

InTerLU:D

Pour une logistique urbaine durable concertée
en Martinique
Jeudi 23 Mars 2023



Direction
de l'environnement,
de l'aménagement et du logement



LOGISTIC
LOW-CARBON



Monsieur Christian PALIN

Elu à la Commission du développement économique de CAP Nord Martinique &

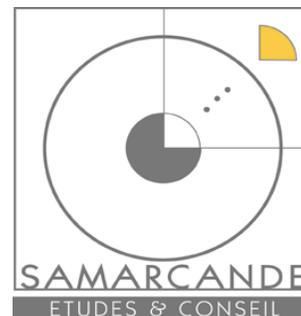
Elu à l'Aménagement du territoire de la Trinité



Lancement d'un évènement territorial en Martinique

Diagnostic, enjeux et perspectives de la logistique en Martinique

Le Marigot
23 mars 2023



Préambule

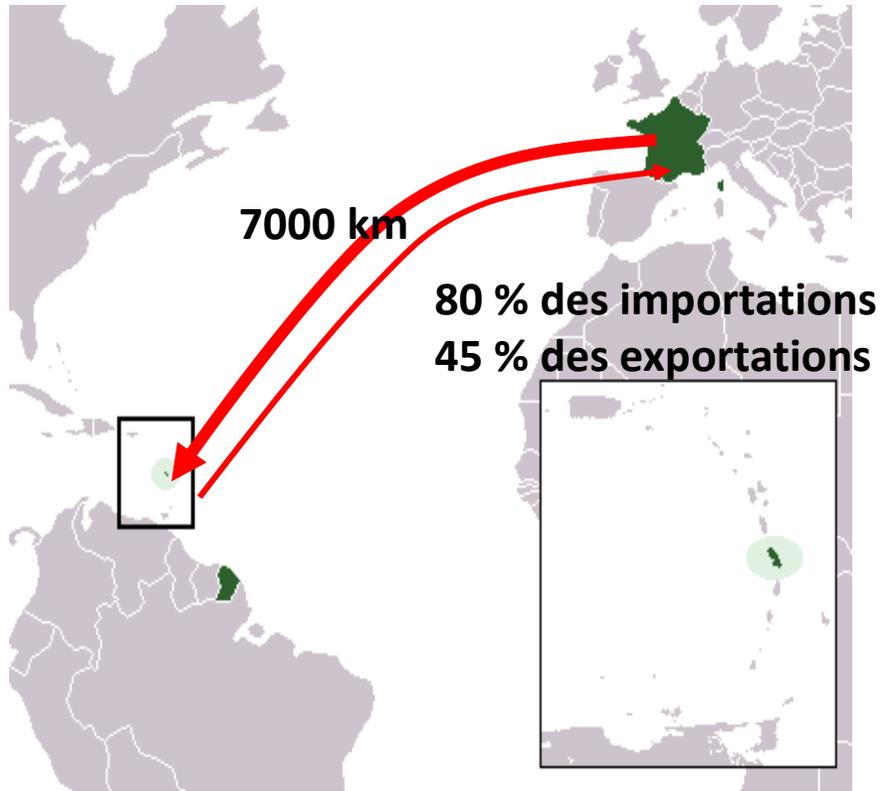
- Une démarche d'amélioration de la logistique urbaine est entreprise en Martinique dans le cadre d'InTerLUD
- La logistique urbaine, plus encore que dans l'hexagone, est conditionnée par les spécificités du système logistique martiniquais
- Un diagnostic de la logistique locale est indispensable pour entreprendre efficacement la démarche
- Une étude stratégique sur la logistique en Martinique a été finalisée en 2014 et propose des axes stratégiques et des actions pour améliorer la logistique martiniquaise
- Les principaux éléments de diagnostic sont encore largement valides même s'ils méritent une réactualisation
- La logistique urbaine n'était pas au cœur de l'étude, mais elle est prégnante





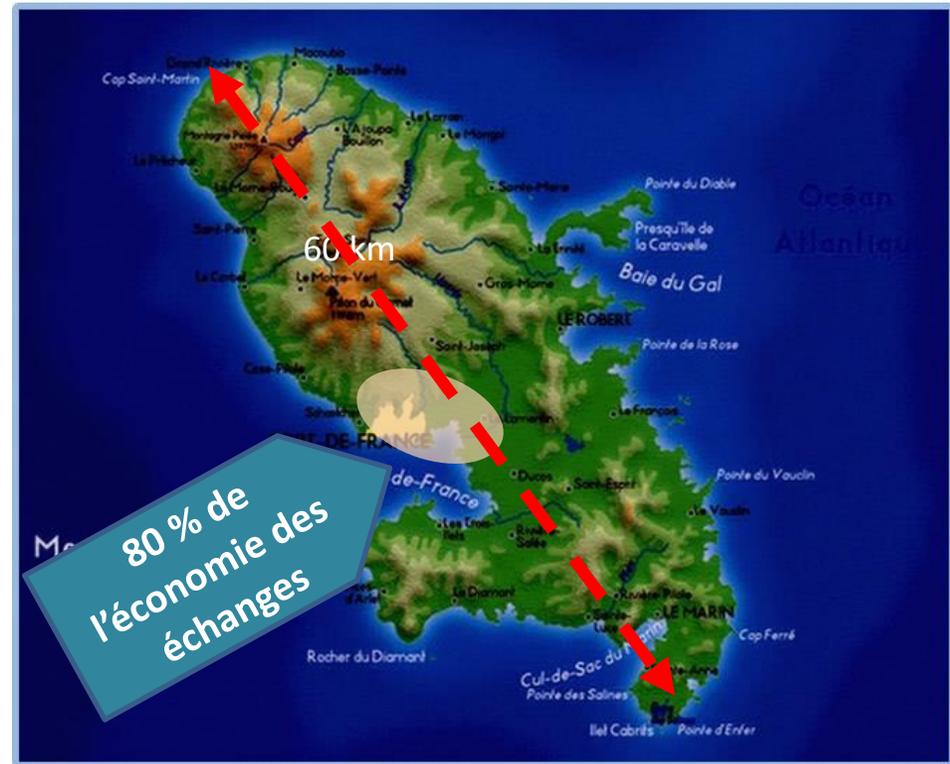
1 Le système logistique martiniquais en bref

Une logistique des très grandes et des petites distances



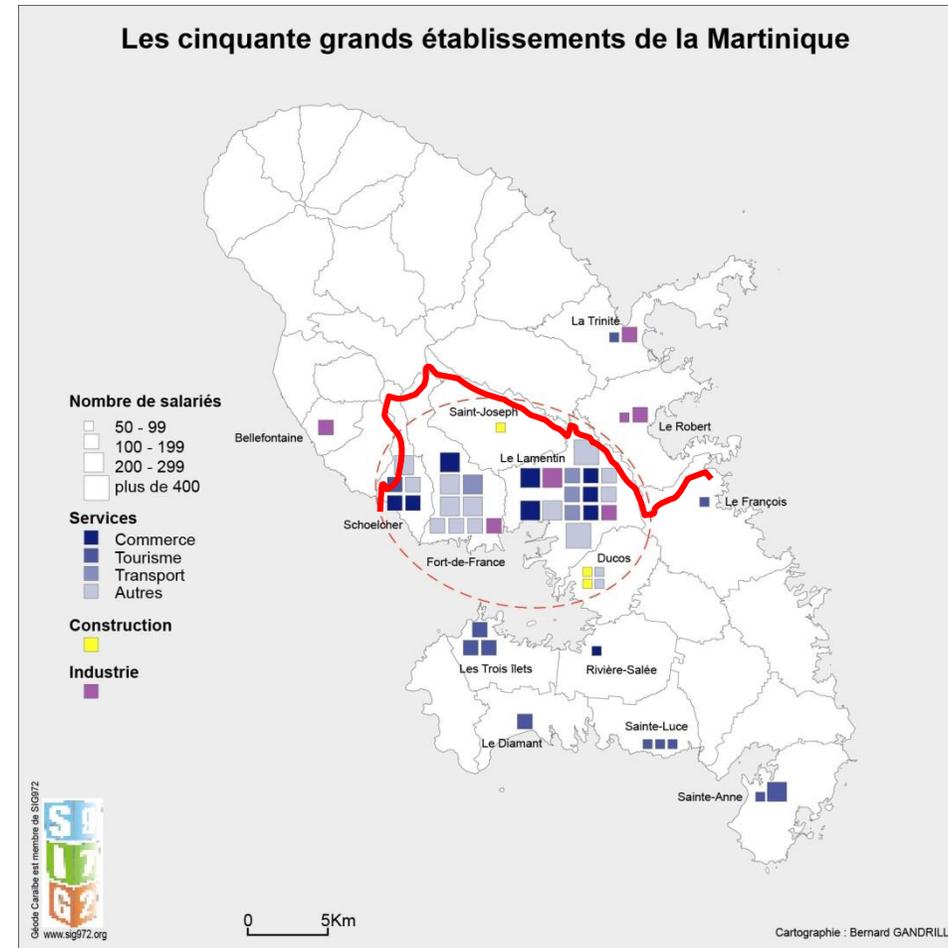
- Les distances maximales de transport en Martinique sont très courtes (Ste Anne-Le Prêcheur : 100 km)
- 80 % de l'économie des échanges dans un périmètre de 10 km, induit des distances extrêmement courtes : enjeu d'articulation entre ce périmètre et le reste de l'île

- L'essentiel des échanges interrégionaux de marchandises se fait avec la France métropolitaine, la distance moyenne : au moins 7000 km (+ pré/post acheminements)
- En France métropolitaine, la distance moyenne des transports interrégionaux est de 244 km



