAM reconnaît la légitimité de ce système, et elle est reconnue par les maître senneurs comme arbitre ultime, en cas de conflits qui ne trouveraient pas de solution au niveau de la commission de litiges.*

## ANNEXE VI - ÉTUDES DE CAS.

### **A - GUIDE D'ENQUÊTE.**

#### Identification de l'acteur :

- quelle est sa "dénomination"; est-il organisé; si oui, comment; a-t'il une vocation affichée, une mission statutaire ?

#### Relation de l'acteur avec le problème :

- en quoi ce territoire, le concerne-t'il ?
- développe-t'il des actions particulières à son égard ? Lesquelles ?
- quelle est sa perception du (des) problème(s), spatiale et historique ?
- quelles informations peut-il fournir sur le(s) problème(s) ?

#### Logique d'action de l'acteur :

- quel est le cadre (par exemple, réglementaire, technique, institutionnel, ...) de ses actions ?
- quelles sont les raisons qui sous-tendent sa logique d'action ?
- dans quelle mesure l'acteur pourrait-il changer ses actions dans l'éventualité d'une réorganisation de la gestion du milieu ?

#### Interactions avec les autres acteurs, informations sur ces derniers :

- quels sont d'après lui les autres intervenants, quels sont parmi eux les interlocuteurs essentiels pour lui ?
- quels sont d'après lui le rôle et les interventions de chacun ?
- quelles raisons expliquent ces interventions ?
- quelle est la part de chacun dans les difficultés de gestion ?
- quelle part chacun peut-il avoir dans une éventuelle solution ?

#### Attitude d'ensemble de l'acteur par rapport au problème :

- qu'est-ce qui, selon cet acteur, pourrait améliorer le territoire considéré ? A quel niveau cette amélioration se situerait-elle ?
- quelles sont selon lui les menaces qui pèsent sur ce territoire, et qu'est-ce qui permettrait de les éviter ?
- quels sont les facteurs d'adaptabilité pour le futur dans la gestion de ce territoire, et qu'est-ce qui permet de les maintenir ?
- en quoi son intervention dans la gestion du territoire est-elle cohérente par rapport au reste de son activité ?

#### Perspectives d'avenir :

- comment voit-il l'évolution du problème dans les cinq ans à venir ?
- quelle évolution espère-t'il pour ces cinq prochaines années ?
- même question pour les vingt, les cinquante années à venir.

(D'après Mermet, 1992).

### **B - LE PORT DE PLAISANCE DU MARIN.**

#### a - La Commission Nautique Locale.

La Commission Nautique Locale rassemble les acteurs directement concernés par la gestion du plan d'eau, pour discuter du projet de balisage établi par le maître d'oeuvre pour la commune. Elle est convoquée, à la demande de celui-ci (le Service des Phares et Balises de l'Équipement en Martinique), par la Direction des affaires Maritimes, qui désigne les membres selon leur lien avec le projet. Une fois accepté (les principaux critères d'arbitrage étant la sécurité et le confort des usagers, et le coût des équipements à mettre en place), ce projet est soumis à l'approbation d'une commission nationale bi-annuelle du Ministère de l'Équipement, qui définit les programmes de balisage à mettre en oeuvre et peut éventuellement renvoyer le dossier pour modifications. L'ensemble de la procédure (recueil des avis et accords administratifs, modifications éventuelles du projet et constitution d'un plan de financement) peut donc être assez long (jusqu'à plusieurs années). Les critères de coût et de sécurité sont également ceux utilisés au niveau national, l'Etat étant souvent partenaire dans le financement des équipements. Le service local de l'Équipement doit donc ajuster son projet pour qu'il



correspondre à la fois à la volonté nationale et aux besoins et moyens locaux. Lorsqu'un balisage est mis en place, la Marine Nationale en est informée, afin qu'elle puisse diffuser ses caractéristiques aux navigateurs.

*L'objectif de la commission nautique du Marin du 9 février 1994* était avant tout l'amélioration du balisage d'accès au port de plaisance et au centre de carénage, pour répondre à des plaintes reçues de la part des usagers de la baie, et tenir compte de l'augmentation rapide de la fréquentation du cul-de-sac par des navires pilotés par des "étrangers", dans un site d'accès assez difficile. Le problème du mouillage forain fut donc traité, dans le cadre de cette commission, dans la mesure où il intervenait sur les conditions d'accès à la baie, et avec la volonté municipale de régler l'ensemble des problèmes d'usage de du plan d'eau "dans la foulée". L'un des points abordés lors de cette commission est révélateur des problèmes actuels de gestion de la baie du Marin, et des interactions entre différents niveaux et champs d'intervention.

Le feu à secteur de la Pointe Marin (à l'entrée de la baie) est en effet rendu inefficace, de nuit, par les projecteurs de terrains de tennis privés construits à proximité, sur la commune de Sainte-Anne (et bien qu'ils aient été équipés de masques suite à une demande faite par le Service des Phares et Balises). Ce feu est doublement important, dans la mesure où il est alimenté sur secteur (sécurité en cas de panne des balises) et où il constitue le principal repère d'alignement pour l'entrée dans la baie du Marin. Aucune servitude d'urbanisme n'existe concernant ce type de problème, les seuls textes étant les recommandations de l'Organisation Maritime Internationale. En fait, c'est une question qui aurait dû être abordée au stade de la délivrance du permis de construire, dans le cadre des orientations générales définies par la commune de Sainte-Anne, en particulier dans son Plan d'Occupation des Sols. La Pointe Marin étant le principal pôle touristique de cette commune d'une part, et sachant la position de la commune concernant la navigation de plaisance d'autre part, ce problème n'a pas trouvé de solutions à ce jour<sup>139</sup>.

#### **b - Procédures d'extension du port de plaisance du Marin.**

##### Si l'extension ne comporte pas de travaux :

- délibération du Conseil Municipal;
- demande d'avis du Préfet au conseil portuaire et à l'Officier Général Commandant des Forces Armées;
- mise à disposition par le Préfet d'une partie du Domaine Public sur laquelle est délimité le nouveau port.

##### Si l'extension implique la réalisation de travaux :

- délibération du Conseil Municipal;
- enquête d'utilité publique (article R 611-2 du Code des Ports Maritimes); le dossier doit faire référence à l'article 25 de la loi Littoral si il y a "changement substantiel de l'utilisation du Domaine Public Maritime";
- consultation de la Commission Nautique Locale (en cas de création d'un nouveau plan d'eau, cette instance est remplacée par la Grande Commission nautique qui statue au niveau national);
- consultation mixte : gouvernement militaire et services civils de l'Etat;
- consultation du Conseil Général et des établissements publics de coopération intercommunale concernés par l'affaire;
- consultation de l'Officier Général Commandant des Forces Armées;
- dans le cas où le port se trouve au débouché d'un cours d'eau, enquête hydraulique;
- consultation par la commune du public, afin de recueillir ses avis sur le projet en cours;
- munie de sa délibération et du résultat des consultations, enquête et étude, la commune saisit le Préfet qui consulte le Conseil Régional.
- mise à disposition par le Préfet d'une nouvelle partie du DPM, sur laquelle est délimité la nouvelle concession portuaire.

Source : Direction Départementale de l'Équipement.

