ÉTUDE FIM 2024 · FONDS D'INTERVENTION MARITIME

La filière nautique martiniquaise aujourd'hui et ses perspectives de développement

Monographie sectorielle — actualisation de l'étude de référence de 2016 — version de synthèse

Porteur du projet	Cluster Maritime Martinique (CMM)
Financement	État — Fonds d'Intervention Maritime (FIM), vague 2024 · Direction de la Mer de Martinique
Réalisation	Alexandrine Milesi Formation — Positif.Business, pour le compte du Cluster Maritime Martinique
Équipe de l'étude	Alexandrine Milesi (pilotage stratégique, analyse et rédaction) ; Sonia Castendet (chargée d'étude opérationnelle, jusqu'en juillet 2026) ; Léna Benslimane (appui à la collecte et aux grilles d'entretien, mars à juillet 2026)
Périmètre	Filière nautique de la Martinique : industries nautiques, activités nautiques, ports et capitaineries, événements nautiques, services connexes
Données	Questionnaire entreprises arrêté au 10 octobre 2026 (121 réponses) ; entretiens, ateliers et séries administratives 2016-2025
Statut du document	Rapport final

Novembre 2026

Fort-de-France, Martinique

Sommaire

Note de lecture.....3

Résumé exécutif.....4

1. Introduction générale.....8
1.1 Contexte et commande.....8
1.2 Économie bleue et périmètre nautique.....8
1.3 Les cinq secteurs retenus.....8

2. Méthodologie et qualité des données.....10
2.6 Gouvernance et orientations de cadrage.....11

3. Cartographie de la filière.....14
3.1 Une filière tirée par les usages.....14
3.2 Une géographie moins monopolaire.....15
3.3 Des petites structures qui se consolident.....16
3.4 Cartographie interactive.....16

4. L'emploi dans la filière.....17
4.1 Emploi observé et personnes mobilisées.....17
4.3 Métiers présents et métiers en tension.....18
4.4 Recrutement : un marché encore informel.....18
4.5 Âge des dirigeants et transmission.....19
4.7 Le coût du travail.....19

5. Poids économique.....22
5.1 Le plancher directement observé.....22
5.2 Projection à l'échelle de la filière.....24
5.4 Fragilité des très petites entreprises.....25
5.6 Les ports de plaisance : capacité, emploi, poids.....25
5.8 Lecture territoriale par EPCI.....27

6. Projets, freins et financement.....30
6.2 L'accès au financement.....30

7. Environnement de marché et stratégie.....32
7.3 Un parc en croissance, un neuf en repli.....32

8. Préconisations et plan d'action 2026-2029.....34
8.1 Statut des actions.....35
8.4 Mesures de mise en œuvre retenues.....36

9. Perspectives 2026-2030 et conclusion.....37

Note de lecture

L'intitulé « FIM 2024 » est celui du dispositif de financement de l'opération (Fonds d'intervention maritime, vague 2024). La collecte et la consolidation des données ont été réalisées en 2026.

Version de synthèse. Ce document reprend les résultats essentiels de l'étude : résumé, périmètre, méthode de calcul, cartographie, emploi, poids économique, ports, marché, préconisations et perspectives. Le détail des analyses, les annexes et le registre complet des sources figurent dans la version complète du rapport, à laquelle renvoient les mentions de chapitres ou d'annexes non reprises ici.

> ▶️ **Années de référence : l'étude est conduite en 2026, les chiffres portent sur 2022 et 2025**
>
> L'étude est conduite en 2026, mais les données économiques portent sur les exercices 2022 et 2025 : les chiffres d'affaires sont ceux de 2022 et de 2025 déclarés dans le questionnaire ; les effectifs sont ceux déclarés lors de l'enquête et rapprochés de l'exercice 2025 (le questionnaire ne comporte pas de question sur l'effectif 2022) ; les tranches d'effectif du répertoire SIRENE sont celles de l'édition 2024 ; les comptes annuels publiés utilisés par la seconde méthode portent sur l'exercice 2024 ; les séries douanières couvrent 2019-2025. Lorsqu'un chiffre est daté « 2026 », il désigne la date de l'étude, jamais l'exercice mesuré. Le périmètre porte sur la filière nautique au sens strict ; il ne mesure ni la pêche, ni le transport maritime de fret, ni l'ensemble de l'économie bleue.

Conformément aux règles de diffusion arrêtées par le comité de pilotage, les données nominatives, les coordonnées et les réponses individuelles sont exclues du présent document. Les entretiens sont restitués sous forme anonymisée et sans citation littérale. Les sigles sont définis en annexe K.

Résumé exécutif

La filière nautique martiniquaise est plus large, plus répartie sur le territoire et plus structurée qu'en 2016. Elle demeure freinée par des verrous identifiés de longue date : rareté des compétences techniques, recrutement informel, coût du travail, coût et délais d'approvisionnement, accès au foncier littoral, ingénierie de financement insuffisante et complexité administrative. Le marché progresse davantage par l'usage, l'entretien et la seconde main que par l'achat de bateaux neufs.

Selon la représentation établie par la Direction de la Mer de Martinique, le nautisme constitue une composante de l'ordre de 6 % de l'emploi de l'économie bleue du territoire ; le présent rapport ne mesure que cette filière et non l'économie bleue dans son ensemble. Le schéma ci-dessous situe le périmètre analysé.

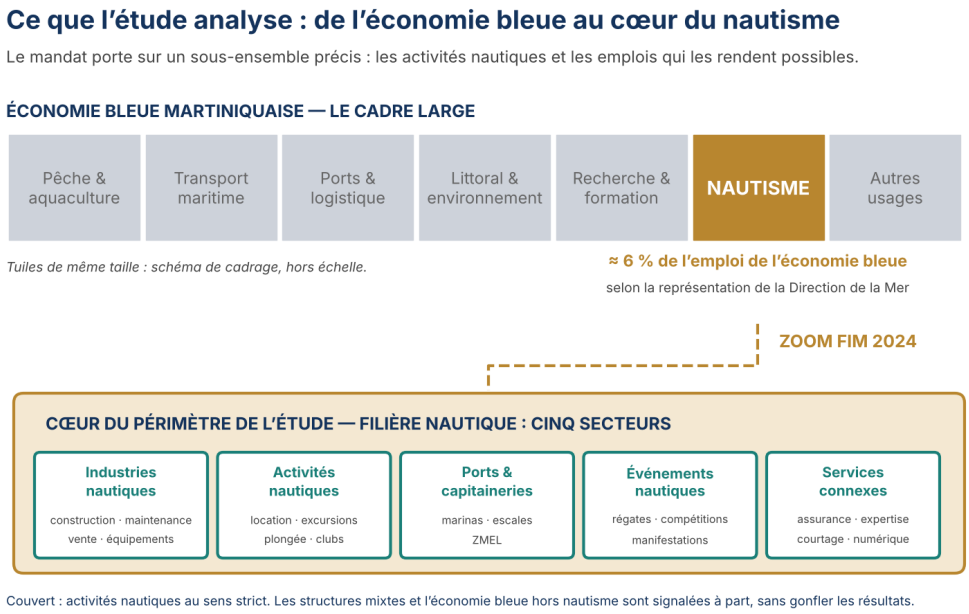


Figure 1 — L'économie bleue martiniquaise et le périmètre de l'étude : la filière nautique

Source : Schéma de cadrage CMM, d'après le mandat FIM, les orientations examinées en comités de pilotage et la représentation de l'économie bleue établie par la Direction de la Mer de Martinique.

Le poids économique de la filière (étude 2026 ; exercices 2022 et 2025)

≈ 1 330 emplois directs (fourchette 1 290 – 1 370)	**≈ 216 M€** de chiffre d'affaires annuel, moyenne de deux méthodes (195 – 238 M€)	**352** entreprises vérifiées au cœur de la filière (493 autres inscrites au registre, hors cœur de filière)	**≈ 900 · 63 M€** emplois et chiffre d'affaires estimés en 2016 (260 entreprises) ; périmètre et méthode différents

Tableau 1 — 2016 et 2026 : ce qui change pour la filière

Indicateur	2016	2026	Lecture
Entreprises du cœur de filière	≈ 260 (≈ 200 à périmètre comparable)	352 entreprises vérifiées, dont 145 employeuses	Écart lié en grande partie à la méthode et au périmètre
Emplois directs	≈ 900 (≈ 710 à périmètre comparable)	≈ 1 330 (1 290 – 1 370)	Ordre de grandeur supérieur, qui ne s'interprète pas comme une croissance
Chiffre d'affaires annuel	≈ 63 M€	≈ 216 M€ en 2025 (195 – 238 M€)	Pas de taux de croissance calculable
Structures sans salarié	45 %	54,0 % du cœur de filière ; 30,6 % des répondants	Un tissu de très petites structures
Dirigeants de plus de 55 ans	36 %	38,8 % des répondants	Renouvellement non résolu
Activité au Marin	51 %	33,9 % des répondants	Une filière plus répartie

Source : Étude MYA / FIN 2016 ; présente étude, chapitres 5.2 et 5.3. Calculs CMM, octobre 2026. « Périmètre comparable » : base de 2016 hors une soixantaine d'établissements à activité mixte (banques, assurances, grandes surfaces), soit ≈ 200 entreprises et ≈ 710 emplois (chapitre 5.3).

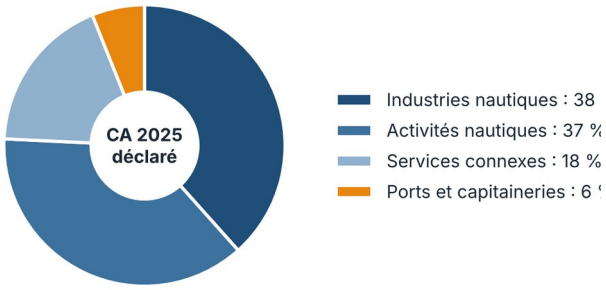


Figure 2 — Répartition du chiffre d'affaires 2025 déclaré par les répondants, par secteur

Source : Questionnaire FIM 2024, n=121 ; valeurs arrondies. Le cinquième secteur, les événements nautiques (un seul répondant), n'est pas isolé sur le graphique.

▶ À retenir

Le cœur de la filière compte 352 entreprises et représente environ 1 330 emplois directs et environ 216 M€ de chiffre d'affaires annuel (195 à 238 M€).

À titre de repère, l'étude de 2016 estimait environ 900 emplois et 63 M€ de chiffre d'affaires ; l'écart ne s'interprète pas comme une croissance, les périmètres (la base de 2016 comprenait des établissements à activité mixte ; celle de 2026 inclut les structures sans salarié, les ports et les ZMEL) et les méthodes (nomenclature et enquête en 2016 ; annuaire SIRENE et projection en 2026) différant, mais l'ordre de grandeur de la filière est nettement supérieur à celui de 2016.

Ce sont des estimations établies par projection ; leurs bornes extrêmes figurent au chapitre 5.2.

Pourquoi un chiffre unique. Le CMM retient 216 M€ et 1 330 emplois directs comme chiffres de référence parce qu'ils résultent d'une méthode reproductible : une projection stratifiée sur 352 entreprises dont l'activité nautique est vérifiée, calée sur 121 réponses d'entreprises, et recoupée par une seconde méthode fondée sur les comptes publiés. Les deux méthodes convergent. Ces chiffres sont cités avec leur fourchette (195 à 238 M€ ; 1 290 à 1 370 emplois).

L'étude est conduite en 2026 ; le chiffre d'affaires porte sur les exercices 2022 et 2025.

Test de robustesse : selon que le calcul porte sur le seul annuaire validé ou que les unités sans tranche d'effectif sont valorisées, le chiffre d'affaires consolidé se situe entre 189 et 246 M€, centré sur 210 à 224 M€ ; en euros constants, il est resté proche de la stagnation entre 2022 et 2025 (chapitre 5.2).

Le corpus d'enquête

Le questionnaire entreprises compte 121 réponses exploitables au 10 octobre 2026. Chaque réponse est traitée comme une unité déclarante ; les conventions de traitement sont détaillées au chapitre 2 et en annexe L.