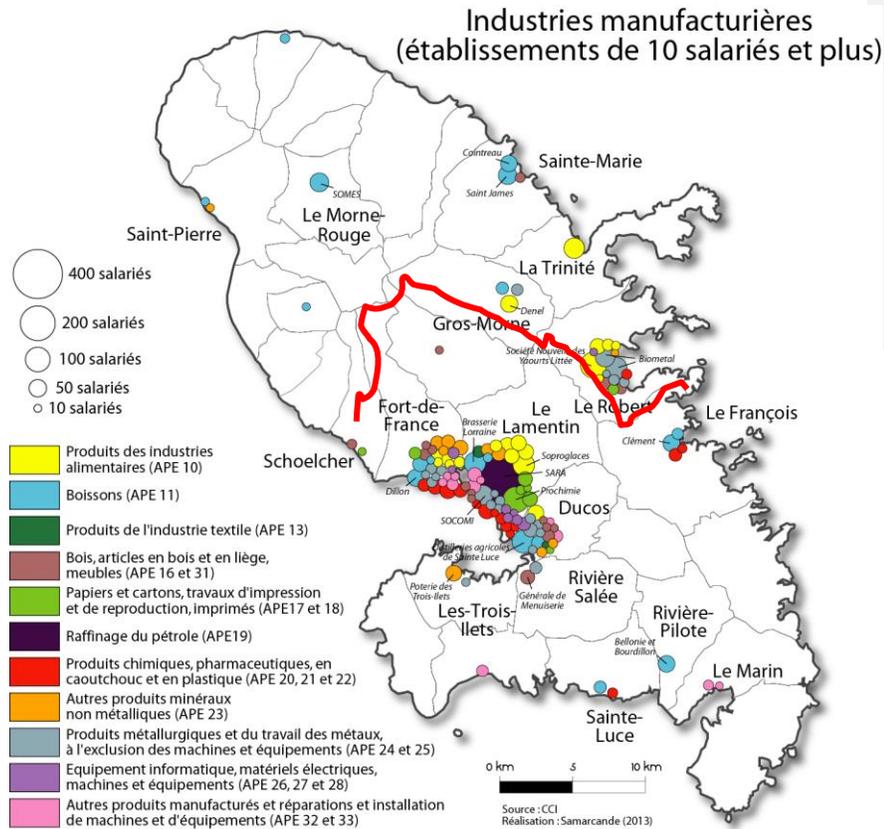
Logistique endogène : le poids de la consommation

- Démographie stagnante et vieillissante
- Domination de la logistique de distribution (GMS, auto, bâtiment)
- Poids important de la logistique énergétique (produits pétroliers, électricité)
- Logistique agricole décisive notamment pour les produits export (banane)
- Logistique industrielle modeste mais décisive pour les filières existantes, IAA en particulier
- Logistiques émergentes : reverse (déchets, recyclage), énergies renouvelables (biomasse)
- Logistique régionale : une faible pénétration du marché caribéen
- Logistique inter-continentale : à l'écart des grands flux d'échanges

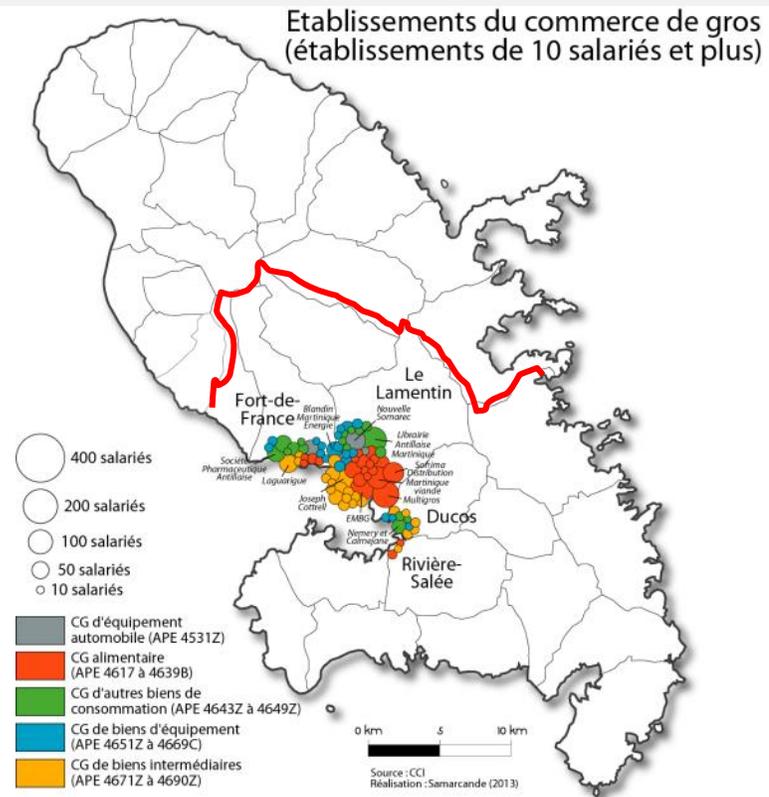


Les activités de flux : 30 % de la valeur ajoutée, mais 50 % de l'emploi et 57 % des entreprises

Générateurs de flux : une hyper-concentration au centre de la Martinique »



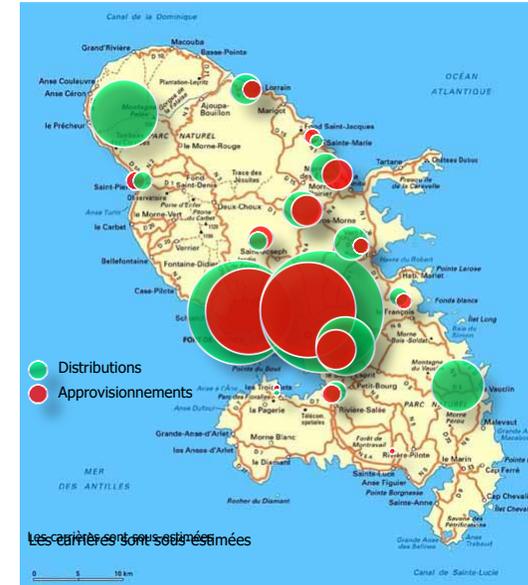
- Une hyperconcentration de l'industrie au centre
- Robert : concentration significative hors centre (IAA et métallurgie)
- Les autres territoires, des industries isolées, essentiellement dans l'IAA
- Le Nord plus industrialisé que le Sud



- Le commerce de gros exclusivement sur le Centre de la Martinique
- Gros enjeux logistiques pour approvisionner le Nord et le Sud

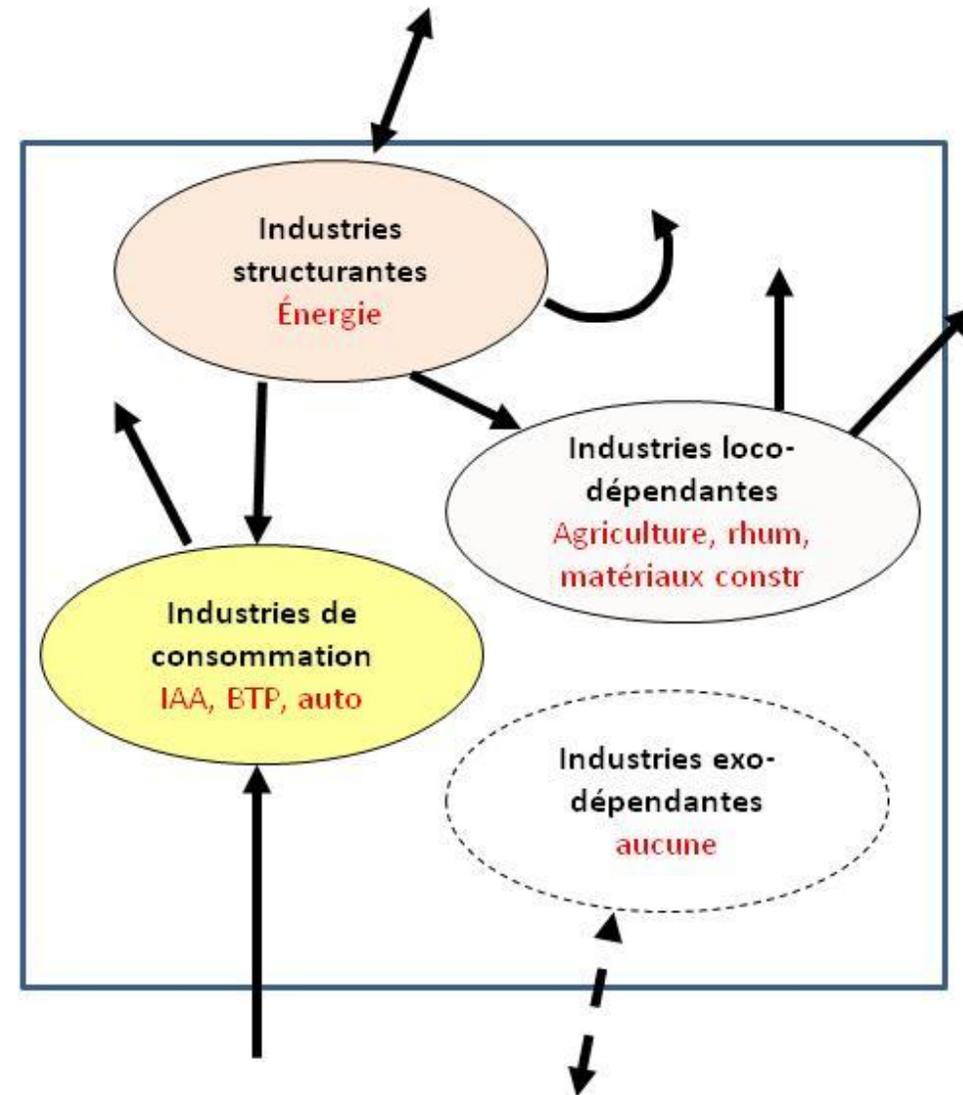
L'analyse des flux de marchandises

- Une enquête auprès de 103 entreprises
- 3 sites sur 5 se situent dans une zone d'activité
- 57 % des entreprises externalisent leur transport (80 % en France métropolitaine)
- Difficultés de circulation, notamment sur le secteur centre imposant une organisation particulière des horaires de livraison et entraînant des problèmes de performance
- Les coûts liés au transport à l'import et à l'export sont élevés
- Fort de France et Lamentin : 61 % des distributions et 72 % des approvisionnements, 26 % des trafics internes à l'ensemble FdF-Lamentin
- Près de 40 % des mouvements sont réalisés par des véhicules utilitaires de moins de 3,5 tonnes