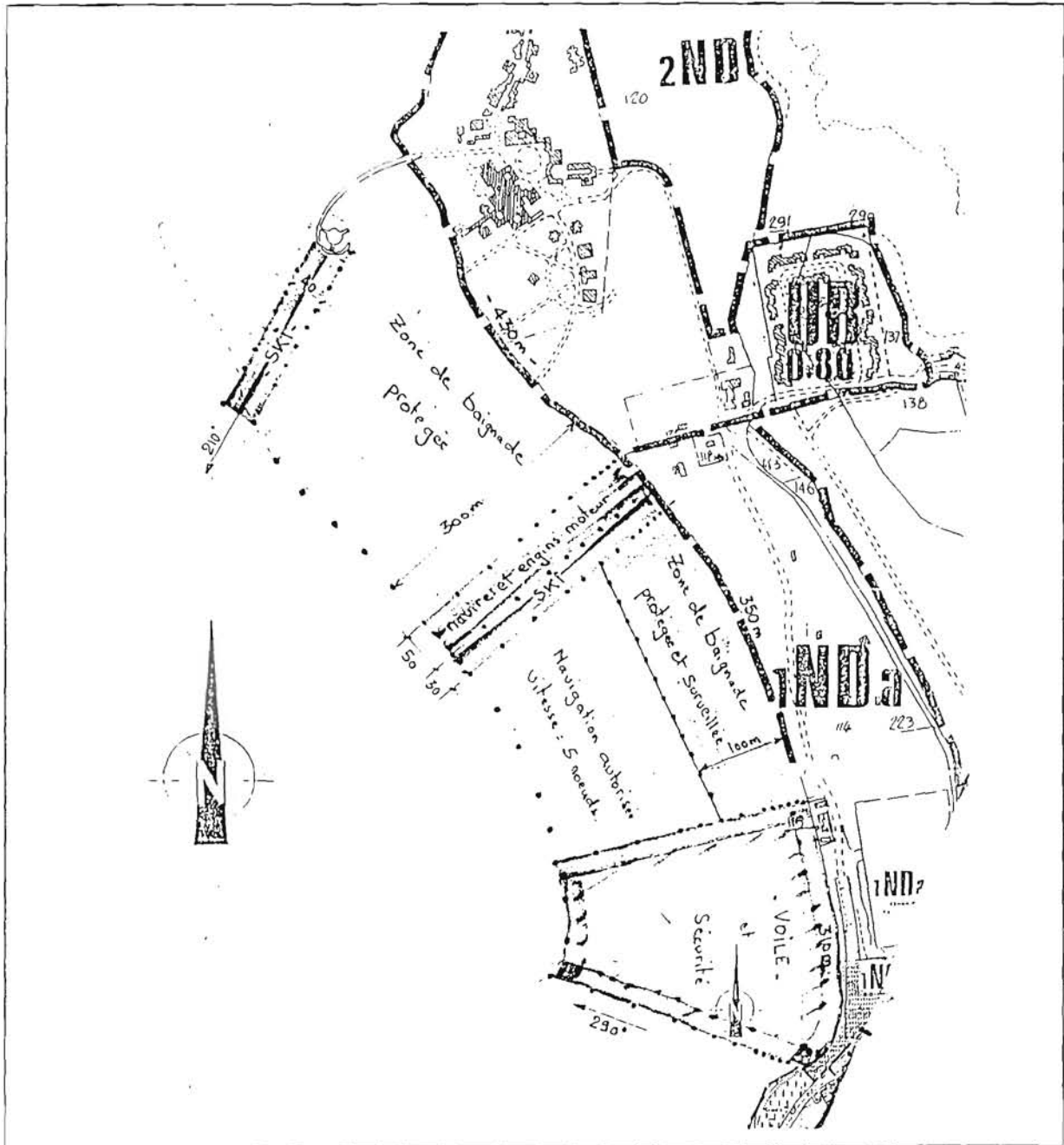
<sup>139</sup>Il faut également souligner ici la relation qui existe entre l'organisation de l'espace maritime proche des côtes et l'aménagement à terre. Ainsi, le responsable du club nautique soulignait que la cité scolaire du Marin, bâtiment isolé et d'aspect particulier situé en arrière du port de plaisance, constitue un amer remarquable pour rentrer dans la baie, et demandait s'il ne serait pas possible de le considérer comme tel dans le POS, d'adapter ses peintures et de l'équiper de repères lumineux appropriés.

**c - Evolution du chiffre d'affaire de la SAEPP.**

Produits en KF	1991/92	1993	1994
Appontements	6 000	5 800	6 500
Carburants	1 700	3 000	4 000
Location de bureaux		1 100	2 400
Services	300	300	300
<b>TOTAL</b>	<b>8 000</b>	<b>10 200</b>	<b>13 200</b>
Redevance municipale (3%)	240	306	396

**d - Balisage du plan d'eau de la Pointe Marin (Sainte Anne).**

Source : DDE, Service des Phares et Balises.



**e - Liste des personnes rencontrées.**

- Mr. et Mme. Ademar, responsables du Syndicat Indépendant des marins Pêcheurs.
- Mr. Arnerin, marin pêcheur.
- Mr. Baudin, salarié municipal, responsable du club nautique, et ancien responsable de la régie portuaire municipale.
- Mr. Carius, Secrétaire Général de Mairie à Sainte-Anne.
- Mr. Criquet, Responsable de Carenantilles.
- Mr. Eustache, Secrétaire Général de Mairie au Marin.
- Mr. Gat, sous-préfet du Marin.
- Mr. Jean-Joseph, Directeur de la Société Antillaise d'Exploitation de Ports de Plaisance (SAEPP).
- Mr. Louis-Thérèse, anciennement Syndic des gens de mer au Marin (1983).
- Mrs. Lamont, père et fils, marins pêcheurs.
- Mr. Suche, Administrateurs des Affaires Maritimes.

**C - SAINT-PIERRE.****Liste des personnes rencontrées.**

- Mr. Dallet, Responsable du Comité Régional Martinique de la FFESSM.
- Mr. Edouard, Président de la Société d'Économie Mixte du Nord-Caraïbe.
- Mr. Féni, Responsable du cahier de trait de Saint-Pierre.
- Mr. Fruton, Compagnie de la Baie de Saint-Pierre.
- Mr. Guillaume, Responsable du Groupe de Recherche Archéologique Navale.
- Mr. Larade, Marin pêcheur.
- Mr. Mathurin, Marin pêcheur.
- Mr. Rimbaud, Syndic des Affaires Maritimes pour le Sud et la côte Caraïbe.
- Mrs. Drillon et Chotard, Service des Phares et Balises de la DDE.
- Mrs. François, père et fils, Marins pêcheurs.
- Mrs. Suche et Nihoul, Administrateurs des Affaires Maritimes.

**D - LE MOUILLAGE DE GRANDE ANSE D'ARLET.****Liste des personnes rencontrées.**

- Mr. Bonvent, marin pêcheur.
- Mr. Dallet, responsable régional de la FFESSM.
- Mr. Delbois, Maire des Anses d'Arlet.
- Mr. et Mme. Ademar, responsables du Syndicat Indépendant des Marins Pêcheurs.
- Mr. Letord, marin pêcheur.
- Mr. Mélinard, propriétaire d'un restaurant, ancien marin pêcheur.
- Mr. Rimbaud, Syndic des gens de mer.
- Mr. Suche, Directeur Départemental des Affaires Maritimes.
- Mr. Travailleur, Secrétaire de Mairie des Anses d'Arlet.
- Mr. Vaudran, marin pêcheur responsable du cahier de trait de l'Anse Dufour.
- Mrs. Drillon et Chotard, Service des Phares et Balises de la DDE.
- Mrs. Linise et Joachim, Comité des pêches Maritimes.

## E - LE CAP EST AU FRANÇOIS.

### a - Liste des personnes rencontrées.

- Mr. Dorn, propriétaire du centre de convalescence du Cap Est.
- Mr. Gat, Sous-Préfet du Marin.
- Mr. Kimper, marin pêcheur du Cap Est.
- Mr. Mélan, Syndic des Affaires Maritimes pour la zone François- Grand Rivière.
- Mr. Paquet, marin pêcheur retraité, ancien Secrétaire Général du syndicat CGTM.
- Mr. Philémontout, Secrétaire Général de Mairie au François.
- Mr. Philoppou, Chef de subdivision de la DDE du François.
- Mr. Suche, Directeur Départemental des Affaires Maritimes.
- Mr. Wan Ajouhu, Maire du François.
- Mrs. Linise et Joachim, Comité des Pêches Maritimes.

### b - Évolution des autorisations de construire au François, entre 1982 et 1989.

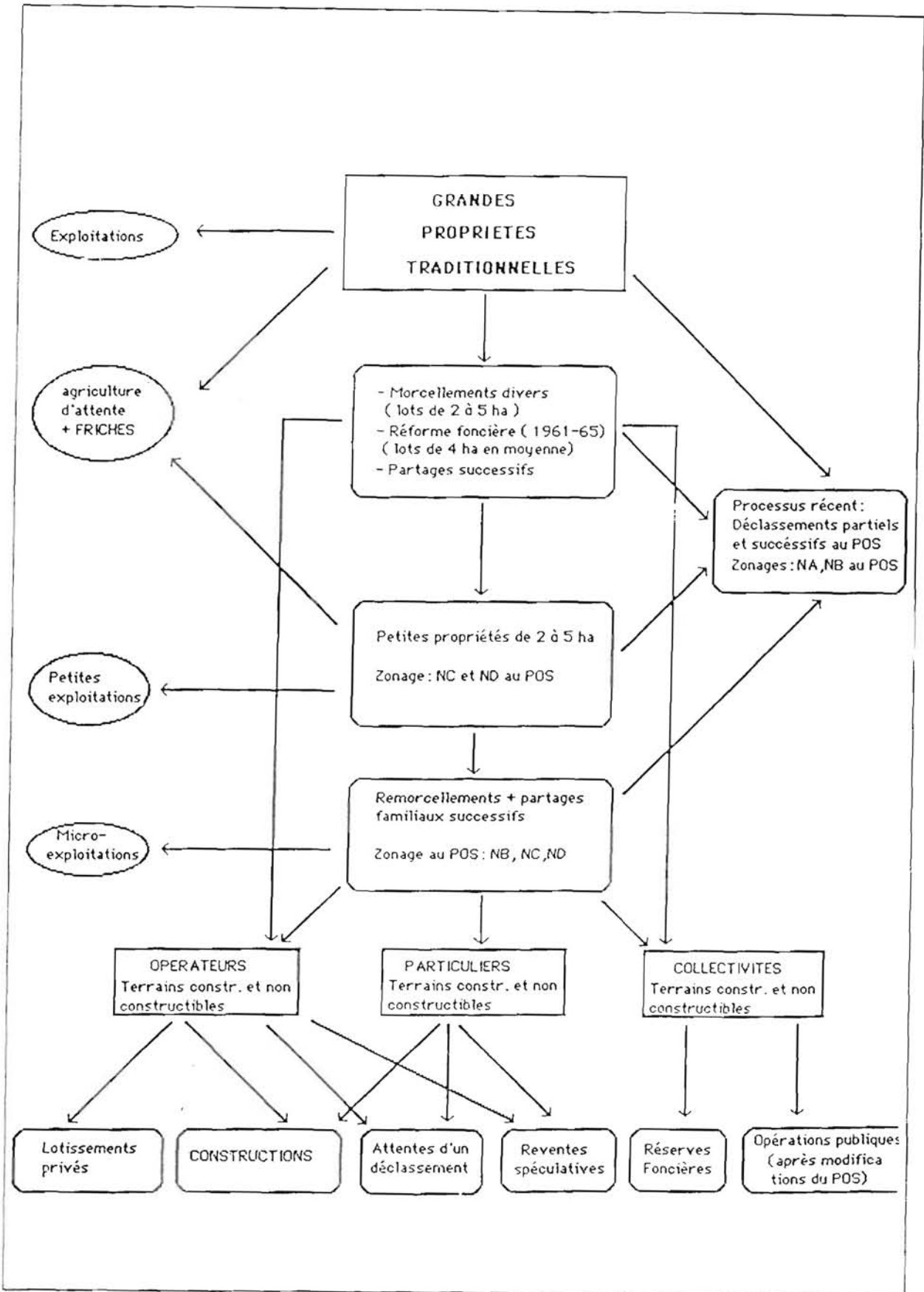
	Autorisations de construire	Logements individuels	Logements collectifs	TOTAL
1982	62	60	43	103
1983	51	49	187	236
1984	86	88	0	88
1985	62	66	0	66
1986	75	76	26	102
1987	157	162	135	300
1988	130	139	14	153
1989	114	119	17	136