121	**57,0 %**	**63,6 %**	**38,8 %**
réponses exploitables	ont un projet de développement	rencontrent des difficultés de financement	de dirigeants de plus de 55 ans

75 à 170 M€	528 à 1 050	28,9 %	26
CA 2025 déclaré par les seuls répondants (bornes des tranches)	personnes mobilisées par les répondants (salariés + dirigeants)	recrutent au moment de l'enquête	entreprises décrivent une action précise de transition écologique

Cinq constats

1. **La filière se diffuse au-delà du Marin.** Le Marin reste le premier pôle avec 33,9 % des activités répondantes ; Les Trois-Îlets et Fort-de-France réunissent 29,8 %.
2. **Le tissu reste composé de très petites structures.** 54,0 % des entreprises du cœur de filière n'ont aucun salarié, contre 45 % en 2016 ; parmi les répondants, 68,6 % ont moins de 5 salariés ou aucun salarié et 4,1 % dépassent 25 salariés.
3. **Le renouvellement des dirigeants n'est pas résolu.** 38,8 % des dirigeants ont plus de 55 ans, proche des 36 % mesurés en 2016.
4. **La demande existe, les capacités d'exécution sont contraintes.** 57,0 % des répondants ont un projet ; les coûts d'exploitation, le foncier et l'approvisionnement sont les freins les plus cités.
5. **L'accès aux compétences et aux financements est l'enjeu transversal.** 91,4 % des recruteurs utilisent le bouche-à-oreille et 22,9 % France Travail ; 63,6 % des entreprises déclarent des difficultés de financement.

Mesures retenues

- Mettre en place un observatoire annuel léger et un annuaire vivant, avec une version interne et une version publique conformes au RGPD.
- Créer une cellule d'ingénierie de financement qui oriente chaque projet vers le dispositif adapté : prêt bancaire garanti, prêt d'honneur, microcrédit, subvention d'État et européenne, défiscalisation. Les aides publiques ne sont ni une finalité ni un dû : elles sont recentrées sur des projets innovants et orientés vers la transition écologique ; un projet qui ne répond pas à ces critères n'y est pas éligible.
- Lancer des modules courts et mutualisés sur les métiers techniques, le service client, l'anglais, le numérique et la gestion d'entreprise, construits avec les employeurs.
- Organiser la transmission des entreprises dirigées par des seniors et sécuriser la reprise des compétences rares, notamment par le développement de formations de niveau Bac+2 à la reprise d'entreprise.
- Mesurer le coût du travail dans la filière et le comparer à celui des territoires concurrents de la Caraïbe, pour objectiver ce frein au recrutement et au développement, et identifier la marge de manœuvre en matière de lutte contre le dumping social.
- Contrôler et organiser l'événementiel nautique et l'offre informelle (afterwork boat parties, plans bateau) au profit des opérateurs déclarés.
- Adosser les projets portuaires, déchets, eaux et refit à une trajectoire de transition.

1. Introduction générale : mandat, périmètre et questions d'étude

1.1 Contexte et commande

L'étude a été commandée dans le cadre du Fonds d'Intervention Maritime (vague 2024, thématique « développement de l'économie bleue et planification stratégique ») afin d'actualiser le diagnostic réalisé en 2016 par MYA, la Fédération des Industries Nautiques et Archipels Conseil, d'objectiver le poids économique et social de la filière nautique martiniquaise, de mettre en avant l'emploi par secteur et de transformer les constats en priorités d'action. Elle fournit à l'État, au Cluster Maritime Martinique, à la Collectivité Territoriale de Martinique, aux intercommunalités et aux chambres consulaires une base commune de décision.

Conformément aux attentes exprimées par la Direction de la Mer, le rapport conserve la structure de l'étude de 2016 : il s'agit d'une actualisation et non d'une refonte. Les comparaisons avec 2016 portent sur les structures, les deux enquêtes n'ayant ni le même périmètre ni la même méthode.

1.2 L'économie bleue et le périmètre nautique

L'économie bleue constitue le cadre d'ensemble des politiques maritimes du territoire. Selon la représentation établie par la Direction de la Mer de Martinique, le nautisme en représente environ 6 % en emploi. L'étude propose un zoom documenté sur ce segment : ses entreprises, ses usages, ses ports, ses événements et ses services supports. Cette distinction protège la lisibilité des résultats et évite de confondre le nautisme avec la pêche, le fret ou les autres composantes de l'économie maritime.

1.3 Les cinq secteurs retenus

Tableau 2 — Les cinq secteurs retenus et leurs activités

Secteur	Sous-secteurs et activités retenus
Industries nautiques	Construction ; maintenance, réparation et refit ; vente de bateaux ; accastillage et commerce spécialisé ; équipements et motorisation
Activités nautiques	Location ; charter et excursions ; transport de passagers à vocation touristique ; plongée, glisse et découverte ; encadrement, enseignement et clubs
Ports et capitaineries	Ports de plaisance ; marinas ; capitaineries ; services aux escales ; zones de mouillages et d'équipements légers (ZMEL)
Événements nautiques	Compétitions ; manifestations nautiques ; régates ; événements commerciaux ou culturels liés à la mer
Services connexes	Assurance maritime ; expertise et inspection ; courtage ; conseil réglementaire ; communication ; numérique ; conciergerie et services aux équipages ; services maritimes et portuaires (remorquage, agence maritime, services aux yachts, avitaillement)

Cette taxonomie est plus large que celle de 2016. Elle réintègre la maintenance et la réparation navale de plaisance et distingue des services connexes devenus indispensables au fonctionnement économique de la filière. Elle exclut la pêche, l'aquaculture, le fret, les activités portuaires commerciales et les fonctions de l'économie bleue sans lien direct avec le nautisme. Les activités mixtes sont traitées séparément (annexe A).

▶️ À retenir — chapitre 1

L'étude actualise celle de 2016 en conservant sa structure. Elle porte sur la filière nautique, et non sur l'ensemble de l'économie bleue dont, selon la Direction de la Mer, le nautisme représente de l'ordre de 6 % de l'emploi.

Périmètre : cinq secteurs ; transport maritime de marchandises et ports de commerce exclus.

2. Méthodologie, corpus et qualité des données

L'étude combine enquête quantitative, entretiens individuels, ateliers de co-construction, données administratives et qualification d'entreprises. Aucun de ces matériaux ne suffit seul ; leur croisement permet de distinguer le plancher observé, les tendances structurelles et les estimations à l'échelle de la filière.

Tableau 3 — Sources mobilisées par l'étude

Source	Couverture	Usage
Questionnaire en ligne	122 soumissions au 10/10/2026 ; 121 réponses exploitables après retrait d'un test	Structure, emploi, chiffre d'affaires, recrutement, projets, financement, transition
Entretiens individuels	28 entretiens conduits, dont 23 documentés dans le registre de l'annexe D : 9 fiches complètes, 12 entretiens consignés avec les données du questionnaire et 2 inscrits au registre sans fiche détaillée. Les réponses au questionnaire de ces 23 entreprises sont comptabilisées	Chiffres précis, saisonnalité, financement, métiers, achats
Ateliers de co-construction	4 ateliers et 45 participations cumulées : trois ateliers organisés par site (Étang Z'Abricots, Le Marin, Pointe du Bout ; 28 participations) et un atelier thématique sur le financement (17 participations)	Freins collectifs, solutions, gouvernance
Annuaire qualifié	526 entreprises et structures de référence, qualifiées au 29/06/2026	Base de référence à laquelle sont rapportés les résultats
Recensement élargi (base de contacts du Cluster et extension à partir du répertoire SIRENE)	1 291 fiches contrôlées (526 de l'annuaire et 765 de l'extension) ; 758 unités légales de l'extension rapprochées du registre le 11/11/2026, dont 665 recherchées en ligne	Vivier de qualification : 35 entreprises vérifiées intégrées au cœur de filière ; 493 entreprises inscrites au registre, non vérifiées, restent hors du cœur de filière
Répertoire SIRENE (répertoire national des entreprises, Insee)	Contrôle au registre, le 11/11/2026, des 367 unités légales de l'annuaire et des 758 unités légales de l'extension ; tranches d'effectifs de l'édition 2024 ; comptes publiés des exercices 2024 et 2025	Projection stratifiée du chapitre 5.2
Séries administratives	Plaisance 2016-2025, FFVoile 2016-2025, France Travail, Douanes, Insee	Contexte de marché et trajectoires
Référence 2016	Étude MYA / FIN / Archipels Conseil, environ 120 réponses sur 260 entreprises	Comparaison décennale avec précautions

Démarche d'ensemble

La démarche est volontairement pragmatique : une actualisation de l'étude de 2016 qui en conserve la structure, au service de la décision publique. Elle suit six étapes, chacune présentée en comité de pilotage avant de passer à la suivante.

Tableau 4 — Les six étapes de la démarche

Étape	Contenu	Résultat
1. Cadrage	Périmètre, nomenclature en cinq familles d'activités dans la continuité des travaux de 2016, exclusions (transport maritime de fret et de passagers, ports de commerce), règles de diffusion (COPIL 1, 11 mars 2026).	Périmètre et grille de lecture communs
2. Population de référence	Annuaire qualifié de 526 entrées ; extension par interrogation du répertoire SIRENE selon les codes d'activité du nautisme, puis qualification individuelle des structures identifiées (appels, courriels, vérification des sites).	Annuaire de référence ; recensement étendu en cours de qualification
3. Collecte	Questionnaire en ligne du 13 avril au 10 octobre 2026 ; 28 entretiens individuels ; 4 ateliers de co-construction ; séries administratives (plaisance, FFVoile, douanes, Insee, France Travail).	121 réponses exploitables ; fiches d'entretien ; relevés d'ateliers
4. Contrôle et traitement	Retrait des soumissions de test ; règle d'une réponse = une unité déclarante ; pondération des grilles salariés par l'effectif ; rapprochement SIRENE ; identification des structures hors périmètre.	Base d'analyse contrôlée
5. Estimation	Projection stratifiée par tranche d'effectif SIRENE ; appariement SIREN sur comptes publiés ; moyenne des deux méthodes et fourchettes explicites (chapitre 5.2).	Ordres de grandeur de la filière
6. Validation	Trois comités de pilotage (11 mars, 28 avril, 17 septembre 2026) ; relevés de décisions validés par les membres ; relecture institutionnelle avant publication.	Orientations de cadrage tracées (2.6)

Quatre principes gouvernent le traitement : distinguer ce qui est observé de ce qui est estimé (niveaux A, B et C décrits en annexe L) ; rendre chaque calcul reproductible à partir des fichiers de travail conservés par le Cluster ; ne publier aucune donnée nominative et aucun propos individuel ; énoncer les limites en même temps que les résultats. Les traitements statistiques ont été réalisés par des programmes reproductibles, la rédaction étant assistée par des outils d'intelligence artificielle sous contrôle humain, avec vérification des sources et des calculs.

2.6 Gouvernance et orientations de cadrage

Les trois comités de pilotage (11 mars, 28 avril et 17 septembre 2026) ont été des réunions de travail : ils ont permis d'examiner le cadrage, la méthode puis les résultats intermédiaires. Les choix de périmètre, de méthode et de calcul présentés dans ce rapport sont ceux du Cluster Maritime Martinique, maître d'ouvrage et auteur de l'étude. Les deux tableaux suivants retracent, instance par instance, ce qui a été examiné et ce qui a été retenu.

Tableau 8 — Calendrier des instances et décisions de cadrage

Date	Instance	Orientation ou apport
11 mars 2026	COPIL 1 — lancement	Périmètre privé et associatif ; cinq familles de secteurs ; ajout des ports, capitaineries et ZMEL ; spatialisation par commune et EPCI ; règles RGPD.
28 avril 2026	COPIL 2 — méthode	Nomenclature dans la continuité CMT / FIN ; alerte sur les codes APE ; plan de communication multicanal ; ateliers de co-construction ; annuaire numérique participatif piloté par le Cluster.
6, 13 et 20 juillet 2026	Ateliers de co-construction	Information sur les aides, préfinancement, culture de gestion, apprentissage, foncier, OPCO, défiscalisation, banques, assurances, statut marin, anglais, outils numériques.
17 septembre 2026	COPIL 3 — restitution intermédiaire	Assiette élargie retenue : qualification individuelle du recensement de 1 173 structures, seules les activités confirmées par contact direct étant conservées ; deux méthodes d'estimation économique présentées avec une moyenne expliquée ; comparaison territoriale traitée sous forme d'encadré documentaire ; verbatims d'entretien exclus du rapport ; deux versions interne et publique ; questionnaire maintenu ouvert jusqu'à fin octobre.