La logistique des filières

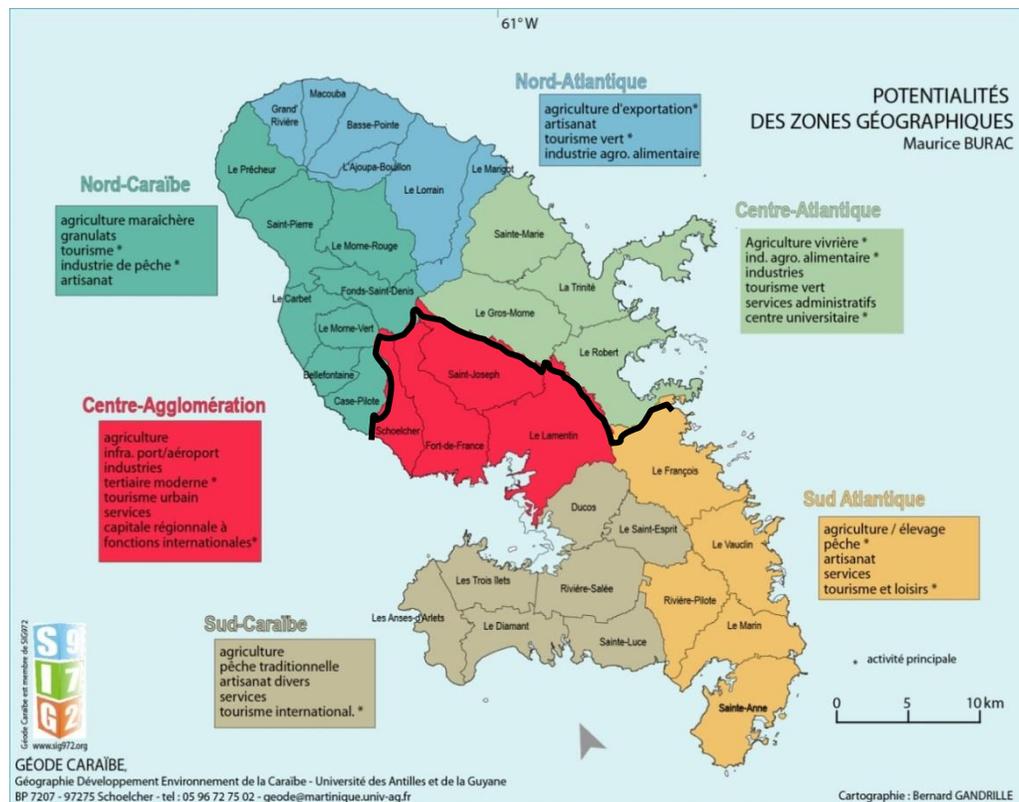
- Une « industrie structurante » : l'énergie et en particulier le pétrole
- Industries « loco-dépendantes », fondées sur la valorisation de ressources locales : rhum, produits agricoles valorisés, matériaux de construction
- Industries « de consommation », fondées sur la consommation locale : IAA, BTP et produits pour la maison, automobile (réparation, services)
- Industries « exo-dépendantes », dépendent des flux (appro et distribution) : aucune en Martinique



2

**Le système urbain
martiniquais et les
problématiques
urbaines de Cap
Nord**

Une structure géo-économique très contrastée



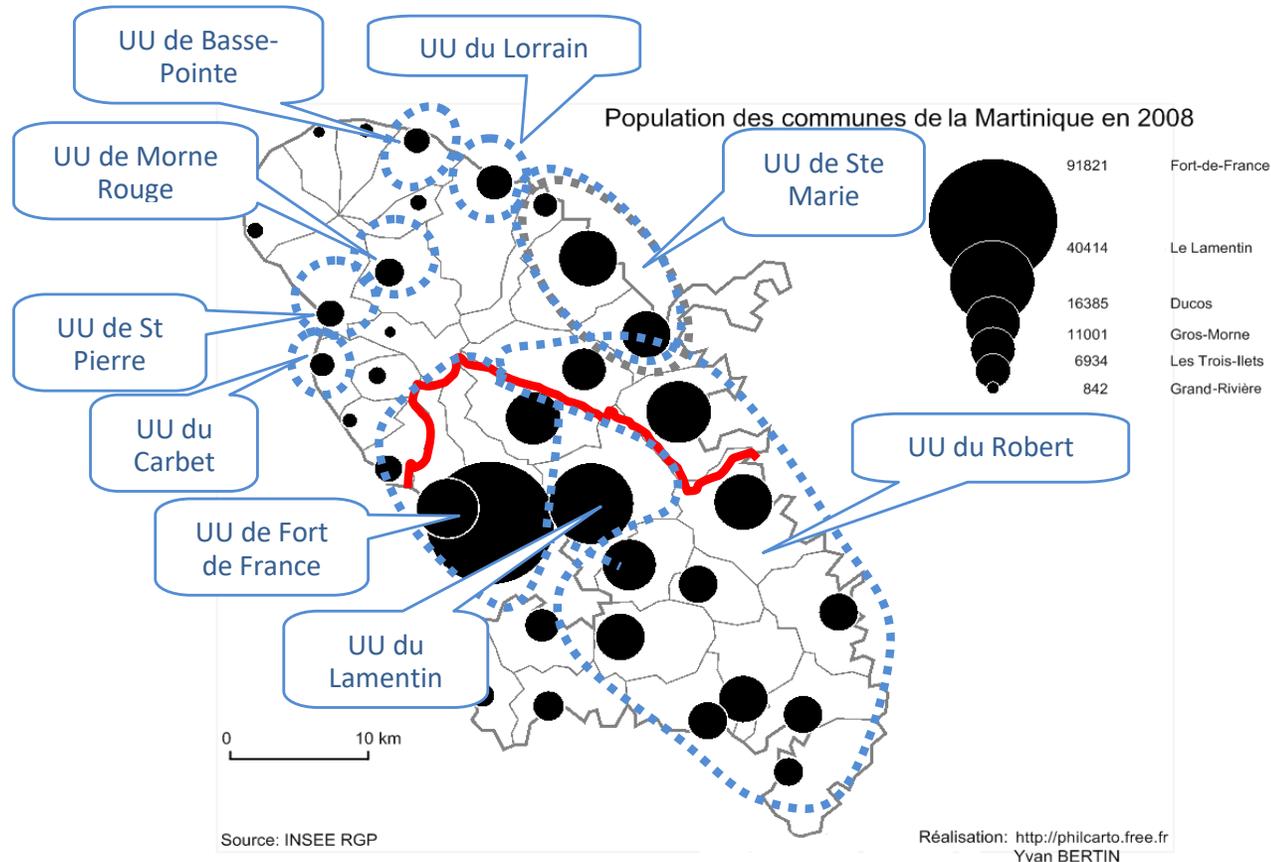
Trois zones d'emploi sont totalement inscrite dans le territoire de Cap Nord :

- Centre Atlantique, la plus importante (60 000 habitants) autour du Robert et de Ste Maris
- Nord Caraïbes (23 000 habitants), autour de St Pierre
- Nord Atlantique (17 000 habitants), autour du Lorrain

6 territoires contrastés

- Zone d'emplois : une maille pertinente pour décrire l'économie des territoires et adaptée au zonage de logistique urbaine.
- Centre-agglo, la moitié de la population, l'essentiel de l'activité économique et administrative
- Nord Caraïbe agricole et touristique, péri-urbanisé au Sud
- Nord-Atlantique excentré et agricole en recul démographique
- Centre-Atlantique second pôle urbain de l'île, agricole et industriel
- Sud Atlantique, le tout tourisme
- Sud Caraïbe, en moindre déclin démographique, tourisme et migrations alternantes