Source : ADUAM, 1993.

### c - Données récentes sur le marché foncier au François.

Entre 1988 et 1989, 239 transactions ont eu lieu sur la commune du François, sur des terrains constructibles en majorité (80%). Une part importante de ces transactions a eu lieu sur le littoral. Le quartier La Prairie a ainsi connu le plus grand nombre de ventes, avec 27 transactions sur la période, à un prix moyen au mètre carré de 28 francs les terrains non constructibles (2 ventes) et de 172 francs pour les terrains constructibles (25 opérations). Ces prix moyens sont les plus élevés du territoire communal pour la période, qu'il s'agisse de terrains agricoles, naturels, ou de parcelles urbanisables, en lotissement ou de manière diffuse (une analyse multivariée de ces ventes de terrains pourrait permettre d'identifier des groupes de transactions en fonction des prix, de la nature des terrains et du type d'acheteur).

d - Le circuit de l'offre foncière à la Martinique.



Source : ADUAM, 1990.

ANNEXE VII - DONNEES COMPLEMENTAIRES SUR LES CINQUANTE PAS GEOMETRIQUES.

La loi du 3 janvier 1986 et le décret d'application du 13 octobre 1989 prévoient la possibilité de cession de parcelles des cinquante pas géométriques devenu domaine public maritime, à des particuliers ayant occupé la zone avant 1986 (et ayant un titre administratif de jouissance ou une construction édifiée sur le terrain avant la parution de la loi littoral), et aux communes, pour la réalisation d'aménagements, dans le cadre de conventions passées avec l'Etat.

Pour les déclassements et ventes à des particuliers, une commission des cinquante pas géométriques se réunit et accepte ou rejette les demandes sur la base des informations dont elle peut disposer, au cas par cas. Cette commission s'est réunie pour la première fois en septembre 1992, et une dizaine de fois depuis. Y sont représentés les différents services de l'Etat et les communes concernées essentiellement. Entre septembre 1992 et juillet 1993, 8 commissions ont eu lieu, qui ont traité plus de 400 demandes, et émis un avis favorable dans près de 70% des cas, les rejets ne représentant que 9% du total.

Les dossiers acceptés sont ensuite soumis à l'évaluation du Service des Domaines, qui détermine le prix de cession. D'après le ce service, une centaine d'offres ont été faites en 1993 à des particuliers, à des prix variant entre 100 et 600 francs le mètre carré, toutes n'ayant pas été acceptées par les occupants. Le prix de cession correspond à la valeur vénale du terrain considéré, déterminée en fonction du marché foncier et de la nature et l'état du terrain (en particulier, il est tenu compte de la topographie, et des améliorations, ou au contraire des dégradations qui ont pu être apportées par l'occupant demandeur).

"La convention de gestion est la phase transitoire qui précède l'acquisition définitive des parcelles (par la commune). Conclue pour une durée de 18 ans, elle a pour objet de confier à la collectivité la conservation, la protection et la mise en valeur du patrimoine national. Elle peut autoriser le gestionnaire à accorder des autorisations d'occupation ou de location, dans la limite de la durée de la convention. D'autre part, (...) les conditions de paiement différé du prix d'acquisition, et qui tiennent compte des plus values apportées au terrain par la commune sur ses propres moyens (DDE, ADUAM, 1993. P5)". Depuis 1989, deux procédures de définition d'une convention ont été menées, au Marin (1991) et au Robert (1992-93), et d'autres sont actuellement en cours. Elles permettent en particulier de disposer d'un état de l'occupation des côtes récent.

Ainsi, au Robert, le littoral très découpé, long de 36 kilomètres, était déjà l'un des plus fortement urbanisés de l'île en 1980. La bande des cinquante pas y couvre une superficie de 391 hectares répartis en 1 224 parcelles, dont la répartition est la suivante :

- État :
- Office National des Forêts : 56 parcelles (165 hectares, 42%).
- Ministère de l'Équipement : 1039 parcelles, dont 52 parcelles soumises à autorisation d'occupation temporaire (4 hectares, 1%), 153 parcelles dont les autorisations sont en cours d'instruction (110 hectares, 28%), et 834 occupées sans titre (environ 75 hectares, 20%).
- Ministère de la Défense : une parcelle.
- Particuliers et commune : 128 parcelles (34 hectares, 8%), dont 26% ont été cédées par l'Etat depuis 1980, la majorité ayant été cédée au cours des années 1970 et les ventes les plus anciennes remontant à 1961.

La majeure partie des occupations sans titre du littoral de la commune date d'avant 1986, et pourra donc faire l'objet d'une régularisation rapide, portant la partie de la bande côtière privatisée à près de 30% du total, 28% étant utilisés à titre temporaire par des personnes privées.

Sources : DDE, ADUAM, 1993 / DDE, 1992.

ANNEXE VIII - ORGANISMES ET ADMINISTRATIONS RENCONTRES.

- ADUAM. Études d'aménagement et d'urbanisme, en particulier, élaboration des POS et études liées aux conventions de gestion des cinquante pas géométriques. Éléments concernant les conflits qui se manifestent lors de l'élaboration de ces documents.
- ASSOCIATION RÉGIONALE POUR LE DÉVELOPPEMENT DU TOURISME. Données économiques concernant le tourisme à la Martinique, études récentes des activités nautiques, de la fréquentation des plages et de l'évolution des permis de construire liés au tourisme.
- BUREAU DE RECHERCHE GÉOLOGIQUE ET MINIÈRE. Études de la dynamique côtière (mars 1990) et des risques sismiques (1991) à la Martinique.
- CHAMBRE DE COMMERCE ET D'INDUSTRIE - Services d'exploitation du port et de l'aéroport. Données concernant le port de Fort-de-France et l'aéroport (trafics, espaces occupés).
- COMITÉ DES PÊCHES. Éléments concernant la pêche, et l'utilisation de l'espace terrestre et marin pour cette activité; exemples de situations concurrentielles entre pêche, plaisance et tourisme.
- DIRECTION DE L'AGRICULTURE ET DE LA FORÊT. Éléments concernant la gestion du littoral terrestre, en particulier à travers l'évolution du marché foncier agricole (données de la SAFER); la gestion de l'eau dans les communes rurales (la DDE a en charge les communes urbaines) et l'assainissement; la surveillance des rejets d'entreprises agroalimentaires (Services Vétérinaires); l'intervention du Conservatoire des Rivages Français d'Amérique (dont le secrétariat est assuré par la DAF) : acquisitions réalisées, en cours et en projet.
- DIRECTION DÉPARTEMENTALE DE L'ÉQUIPEMENT - Services Urbanisme et Habitat et Investissements Routiers. Données concernant la gestion du Domaine Public Maritime (50 pas, lais et relais, mer); les programmes de Résorption d'Habitat Insalubre et de Développement Social des Quartiers; le réseau routier (état des routes et de leur fréquentation).
- DIRECTION DÉPARTEMENTALE DES AFFAIRES SANITAIRES ET SOCIALES. Suivi de la qualité des eaux de baignade depuis la fin des années 1970; gestion des décharges d'ordures depuis 1990 (rôle d'inspecteur des installations classées): inventaire en cours des sites actuels, réguliers et non-déclarés.
- DIRECTION DÉPARTEMENTALE DES SERVICES TECHNIQUES. Éléments concernant les ports de pêche départementaux, les appontements et le réseau routier départemental (état du réseau et de sa fréquentation).
- DIRECTION DES AFFAIRES MARITIMES. Exemples de situations d'occupation des cinquante pas et du DPM; demande d'information concernant l'activité de pêche (notion de pluriactivité, procédures d'enregistrement, activités concurrentes pour l'occupation de l'espace marin et la ressource, ...).
- DIRECTION RÉGIONALE DE L'INDUSTRIE ET DE LA RECHERCHE. Données sur les installations industrielles (centrales électriques, raffinerie, distilleries et sucrerie, ...) et les carrières, principalement à travers les notices ou études d'impact et les enquêtes administratives et d'utilité publique nécessaires à l'obtention des autorisations d'exploitation. Suivi de l'activité d'extraction de matériaux; projet d'évaluation du coût des équipements de prévention contre les dégradations de l'environnement imposés aux entreprises industrielles.
- INSEE. Statistiques socio-économiques : recensement 1990 à l'échelle de la commune, du quartier et du district, inventaire communal 1988 (remis à jour en 1990), enquête annuelle d'entreprise (suivi des activités maritimes), enquête mensuelle de fréquentation hôtelière.
- OFFICE NATIONAL DES FORÊTS. Données concernant les terrains gérés par l'ONF : localisation, taille et caractéristiques physiques des parcelles, statut et type d'occupations éventuelles, nature des autorisations accordées (superficie, durée, montant de la redevance) ou des contraventions dressées pour occupation sans titre, opérations de reboisement et d'aménagement réalisées.
- PARC NATUREL RÉGIONAL. Demande d'informations concernant les actions du Parc.
- SERVICE DES DOMAINES - Direction des Services Fiscaux. Données concernant la gestion du domaine de l'Etat (conditions de cession ou de location des terrains, nature des opérations foncières effectuées à ce jour).
- SOCIÉTÉ DES GALERIES DE GÉOLOGIE ET DE BOTANIQUE. Données concernant le programme d'inventaire des Zones naturelles d'Intérêt Écologique, Floristique et Faunistique.