Orientations A à H examinées au COPIL 3 et traduction dans le rapport

Tableau 9 — Orientations A à H examinées au COPIL 3 et traduction dans le rapport

Point examiné	Orientation retenue	Traduction dans le rapport
A — Environnement concurrentiel caraïbe	Étude centrée sur la Martinique ; encadré documentaire bref ; comparaison approfondie renvoyée à un complément d'étude financé à part	Encadré « Positionnement dans l'arc antillais » (7.4) et annexe G ; complément d'étude en recommandation
B — Bilan des recommandations 2016	Formulation factuelle et non nominative, sans interprétation ; différences d'assiette et de méthode expliquées	Chapitres 5.3 et annexe F ; une lecture particulière avant publication
C — Base de référence	Assiette élargie ; seules les activités nautiques confirmées par contact direct sont conservées	Cœur de filière de 352 entreprises vérifiées (5.2) ; 493 entreprises inscrites au registre, non vérifiées, restent hors du cœur de filière
D — Activité mixte	Identification séparée ; seule la part nautique objectivée est intégrée ; sinon sensibilité ou exclusion	Exclusions du cœur de filière (annexe N) ; sensibilité au chapitre 5.2
E — Cartographie	Outil développé par Positif Business, hors livrables de l'étude ; droit d'usage du Cluster pour 2026-2027 ; devenir traité en recommandation ; portage précisé en R3	Recommandation R3 (chapitre 8) ; portage et financement précisés en R3
F — Diffusion et RGPD	Trois niveaux d'accès ; version publique limitée aux données consenties ; pas de publication d'annuaire à ce stade	Aucune donnée nominative dans le rapport ; régime de diffusion défini au chapitre 8
G — Exclusions	Annexe nominative confidentielle à diffusion restreinte ; critères, catégories et effets chiffrés publiés	Annexes N et R ; la liste nominative n'est pas jointe au présent document
H — Économie bleue	Filière nautique située comme composante (de l'ordre de 6 %) de l'économie bleue ; actualisation globale proposée en complément	Résumé exécutif et chapitre 1.2

Source : Compte rendu du COPIL 3 du 17 septembre 2026. Autres points examinés : formulations sur les aides sans ciblage d'un fonds particulier ; verbatims d'entretien exclus ; questionnaire maintenu ouvert ; confidentialité des chiffres provisoires jusqu'à validation finale.

▶️ À retenir — chapitre 2

121 réponses d'entreprises exploitables (une réponse = une unité déclarante) ; 28 entretiens dont 23 documentés ; 4 ateliers et 45 participations.

Les chiffres de la filière sont des projections, présentées en fourchettes, sur 352 entreprises vérifiées dont 145 employeuses.

3. Cartographie de la filière

3.1 Une filière d'abord tirée par les usages

Les activités nautiques représentent 56,2 % des répondants, l'industrie nautique 32,2 %, les services connexes 8,3 %, les ports et capitaineries 2,5 % et l'événementiel 0,8 %. Cette répartition décrit l'échantillon et non la valeur ajoutée de chaque secteur : une entreprise industrielle de grande taille pèse davantage économiquement qu'une microstructure d'activité.

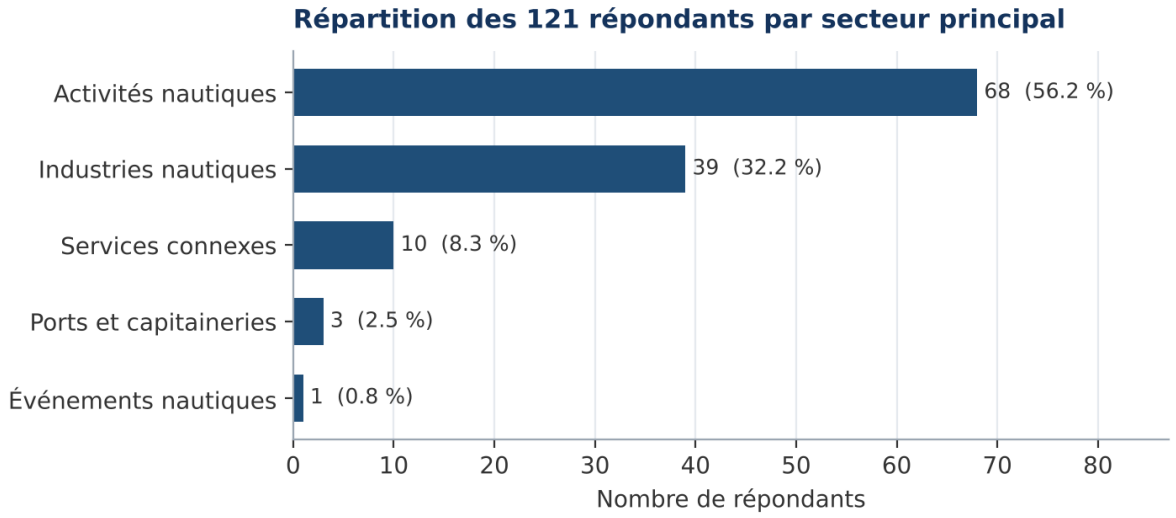


Figure 3 — Répartition des 121 répondants par secteur principal

Source : Questionnaire FIM 2024, arrêt au 10/10/2026, n=121.

Tableau 11 — Répartition des répondants par secteur et sous-secteur principal

Secteur	Sous-secteur principal	Entreprises	Part
Activités nautiques	Location de bateaux de plaisance	25	20,7 %
	Sorties en mer accompagnées	22	18,2 %
	Encadrement et enseignement	19	15,7 %
Industries nautiques	Maintenance et réparation navale	18	14,9 %
	Construction de bateaux	8	6,6 %
	Commerce spécialisé	7	5,8 %
	Vente de bateaux	6	5,0 %
Services connexes	Assurance maritime	4	3,3 %
	Expertise	4	3,3 %
Ports et capitaineries	Ports et marinas	3	2,5 %
Autres	Autres sous-secteurs	5	4,1 %

Source : Questionnaire FIM 2024, n=121. Le sous-secteur principal est celui déclaré en premier par le répondant. Les cinq entreprises classées en « Autres sous-secteurs » se répartissent entre deux activités nautiques, deux services connexes et un événementiel, ce qui rapproche les totaux de la répartition par secteur donnée ci-dessus.

3.2 Une géographie moins monopolaire

Le Marin reste le premier pôle, avec 41 entreprises répondantes y exerçant leur activité principale, soit 33,9 %. Les Trois-Îlets en rassemblent 20 et Fort-de-France 16. Ensemble, ces trois communes concentrent 63,6 % de l'échantillon. Le recul relatif du Marin par rapport aux 51 % observés en 2016 traduit à la fois l'élargissement du périmètre et la consolidation de pôles d'activité autour des autres marinas et bassins d'usage : baie du Robert, François et Vauclin sur la côte atlantique ; Anses-d'Arlet, Sainte-Luce et Sainte-Anne au sud ; Case-Pilote, Carbet et Saint-Pierre sur la côte caraïbe nord.

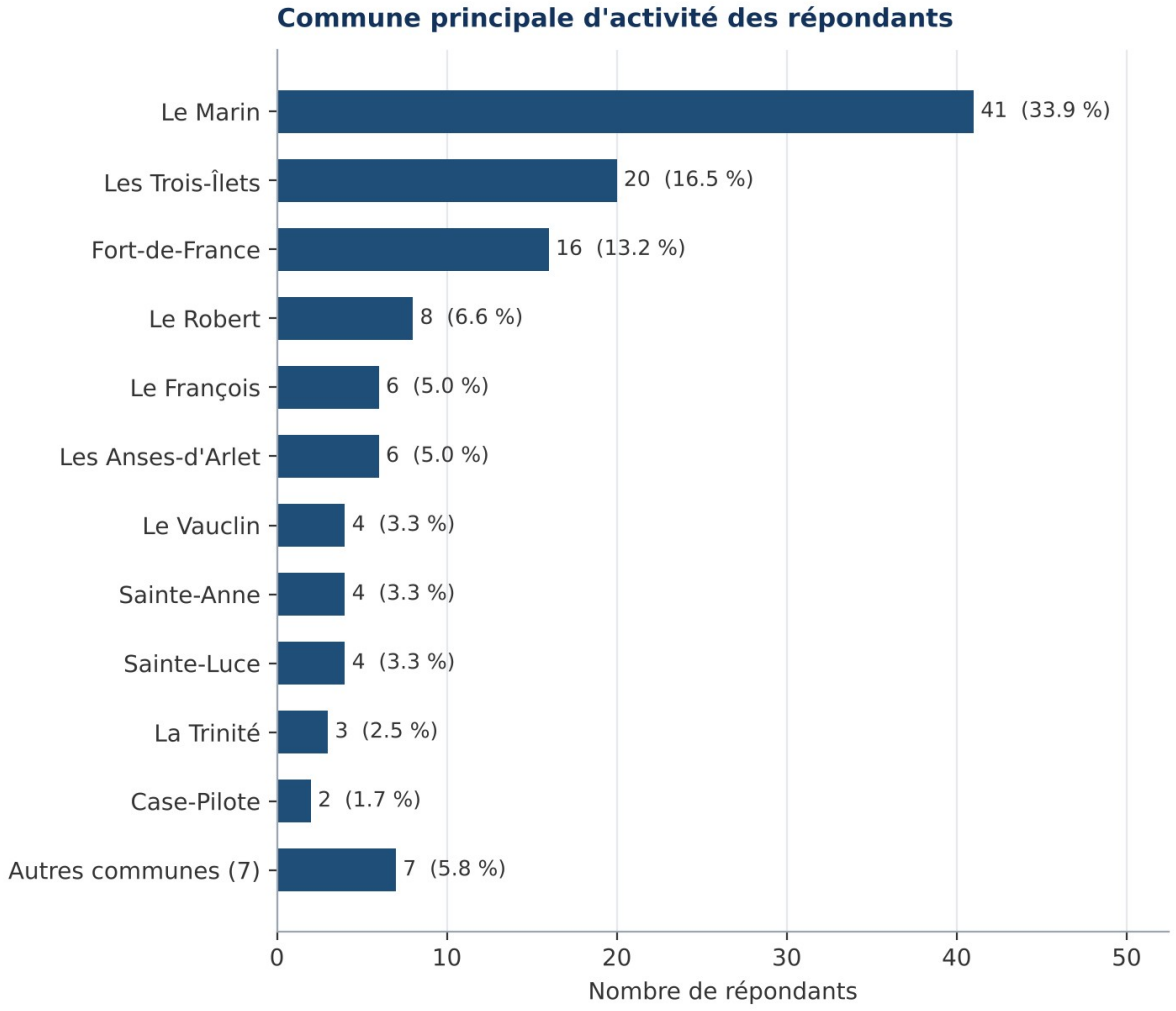


Figure 4 — Commune principale d'activité des répondants

Source : Questionnaire FIM 2024, n=121. Une commune principale par structure.

La localisation du siège social confirme le rôle administratif du Marin (30 sièges), de Fort-de-France (22) et des Trois-Îlets (17), mais l'écart entre siège et lieu d'activité montre qu'une lecture uniquement juridique sous-estime la réalité territoriale des opérations. Fort-de-France accueille davantage de sièges que d'activités ; Le Marin et Les Trois-Îlets accueillent davantage d'activités que de sièges. L'explication tient à la différence entre l'adresse administrative et le lieu d'exploitation : un loueur, un chantier ou un prestataire exerce depuis une marina, un port ou une zone technique, alors que son siège est souvent domicilié dans une commune de services comme Fort-de-France.

3.3 Des petites structures qui se consolident

37 répondants n'ont pas de salarié et 46 en ont moins de 5. Les structures de moins de 5 salariés ou unipersonnelles représentent ainsi 68,6 % de l'échantillon ; elles étaient 80 % en 2016 (45 % d'entreprises unipersonnelles et 35 % de moins de 5 salariés). À l'autre extrémité, cinq structures déclarent plus de 25 salariés, soit 4,1 %, contre environ 1 % en 2016. Cette évolution suggère une structuration du tissu ; elle ne prouve pas à elle seule une croissance nette, car le périmètre 2026 est plus large.