Une structure urbaine éclatée

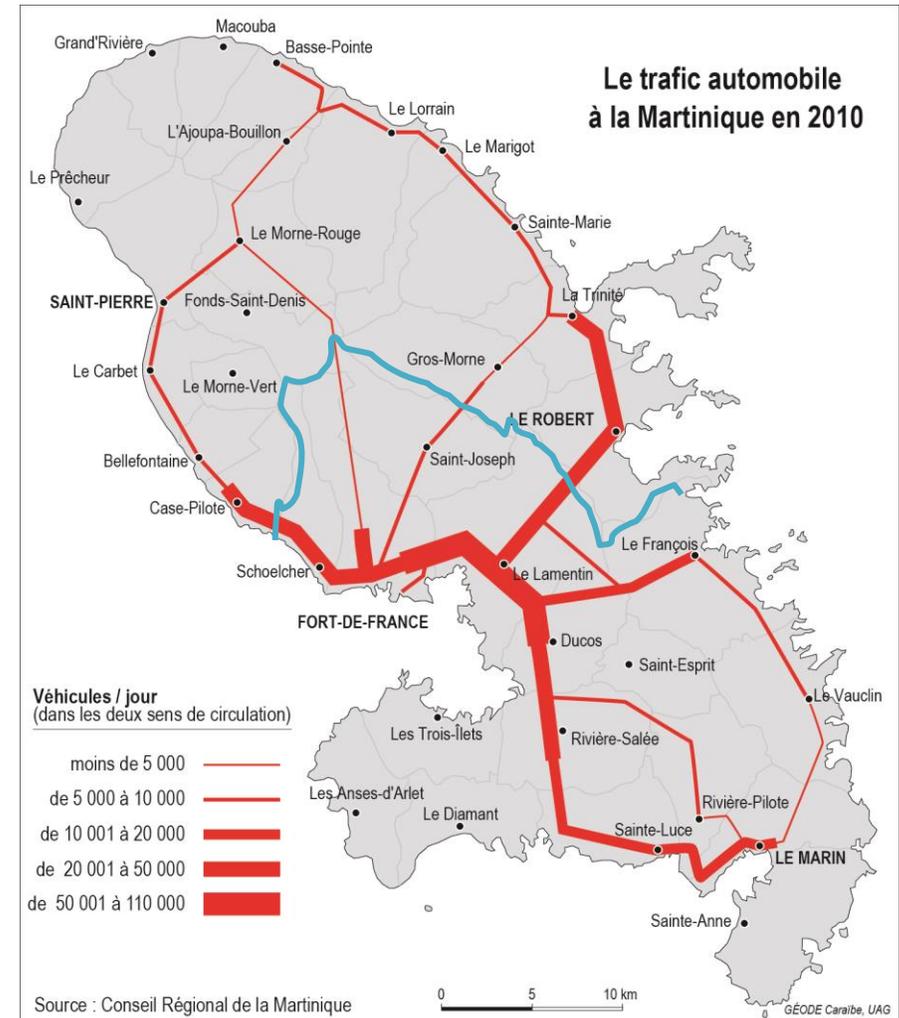


Une urbanisation asymétrique

- Une forte polarisation sur le cœur urbain FdF-Lamentin : 160 000 hab
- Une unité urbaine assez informe du Robert à Ste Anne, sans centralité : 130 000 habitants
- Cap Nord, une structure urbaine éclatée :
 - Le Robert-Le Gros Morne dans la périphérie du pôle central
 - Ste Marie, + grande UU entièrement située sur la CA (29 000 hab)
 - 5 communes formant des UU isolées (Lorrain, Basse-Pointe, Morne Rouge, St Pierre, Le Carbet)
 - 7 communes rurales

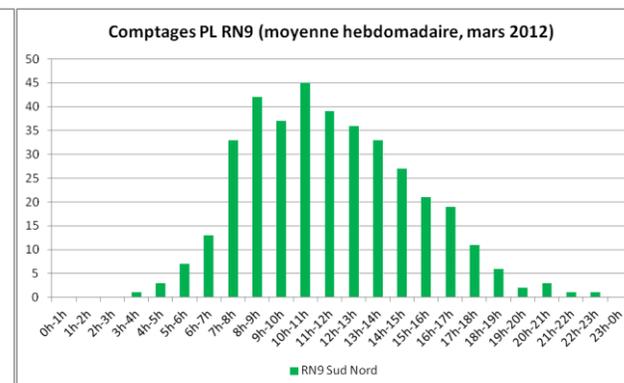
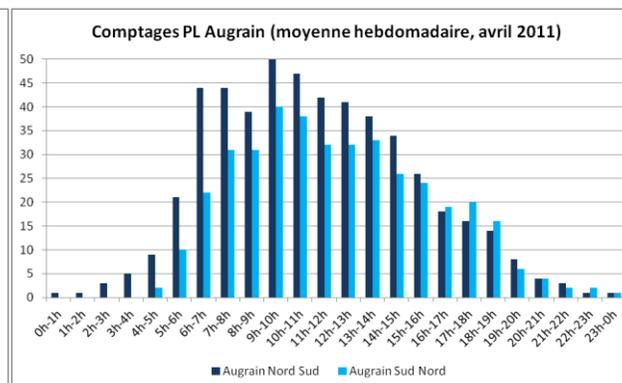
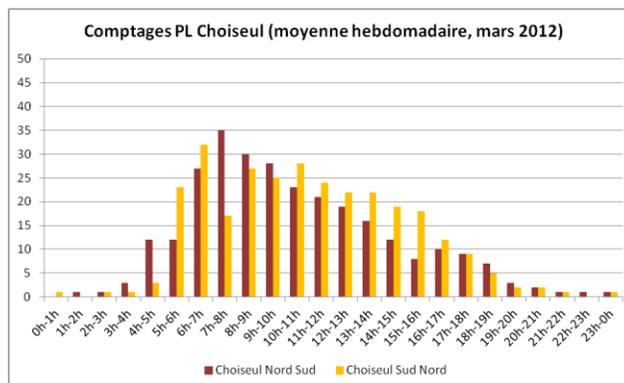
Transport terrestre : la route pénalisée par son hégémonie

- La route, seul mode de transport interne, en l'absence d'autre mode
- Les infrastructures routières, denses, pénalisées par l'exiguïté du territoire et les contraintes topographiques
- Le réseau structuré par Y qui irrigue le Centre Martinique (Marin-Case Pilote/Trinité) drainant l'essentiel du trafic
- Engorgement absolu sur la CACEM
- Interaction voyageurs et marchandises
- Certains types de TRM ont des effets externes néfastes (matériaux)
- L'engorgement génère une dégradation de productivité et QdS du TRM
- Causes : sur-utilisation de VP (+ que TRM), absence de TC, concentration spatiale des activités sur le Centre et péri-urbanisation de l'habitat



Les infrastructures de transport terrestre saturées au Centre

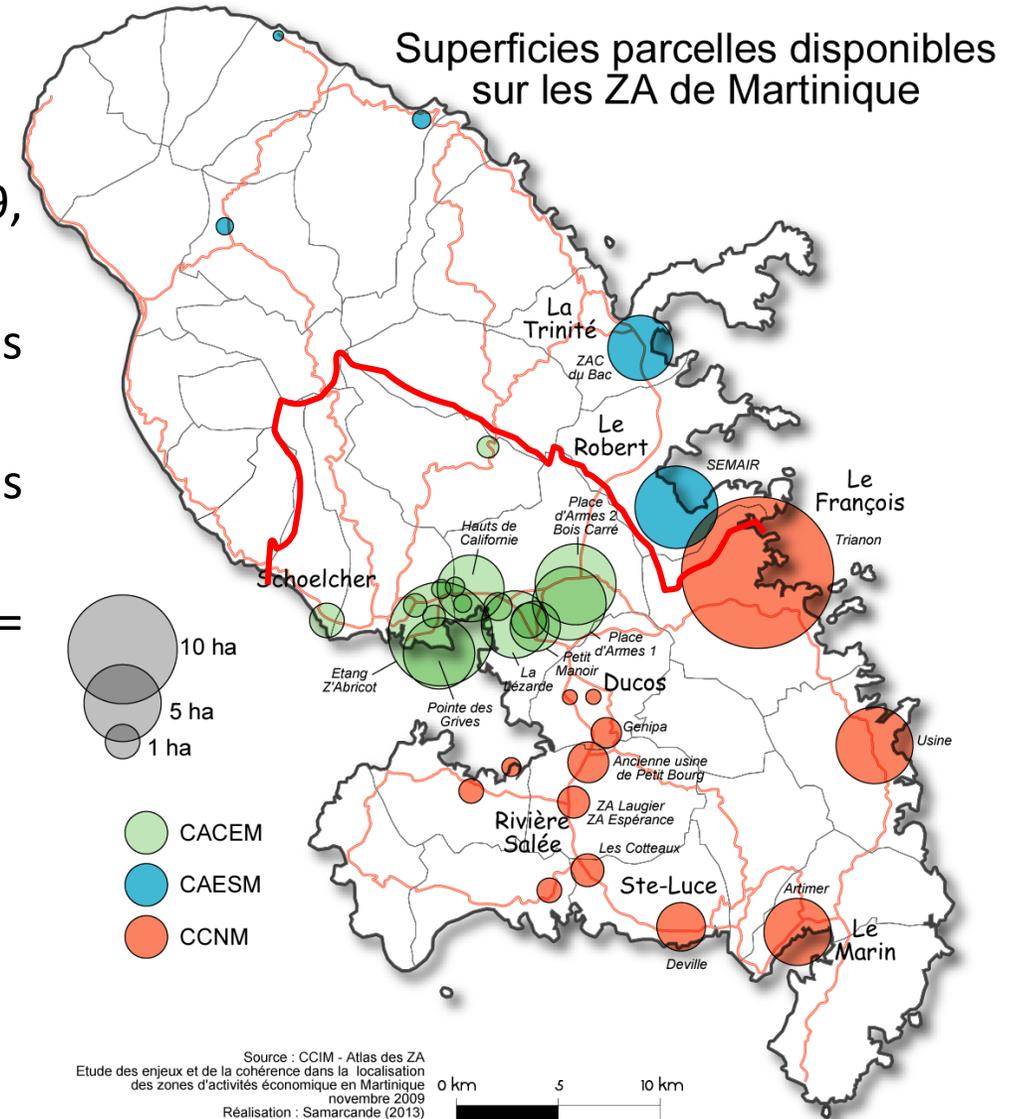
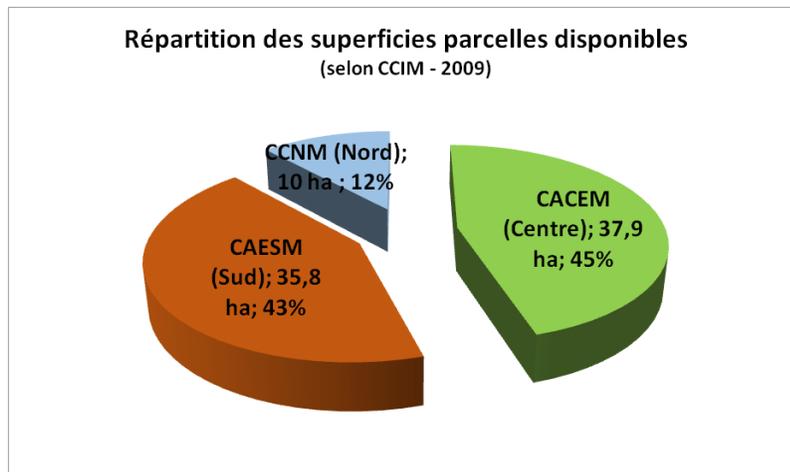
- Des parts PL (2 à 6%) inférieures à Métropole (8-10%, 15% sur autoroute)
- Baisse globale des circulations PL
- RN2 « route des carrières » : 270 PL / j, pointe précoce (6h-8h)
- RN1 « route des bananes » : 380 à 500 PL / j, une pointe plus tardive (9h-11h)
- RN9 : 380 PL / j, une pointe plus tardive à 10h-11h