## BIBLIOGRAPHIE.

- ALBUQUERQUE (DE), K., 1989. *Conflicting claims on the Antigua Coastal Resources : the case of the McKinnons and Jolly Hill salt ponds*. Department of sociology and anthropology, College of Charleston. Charleston, South-Carolina. USA.
- AMBROISE-RENDU M., 1991. *Le littoral au péril de la décentralisation*. Le Monde. Dimanche 30 juin. p11.
- ANDROVER, M., 1993. Les problèmes de propreté des plages en Martinique. TSM L'eau (273).
- ANON, 1989. *La mer, hommes richesses, enjeux*. Rapports des 17 groupes de séminaires. Promotion 1988 de l'ENA. IFREMER Brest-ENA. 2 vol.. 1245p.
- ANONYME, 1979. *Dossier spécial : Eléments pour une politique de la mer en Martinique*. Le Courrier du Parc Naturel Régional de la Martinique. 82p.
- ANONYME, 1990. *La protection du littoral, dossier spécial*. Intérêts privés n°458. pp 29-50.
- ANONYME, 1992. *Coastal system studies and sustainable development*. Proceedings of the COMAR interregional scientific conference; Paris, 21-25 may 1991. UNESCO technical papers in marine science n°64. 275p.
- AXELROD R., 1992. *Donnant-donnant*. O.Jacob. Paris.
- BACOW LS., WHEELER M., 1989. *Environmental dispute resolution*. Plenum Press. New York. 369p.
- BAUDE T., 1918\*. *Etude sur les cinquante pas géométriques*. Fort-de-France.
- BECET JM., MAINET G., 1991. *Les hommes et l'espace insulaire*. in Actes du colloque international Territoires et Sociétés Insulaires, Brest, novembre 1989. Collection Recherches Environnement n°36. Institut de Géoarchitecture (Université de Bretagne Occidentale), Brest. pp 429-432.
- BELORGEY G (Président du Groupe "Outre-Mer"), 1993. *Outre-mer : le défi des singularités*. Préparation du XIe Plan. La documentation française. Paris. 214p.
- BROMLEY D. 1989. *Economic interests and institutions*. Blackwell USA. 274p
- BROMLEY DW., 1991. *Environment and economy, property rights and public policy*. B.Blackwell, NY, USA. 246p.
- BROMLEY DW., CERNEA MM., 1989. *The management of common property resources*. World Bank discussion papers n°57. Washington DC. 66p.
- BRUCE, J., 1992. *Land grabbing and the legal basis for common property : lessons from Guinea Bissau*. in Inequality and the Commons, Third Common Property Conference. International Association for the Study of Common Property. Washington DC., sept 17-20, 1992.
- BRULON F., 1987. *Le tourisme en Martinique, un moteur pour l'avenir ?* Antiane n°4, pp 20-21.



- BURAC M. *et al.*, 1991. *Protection et valorisation du milieu naturel dans la baie de Fort-de-France. Impacts des activités et des implantations humaines sur les écosystèmes littoraux de la baie de Fort-de-France.* Université Antilles-Guyane, Conseil Régional de la Martinique.
- BURAC M., 1987. *Tourisme et utilisation du littoral dans les Petites Antilles.* in *Iles et tourisme en milieux tropical et subtropical*; Actes du XI<sup>e</sup> colloque de la Société pour l'Etude, la Protection et l'Aménagement de la Nature dans les Régions Tropicales et Subtropicales (SEPANRIT), Bordeaux, 9-10 avril 1987. Collections Iles et Archipels n°10. Bordeaux.
- BURAC M., 1991. *Les limites de la politique d'aménagement du territoire de la Martinique.* in *Actes du colloque international Territoires et Sociétés Insulaires*, Brest, novembre 1989. Collection Recherches Environnement n°36. Institut de Géoarchitecture (Université de Bretagne Occidentale), pp 383-388.
- BURAC M., 1992. *La part de l'habitat dans la dégradation de l'espace littoral martiniquais. Panorama de la situation et perspectives à moyen terme.* Caribena n°2, Centre d'Etudes et de Recherches Archéologiques-CERA Martinique. pp 13-38.
- BURAC M., HARTOG T., 1989. *Le développement périurbain de Fort-de-France : un mitage sélectif difficilement contrôlable.* *Espaces Tropicaux* n°1, La péri-urbanisation dans les pays tropicaux. CEGET-CNRS, Talence. pp 255-269.
- BURAC M., RIFAUX F., 1977. *Le schéma d'aménagement de la Martinique.* Bull. CENADOM, n°37.
- CARIBBEAN CONSERVATION ASSOCIATION, 1979. *Perceptions of the environment, a selection of interpretative essays.* Caribbean Environment, environmental studies n°1. 87p.
- CARRE R., 1899\*. *Les rivages de la mer.* Caen.
- CARRIER B., 1990. *Une étude dynamique des systèmes productifs conflictuels.* *Economies et sociétés* n°16. pp 9-33.
- CAZES G., *L'île tropicale, figure emblématique du tourisme international.* in *Iles et tourisme en milieux tropical et subtropical*; Actes du XI<sup>e</sup> colloque de la Société pour l'Etude, la Protection et l'Aménagement de la Nature dans les Régions Tropicales et Subtropicales (SEPANRIT), Bordeaux, 9-10 avril 1987. Collections Iles et Archipels n°10. Bordeaux.
- CHARDON JP., HARTOG T., 1987. *Essai de typologie du tourisme antillais.* in *Iles et tourisme en milieux tropical et subtropical*; Actes du XI<sup>e</sup> colloque de la Société pour l'Etude, la Protection et l'Aménagement de la Nature dans les Régions Tropicales et Subtropicales (SEPANRIT), Bordeaux, 9-10 avril 1987. Collections Iles et Archipels n°10. Bordeaux.
- CHARDON JP., HARTOG T., 1991. *Quel tourisme pour les Antilles françaises ?* *Historiens et géographes* n°335. pp 319-331.
- CHRISTY FTJr. 1983. *Droits d'usage territoriaux dans les pêcheries maritimes : définitions et conditions.* FAO Doc.Tech. Pêches.(227) : 11p.