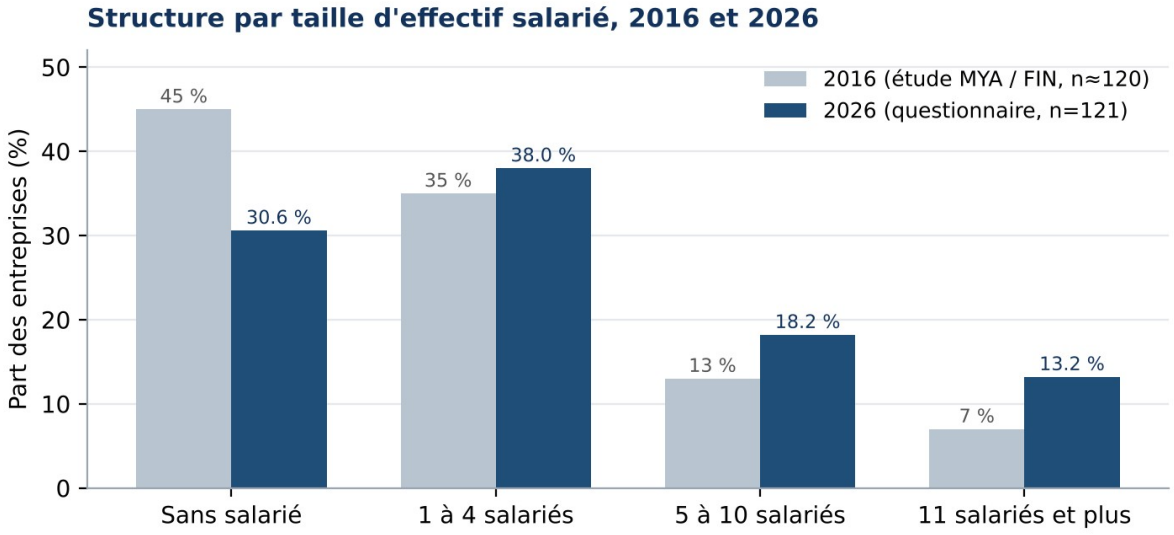


Figure 5 — Structure par taille d'effectif salarié en 2016 et 2026

Source : 2016 : étude MYA / FIN. 2026 : questionnaire FIM 2024, n=121. Catégories harmonisées.

3.4 Cartographie interactive

Une cartographie interactive des entreprises de la filière a été développée en appui de l'étude. Elle repose sur l'annuaire qualifié et ne nomme, dans sa version publique, que les établissements dont le statut est confirmé au répertoire SIRENE. Cet outil n'entre pas dans les livrables conventionnés de l'étude ; sa pérennisation, son portage institutionnel et son financement font l'objet de la recommandation R3 au chapitre 8.

▶️ À retenir — chapitre 3

352 entreprises vérifiées dont 145 employeuses. Le Marin reste le premier pôle (33,9 % des activités répondantes), mais la filière est plus répartie qu'en 2016.

Par EPCI : Espace Sud 196 entreprises (56 %), CACEM 96 (27 %), Cap Nord 46 (13 %), siège hors Martinique 14 (4 %). 68,6 % des répondants ont moins de 5 salariés.

4. L'emploi dans la filière

4.1 Emploi observé et personnes mobilisées

L'application des bornes des tranches d'effectifs déclarées donne entre 407 et 929 salariés pour les 121 répondants (convention : 1 à 4, 5 à 10, 11 à 25 et 26 à 50 salariés selon la tranche). En ajoutant un dirigeant ou travailleur non salarié par structure, l'échantillon mobilise entre 528 et 1 050 personnes. Cette convention permet la comparaison avec les « professionnels » de 2016, mais elle doit être lue comme un intervalle : certaines sociétés ont plusieurs dirigeants et certains dirigeants sont salariés de leur structure.

Tableau 12 — Répondants par tranche d'effectif salarié et salariés correspondants

Tranche d'effectif salarié	Entreprises	Part	Salariés (bas)	Salariés (haut)
Pas de salarié (unipersonnelle)	37	30,6 %	0	0
Moins de 5 salariés	46	38,0 %	46	184
5 à 10 salariés	22	18,2 %	110	220
11 à 25 salariés	11	9,1 %	121	275
Plus de 25 salariés	5	4,1 %	130	250
Total	121	100 %	407	929

Source : Questionnaire FIM 2024, n=121 ; conventions en annexe L.

Lecture du tableau : le questionnaire recueille l'effectif par tranche et non un nombre exact. Les colonnes « bas » et « haut » multiplient, pour chaque tranche, le nombre d'entreprises par l'effectif minimal ou maximal de la tranche (46 entreprises de 1 à 4 salariés : 46 à 184 salariés). Le tableau sert de contrôle : il borne l'emploi salarié des seuls répondants (407 à 929) et permet de vérifier la cohérence de la projection à l'ensemble de la filière (chapitre 5.2).

Recoupement avec les statistiques connues

Aucune statistique récente de l'emploi nautique en Martinique n'est publiée au niveau de détail nécessaire. Le seul recoupement disponible est antérieur : le rapport « L'économie bleue en Martinique » (Préfet de la Martinique, janvier 2016), fondé sur le répertoire Insee-CLAP 2013, dénombre 195 établissements de loisirs nautiques et de services, employant environ 506 équivalents temps plein (398 salariés et 108 non-salariés), et environ 248 équivalents temps plein dans l'industrie navale, soit de l'ordre de 750 équivalents temps plein. Ce repère est cohérent avec les 900 emplois de l'étude de 2016, qui comptait des personnes et non des équivalents temps plein. Il situe aussi l'ordre de grandeur de 2026 : les 1 330 emplois directs estimés correspondent à des personnes, dans un périmètre élargi aux structures sans salarié, et ne sont pas directement comparables.

Un contrôle externe de l'estimation de 2026 suppose une extraction à la demande des effectifs salariés par code d'activité nautique et par commune, issue de la déclaration sociale nominative (Insee, Urssaf ou Dreets), pour les années 2022 à 2025 : cette demande est inscrite parmi les actions de l'observatoire (chapitre 8) et permettrait, en outre, de mesurer pour la première fois une évolution de l'emploi entre 2022 et 2025.

4.3 Métiers présents et métiers en tension

Les grilles salariés et les entretiens font ressortir les métiers suivants : techniciens de maintenance, mécaniciens et électriciens marine, grutiers et manutentionnaires, métiers du composite et de la sellerie, agents portuaires polyvalents, capitaines et marins professionnels, moniteurs et encadrants d'activités nautiques, profils commerciaux, administratifs et numériques. Les tensions se concentrent sur les métiers techniques (maintenance, motorisation, composite), sur les capitaines et marins qualifiés en période de haute saison et sur les profils bilingues orientés service client.

4.4 Recrutement : un besoin réel, un marché encore informel

35 entreprises, soit 28,9 %, recrutent au moment de l'enquête. Parmi elles, 91,4 % diffusent leurs offres par bouche-à-oreille, 57,1 % par les réseaux sociaux, 28,6 % sur leur site internet et 22,9 % par France Travail. La filière reste donc largement hors des canaux institutionnels, comme en 2016. Ces 35 entreprises décrivent 44 postes ouverts : 26 en CDI, 13 en CDD, 5 en alternance ou autre contrat ; 38 sont ouverts depuis moins de trois mois et 34 sont déclarés difficiles à pourvoir. Les métiers techniques (maintenance, mécanique, électricité, préparation, sellerie, composite) représentent 17 postes, dont 15 en difficulté ; les capitaines, marins et équipages 10 postes, dont 8 en difficulté ; les moniteurs et encadrants 5 ; les fonctions commerciales et d'accueil 3.

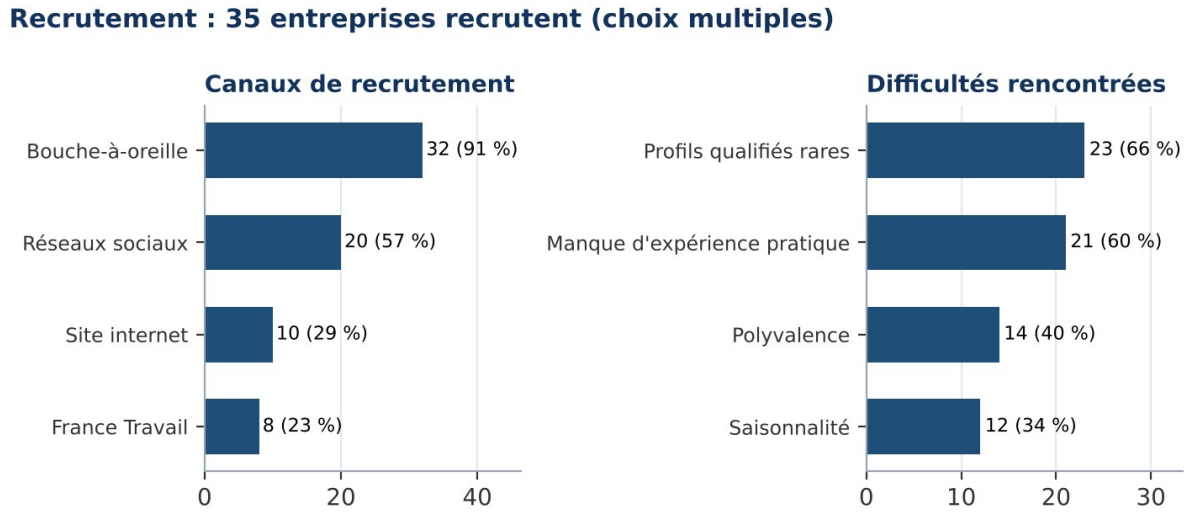


Figure 7 — Canaux de recrutement et difficultés rencontrées par les 35 entreprises qui recrutent

Source : Questionnaire FIM 2024, 35 recruteurs, choix multiples.

Parmi les recruteurs, 65,7 % citent la rareté des profils qualifiés, 60,0 % le manque d'expérience pratique, 40,0 % la difficulté à trouver des profils polyvalents et 34,3 % la saisonnalité. Les entretiens précisent le mécanisme : les formations existantes produisent peu de diplômés par spécialité, les calendriers sont difficiles à anticiper et la pratique en situation réelle manque.

« Difficile à pourvoir » renvoie aux causes citées par les recruteurs : la rareté des profils qualifiés et le manque d'expérience pratique, c'est-à-dire des candidats insuffisamment qualifiés ou expérimentés plus qu'une absence de candidature. Le nombre de réponses reçues par offre n'est pas mesuré ; il est ajouté aux indicateurs de l'observatoire.

4.5 Âge des dirigeants et transmission

Quarante-sept dirigeants ont plus de 55 ans, soit 38,8 %, contre 36 % en 2016. Les 41-55 ans représentent 37,2 % et les 26-40 ans 24,0 %. Le risque porte moins sur la disparition immédiate d'entreprises que sur la perte de compétences tacites, de portefeuilles clients et de réseaux techniques. Seuls 44,7 % des dirigeants de plus de 55 ans ont un projet de développement, contre 79,3 % des moins de 41 ans, et 21 d'entre eux déclarent explicitement n'en avoir aucun (annexe M). Un dispositif confidentiel de diagnostic et de mise en relation doit cibler en priorité les sociétés unipersonnelles et les métiers rares.

Le questionnaire ne dit pas si un même dirigeant détient plusieurs entreprises, s'il exerce uniquement dans le maritime ou aussi dans d'autres secteurs, combien d'entreprises il a dirigées au cours de sa carrière, ni s'il est issu d'une promotion interne. Ces quatre questions sont ajoutées au questionnaire annuel de l'observatoire.

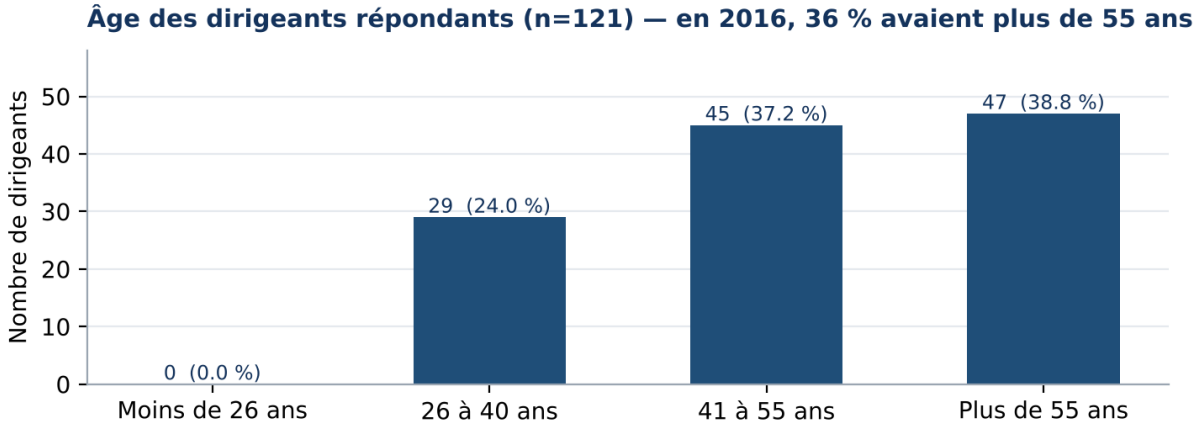


Figure 8 — Âge des dirigeants répondants

Source : Questionnaire FIM 2024, n=121. 2016 : étude MYA / FIN.