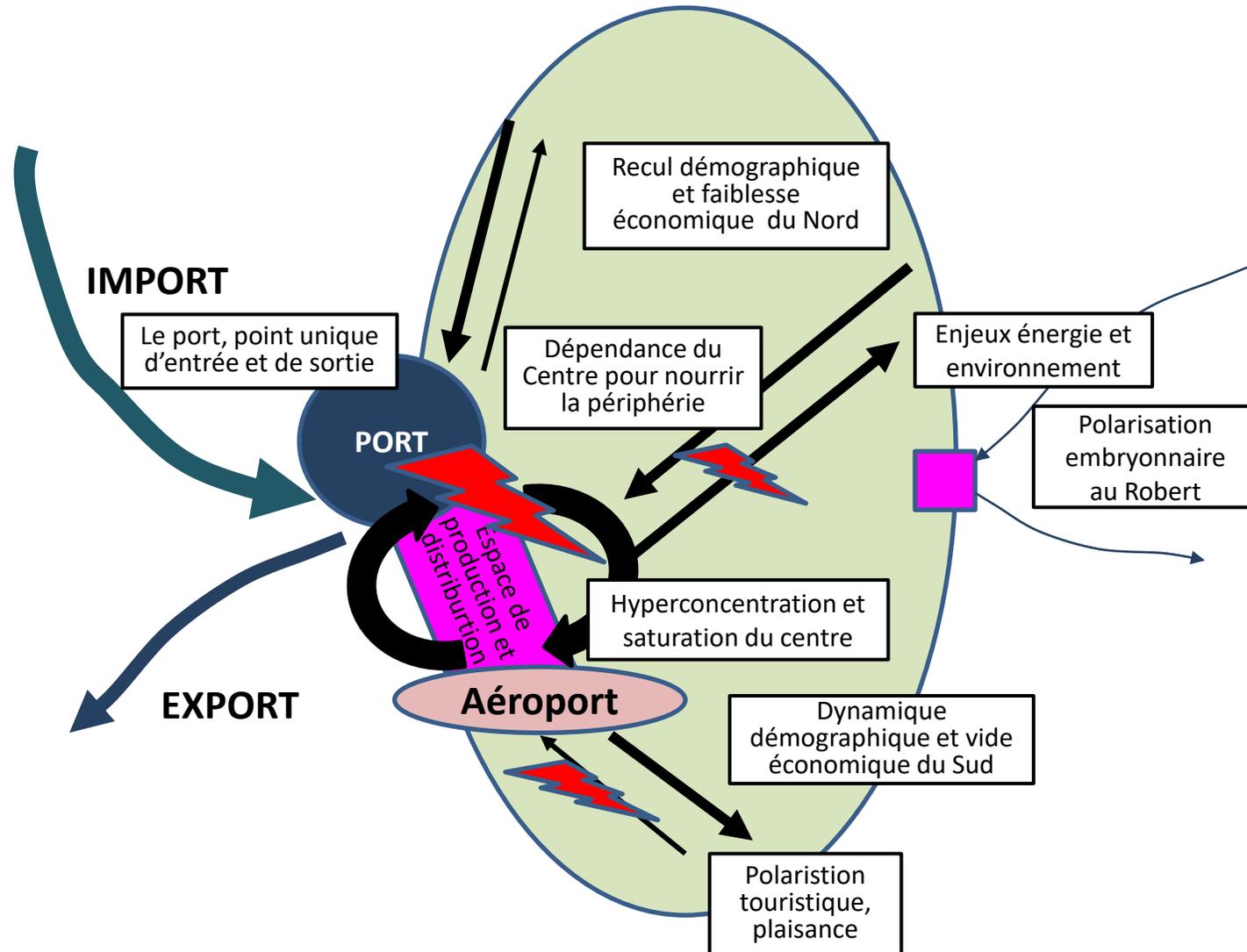
L'accueil des activités à impact logistique

Les possibilités d'extension selon la CCIM

- Source : Atlas des ZA CCIM 2009, zones existantes,
- CACEM et CAESM : 90% des surfaces disponibles dans ZA existantes
- Le Lamentin (21 ha) + Le François (19 ha) = 50% du total
- Le Lamentin + Le François + FdF = 2/3 du total



La logistique et le transport de marchandises, l'appareil digestif du territoire



3

**Problématiques,
enjeux et
perspectives**

Synthèse du diagnostic logistique en Martinique

- **BTP en baisse** (commande publique) : baisse de demande de transport
- Filières de production très dépendantes de la grande distribution
- Grande **dépendance de la métropole** qui agit sur les rythmes d'approvisionnement, sur les délais, sur les volumes et les coûts de stockage
- Surstockage avec commandes regroupées 2 à 3 fois par an
- Systèmes logistiques gde 'industrie **internalisés et peu collaboratifs**
- Efforts nécessaires pour faire de la logistique une **fonction stratégique**
- Structuration des services logistiques : recrutements jeunes diplômés
- Une **logique de massification** des flux dans la grande distribution, avec un concours soutenu de grossistes.
- **Le port et l'accès au port** , passage obligés, sont une contrainte forte
- **Le coût du fret maritime** est un frein (quasi-monopole de CMA-CGM)
- Les projets de développement **limités par le foncier disponible**
- **Croissance à l'export**, moyennant des investissements financiers lourds
- **Fret inter-iles** : offre insuffisante en régularité et volume
- **L'appontement du Robert** : attentes importantes pour un véritable port

Les 8 axes stratégiques

2014

2020

2040

- 1. Promouvoir la logistique comme levier et accélérateur du développement des filières industrielles et commerciales de la Martinique**
- 2. Développer de nouvelles filières éco-logistiques pour conforter un développement plus autonome**
- 3. Mettre en place le hub euro-caribéen**
- 4. Faire de la zone portuaire un pôle de développement intégré générateur de valeur et moteur d'une nouvelle économie**
- 5. Développer le transport multimodal local terrestre-maritime**
- 6. Moderniser le TRM, notamment le transport de matériaux**
- 7. Promouvoir un aménagement logistique structuré et novateur permettant le désaturation du centre de la Martinique**
- 8. Faire de la recherche, de l'innovation et de la formation un pilier de l'excellence logistique martiniquaise**

Enjeux de la logistique urbaine

Les enjeux de logistique urbaine ne peuvent pas être dissociés des enjeux généraux de la logistique martiniquaise, qui, eux-mêmes, sont différents de ceux de l'hexagone.

- **Coût de la dépendance économique et de la distance de l'hexagone** : vie chère, mécanismes économiques spécifiques aux Antilles en matière de formation des prix
- **Exigüité du marché** martiniquais et étroitesse de la superficie de l'île : un système logistique local à une échelle réduite, celle de la logistique urbaine d'une métropole hexagonale.
- **Décarbonation de l'économie** : Martinique très dépendante des énergies fossiles pour le transport et pour l'électricité, l'électrification des flottes est un objectif ambigu.
- **La mobilité fortement conditionnée par l'étalement urbain** et favorise l'usage de l'automobile, les transports collectifs sont peu développés
- **Pratiques commerciales et de consommation** favorisent grand commerce et commerce périphérique au détriment des commerces traditionnels de centre-ville : peu vertueux en termes d'émission de CO₂, déstructurant en termes de vie urbaine
- **Caractère non durable de ces pratiques** est plus le fait du transport individuel de personnes, que du transport de marchandises
- **Les problématiques classiques de la logistique urbaine** comme celles liées au stationnement, à la réglementation des livraisons et des circulations, aux pratiques des professionnels du transport et de la distribution, au stockage et aux livraisons, se posent probablement de façon différente que dans une agglomération classique.

InTerLUD en France c'est

41

EPCI engagés dans la démarche

Dont

1

Collectivité en Martinique :
CAP NORD Martinique

InTerLUD+ 2023 → 2026



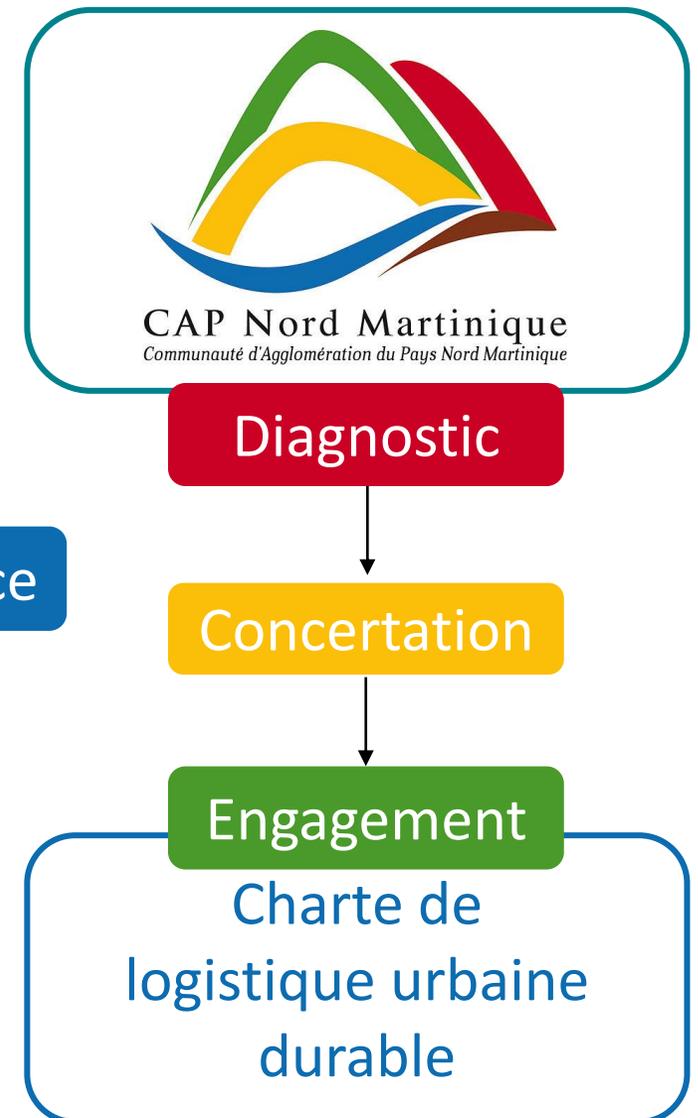
InTerLUD 2021-2023 :