- CNRS/CEGET, 1977. *Atlas des Départements d'Outre-Mer, La Martinique*. Centre d'Etudes Géographie Tropicale CNRS, Bordeaux.
- CORLAY JP., 1979. *La notion d'espace de production halieutique : proposition méthodologique d'étude à partir de l'exemple danois*. Norois n°104. pp 449-466.
- COULOMBIE H., REDON JP., 1992. *Le droit du littoral*. Litec. Paris. 416p.
- COX, J. EMBREE, C.E. 1990. *Sustainable development in the Caribbean, a report on the Public Policy Implications of Sustainable Development in the Caribbean Region Conference*. Institute for Research on Public Policy (ed.), Canada. 248p.
- CRAWFORD BR., STANLEY COBB J., FRIEDMAN A., 1993. *Building capacity for integrated coastal management in developing countries*. Ocean and Coastal Management n°21. pp 311-337.
- CROWFOOT E., WONDOLLECK JM., 1990. *Environmental disputes. Community involvement in conflict resolution*. Island Press. Washington DC.275p.
- DAVIES, P.S. BROWN, B.E. 1992. *Identification of a coral reef management strategy in developing countries*. Report to the Commission of the European Communities, contract n°B7-5040/91-25, november 1992.
- DAVIS S., 1989. *Traditional management of the littoral zone among the Yolngu of North Australia*. in Proceedings of Coastal Zone 89, American Society of Civil Engineers, july 10-14, Charleston, South Carolina. pp 184-189.
- De MIRAS C . 1987. *La pêche martiniquaise (II) : un développement en question*. Doc.Sci. Pôle de recherche océanologique et halieutique caraïbe, no 8. 20p
- De MIRAS C. 1987. *La pêche en Martinique. Histoire d'un projet de développement*. Doc. sci. Pôle de recherche océanologique et halieutique caraïbe no 6 . 46p
- DE MIRAS C., 1987. *L'économie martiniquaise : développement sans croissance*. in Actes du colloque Iles Tropicales : insularité, "insularisme", Bordeaux-Talence, oct. 1986. Collection Iles et Archipels, n° 8. Centre de Recherche sur les Espaces Tropicaux (CRET), Université de Bordeaux. pp 399-420.
- DESRUISSEAU J., 1975. *La propriété rurale en Martinique : principales données obtenues par l'exploitation du cadastre*. Les Cahiers du Centre d'Etudes Régionales Antilles-Guyane n°32. pp 3-29.
- DEVERRE C., 1987. *Enjeux fonciers dans la Caraïbe, en Amérique centrale et à la Réunion. Plantations et paysanneries*. INRA, Karthala. Paris. 230p.
- DIXON, J.A., 1989. *Project appraisal : evolving applications of environmental economics*. Paper prepared for the Conference on Economics and the Environment, nov.6-8, 1989, Barbados.
- DOUENCE J.C., 1991. *Le droit de l'environnement dans les Départements d'Outre-Mer*. Tome 1 - Rapport général. Société Française pour le Droit de l'Environnement, Centre d'Etude des Collectivités Locales

- (Université de Pau), Centre d'Etudes Administratives (Université de la Réunion et de l'Océan Indien), Centre de Recherche sur les Pouvoirs Locaux dans la Caraïbe (Université Antilles-Guyane). 92p.
- DOUENCE JC., 1986. *La loi littoral dans les Départements d'Outre-Mer*. in *La loi Littoral*, Economica. Paris.
- DUFAU J., 1988. *Domaine public : utilisation du Domaine Public Maritime*. Droit administratif. Editions techniques. Juris-Classeurs. 408-3 (remises à jour de 1992).
- ECNAMP, 1980. Preliminary Data Atlas, Martinique. 18p.
- EDWARDS SF., 1987. *An introduction to coastal zone economics : concepts, methods and case studies*. Taylor and Francis. New York. 132p.
- EPLER B., 1993. *An economic and social analysis of tourism in the Galapagos islands*. Coastal Resources Center, University of Rhode Island. USA. 15p.
- EVERITT, R., VON RABENAU, B., WALTERS, C., 1989. *Sustainable ecological economic development model*. Communication at the Conference on Economics and the Environment, nov. 6-8, 1989. Barbados.
- FISKE SJ., 1992. *Sociocultural aspects of establishing marine protected areas*. *Ocean and Coastal Management* n°18. pp 25-46.
- FONTAINE D., 1989. *La zone des cinquante pas géométriques en Outre-Mer*. Petites Affiches, n°57. pp7-10.
- FREUDENBERGER, M.S., 1992. *Disputes and forest resources : the struggle for the creation of a common property management regime in Foni Jarrol District of the Gambia and the Territory of Ndam Mor Fadamba, Senegal*. in *Inequality and the Commons*, Third Common Property Conference. International Association for the Study of Common Property, Washington DC., sept 17-20, 1992.
- FUNG O., 1991. *Development of coastal parkx in Singapore*. in *Urban coastal area management : the experience of Singapore*. ICLARM conference proceedings 25. pp 105-108.
- GAILLARD J., 1990. *Le tourisme en Martinique : une nouvelle dynamique*. Antiane n°11. pp 7-9.
- GALLE M., WEBER J., 1992. *Exploring the black box. Decision making process in fisheries : the case of the French Mediterranean*. Communication at the World Fisheries Congress, Athens, Greece, may 3-8. 11p.
- GIRAUD A., 1991. *Le régime juridique de l'aménagement et de la protection du littoral en France*. Maison franco-japonaise. Paris. 102p.
- GIRVAN, N.P., SIMMONS, D.A., 1991. *Caribbean ecology and economics*. Caribbean Conservation Association (Ed.), Barbados.
- GLASSNER MI., 1993. *Management of marine resources as a binding force in the Eastern Caribbean*. *Ocean and Coastal Management* n°20. pp 63-88.
- GOBERT B., 1989. *Effort de pêche et production des pêcheries artisanales martiniquaises*. Doc. Sci. Pôle Caraïbe n°22. 100p.

- GODELIER M., 1974. *Considérations théoriques et critiques sur le problème des rapports entre l'homme et son environnement*. Inform. sci. soc. 13 (6), pp 31-60.
- GUILLOU A., *et al.*, 1988. *Embarcations et engins de la pêche artisanale martiniquaise recensés en 1985, et évolution récente*. Doc. Sci. Pôle Caraïbe n°16. 62p.
- HAHN A., 1990. *La sociologie du conflit*. Sociologie du travail n°3. pp 375-385.
- HANNA S.S., 1990. *The eighteenth century English commons : a model for ocean management*. Ocean and Shoreline Management n°14. pp 155-172.
- HERRERA, A., ANTHONY, T.C. 1992. *Of mangroves, coral reefs and sustainable communities : Costa Rica's common property fisheries*. in *Inequality and the commons*, Third Common Property Conference. International Association for the Study of Common Property, Washington DC., sept. 17-20, 1992.
- ISLAND RESOURCES FOUNDATION, 1988. *Management of natural resource information for the Virgin Islands National Park and Biosphere Reserve*. in Virgin Islands Resource Management Cooperative, special biosphere reserve report. Virgin Islands National Park, US Man and Biosphere Program, Island Resources Foundation.
- JOHNSON JC., 1989. *Introduction to managing marine conflicts*. Ocean and Coastal Management n°12. pp 191-198.
- JOLY H., 1991. *Le tourisme martiniquais fait ses comptes*. Antiane n°16. pp30-32.
- KAPETSKY JM.1981. *Some considerations for the management of coastal lagoon and estuarine fisheries*. FAO Fish.Tech.Pap. (218):47p
- KEÏTA Y., 1993. *Le littoral domien : droit et politiques*. Mém. DEA Administration Publique Outre-Mer, Faculté de droit de l'Université Antilles-Guyane. 112p.
- KEMPF M., 1988. *Compte-rendu de mission aux Antilles, Projet de campagne Antiquail et perspectives RNO*. Rapport interne IFREMER-DERO-EL-89 07, Brest.125p.
- KHAN H., 1991. *Economic valuation of Singapore's coastal resources*. in *Urban coastal area management : the experience of Singapore*. ICLARM conference proceedings 25. pp 81-93.
- KOLM SG., 1986. *L'allocation des ressources naturelles et le libéralisme*. Revue Economique n°2. pp 207-240.
- KUOL, B.D., 1992. *African experiences with common property regimes : grazing rights and disputes in Gutu district, Zimbabwe*. in *Inequality and the commons*, Third Common Property Conference. International Association for the Study of Common Property. Washington DC, sept. 17-20, 1992.
- KUSAKAWA T., 1992. *Commercial fisheries and sport fishing : conflict and cooperation*. Communication at the IIFET Vth International Conference, July 6-9. 13p.

- LETCHEMY S., 1992. *De l'habitat précaire à la ville : l'exemple martiniquais*. L'harmattan. Paris. 149p. + annexes.
- MAMONTOFF C., 1992. *Evolutions et pratiques de la législation spatiale du littoral*. Centre d'analyse politique, Université de Perpignan. Contrat d'étude IFREMER. 2 Tomes, 110p + annexes.
- MAUVAIS JL., 1991. *Les ports de plaisance, impacts sur le littoral*. IFREMER. 165p.
- MCELROY J., 1978. *Economic and social impacts of the Virgin Islands Coastal Management Program*. Technical supplement n°4. Virgin Islands Planning Office, Coastal Zone Management Program.
- MCSHINE-MUTUNHU, H., 1985. *The status of coastal zone management in Trinidad and Tobago*. Communication at the Workshop and project planning meeting on coastal zone management, 22-26 July 1985, Castries, St. Lucia. Sponsored by Commonwealth Science Council and Ministry of Finance and Planning of St. Lucia.
- MEGANCK, R.A., 1991. *Coastal parks as development catalysts : a Caribbean example*. Ocean and Shoreline Management, 15 (1991), pp 25-36.
- MENDEZ, J.A., 1986. *Reconciling economic development and conservation in Puerto Rico*. in Proceedings of the interoceanic workshop on sustainable development and environmental management of small islands. Nov. 3-7, 1986. Gumacao, Puerto Rico, US Man and Biosphere Program.
- MERMET L., 1992. *Stratégies pour la gestion de l'environnement*. L'Harmattan, Collection Environnement. Paris. 205p.
- MILES E., Geselbracht L., 1986. *Fisheries and conflicting uses of the sea*. Communication at the European Workshop on the regulation of fisheries : legal, economic and social aspects. Tromso, Norway. 2-4 June. 62p.
- MILLER ML., 1992. *Marine environmental ethics*. Ocean and Coastal Management n°17. pp 237-351.
- MILLER ML., AUYONG J., 1991. *Coastal zone tourism : a potent force affecting environment and society*. Marine Policy. pp 75-99.
- MILLER, MAL., 1992. *Equity and the marine environment : the case of the Caribbean*. in Inequality and the commons, Third Common Property Conference. International Association for the Study of Common Property, Washington DC., sept. 17-20, 1992.
- MOUSNIER M., 1991. *Occupation spatiale des habitations littorales à la Martinique*. Caribena n°1, Centre d'Etudes et de Recherche Archéologiques-CERA Martinique. pp123-146.
- OCDE., 1993. *Coastal zone management, integrated policies*. 141p.
- OCDE., 1993. *Coastal Zone Management; selected case studies*. 310p.
- ODDOU JP., 1988. *Le coût du temps libre*. Antiane n°8. pp 3-5.
- ODDOU JP., 1989. *Nautisme, le vent en poupe ?* Antiane n°10. pp 6-8.