4.7 Le coût du travail : un frein au recrutement et au développement

Le coût du travail s'ajoute à la rareté des profils et à la saisonnalité parmi les obstacles à l'emploi dans la filière. Dans le questionnaire, 11 des 66 entreprises qui décrivent leurs freins (16,7 %) citent le coût de la main-d'œuvre : 7 des 36 activités nautiques (19 %) et 4 des 24 industries nautiques (17 %) ; cinq d'entre elles citent aussi la concurrence régionale accrue. Parmi les difficultés de recrutement déclarées par 33 entreprises, la pénurie de profils qualifiés est citée 23 fois, le manque d'expérience pratique 21 fois, l'exigence de polyvalence 14 fois et la saisonnalité 12 fois.

Pourquoi le coût du travail pèse sur cette filière

- Une activité saisonnière et irrégulière. Les revenus se concentrent sur quelques mois, alors que le coût d'un salarié permanent est fixe sur l'année ; l'embauche en contrat durable est d'autant plus risquée que la saison est incertaine. Un contrat durable fidélise toutefois le salarié et rend possible l'investissement dans sa formation.
- Des structures très petites. Avec 68,6 % d'entreprises de moins de 5 salariés ou sans salarié, une embauche supplémentaire modifie fortement la masse salariale et l'équilibre de l'entreprise : le frein se manifeste d'abord par des embauches différées ou évitées.

- Des métiers techniques rares. Capitaines, mécaniciens, techniciens de composite et de maintenance sont recherchés par plusieurs employeurs ; la pression sur les rémunérations s'exerce sur les mêmes profils, dont le départ vers la métropole ou l'étranger est cité par 7 entreprises. Ces départs sont à rapprocher de la saisonnalité et du recours aux contrats à durée déterminée.
- Une concurrence régionale à coût du travail plus faible. La Martinique applique le droit du travail et les cotisations françaises, alors que les destinations concurrentes de la grande plaisance et du charter ont des minima légaux et des charges nettement inférieurs.

Tableau 15 — Salaires minimaux comparés : Martinique, Sainte-Lucie et Antigua-et-Barbuda

Repère	Martinique (droit français)	Sainte-Lucie	Antigua-et-Barbuda
Salaire minimum horaire	12,02 € brut (SMIC ; 1 823,03 € brut par mois en 2026)	6,52 EC$ (environ 2,1 €)	9,00 EC$ (environ 2,9 €)
Rapport du salaire minimum au minimum martiniquais	1	environ 1 sur 6	environ 1 sur 4
Cotisations patronales	Environ 41 % du brut avant les allégements applicables aux bas salaires	Non documenté dans l'étude	Non documenté dans l'étude

Source : Salaires minimaux : WageIndicator (Sainte-Lucie, ordonnance de 2024, valide mai 2026 ; Antigua-et-Barbuda, mars 2026) ; SMIC et taux de cotisations : fiche « Les charges sociales au 1er janvier 2026 », CCI Paris Île-de-France ; calcul CMM. Conversion indicative à 3,1 EC$ pour 1 €, à actualiser ; la parité du dollar des Caraïbes orientales est fixe (2,70 pour 1 dollar américain).

Ces minima légaux ne décrivent pas les salaires réellement pratiqués dans le yachting et les services nautiques, plus élevés, ni les différences de protection sociale et de droit du travail. Ils situent l'ordre de grandeur de l'écart de coût de base avec deux territoires voisins ; la comparaison métier par métier (capitaine, mécanicien, hôte, technicien composite) relève de l'action R8.

Cadre juridique : pavillon, État d'accueil et dérogations

Le droit du travail applicable à bord d'un navire dépend d'abord de son pavillon. Deux règles encadrent la concurrence sociale : le principe du monopole de pavillon, qui réserve certaines activités aux navires battant pavillon national, et le dispositif de l'État d'accueil, qui impose aux navires étrangers exerçant dans les eaux françaises des règles sociales (équipage, protection sociale, contrat de travail). Selon le ministère chargé de la mer, le dispositif de l'État d'accueil ne s'applique qu'en France métropolitaine : il ne couvre ni les liaisons entre ports d'outre-mer ni les prestations de service réalisées dans les eaux territoriales ultramarines.

Ces règles constituent le dispositif de lutte contre le dumping social. Leur portée limitée en outre-mer explique en partie pourquoi l'écart de coût du travail avec la Caraïbe pèse sur les opérateurs martiniquais soumis au droit français. La filière a donc intérêt à construire un argumentaire en vue de rendre le dispositif de l'État d'accueil applicable en outre-mer (action R8).

Source : ministère chargé de la mer, « Dispositif de l'État d'accueil » (mer.gouv.fr), consulté en novembre 2026.

Effets sur le recrutement et sur le développement

Les effets suivants relèvent de l'analyse du CMM à partir des entretiens, des ateliers et des réponses au questionnaire.

- Le recrutement est différé ou remplacé par des solutions plus souples : saisonniers, indépendants, prestataires. Parmi les 69 entreprises à projet, le recrutement est cité parmi les besoins d'investissement par 36 entreprises, ce qui signale un besoin d'emploi que le coût du travail peut retarder.
- La rétention des compétences est fragile : le départ des jeunes diplômés et le manque de profils expérimentés rendent chaque embauche coûteuse à former et risquée à perdre.
- Le coût du travail renforce l'avantage des opérateurs informels sur les sorties en mer et l'événementiel (voir 7.5) : l'opérateur déclaré supporte la masse salariale, la conformité et l'assurance que d'autres évitent.
- Le développement des activités à forte intensité de main-d'œuvre (maintenance, refit, charter avec équipage) est exposé à la comparaison avec des territoires où la main-d'œuvre coûte moins cher.

Ce qu'il faut mesurer

- Dans la prochaine enquête annuelle : masse salariale, part des salaires dans le chiffre d'affaires, répartition entre contrats permanents, saisonniers et apprentis.
- Une comparaison du coût employeur complet par métier avec la Guadeloupe, Sainte-Lucie et Antigua-et-Barbuda.
- Une extraction des effectifs salariés par code d'activité nautique (déclaration sociale nominative) pour 2022 à 2025.
- Un argumentaire, appuyé sur ces mesures, en vue de rendre applicable en outre-mer le dispositif de l'État d'accueil.
- L'inventaire des leviers mobilisables par les entreprises : allégements de cotisations, alternance et apprentissage, groupements d'employeurs pour mutualiser les emplois saisonniers, aides à l'embauche.

▶️ Lecture

Le coût du travail est déclaré comme frein par un répondant sur six. Le questionnaire ne portait pas sur la masse salariale : l'étude en fait un chantier de mesure et de comparaison régionale (action R8). Son intensité est à distinguer selon les métiers et selon les entreprises.

▶️ À retenir — chapitre 4

≈ 1 330 emplois directs (1 290 à 1 370). 34 des 44 postes ouverts sont déclarés difficiles à pourvoir ; les métiers techniques concentrent les tensions (15 postes sur 17).

91,4 % des recruteurs passent par le bouche-à-oreille ; 38,8 % des dirigeants ont plus de 55 ans ; 11 entreprises sur 66 citent le coût du travail comme frein.

5. Poids économique

5.1 Le plancher directement observé

Les 121 répondants déclarent, par tranches, entre 75,4 M€ et 169,7 M€ de chiffre d'affaires en 2025, sous l'hypothèse d'un plafond de 9 M€ pour chacune des sept réponses de la tranche ouverte « plus de 4,5 M€ », qui n'a pas de borne supérieure déclarée (l'effet de cette convention est mesuré au tableau 19). Le « plancher » désigne la valeur directement observée auprès des répondants, avant toute projection à l'ensemble de la filière. Le point médian des bornes atteint 122,5 M€ ; il ne constitue pas une estimation statistique privilégiée. Cet intervalle est un intervalle déclaratif du corpus : il ne doit pas être confondu avec une estimation de l'ensemble de la filière et ne mesure ni la valeur ajoutée ni des comptes certifiés.

Tableau 18 — Répartition des répondants par tranche de chiffre d'affaires 2025

Chiffre d'affaires 2025	Entreprises	Part
Moins de 100 000 €	39	32,2 %
100 000 à 250 000 €	24	19,8 %
250 001 à 500 000 €	12	9,9 %
500 001 à 750 000 €	13	10,7 %
750 001 à 1 000 000 €	6	5,0 %
1 000 001 à 1 500 000 €	5	4,1 %
1 500 001 à 4 500 000 €	15	12,4 %
Plus de 4 500 000 €	7	5,8 %

Source : Questionnaire FIM 2024, n=121.

33 entreprises, soit 27,3 %, se situent au-dessus de 750 k€ de chiffre d'affaires. Entre 2022 et 2025, 25 entreprises montent de tranche, 83 restent dans la même tranche et 13 reculent. La stabilité ou la hausse nominale concerne donc 89,3 % des répondants. Cette stabilité ne signifie pas une stabilité en volume, compte tenu de l'inflation sur la période. À l'autre extrémité, 63 des 121 répondants (52,1 %) déclarent moins de 250 000 € de chiffre d'affaires en 2025 (68, soit 56,2 %, en 2022) : la filière est d'abord composée de très petites entreprises (chapitre 5.4).

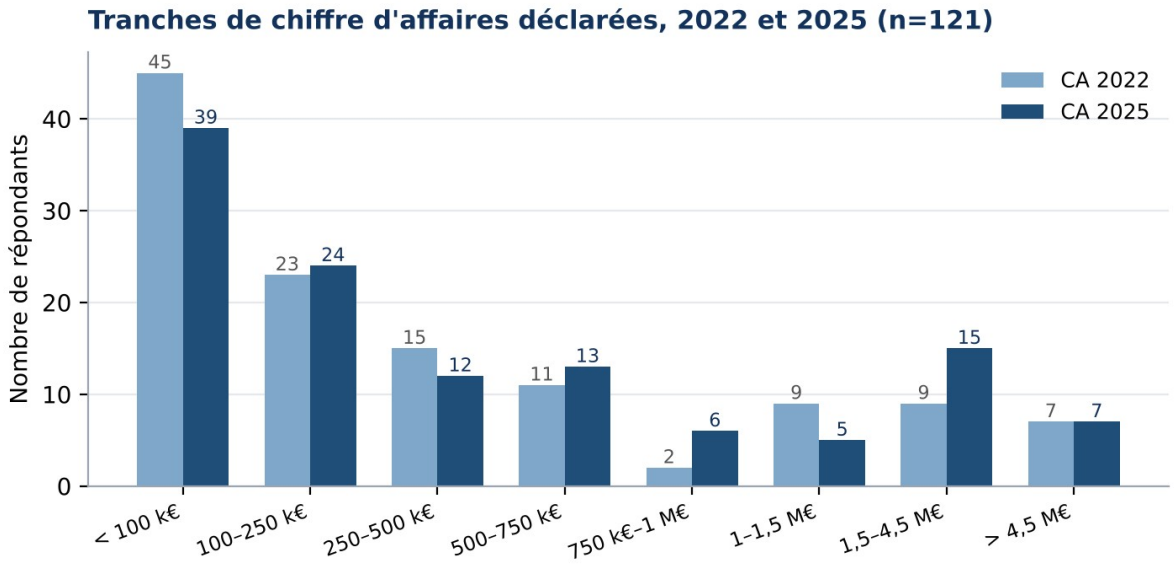


Figure 9 — Distribution des tranches de chiffre d'affaires en 2022 et 2025

Source : Questionnaire FIM 2024, 121 réponses appariées.

Sensibilité à la convention de plafonnement

Tableau 19 — Sensibilité de la borne haute à la convention de plafonnement

Plafond retenu pour la tranche ouverte	Borne haute du corpus
6 M€	148,7 M€
9 M€ (convention retenue)	169,7 M€
12 M€	190,7 M€

Source : Calcul : 106,7 M€ de bornes hautes pour les tranches fermées + 7 × plafond choisi.

Utilité du tableau : il montre l'effet du plafond attribué aux sept réponses de la tranche ouverte. Chaque million d'euros de plafond déplace la borne haute de 7 M€ ; l'incertitude liée à cette seule convention va de 148,7 à 190,7 M€.

5.2 Projection à l'échelle de la filière : méthode retenue et tableau de calcul

▶ La méthode de calcul en cinq étapes

1. Population : 352 entreprises dont l'activité nautique en Martinique est vérifiée, soit 316 unités légales de l'annuaire de référence, contrôlées une à une au répertoire SIRENE, et 35 entreprises supplémentaires vérifiées en ligne ou par leur réponse au questionnaire, et le port de plaisance de l'Étang Z'Abricots (régie de la CACEM).