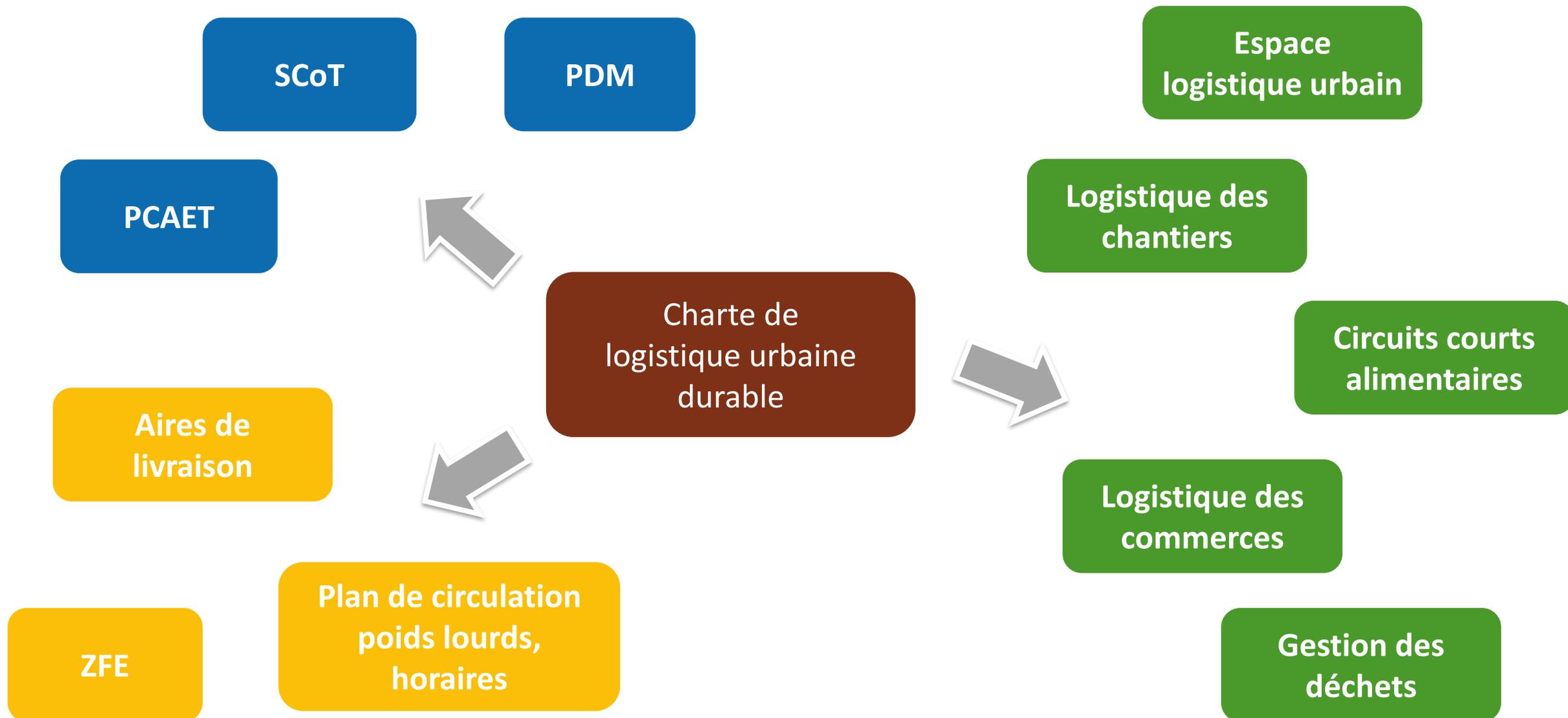
- Co-financement du poste de chargé de mission
- Accompagnement technique et méthodologique
- Formation
- Mobilisation des acteurs économiques

InTerLUD+ 2023-2026 :

- Co-financement d'ingénierie
 - élaboration de la charte
 - mise en œuvre du plan d'actions
- Co-financement de poste de chargé de mission
- Accompagnement technique et méthodologique
- Mobilisation des acteurs économiques
- Formation
- Mise en réseau, partage d'expérience

Gouvernance





Logistique urbaine

Atelier « Pour une logistique urbaine durable concertée en Martinique »



CAP Nord Martinique
Communauté d'Agglomération du Pays Nord Martinique



SCoT

Schéma de Cohérence Territoriale

CAP NORD

Identité :

18 communes

98 798 hab. (INSEE 2022)

Superficie : 54 777 hect.

Quelques compétences obligatoires :

Développement économique

Aménagement de l'espace

Equilibre social de l'habitat

Politique de la ville



Source : DGA AIEL CAP Nord Martinique

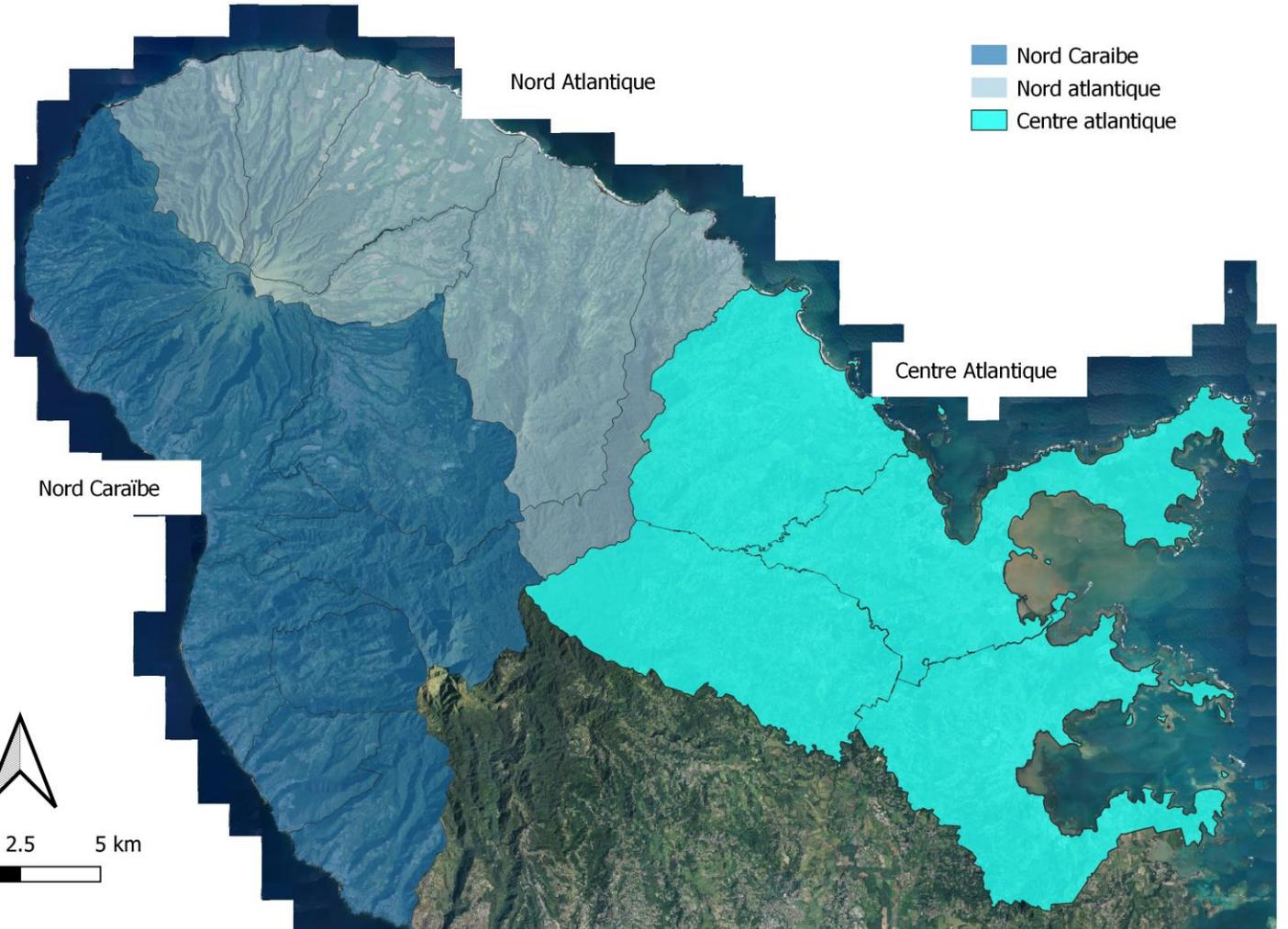
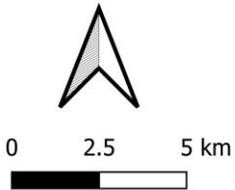
CAP Nord Martinique – identité socio-économique

3
Bassins de vie

Orientations en lien avec le SCoT et le Document d'Aménagement Artisanal et Commercial (DAAC)

— Loi « climat et résilience » Août 2021

— Intégration d'un volet logistique dans le DAAC



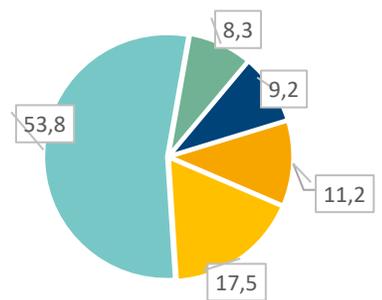
CAP Nord Martinique – identité socio-économique Chiffres clés

**178,1 hab.
au Km2**

— Densité de pop. (source INSEE)