- OSTROM E., SCHLAGER E., 1992. *Property rights regimes and natural resources : a conceptual analysis*. in *Land Economics*, 68(3), pp 249-262.
- PANAYOTOU T, PANOYOTOU D. 1986. *Occupational and geographical mobility in and out of Thai fisheries*. FAO Fish.Tech.Pap. (271) : 77p
- PASTEL H.A., 1986. *La question du tourisme à la Martinique*. Editions Désormeaux; Martinique. 419p.
- PEARCE, D., 1989. *An economic perspective on sustainable development*. Development n° 2/3. Journal of SID.
- PEREZ-TREJO F., 1991. *Integrating socio-economic and ecological aspects in the management of coastal areas*. International Ecotechnology Research Centre. Cranfield Institute of Technology. Cranfield, U.K.6p.
- PETITJEAN-ROGET B., 1983. *Pour comprendre la situation économique des Antilles*. Les Temps Modernes n°441-442. pp 1853-1871.
- PILLET G., 1990. *Prix non payés en écologie et en économie de l'environnement*. Revue économique n°2. pp 321-334.
- POTTER, B., 1985. *Coastal parks as development catalysts : a Caribbean example*. Ocean and Shoreline Management, 15 (1991), pp 25-36.
- QUENSIERE J., 1993. *De la modélisation halieutique à la gestion systémique des pêches*. Natures-Sciences-Sociétés Vol. 1, n°3.
- RENARD, Y., WALTERS, B., SMITH, A.H. 1991. *Community-based approaches to conservation and resource management in the Caribbean*. CANARI, communication at the International Congress for the Conservation of Caribbean Biodiversity, Universidad Autonoma de Santa Domingo, Santa Domingo, Dominican Republic, January 14-17, 1991.
- RIJSBERMAN FR., KOUDSTAAL R., 1989. *Development and application of a framework for analysis for coastal zone management in different national and international contexts*. in Proceedings of Coastal Zone 89, American Society of Civil Engineers, July 10-14, 1989, Charleston, South Carolina. 14p.
- ROBERTS R.S., EMEL J., 1992. *Uneven development and the tragedy of the commons : competing images for nature-society analysis*. Economic Geography. Vol. 68, n°3. pp 249-271.
- ROUQUAN O., 1992. *Etapas de la politique publique d'aménagement du littoral Languedoc-Roussillon, 1963-1989*. Mém. DEA Science Politique, Université de Montpellier I. 102p.
- ROUX A., et al., 1967. *Ports et pêcheurs de Martinique*. Cahiers du Centre d'Etudes Régionales Antilles-Guyane n°11. pp 3-46.
- RUDLOFF MA., SALLES JM., 1992. *Analyse de la valeur patrimoniale d'espaces littoraux. Une application à l'étang de Thau*. Action de recherche en sciences sociales présentées dans le cadre du PNOG, Rapport IFREMER-SEM n°37.

- SALMON JM, ANTONA M., 1991. *Le développement socio-économique des DOM-TOM : état des lieux*. Rapport IFREMER-SEM. 41p.
- SCHLAGER E., OSTROM E., 1992. *Property-rights regimes and natural resources*. Land Economics vol. 68, n°3. pp 249-262.
- SCUDDER T., CONELLY T., 1985. *Management systems for riverine fisheries*. FAO Fish. Tech. Pap. (263) : 85p.
- SCUDDER T., CONELLY T., 1985. *Systèmes d'aménagement de la pêche fluviale*. FAO Doc. Tech.Pêches. (263) : 63p.
- SEPTEMBRE G., 1972\*. *Une singularité domaniale : les "pas géométriques" dans les Départements d'Outre-Mer*. Copie, référence inconnue.
- SINGELIN P., MONNAT JY., 1991. *Gestion des ressources et aménagement des îles*. in Actes du colloque international Territoires et Sociétés Insulaires, Brest, novembre 1989. Collection Recherches Environnement n°36. Institut de Géoarchitecture (Université de Bretagne Occidentale), Brest. pp 433-435.
- SINGH, N.C., 1993. *Environmental problems and opportunities in small open economies*. Bulletin of Eastern Caribbean Affairs, vol.18, n°1, pp 33-44.
- SMITH AH., BERKES F., 1992. *Community-based use of mangrove resources in Saint-Lucia*. Intern. Environmental Studies. Vol. 43. pp 123-131.
- SMITH IR , PANAYOU T , 1984 . *Droits d'usage territoriaux et rentabilité économique : les concessions de pêche aux Philippines* . FAO Doc. Tech. Pêches. (245) : 19p.
- SMITH, A.H., BERKES, F., 1992. *Community-based use of mangrove resources in St-Lucia*. Intern. J. Environmental Studies, vol.43, pp 123-131.
- SOCIETE FRANÇAISE POUR LE DROIT DE L'ENVIRONNEMENT, 1978. *La protection du littoral*. Actes du deuxième colloque de la SFDE, 6 au 8 octobre 1977.
- STANBURY, P., 1992. *Conflict management and inequality of access to water in irrigation systems*. in Inequality and the commons, Third common property conference. International Association for the Study of Common Property, Washington DC., sept. 17-20, 1992.
- STONISH, S., 1992. *The effects of shrimp mariculture development : communal and household management strategies in Honduras*. in Inequality and the commons, Third Common Property Conference. International Association for the study of Common Property, Washington, sept. 17-20, 1992.
- SUSSKIND, L., OZAWA, C. 1983. *Mediating negotiation in the public sector*. American Behavioral Scientist, vol.27, n°2. pp 255-279.

---

\* Documents disponibles au Centre de Recherche sur les Pouvoirs Locaux dans la Caraïbe-CRPLC, Université Antilles-Guyane.

- SUSSKIND, L., OZAWA, C., 1985. *Mediating public disputes : obstacles and possibilities*. Journal of Social Issues, vol.41, n°2. pp 145-159.
- TACONET M., 1986. *Etude des caractéristiques de la pêche senne de plage en Martinique*. Mém. DAA-Halieuistique, ENSA Rennes.
- TANGUY Y., 1979. *Le règlement des conflits en matière d'urbanisme*. Bibliothèque de science administrative, tome X. Paris. 270p.
- TEINTURIER B., 1990. *Protection et/ou aménagement du littoral, compatibilité ou contradiction ?* Equinoxe n°40. pp 4-9.
- TEMPLET PH., 1986. *American Samoa : establishing a coastal area management model for developing countries*. Coastal Zone Management Journal Vol. 13, n°3/4. pp 241-264.
- TIWARI S., 1991. *Developing legal instruments for coastal area management*. in Urban coastal area management : the experience of Singapore. ICLARM conference proceedings 25. pp 95-97.
- US CONGRESS, OFFICE OF TECHNOLOGY ASSESSMENT, 1987. *Integrated renewable resource management for US insular areas*. Chapter V : Islands as integrated systems. United States Government Printing Office, Washington DC.
- WEBER J., 1992. *Environnement, développement et propriété : une approche épistémologique*. in Gestion de l'environnement, éthique et société. Editions Fides. Paris.
- WEIGEL JY., 1985. *L'aménagement traditionnel de quelques lagunes du Golfe de Guinée (Côte d'Ivoire, Ghana, Togo, Bénin)*. FAO Circ. Pêches (790) : 30p.
- WILLMANN R., INSULL D., 1993. *Integrated coastal fisheries management*. Ocean and Coastal Management n°21. pp 285-302.
- WU B.L., 1989. *Traditional management of coastal systems in China*. First Institute of Oceanography, National Bureau of Oceanography. People's Republic of China. in Proceedings of Coastal Zone 89, American Society of Civil Engineers, july 10-14, Charleston, South Carolina. pp 184-189.

DOCUMENTS REGLEMENTAIRES, SCHEMAS D'AMENAGEMENT,  
MONOGRAPHIES ET RAPPORTS DIVERS.