2. Calage : les moyennes d'effectifs et de chiffre d'affaires sont observées par tranche d'effectif SIRENE sur les répondants au questionnaire (121 réponses, dont 52 appariées au registre).

3. Emploi : moyenne par strate × nombre d'unités de la strate, soit 1 100 à 1 180 salariés ; en ajoutant un dirigeant ou travailleur non salarié par unité sans salarié, 1 290 à 1 370 emplois directs (≈ 1 330).

4. Chiffre d'affaires : première méthode (tranches déclarées, projetées par strate) et seconde méthode (comptes publiés des unités appariées) ; la moyenne des deux donne ≈ 216 M€ (195 à 238 M€).

5. Robustesse : le chiffre est recalculé sur le seul annuaire validé, puis en valorisant les unités sans tranche d'effectif ; il reste compris entre 189 et 246 M€.

L'ordre de grandeur de la filière au-delà des seuls répondants est établi par une projection stratifiée : les moyennes observées dans le questionnaire sont appliquées, strate par strate, aux entreprises du cœur de filière, les strates étant définies par la tranche d'effectif salarié du répertoire SIRENE. Le détail du calcul par strate figure dans le rapport complet ; les conventions et la liste des catégories exclues figurent en annexe N.

Tableau 23 — Seconde méthode : appariement sur comptes publiés

Méthode	Principe	Estimation centrale (M€)	Intervalle (M€)
1 — Projection déclarative stratifiée	Moyennes des répondants par strate SIRENE ; exercice 2025	≈ 222	199 – 244
2 — Appariement SIREN sur comptes publiés	16 comptes 2024 ou 2025 observés ; autres entreprises valorisées à la moyenne de strate	≈ 211	190 – 231
Ordre de grandeur consolidé (moyenne des deux)	Moyenne arithmétique des deux méthodes	≈ 216	195 – 238

Source : Questionnaire FIM 2024 ; répertoire SIRENE et comptes annuels publiés, consultation du 11/11/2026. Les deux méthodes ne sont pas strictement indépendantes : elles partagent la population de référence et, pour les unités sans compte publié, les moyennes du questionnaire.

▶ Chiffre de référence

Le chiffre de référence est celui du cœur de filière : environ 1 330 emplois directs et 216 M€ de chiffre d'affaires annuel (moyenne des deux méthodes).

Il est toujours cité avec sa fourchette (1 290 à 1 370 emplois ; 195 à 238 M€) et il est reproduit chaque année sur un annuaire stabilisé.

5.4 Fragilité des très petites entreprises

> ▶️ **À retenir — un tissu de très petites entreprises**
>
> 32,2 % des répondants déclarent moins de 100 000 € de chiffre d'affaires, 52,1 % moins de 250 000 €, et 30,6 % n'ont aucun salarié.
>
> L'équilibre de ces structures dépend d'une saison, d'un navire ou d'un client principal : c'est le premier facteur de fragilité de la filière.

Un tiers des répondants (32,2 %) déclare moins de 100 000 € de chiffre d'affaires et 30,6 % n'ont aucun salarié. Les entretiens et les ateliers décrivent des structures dont l'équilibre dépend d'une saison, d'un navire ou d'un client principal, et pour lesquelles l'immobilisation de trésorerie liée à l'importation de matériel ou au préfinancement d'une subvention constitue un risque direct. La fragilité n'est pas uniquement financière : elle tient aussi à la concentration des compétences sur une ou deux personnes.

5.6 Les ports de plaisance : capacité, emploi et poids économique

Les cinq ports de plaisance ont documenté leur situation pour la présente étude : trois par le questionnaire ou l'entretien (Le Marin, Pointe du Bout aux Trois-Îlets, Le Robert), le port de l'Étang Z'Abricots par la contribution écrite de son gestionnaire et Le François par la communication de sa capitainerie en novembre 2026. Les données de capacité du Robert et de la Pointe du Bout restent partiellement celles de 2017. Les chiffres de capacité sont déclaratifs : ils n'ont pas été recoupés avec les titres d'occupation ni les dossiers de financement. Les zones de mouillages et d'équipements légers (ZMEL), dont celle de Saint-Pierre, les autres zones existantes et les projets en cours de création, ne sont pas documentées par la présente étude : leurs capacités n'ont pas été collectées. La comparaison avec 2016-2017 n'est possible que port par port (Pointe du Bout : 104 puis 117 places ; Le François : 40 puis 50) : le total de 2 952 places de la monographie maritime 2017-2018 repose sur un périmètre différent. Les capacités n'ont pas été rapprochées du document stratégique de bassin maritime.

Tableau 30 — Ports de plaisance : capacité d'accueil par type de place

Port	À quai ou sur ponton	Sur bouées ou en mouillage organisé	À terre ou à sec	Liste d'attente	Source
Étang Z'Abricots	340	26	130	160 propriétaires	Gestionnaire, 2026
Le Marin	830	230	Aucune	120 demandes de longue durée	Gestionnaire, 2026
Pointe du Bout (Les Trois-Îlets)	117 (104 en 2017)	Zone de mouillage en projet	Non renseigné	Non renseigné	Marina, 2025 ; Direction de la Mer, 2017
Le Robert	50 (30 à quai, 20 à flot)	Non renseigné	150	Non renseigné	Direction de la Mer, 2017
Le François	50 (40 en 2017)	Aucune	170 (à sec)	5 à 6 demandes	Capitainerie, nov. 2026
Total	1 387	256 documentées	450	285 à 286 déclarées	Années différentes

Source : Contribution écrite du gestionnaire du port de l'Étang Z'Abricots, octobre 2026 ; actualisation du gestionnaire du port du Marin, novembre 2026 ; communication de la capitainerie du port du François, novembre 2026 ; communication de la marina de la Pointe du Bout (117 places), 2025 ; Direction de la Mer, rapport sur les ports de Martinique 2017, partie plaisance. Les catégories de places ne sont pas additionnables entre elles : une place à quai et une place sur bouée ne rendent pas le même service. Le total additionne des années de référence différentes.

Tableau 31 — Ports de plaisance : emploi, activité et projets déclarés

Port	Emploi et chiffre d'affaires 2025	Projets déclarés
Étang Z'Abricots	Régie de la CACEM : non renseigné au questionnaire	Agrandissement du bassin, capacité plus que doublée d'ici 2030 (≈ 80 M€ ; première phase ≈ 7 M€)
Le Marin	11 à 25 salariés, dont 18 agents portuaires ; plus de 4,5 M€	300 postes sur bouées supplémentaires en 2027 ; extension de la zone de mouillages et d'équipements légers ; 3 agents portuaires de plus
Pointe du Bout (Les Trois-Îlets)	5 permanents et 1 saisonnier ; 250 001 à 500 000 €	Reconstruction de pontons (1,3 M€ en cours) ; programme de modernisation de 1,9 M€, porté à 3 M€ selon les besoins, financement européen demandé et non encore validé ; création d'une zone de mouillage organisée ; au moins 2 recrutements en cinq ans
Le Robert	Moins de 5 salariés ; 500 001 à 750 000 €	Aucun projet d'extension ; aire de carénage propre souhaitée
Le François	3 salariés ; ≈ 850 000 €	Aucun projet d'extension déclaré (capacité future annoncée en 2017 : 150 postes à flot et 360 à 380 places à sec, non confirmée)

Source : Questionnaire FIM 2024 (trois ports) ; fiche d'entretien de la Pointe du Bout, juillet 2026 ; contribution du port de l'Étang Z'Abricots ; actualisation du port du Marin ; capitainerie du François, novembre 2026 ; Direction de la Mer, 2017.

Ce que les chiffres permettent de dire

- **Un poids économique modeste mais mesurable :** quatre ports documentés déclarent au moins 6,15 M€ de chiffre d'affaires en 2025-2026, dont plus de 4,5 M€ pour le seul port du Marin et environ 0,85 M€ pour Le François ; la régie du port de l'Étang Z'Abricots n'est pas chiffrée.

- **Une offre à quai qui reste la référence, et une demande qui la dépasse :** les cinq ports offrent 1 387 places à quai ou sur ponton, dont 1 220 actualisées, c'est-à-dire confirmées en 2026 par leurs gestionnaires (Étang Z'Abricots, Le Marin et Le François, qui concentrent 88 % de l'offre). Les places sur bouées ou en mouillage organisé (256 documentées : 26 à l'Étang Z'Abricots et 230 au Marin, les autres ports n'en déclarant pas) et les places à terre (450) sont des offres distinctes, à ne pas additionner. Les ports actualisés déclarent 285 à 286 demandes en liste d'attente (dont 280 pour les seuls Étang Z'Abricots et Marin), sans préciser si elles portent sur des places à quai ou sur bouées ; aucun taux de tension n'est donc calculé.
- **Des projets qui créent de la capacité :** 300 postes sur bouées en 2027 au Marin, qui font plus que doubler son offre sur bouées (de 230 à 530) sans modifier sa capacité à quai, et le doublement de la capacité de l'Étang Z'Abricots d'ici 2030. L'effet de ces places sur bouées sur la liste d'attente dépendra de la nature des demandes, que les données ne permettent pas de connaître. Parmi les cinq ports documentés, ce sont les deux seuls projets qui créent des places ; les trois autres déclarent de la réfection ou aucun projet.
- **Un métier portuaire à renouveler :** le port du Marin emploie 18 agents portuaires polyvalents en CDI, âgés pour l'essentiel de 41 à 55 ans, avec plus de dix ans d'ancienneté et environ 25 % de femmes ; il annonce trois agents de plus avec l'extension et ne déclare pas de difficulté de recrutement. La Pointe du Bout, avec cinq permanents et un saisonnier, prévoit au moins deux recrutements en cinq ans et signale une tension sur les agents portuaires et les techniciens capables de suivre des travaux : les agents sont formés sur le tas, sans diplôme, et les gestionnaires recherchent des profils polyvalents.
- **Des freins qui ne sont pas financiers seulement :** complexité des procédures, enjeux du domaine public maritime, foncier technique insuffisant, équipements vieillissants et coûts d'exploitation élevés (foncier, énergie, octroi de mer). Deux gestionnaires visent la certification Ports propres ; un troisième souhaite une aire de carénage propre.

Source : Questionnaire FIM 2024 (trois ports) ; contribution du port de l'Étang Z'Abricots ; actualisations des ports du Marin et du François, novembre 2026 ; calcul CMM. Cinq ports documentés : lecture en cas documentés, non en statistique de secteur.

5.8 Lecture territoriale par EPCI

Les trois communautés d'agglomération (Espace Sud, CACEM, Cap Nord) disposent ici d'un premier outil d'aide à la décision : le poids des entreprises du cœur de filière sur leur territoire et la situation des ports de plaisance qui s'y trouvent. Le rattachement des communes suit la composition officielle des intercommunalités : la Communauté d'agglomération de l'Espace Sud regroupe notamment Le Marin, Les Trois-Îlets, Le François, Sainte-Anne, Sainte-Luce, Le Diamant, Les Anses-d'Arlet, Le Vauclin, Rivière-Pilote, Rivière-Salée, Ducos et Saint-Esprit ; la CACEM regroupe Fort-de-France, Le Lamentin, Schœlcher et Saint-Joseph ; les autres communes, dont Le Robert, relèvent de Cap Nord.

Tableau 32 — Entreprises du cœur de filière par EPCI

EPCI	Entreprises	Part des entreprises	Activités nautiques	Industries nautiques	Autres secteurs	Part de l'emploi direct (estimation)
Espace Sud	196	56 %	136	47	13	≈ 68 %
CACEM	96	27 %	51	31	14	≈ 20 %
Cap Nord	46	13 %	40	5	1	≈ 12 %
Siège hors Martinique	14	4 %	5	3	6	n.d.
Total	352	100 %	232	86	34	100 %

Source : Cœur de filière, 352 entreprises (annexe O), localisées par la commune de l'adresse administrative, ou de l'établissement d'activité lorsque le siège n'en exerce aucune ; effectifs au point milieu de la strate SIRENE (annexe N), part exprimée sur le total ; calcul CMM. Le lieu d'exercice réel de l'activité peut différer de l'adresse du siège. Autres secteurs : ports et capitaineries (11), services connexes (16), événements nautiques (2), secteur non renseigné (4). Siège hors Martinique : tranche d'effectif locale non déterminée.