— Répartition des activités

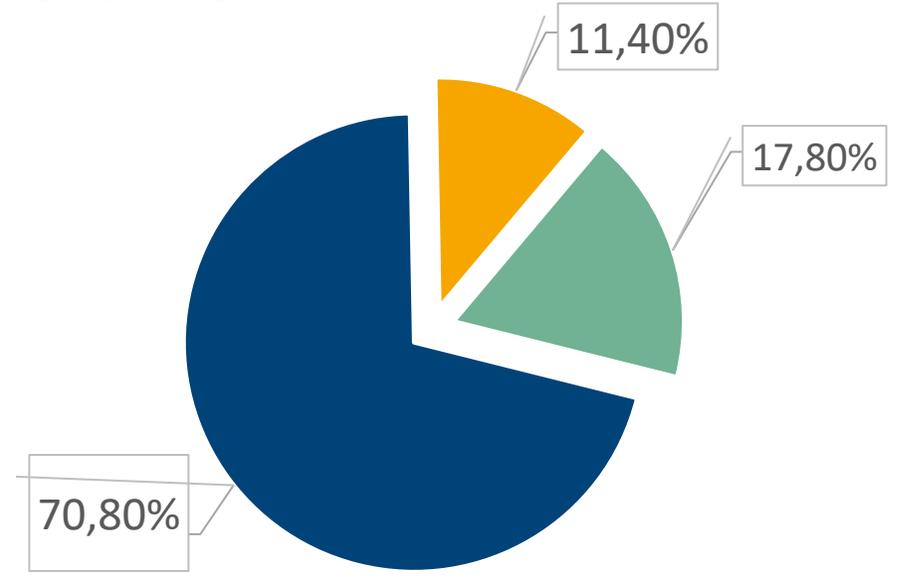
Répartition des établissements actifs employeurs par secteur d'activité agrégé fin 2020 (source INSEE)



- Part de l'industrie
- Part de l'agriculture
- Part de la construction
- Part de l'administration publique, enseignement, santé et action sociale
- Part du commerce, transports et services divers (17,4% reparat. et commerces)



Répartition des établissements actifs employeurs par taille fin 2020 (source : INSEE)



- plus de 10 salariés
- 1 à 9 salariés
- 0 salariés



CAP Nord Martinique – actions et bénéfices Chartes

Signature de convention CAP Nord Martinique CEREMA, ROZO en 2021

- Sensibilisation aux défis liés à la logistique urbaine (ou de proximité)
- Contribuer à structurer les filières en cas d'absence (mutualiser les problématiques et les solutions)
- Favoriser la concertation entre acteurs publics et privés (créateurs de richesse)



Source : CEREMA

CAP Nord Martinique bénéficiera :

- Diagnostic territorial sur la logistique
- Recrutement d'un bureau d'études spécialisé
- Concertation entre les acteurs économiques et publics
- Réalisation d'un plan d'actions (multi acteurs)

Enjeux pour le territoire de CAP Nord Martinique

— Environnement : promotion des courtes distances, bruit

— Sociaux : adapter le territoire aux nouveaux modes de vie et de consommations

— Economiques : valorisation des circuits courts, offre commerce de proximité, redynamisation, éco circulaire

— Aléas climatiques ou risques divers (rupture d'axe de communication)



Source : DGA AIEL CAP Nord Martinique

Enjeux pour les acteurs

Problématiques relevées au cours des entretiens :

- Coûts du derniers kms (zone de chalandise)
- Envolée des prix de l'énergie (+ coûts variables)
- Déficit de fonciers dédiés à la logistique de proximité
- Rotations limitées (prix + horaires)
- « Désorganisation » sociale et technique
- Manque alternatives en cas de risques majeurs
- Déficit de formation pour les professionnels du secteur (mécanique moteur hybride/ électrique)



Source : DGA AIEL CAP Nord Martinique

Enjeux pour les collectivités

Quelques problématiques recensées auprès des communes:

- Déficit de rentabilité des commerces face à l'augmentation des coûts (fluctuation des prix)
- Point de stockage pour le matériel de chantiers
- Prix plus importants sur des rotations ou livraisons dans le nord (chantiers, zone de chalandises restreinte = coût du dernier km très élevé + topographie)
- Aléas climatiques ou risques divers (rupture de barrage, axe de communication)



Source : DGA AIEL CAP Nord Martinique

Enjeux pour la collectivité

Quelques solutions recensées auprès des communes:

- Stockage d'intérêt général Grand'Rivière
- Livraison des chantiers moyen basse émission
- Harmonisation des réglementations avec le concours des communes
- Emplacements réservés sur le foncier économique
- Formation/reconversion: nouveaux modèles économiques pour l'achat ou location



Source : DGA AIEL CAP Nord Martinique



Prochaines étapes

Recrutement du bureau d'études

Diagnostic/état des lieux

Concertation et élaboration de la Charte

Déclinaison technique et fonctionnelle (plan d'actions)

Etapes à venir

Choix du bureau d'études conventionnés

Durée théorique de 8 mois

Lancement de la phase de diagnostic/ état des lieux





**RÉPUBLIQUE
FRANÇAISE**

*Liberté
Égalité
Fraternité*



ENGAGEMENTS VOLONTAIRES POUR L'ENVIRONNEMENT

transport et logistique



Anabelle VIGILANT

Ingénieur Approches Territoriales intégrées
Climat Air Energie Mobilité Observation
Direction régionale Martinique Ademe

Cyrille LIROY

Chef du Service Transports Mobilité Sécurité
DEAL Martinique

Sommaire

- Le programme « Engagements Volontaires pour l'Environnement » (EVE)
 - Retour d'expérience des entreprises locales signataires de la Charte Objectif CO2
-

Programme EVE

« Engagements Volontaires pour l'Environnement »



Sensibiliser, former et accompagner **gratuitement** les professionnels du transport et de la logistique à l'amélioration de leur performance énergétique et environnementale.



- **3 dispositifs** pour couvrir l'ensemble des acteurs de la chaîne de transport :
 - Objectif CO₂ : Transporteurs de voyageurs et de marchandises et grossistes
 - FRET21 : Chargeurs
 - EVCOM : Commissionnaires
- **Un système d'échanges de données** environnementales des transports entre transporteurs et donneurs d'ordre (commissionnaires et chargeurs)

Les acteurs du programme EVE ?

Le financeur

Certificats d'Economie d'Énergie



Le maître d'ouvrage

Porteur pilote

Le maître d'ouvrage délégué

ecoCO₂

Le prestataire informatique



Les représentants de l'Etat
Ministère de la Transition Ecologique
et Ministère des Transports

Direction générale de l'Énergie et du climat (DGEC)
Direction générale des Infrastructures des Transports et de la mer (DGITM)

Les entreprises ciblées



Chargeurs



Commissionnaires

6 700
entreprises



Transporteurs de
marchandises
(TRM)

35 000
entreprises



Transporteurs de
voyageurs
(TRV)

6 000
entreprises

Les porteurs associés

Les fédérations et organisations professionnelles



LA MOBILITÉ EST EN NOUS



Le comité régional

- La DEAL
- La direction régionale de l'ADEME
- Les représentants régionaux des Fédérations

Quels enjeux pour les transporteurs?



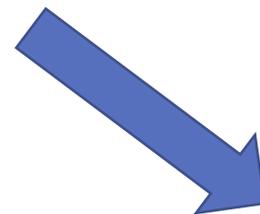
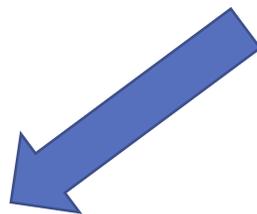
- Réduction de la consommation de carburant (renforcer rentabilité et compétitivité)
 - Meilleure gestion de l'activité (tableau de bord de suivi)
 - Engagement dans une démarche structurante (mobilisation et motivation du personnel)
 - Démarche commercialement valorisable (collectivités et clients chargeurs de + en + sensibles aux questions environnementales notamment lors les appels d'offre)
 - Financement des actions via les certificats d'économie d'énergie
-

Principe du dispositif



- Évaluer la **situation de référence** en matière de consommation d'énergie et d'émissions de Gaz à Effet de Serre (GES) au moyen d'un **diagnostic** complet,
 - Identifier et mettre en œuvre un **plan d'actions personnalisé**,
 - Se fixer un **objectif global de réduction** des émissions de GES sur une durée de 3 ans,
 - Se donner les moyens de suivre la **mise en œuvre du plan** d'actions et d'atteindre les objectifs.
-

2 démarches complémentaires



Démarche de progrès



Charte d'engagement
volontaire « Objectif CO₂ »

Démarche de performance



Label = reconnaissance du niveau
de performance
environnementale, à maintenir et à
améliorer en fonction de
l'évolution du seuil de référence

Accompagnement gratuit

- **Sensibilisation** par les **organisations professionnelles**
- **Accompagnement** technique **gratuit** par Eco CO₂ : orientation dans les étapes, modalités de recueil des données, conseil sur le plan d'actions, utilisation des outils
- **Accompagnement** pendant 3 ans
- **Charte** gérée au niveau **régional** et **Label** géré au niveau **national**
- **Audit label**
 - *Pool d'auditeurs référencés, formés et indépendants*
 - *Cofinancement du coût de l'audit dans le cadre du système d'aides à la décision de l'ADEME*



Des outils à disposition



- **Informations générales** par catégories de cible

www.eve-transport-logistique.fr

- **Un outil web dédié** www.objectifco2.fr
 - Diagnostic initial, saisie des données d'activité, création du plan d'actions et le suivre.
 - Suivre les engagements des entreprises en région et au national
- **Un catalogue de fiches actions**
 - 60 solutions optionnelles, organisées autour de 4 axes (Véhicules, carburant, conducteurs et organisation des flux)
 - Incluant Gaz à Effet de Serre, polluants, bruit

Retours d'expérience au 21/03/23

- 3 chartes signées en Martinique (2011-2014) : Translev, Soproglaces et Ecompagnie
- 3 chartes signées en Martinique (2021-2025) : Seen environnement, Ecompagnie et EVEA

3 Entreprises signataires 2011-2014

Synthèse des objectifs de gains

En moyenne, sur les 3 entreprises, **5% de réduction** des émissions de CO₂ prévue en fin d'engagement (31/12/14)

Entreprises	Total véhicules	Total chauffeurs	% Gain attendu	Gain CO2 (tonnes eqCO2)	Gain carburant (litres)	Gain financier (€)
TOTAL	44	58	5%	34	12629	16039

Entreprises signataires 2011-2014

Bilan des actions menées par les 3 entreprises au 30/04/14

- Mise en place d'outils de suivi de maintenance
 - Achat de véhicules avec boîte robotisée
 - Meilleure gestion du parc de pneumatiques
 - Pratique de recreusage et de rechapage
 - Suivi informatique des consommations et des kilométrages
 - 10 conducteurs formés à l'écoconduite
 - Mise en place de boîtier de géolocalisation sur certains véhicules
-

Entreprise signataire 2022-2025

Une filiale du
Groupe Seen

Ecompagnie

Pourquoi la
démarche co2 ?