- ADUAM., 1980. *La zone des cinquante pas géométriques. Analyse de l'occupation du sol et de la situation foncière*. 40p + annexes.
- ADUAM., 1981. *Plan de développement nautique*. Livre blanc. Fort-de-France. 74p.
- ADUAM., 1985. *Politique d'intervention sur les quartiers insalubres de la Martinique 1980-85*.
- ADUAM., 1988. *Rapport d'enquête sur la plaisance à la martinique*. 29p.



- ADUAM., 1990. *Rapport de synthèse des débats et propositions des journées de réflexion sur le foncier et une politique foncière à la Martinique.*
- ANONYME, 1989. *Rapport sur la gestion des eaux en Martinique.* Conseil Général des Ponts et Chaussées, Inspection Générale de l'Administration, Conseil Général du Génie Rural et des eaux et Forêts. 73p.
- ARDTM., 1990. *Enquête sur la fréquentation des plages et des espaces littoraux de la Martinique.* Rapport final d'exécution. 78p.
- ARDTM., 1991. *Bilan 1991 du tourisme à la Martinique.* Observatoire statistique et économique, Schoelcher. 96p.
- ARDTM.-Observatoire Statistique et Economique, 1989. *Le tourisme nautique à la Martinique.* 148p.
- ARDTM.-Observatoire Statistique et Economique, 1990, 1991, 1992. *Bilans annuels du Tourisme à la Martinique.*
- ARDTM.-Observatoire Statistique et Economique, 1993. *L'évolution du parc d'hébergement touristique.* 15p.
- COFREPÊCHE (avec la participation de l'IFREMER), 1991. *Etudes régionales à caractère socio-économique dans le secteur de la pêche et de l'aquaculture.* Projet de rapport final confidentiel. Commission des Communautés Européennes DG XIV, Direction "Structures".
- COMITE DES PÊCHES MARITIMES, 1992. *Production de la pêche artisanale en Martinique, année 1991.* 16p.
- CONSEIL REGIONAL MARTINIQUE, 1993. *Projet de plan de développement régional 94-99, bilan du secteur pêche.* 8 pages
- DAF., 1990. *Recensement Général de l'Agriculture en Martinique, principaux résultats.* 45p.
- DDAM., 1984. *Monographie de la plaisance en Martinique, année 1983.* Fort-de-France. 24p.
- DDASS. Martinique, 1992. *Contrôle sanitaire des eaux de baignade en mer, saison 1991*
- DDE-Martinique, 1991. *Port de Fort-de-France, résultats d'exploitation.* 1991.34p.
- DDE., ADUAM., 1993. *Convention de gestion des cinquante pas géométriques Etat-Commune du Robert, Analyses graphiques.* 91p.
- DEPARTEMENT DE LA MARTINIQUE, 1980. *Plan de développement nautique; livre blanc.* 62p.
- DRAC-Martinique, 1993. *Service Régional de l'Archéologie, bilan scientifique 1992.* Ministère de l'Education Nationale et de la Culture. 59p.
- DRIRE., 1989. *Situation de l'industrie extractive de la Martinique en 1989.* 40p.
- IEDOM, 1990. *Rapport annuel Martinique.* Paris. 147p.
- INSEE, 1991. *Le tourisme en Martinique. Enquête mensuelle de fréquentation hôtelière; résultats pour 1991.* 53p.

- ONF., 1993. *La forêt en Martinique. Hier, aujourd'hui, demain.* 31p.
- ONF., 1987. *La forêt Martiniquaise, Bilan et perspectives.* 7p.
- PREFECTURE DE LA MARTINIQUE, 1968. *Rapport du 8 janvier 1968, du Secrétariat Général des Affaires Economiques au Conseil Général, concernant la réserve domaniale des cinquante pas géométriques.* in Cinquante Pas Géométriques, situation de cette réserve au 30 juin 1968. Département de la Martinique.
- PROJET DE SCHEMA D'AMENAGEMENT REGIONAL, juin 1991. Conseil Régional de la Martinique, Fort-de-France. 197p.
- RESEAU ROUTIER NATIONAL, SCHEMA DIRECTEUR 1989-2003, 1989. Direction Départementale de l'Equipement, Région Martinique-Conseil Régional, Préfecture de la Région Martinique. 77p
- RIFFAUX F., 1980. *Plan d'aménagement des plages de la Martinique.* ADUAM. 122p.
- SCHEMA D'AMENAGEMENT DE LA MARTINIQUE (SAM) 1974. Document Provisoire, fascicule 4. Le littoral. Association d'Urbanisme Antilles-Guyane. Fort-de-France. 16p.
- SCHEMA D'AMENAGEMENT DE LA MARTINIQUE (SAM), 1974. Document provisoire, fascicule n°1. Le tourisme. Atelier d'Urbanisme Antilles Guyane, Fort-de-France. 15p.
- SCHEMA D'AMENAGEMENT DE LA MARTINIQUE (SAM), 1976. Document provisoire, fascicule n°3. Agriculture et espaces naturels. Atelier d'Urbanisme Antilles Guyane, Fort-de-France. 24p.
- SCHEMA DIRECTEUR D'AMENAGEMENT ET D'URBANISME (SDAU), 1979. Projet de livre blanc. Données et orientations pour l'aménagement de la Martinique. ADUAM, Fort-de-France. 94p.

## TABLE DES FIGURES, TABLEAUX ET CARTES.

Figure I - Evolution de la zone des cinquante pas : statut et conditions d'accès et d'usage, 23

Tableau I - Statut des cinquante pas géométriques depuis 1986, 22

Tableau II - Etat de l'occupation du littoral en 1980, 25

Tableau III - Situation foncière des cinquante pas géométriques en 1980, 28

Carte 1 - Caractéristiques générales : topographie, bathymétrie et milieux côtiers spécifiques, 10

Carte 2 - La Martinique vers 1840, 12

Carte 3 - Secteurs d'activité présents sur les côtes martiniquaises en 1980, 31

Carte 4 - Habitat et urbanisation des côtes martiniquaises en 1980, 32

Carte 5 - Espaces naturels côtiers en 1980, 33

Carte 6 - Localisation des cas d'étude, 37

Carte 7 - La région du Marin, 40

Carte 8 - Modes d'usage de l'espace dans le Cul-de-Sac du Marin, 42

Carte 9 - La région de Saint-Pierre, 53

Carte 10 - Organisation des usages de l'espace dans la rade de Saint-Pierre, 58

Carte 11 - Grande Anse; l'aménagement du plan d'eau, 68

Carte 12 - Evolution de la région du Cap Est, 77

## LISTE DES SIGLES

- AOT : Autorisation d'Occupation Temporaire
- ADUAM : Association Départementale pour les Etudes d'Urbanisme et d'Aménagement de la Martinique
- ARDTM : Association Régionale pour le le Développement Touristique de la Martinique
- ASSAUPAMAR : Association de Sauvegarde du Patrimoine Martiniquais
- BRGM : Bureau de Recherche Géologique et Minière
- CBSP : Compagnie de la Baie de saint-Pierre
- CCI : Chambre de Commerce et d'Industrie
- CEE : Communauté Economique Européenne
- COREMA : Comité Régional Martinique de la FFESSM
- DAF : Direction de l'Agriculture et de la Forêt
- DDAM : Direction Départementale des Affaires Maritimes
- DDASS : Direction Départementale des Affaires Sanitaires et Sociales
- DDE : Direction Départementale de l'Equipement
- DDST : Direction Départementale des Services Techniques
- DOM : Département d'Outre Mer
- DPM : Domaine Public Maritime
- DRAC : Direction Régionale des Affaires Culturelles
- DRIR : Direction Régionale de l'Industrie et de la Recherche
- FFESSM : Fédération Française d'Etudes et de Sports Sous-Marins
- ONF : Office National des Forêts
- PAR : Plan Aménagement Rural
- PNR : Parc Naturel Régional
- POS : Plan d'Occupatin des Sols
- PUD : Plan d'Urbanisme Directeur
- SAEPP : Société Antillaise d'Exploitation des Ports de Plaisance
- SAM : Schéma d'Aménagement de la Martinique
- SAR : Schéma d'Aménagement Régional
- SDAR : Schéma Départemental d'Aménagement Rural
- SDAU : Schéma Directeur d'Aménagement et d'Urbanisme
- SFDE : Société Française pour le Droit de l'Environnement
- SMVM : Schéma de Mise en Valeur de la Mer
- ZNIEFF : Zone Naturelle d'Intérêt Ecologique Faunistique et Floristique
- ZAC : Zone d'Aménagement Concerté