Tableau 33 — Ports de plaisance par EPCI : capacité, attente et projets

EPCI	Ports documentés	Capacité déclarée	Liste d'attente	Projets créateurs de capacité
Espace Sud	Le Marin ; Pointe du Bout (Les Trois-Îlets) ; Le François	997 à quai ou sur ponton ; 230 sur bouées ; 170 à sec (Le François)	120 demandes de longue durée au Marin ; 5 à 6 au François ; non renseigné à la Pointe du Bout	300 postes sur bouées au Marin en 2027 ; zone de mouillage organisée en projet à la Pointe du Bout ; aucun projet d'extension au François
CACEM	Étang Z'Abricots (Fort-de-France)	340 à quai ; 26 mouillages organisés ; 130 à terre	160 propriétaires	Agrandissement du bassin, capacité plus que doublée d'ici 2030 (≈ 80 M€ ; première phase ≈ 7 M€ engagée)
Cap Nord	Le Robert	50 à quai ou à flot ; 150 à terre (référentiel 2017)	Non renseigné	Aucun projet d'extension ; aire de carénage propre souhaitée

Source : Tableaux 30 et 31 (chapitre 5.6) ; contributions et actualisations des gestionnaires, octobre et novembre 2026. Données déclaratives, d'années différentes.

Trois lectures territoriales

- **Espace Sud concentre l'essentiel de la filière et la saturation la plus nette :** 56 % des entreprises et près de sept emplois directs sur dix (estimation), le premier port du territoire (Le Marin, 18 agents portuaires, plus de 4,5 M€ de chiffre d'affaires), une marina en modernisation (Pointe du Bout, 1,9 à 3 M€ de travaux envisagés) et Le François (50 places à quai, 170 places à sec). Les 120 demandes de longue durée du Marin appuient l'extension de 300 bouées prévue en 2027 ; les 5 à 6 demandes du François montrent que la tension se concentre sur le pôle du Marin.
- **La CACEM porte la capacité de demain : 27 % des entreprises**, et un port, l'Étang Z'Abricots, qui cumule une liste d'attente de 160 propriétaires pour 340 postes et le seul grand programme d'extension du territoire, engagé sur financements FEDER, Fonds Vert, Agence française de développement et Collectivité Territoriale de Martinique. C'est aussi le port où la transition écologique est la plus avancée (certification Ports Propres, réseau France Station Nautique, station de carénage à flot en préparation).

- **Cap Nord est le territoire le moins documenté : 13 % des entreprises** et un seul port de plaisance, Le Robert, dont les données de capacité datent de 2017 ; la capacité à terre (150 places) et l'absence de projet d'extension ne permettent aucune conclusion sur la tension d'amarrage tant que ces données ne sont pas actualisées.

Limites de la lecture par EPCI. Le chiffre d'affaires, les postes à pourvoir et le nombre de manifestations nautiques ne sont pas ventilés par intercommunalité dans ce rapport : le chiffre d'affaires observé est très concentré sur quelques unités (chapitre 5.2), 28,9 % des réponses au questionnaire ne renseignent pas de raison sociale (chapitre 2) et le calendrier des manifestations de la Direction de la Mer n'a pas été exploité par commune. L'observatoire annuel (R3) intégrera ces indicateurs par EPCI, avec les trois communautés d'agglomération parmi ses utilisateurs.

▶️ À retenir — chapitre 5

≈ 216 M€ de chiffre d'affaires annuel (195 à 238 M€) et ≈ 1 330 emplois directs : moyenne de deux méthodes, toujours citée avec sa fourchette ; test de robustesse de 189 à 246 M€.

Cinq ports de plaisance : 1 387 places à quai ou sur ponton. Espace Sud concentre 56 % des entreprises et près de sept emplois directs sur dix (estimation).

6. Projets de développement, freins et financement

6.2 L'accès au financement est un problème d'ingénierie

Soixante-dix-sept entreprises, soit 63,6 %, rencontrent des difficultés d'accès au financement. Parmi les 81 répondants qui précisent la nature de leurs difficultés, 64,2 % citent le manque d'information sur les aides, 60,5 % les délais d'instruction, 59,3 % la complexité administrative, 43,2 % la difficulté de monter les dossiers, 39,5 % le manque d'accompagnement et 32,1 % un apport insuffisant. Les trois premières difficultés relèvent de l'information et de la procédure, non de la solvabilité : un service limité à la diffusion d'une liste d'aides ne répondrait qu'à une partie du besoin.

▶ Message clé — financement

63,6 % des entreprises rencontrent des difficultés d'accès au financement ; les trois premières causes (information, délais, complexité administrative) relèvent de la procédure et non de la solvabilité.

▶ Important — financement ne veut pas dire aide publique

Financer un projet ne signifie pas forcément mobiliser une aide publique. Le financement recouvre l'autofinancement, le prêt bancaire (éventuellement garanti), le prêt d'honneur, le microcrédit, les investisseurs privés et, selon les cas, une subvention.

Les aides publiques ne sont ni une finalité ni un dû. Elles sont recentrées sur des projets innovants et orientés vers la transition écologique, dans un cadre budgétaire contraint.

Dans le questionnaire, « aide publique » est entendu au sens large : subventions, mais aussi allégements de charges, activité partielle et aides liées à la crise sanitaire.

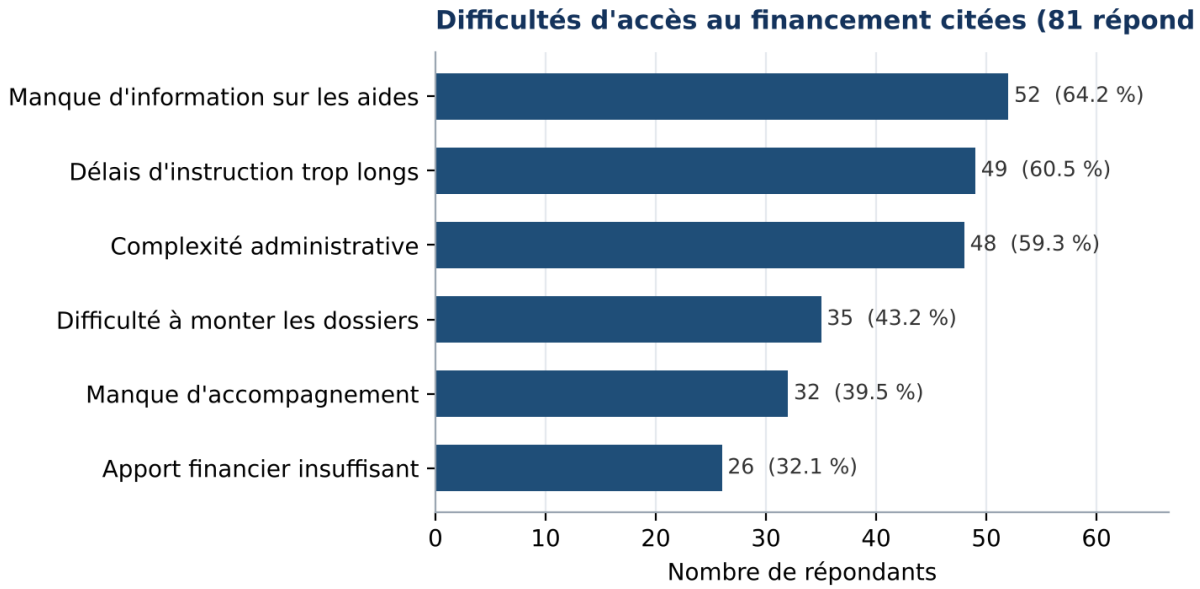


Figure 13 — Difficultés d'accès au financement citées

Source : Questionnaire FIM 2024, 81 répondants à la question, choix multiples.

Les entreprises porteuses d'un projet déclarent des difficultés de financement dans 75,4 % des cas, contre 48,1 % pour les autres ; le verrou culmine chez les entreprises de 1 à 4 salariés (80,4 %) et chez les dirigeants de moins de 41 ans (65,5 %), sans que ces groupes soient davantage aidés (annexe M). La non-utilisation des aides ne signifie pas l'absence de projets. Soixante-et-onze entreprises (58,7 %) n'ont jamais bénéficié d'une aide publique et 74 (61,2 %) n'ont jamais été accompagnées pour monter un dossier. Lorsqu'un accompagnement existe, il repose surtout sur un cabinet de conseil : 34 citations sur 47 entreprises accompagnées. Les chambres consulaires sont citées quatre fois.

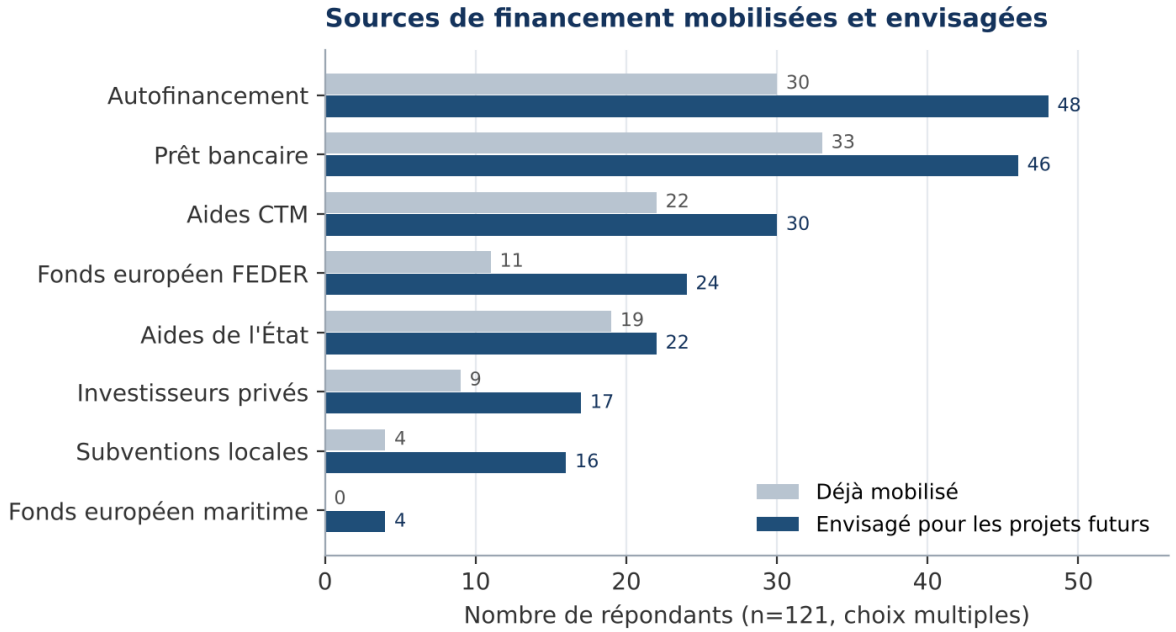


Figure 14 — Sources de financement déjà mobilisées et envisagées

Source : Questionnaire FIM 2024, n=121, choix multiples. Les catégories sont celles du questionnaire ; elles ne sont pas recoupées entre elles, une même aide ayant pu être classée sous deux intitulés.

Les entreprises financent d'abord par le prêt bancaire (33) et l'autofinancement (30). Les aides de la Collectivité Territoriale de Martinique (22) et de l'État (19) viennent ensuite, loin devant le FEDER (11). Les subventions d'État et européennes dédiées aux affaires maritimes n'ont été mobilisées par aucune entreprise répondante, et quatre seulement l'envisagent : ces aides répondent à des politiques publiques ciblées et ne constituent pas un guichet généraliste du nautisme. Pour les projets futurs, les répondants comptent d'abord sur l'autofinancement (48) et le prêt bancaire (46) ; les dispositifs publics restent sous-mobilisés au regard des droits ouverts à la filière.

▶ À retenir — chapitre 6

57,0 % des répondants ont un projet ; 63,6 % déclarent des difficultés de financement.

Les coûts d'exploitation, le foncier et l'approvisionnement sont les freins les plus cités ; l'accès au financement est d'abord un problème d'ingénierie.

7. Environnement de marché et analyse stratégique

7.3 Un parc en croissance, un marché du neuf en repli

Tableau 36 — Parc nautique : évolution 2016-2025

Indicateur	2016	2025 (31 déc.)	Évolution
Parc total enregistré	13 838	15 500	+12,0 %
Voiliers	1 633	1 868	+14,4 %
Navires à moteur	10 895	12 311	+13,0 %
Nouveaux enregistrements annuels	201	119	−40,8 %
Mutations de propriété	796	784	−1,5 %
Ratio occasion / neuf	4,0	6,6	+65 %
Permis plaisance délivrés	1 036	807	−22,1 %

Source : Direction de la Mer de Martinique, statistiques plaisance 2016-2025 ; extraction n° 420206 de la flotte immatriculée en Martinique au 31 décembre 2025. « Navires à moteur » inclut les véhicules nautiques à moteur (2 362 en 2025) ; le classement retenu en 2016 n'a pas pu être vérifié.

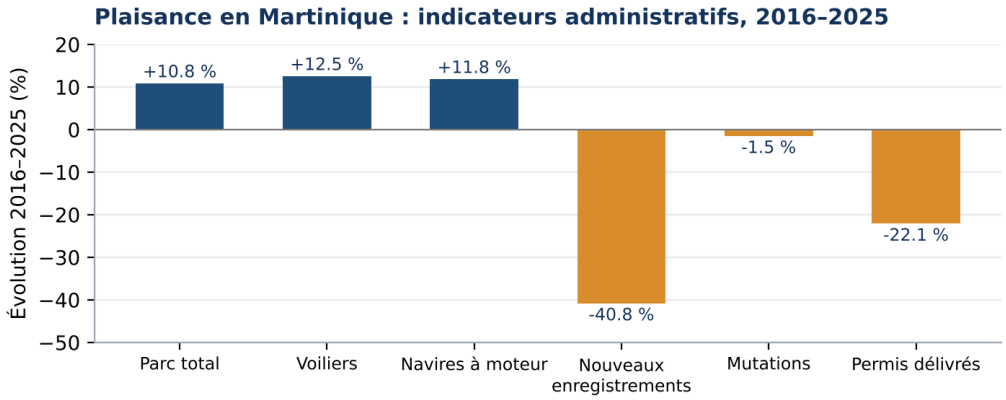


Figure 15 — Évolution 2016-2025 des indicateurs de la plaisance

Le parc compte 15 500 navires au 31 décembre 2025, soit 1 662 de plus qu'en 2016 (+12,0 %), mais les nouveaux enregistrements chutent. Le marché de l'occasion reste stable et son poids relatif augmente. Cette évolution favorise la maintenance, le refit, la vente d'occasion, l'expertise et les services de gestion plus que la vente de bateaux neufs. Elle renforce aussi le besoin de déconstruction, de collecte des déchets et de modernisation environnementale.

Tableau 36 bis — Structure du parc immatriculé au 31 décembre 2025

Indicateur	Navires	Part du parc	Précision
Longueur inférieure à 9 m	13 388	86,4 %	dont 12 894 de moins de 8 m
Longueur de 9 m et plus	2 112	13,6 %	dont 1 598 de 10 m et plus
Voiliers de 9 m et plus	1 272	8,2 %	
Navires à moteur de 9 m et plus	790	5,1 %	
Plaisance privée	15 178	97,9 %	
Navires à usage commercial (NUC)	155	1,0 %	dont 38 voiliers, 92 à moteur
Autre usage professionnel	167	1,1 %	
Véhicules nautiques à moteur	2 362	15,2 %	dont 2 321 en plaisance

Source : Direction de la Mer de Martinique, extraction n° 420206 (flotte immatriculée en Martinique au 31 décembre 2025) ; calculs CMM. Les lignes se recoupent (longueur, usage, type) et ne s'additionnent pas.

Le parc est constitué à 86 % de navires de moins de 9 m. Les 2 112 navires de 9 m et plus (13,6 %) sont ceux qui sollicitent le plus les services de maintenance, de carénage et les places à quai. La plaisance privée représente 97,9 % des immatriculations ; les 155 navires à usage commercial et les 167 navires d'autres usages professionnels forment la clientèle la plus directement liée au charter et aux services professionnels. Les 2 362 véhicules nautiques à moteur (15,2 % du parc) relèvent surtout d'une pratique de loisir à terre ou en location.

> ▶️ **À retenir — chapitre 7**
>
> 15 500 navires immatriculés au 31 décembre 2025 (+12,0 % depuis 2016) ; 119 nouveaux enregistrements par an contre 201 (−40,8 %).
>
> Le ratio occasion / neuf passe de 4,0 à 6,6 : la croissance vient de l'usage, de l'entretien et de la seconde main plus que du neuf.

8. Préconisations opérationnelles et plan d'action 2026-2029

Le plan d'action privilégie huit chantiers réalisables. Chaque mesure dispose d'un problème documenté, d'un pilote pressenti, d'un premier livrable et d'indicateurs. Les budgets seront établis après choix du niveau d'ambition et vérification des compétences juridiques de chaque partenaire ; les pistes de financement indiquées sont à instruire avec les financeurs.

> ▶️ **Priorités**
>
> Trois leviers structurants : un observatoire annuel de la filière, un programme compétences et un guichet d'ingénierie de financement, animés par le Cluster Maritime Martinique avec la Direction de la Mer et la Collectivité Territoriale de Martinique.

Tableau 41 — Plan d'action 2026-2029

Action	Problème documenté	Pilote pressenti et partenaires	Premier livrable	Échéance	Indicateurs
R1 — Installer une gouvernance trimestrielle	Décisions dispersées entre COPIL, financeurs et collectivités	CMM et Direction de la Mer ; CTM, EPCI, consulaires	Feuille de décisions, responsables et échéances	0-3 mois	4 réunions par an ; taux d'actions clôturées
R2 — Créer le programme compétences nautiques	65,7 % des recruteurs manquent de profils qualifiés ; 14 diplômés en formation initiale en 2024	CTM, État, Rectorat, France Travail, OPCO, entreprises	Cartographie des besoins et trois premiers modules mutualisés	0-12 mois	Stagiaires formés ; insertion ; satisfaction employeurs
R3 — Tenir l'annuaire, l'observatoire annuel et la cartographie	Bases non consolidées ; absence de série économique comparable	CMM avec Insee et DM ; portage et financement de la cartographie par une institution membre du COPIL	Annuaire qualifié final ; tableau de bord annuel ; référent données et budget de maintenance ; questionnaire annuel enrichi (type de contrat et période d'emploi)	0-9 mois puis annuel	Part des statuts vérifiés ; mise à jour annuelle
R4 — Ouvrir un guichet d'ingénierie de financement	63,6 % de difficultés d'accès ; 61,2 % jamais accompagnés	CMM, CTM, services de l'État, CCI, CMA, ADIE, Initiative Martinique, BPI, banques	Carte d'éligibilité et permanence mensuelle	0-6 mois	Dossiers accompagnés ; délai ; taux d'aboutissement
R5 — Sécuriser la transmission des entreprises	38,8 % de dirigeants de plus de 55 ans	CCI, CMA, CMM, réseaux de financement	Diagnostic confidentiel des dirigeants seniors volontaires	3-18 mois	Diagnostics ; mises en relation ; transmissions engagées

Action	Problème documenté	Pilote pressenti et partenaires	Premier livrable	Échéance	Indicateurs
R6 — Lancer la transition des ports et des entreprises	38 engagements déclarés, dont 26 actions précises ; infrastructures de collecte inégales ; aires de carénage propres insuffisantes. Points d'appui : port de l'Étang Z'Abricots certifié Ports Propres (AFNOR), réseau France Station Nautique	Gestionnaires de ports, ODE, ADEME, CTM, État (Fonds Vert)	Portefeuille de projets : eaux, déchets, énergie, refit, carénage propre, dont la station de carénage à flot écologique du port de l'Étang Z'Abricots (consultation en préparation)	3-36 mois	Ports certifiés ; équipements ; déchets collectés
R7 — Renforcer l'attractivité et la conformité du marché	Événementiel, afterwork boat parties et plans bateau peu structurés (sécurité, environnement, autorisations) ; départs de sorties non autorisées depuis certains pontons ; concurrence régionale	CMM, CMT, DM, communes, gestionnaires de ports (dont la CACEM), fédérations	Parcours opérateur vérifié, cadre de déclaration et charte de l'événementiel, promotion régionale	3-24 mois	Taux d'opérateurs vérifiés ; fréquentation ; incidents
R8 — Mesurer et traiter le coût du travail ; renforcer la lutte contre le dumping social	16,7 % des répondants citent le coût de la main-d'œuvre ; écart avec la concurrence régionale non mesuré	CMM, CCI, DEETS, CTM, OPCO, entreprises employeuses	Comparaison du coût employeur par métier avec trois territoires voisins ; ratio masse salariale / chiffre d'affaires dans l'enquête annuelle	0-9 mois	Ratio masse salariale / chiffre d'affaires ; part des contrats saisonniers et durables ; dispositifs mobilisés

8.1 Statut des actions

Tableau 42 — Statut des actions

Statut	Actions
Immédiatement possibles	R1 gouvernance ; R4 carte des financements et permanence ; R3 arrêt de l'annuaire qualifié
Nécessitant une étude ou un montage complémentaire	R2 ingénierie des modules de formation ; R6 portefeuille de projets de transition ; R7 parcours opérateur ; R8 étude comparée du coût du travail
Dépendant de partenaires institutionnels	R3 portage et financement de la cartographie et de l'observatoire ; R5 dispositif de transmission ; régime de diffusion des données

Articulation avec les initiatives en cours. Le développement de projets structurants pour la filière relève de l'objet statutaire du Cluster Maritime Martinique. À ce titre, le Cluster a déposé le 9 octobre 2026, au titre du Contrat de convergence et de transformation 2024-2027, une demande de préfiguration d'un lieu mutualisé de formation continue et d'accompagnement des entreprises (Pôle de la Mer Martinique). Cette initiative est distincte de la présente étude, qui n'en finance aucune partie et ne la recommande pas en tant que telle. Elle pourrait servir de support à la mise en œuvre des chantiers R2, R3 et R4, sous réserve de la décision des financeurs et de l'attribution des locaux. L'auteure du rapport participe à la préfiguration de ce projet.

8.4 Mesures de mise en œuvre retenues

1. La base définitive du questionnaire est arrêtée à la clôture de la collecte, selon la règle « une réponse = une unité déclarante ».
2. L'annuaire qualifié final est issu de la qualification individuelle du recensement étendu ; son régime de diffusion comporte une version interne et une version publique.
3. Le Cluster Maritime Martinique porte la cartographie interactive et l'observatoire annuel, avec un référent données désigné en son sein.
4. Les projections économiques sont présentées comme des ordres de grandeur, reproduits chaque année par strate sur l'annuaire final.
5. Le guichet d'ingénierie de financement est animé par le Cluster ; sa première permanence suit le calendrier du plan d'action (8.2).
6. Le premier dossier Fonds Vert de la filière porte sur l'aire de carénage propre.
7. Une extraction des effectifs salariés (déclaration sociale nominative) par code d'activité nautique et par commune, pour 2022 à 2025, est demandée à l'Insee, à l'Urssaf ou à la Dreets afin de recouper l'estimation de l'emploi et de mesurer une première évolution.

> ▶️ **À retenir — chapitre 8**
>
> Les préconisations portent sur l'observatoire annuel, l'ingénierie de financement, la formation, la transmission des entreprises, la mesure du coût du travail, l'événementiel nautique et la transition écologique.
>
> Chaque action est assortie d'un pilote pressenti, d'un premier livrable et d'une échéance.

9. Perspectives 2026-2030 et conclusion

La Martinique dispose d'une filière nautique réelle, diversifiée et capable d'investir. Son potentiel n'est pas limité par l'absence de demande : le parc progresse, la pratique se redresse, le tourisme reste massif et plus de la moitié des entreprises ont des projets. La contrainte se situe dans la capacité collective à former, financer, aménager et coordonner.

Le rapport apporte un socle chiffré : 121 réponses d'entreprises, 601 emplois décrits dans des grilles cohérentes, des données administratives sur dix ans et des entretiens documentés. Il établit le poids économique de la filière par une méthode reproductible chaque année : environ 1 330 emplois directs et environ 216 M€ de chiffre d'affaires pour le cœur de filière (195 à 238 M€).

▶️ À l'horizon 2030 : trois trajectoires

La première est celle du refit, de l'occasion et des services, portée par un parc vieillissant et un marché du neuf en repli : elle exige des techniciens, du foncier technique et des infrastructures de carénage propres.

La deuxième est celle du tourisme d'expérience et de la grande plaisance, qui suppose des opérateurs conformes, des équipages formés et des capacités d'accueil.

La troisième est celle de la transition écologique des ports et des activités, pour laquelle les dispositifs existent mais restent peu mobilisés.

▶️ Conclusion

La priorité n'est plus de multiplier les diagnostics. Elle est d'instituer un cycle annuel court : qualifier la base, mesurer, décider, accompagner les projets et publier les résultats. L'observatoire, le programme compétences et le guichet d'ingénierie de financement constituent les trois leviers structurants de ce cycle. Le Cluster Maritime Martinique, en lien avec la Direction de la Mer et la Collectivité Territoriale de Martinique, est positionné pour en assurer l'animation.