## TABLE DES MATIERES.

<b>INTRODUCTION : PROBLEMATIQUE ET METHODOLOGIE.....</b>	<b>4</b>
1 - PROBLEMATIQUE GENERALE.....	4
2 - OBJECTIFS.....	5
3 - DEROULEMENT DE L'ETUDE.....	6
<b>PREMIERE PARTIE : EVOLUTIONS DES PERCEPTIONS DU LITTORAL ET ENJEUX ACTUELS.8</b>	
I-DONNEES HISTORIQUES : EVOLUTION DES PERCEPTIONS ET DES USAGES DES ESPACES COTIERS.....	11
1 - L'origine des cinquante pas géométriques.....	11
2 - La privatisation des villes et des bourgs.....	13
3 - Les conséquences de la départementalisation.....	14
4 - L'évolution des perceptions du littoral à partir des années 1960.....	15
a - Les changements socio-économiques.....	16
b - Conséquences sur l'occupation de l'espace insulaire.....	17
c - L'évolution des perceptions du littoral à travers les projets d'aménagement.....	19
II - STATUT ACTUEL DE L'OCCUPATION DU LITTORAL.....	24
1 - État de l'occupation.....	24
2 - Situation foncière.....	27
3 - Les difficultés de gestion de la zone littorale.....	28
4 - Enjeux actuels et typologie des secteurs littoraux.....	29
CONCLUSION.....	34
<b>DEUXIEME PARTIE : ÉTUDES DE CAS.....</b>	<b>35</b>
INTRODUCTION.....	35
I - LE PORT DE PLAISANCE DU MARIN.....	38
A - Cadre du "jeu".....	38
1 - Données générales.....	38
2 - Évolution des activités nautiques et des infrastructures pour la plaisance.....	39
3 - L'impact de la défiscalisation.....	41
B - Les problèmes liés au développement du port.....	43
1 - La saturation du plan d'eau "Basse à Tortue" et l'évolution du club nautique.....	43
2 - Impact indirect : le développement du mouillage forain.....	44
3 - Le problème du mouillage forain : acteurs et cadres d'intervention.....	44
C - Le processus de décision et les difficultés de gestion de la baie.....	49
1 - L'état de la coopération entre les acteurs.....	49
2 - La position particulière de la commune du Marin.....	50
II - LE SOUS-MARIN DE SAINT-PIERRE.....	52
A - Cadre du jeu.....	52
1 - Données générales.....	52
2 - Le projet de sous-marin touristique.....	53
B - Les modifications nécessaires dans le partage du plan d'eau.....	54
C - Processus de décision : la définition d'un schéma d'organisation des activités dans la rade.....	57
1 - La stratégie de la compagnie.....	57
2 - Les négociations.....	59
a - Les plongeurs.....	59
b - Les marins-pêcheurs.....	61
3 - La révision du schéma et la prise en compte de ses insuffisances.....	63
III - LE MOUILLAGE DE GRANDE ANSE D'ARLET.....	65
A - Cadre du jeu.....	65

1 - Données générales.....	65
2 - L'évolution du quartier de Grande Anse et le développement du mouillage.....	66
<i>B - Les problèmes posés par le mouillage.....</i>	67
<i>C - Processus de décision.....</i>	70
<b>IV - LA ZONE DES CINQUANTE PAS GEOMETRIQUES AU FRANÇOIS : LE CAS DU CAP EST.....</b>	<b>73</b>
<i>A - Cadre du jeu.....</i>	73
1 - Données générales.....	73
2 - Deux modes d'occupation diffuse de l'espace littoral.....	74
a - L'urbanisation.....	74
b - La pêche.....	75
<i>B - Le secteur du Cap Est.....</i>	76
1 - L'évolution des modes d'occupation de l'espace.....	76
2 - Les conflits pour l'accès au rivage,.....	78
<i>C - Le processus de décision.....</i>	79
1 - Historique des décisions prises pour l'aménagement de la zone.....	79
2 - Nature des difficultés rencontrées dans la résolution du problème.....	80
<b>ANNEXE I - EXTRAITS DES DOCUMENTS HISTORIQUES RELATIFS AU LITTORAL MARTINICAIS.....</b>	<b>87</b>
A - LETTRE DE M. DE BAAS, GOUVERNEUR GENERAL DES ILES D'AMERIQUE, AU MINISTRE COLBERT; 8 FEVRIER 1674. (IN BAUDE, 1918, P6).....	87
B - JOURNAL OFFICIEL DE LA REPUBLIQUE FRANÇAISE DU 22 JUILLET 1955, PAGE 6653; DECRET N°55-885 DU 30 JUIN 1955, EXPOSE DES MOTIFS (IN DEPARTEMENT DE LA MARTINIQUE, 1969).....	87
C - SCHEMA D'AMENAGEMENT DE LA MARTINIQUE, DOCUMENT PROVISoire, FASCICULE 4. LE LITTORAL. (AGENCE D'AMENAGEMENT ET D'URBANISME ANTILLES-GUYANE, JUIN 1976).....	88
D - PROJET DE SCHEMA D'AMENAGEMENT REGIONAL. CONSEIL REGIONAL DE LA MARTINIQUE. JUIN 1991. P173.....	88
<b>ANNEXE II - PRINCIPAUX INDICATEURS DE L'EVOLUTION ECONOMIQUE ET SOCIALE CARACTERISANT LA MARTINIQUE A PARTIR DES ANNEES 1950.....</b>	<b>90</b>
A - ÉVOLUTION DE LA POPULATION (EN MILLIERS D'HABITANTS).....	90
B - ÉVOLUTION DE LA STRUCTURE DU PIB (EN %).....	90
C - ÉVOLUTION DE LA STRUCTURE DE LA POPULATION ACTIVE OCCUPEE (EN %).....	90
D - ÉVOLUTION DE LA POPULATION DANS L'AGGLOMERATION FOYALAISE (EN MILLIERS D'HABITANTS).....	90
E - ANNEE D'ACHEVEMENT DES LOGEMENTS.....	91
F - ÉVOLUTION DU TRAFIC DE L'AEROPORT DU LAMENTIN.....	91
G - ÉVOLUTION DU NOMBRE DE VEHICULES ET DU RESEAU ROUTIER.....	91
H - ÉVOLUTION DU TRAFIC PORTUAIRE A FORT-DE-FRANCE.....	92
I - PRINCIPAUX SITES COTIERS DE DEVELOPPEMENT DE L'INDUSTRIE ET L'ARTISANAT.....	92
<b>ANNEXE III - LE TOURISME.....</b>	<b>93</b>
A - ÉVOLUTION DE LA FREQUENTATION TOURISTIQUE ANNUELLE (EN MILLIERS DE PERSONNES ET NOMBRE DE NAVIRES).....	93
B - ÉVOLUTION DE LA CAPACITE D'ACCUEIL.....	93
a - Nombre de chambres d'hôtel.....	93
b - Permis de construire touristiques.....	93
c - Évolution des permis de construire délivrés et du nombre de chambres correspondant.....	94
C - DONNEES COMPLEMENTAIRES (1992).....	94
<b>ANNEXE IV - LOISIRS NAUTIQUES.....</b>	<b>95</b>
A - INFRASTRUCTURES.....	95
B - L'OFFRE DE LOISIRS NAUTIQUES ET LA DEFISCALISATION.....	95
C - ÉVOLUTION DE LA FLOTTE DE PLAISANCE IMMATICULEE EN MARTINIQUE.....	96
D - POUVOIR DE POLICE SPECIALE DU MAIRE DANS LA BANDE DES 300 METRES.....	96
<b>ANNEXE V - LA PÊCHE.....</b>	<b>98</b>
A - EMBARCATIONS ET MARINS PECHEURS.....	98

B - DONNEES GENERALES.....	98
C - REPARTITION (EN %) DE L'ACTIVITE DE PECHE PAR METIER.....	99
D - LES REGLES D'ALLOCATION DE L'ESPACE DE PECHE A LA SENNE DE PLAGE.....	99
<b>ANNEXE VI - ÉTUDES DE CAS.....</b>	<b>101</b>
A - GUIDE D'ENQUETE.....	101
B - LE PORT DE PLAISANCE DU MARIN.....	101
<i>a - La Commission Nautique Locale.....</i>	<i>101</i>
<i>b - Procédures d'extension du port de plaisance du Marin.....</i>	<i>102</i>
<i>c - Évolution du chiffre d'affaire de la SAEPP.....</i>	<i>103</i>
<i>d - Balisage du plan d'eau de la Pointe Marin (Sainte Anne).....</i>	<i>103</i>
<i>e - Liste des personnes rencontrées.....</i>	<i>104</i>
C - SAINT-PIERRE.....	104
D - LE MOUILLAGE DE GRANDE ANSE D'ARLET.....	104
E - LE CAP EST AU FRANÇOIS.....	105
<i>a - Liste des personnes rencontrées.....</i>	<i>105</i>
<i>b - Évolution des autorisations de construire au François, entre 1982 et 1989.....</i>	<i>105</i>
<i>c - Données récentes sur le marché foncier au François.....</i>	<i>105</i>
<b>ANNEXE VII - DONNEES COMPLEMENTAIRES SUR LES CINQUANTE PAS GEOMETRIQUES.....</b>	<b>107</b>
<b>ANNEXE VIII - ORGANISMES ET ADMINISTRATIONS RENCONTRES.....</b>	<b>108</b>
<b>BIBLIOGRAPHIE.....</b>	<b>109</b>
<b>DOCUMENTS REGLEMENTAIRES, SCHEMAS D'AMENAGEMENT, MONOGRAPHIES ET RAPPORTS DIVERS.....</b>	<b>117</b>
<b>TABLE DES FIGURES, TABLEAUX ET CARTES.....</b>	<b>120</b>
<b>Liste des sigles.....</b>	<b>121</b>
<b>TABLE DES MATIERES.....</b>	<b>122</b>