Engagements



Nos engagements

1. Déployer la démarche sur différents types de camions de notre flotte:
 - 20 camions monitorés de 2 à 26 tonnes
 - 6 types de camions (balayeuses, ampliroll, hydrocureuses, hayons, fourgons, camionnettes)
 - 102 883 litres de gasoil consommés
 - 319 tCO₂
 - 992,4 gCO₂/km
2. Mettre en œuvre 9 actions clés d'amélioration:
 - ❖ Véhicules:
 - Achat de 6 nouveaux véhicules
 - Achat de camions à boîtes de vitesse robotisées
 - Déploiement de 2 outils de GMAO
 - Contrôle internalisé de pression des pneus
 - ❖ Carburant:
 - Fiabilisation des données collectées à la pompe
 - ❖ Conducteurs:
 - Formations à l'éco conduite
 - Mise en place d'un système de management de l'écoconduite
 - ❖ Organisation des flux de transport:
 - Déploiement d'un nouvel outil de géolocalisation des véhicules
3. Atteindre une réduction de 5% de co2 émis par la flotte

	Carburant		Emission de CO ₂	
	litres	kgCO ₂	%CO ₂	
Évolutions potentielles annuelles du plan d'actions	5 034	15 715	4,93 %	



Entreprise signataire 2022-2025

Une filiale du
Groupe Seen

Evea

Pourquoi la
démarche co2 ?

Engagements

Nos Engagements

1. Suivre la démarche sur un ensemble significatif de notre flotte:

- 15 camions ampliroll de plus de 17 t
- 7 camions à hayons de plus de 13 t
- 5 camions de moins de 13 t

	Bilan initial 2021
Nombre de véhicules	27
Consommation de gazole (litres)	220 003
Kilométrage	594 410
tCO2	682
gCO2/km	1 147,40

2. Déployer les actions d'amélioration sélectionnées

- Véhicules:
 - Moderniser la flotte à raison de 3 camions/an
 - Renforcer le suivi de maintenance
 - Sélectionner des pneus basse résistance
- Carburant: améliorer le suivi des consommations et des kilométrages
- Conducteur: Renforcer les compétences de plus de 5 chauffeurs / an en écoconduite
- Gestion des parcours: déployer les GPS sur toute la flotte

3. Obtenir une réduction de co2 de 5% :

- -57 gCO2/km (≤ 1090 gCO2/km)
- 11 000 litres de carburant économisés
- 34 tonnes de CO2e évitées



Entreprise signataire 2021-2024

Un engagement

Une filiale du Groupe
Seen

Seen Environnement SA

Pourquoi la démarche
CO₂?

**S'engager dans la
démarche**

Bénéfice attendus

Nos engagements

1. La sélection du périmètre du projet. Dans notre cas:

- Nos 7 types de véhicules (BOM, bennes)
- Consommation de gazole
- 70 chauffeurs pris en compte

2. La validation des données de l'état initial (année 0), le choix des actions d'amélioration et le lancement officiel du projet

Nos données d'activité, le nerf de la guerre...

Périmètre du bilan initial : 01/01-31/12/2020

- **78** véhicules
- **846 219** litres de gasoil consommés
- **1 232 986** km parcourus
- **4 282 623** tonnes.km (tonnage moyen x distance en charge)
- **2 645 tCO₂**
- **2 127,58 gCO₂/km**

Entreprise signataire 2021-2024

Engagements pour 3 ans :

Une filiale du Groupe
Seen

Seen Environnement SA

Pourquoi la démarche
CO₂?

S'engager dans la
démarche ?

Bénéfice attendus

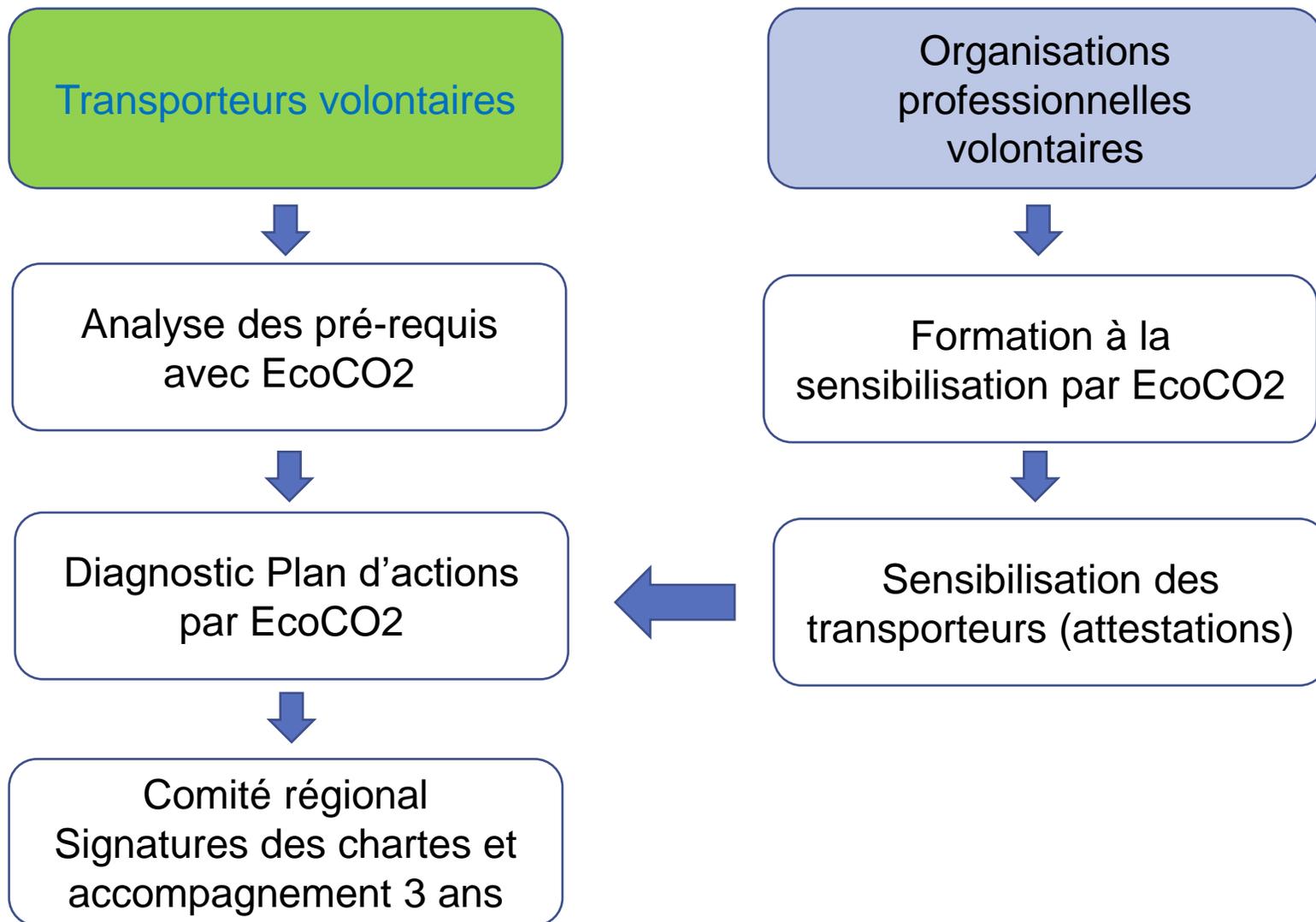
Nos engagements

Actions :

- **Organisation:** Outils informatiques d'optimisation des trajets
- **Véhicule:** Gestion du parc de pneumatiques
- **Carburant:** Amélioration du suivi des consommations
- **Conducteur:** Mise en place d'un programme éco – conduite

- **Objectif de réduction en fin de dossier : 5%**
 - **-106 gCO₂/km** (≤ 2021 gCO₂/km)
 - **42 000 litres** de carburant économisés
 - **132 tonnes** de CO₂e évitées

Quelle suite ?



Annexes : Cartes d'identité 6 entreprises signataires

Entreprise signataire 2011-2014



64 salariés
32 conducteurs



- Activité : transport de déchets en vrac solide ou liquide sur toute la Martinique
- Périmètre : 63% du Chiffre d'Affaires
- Flotte concernée : 17 véhicules :
 - ✓ 10 petits porteurs 3,5 – 12t
 - ✓ 7 grands porteurs
 - ✓ Consommation de gazole hors traction : équipements de travail (pompes, turbines...)

Entreprise signataire 2011-2014



75 salariés
18 conducteurs



- Activité : transport de lots partiels sur toute la Martinique
- Périmètre : ensemble de l'entreprise
- Flotte de l'entreprise :
 - ✓ 18 petits porteurs 3,5 – 12t
 - ✓ Véhicules réfrigérés par accumulation de froid (compresseur électrique hors véhicule)

Entreprise signataire 2011-2014



15 salariés

8 conducteurs



- Activité : Transport de charges lourdes et transport hors gabarit en convoi exceptionnel sur toute la Martinique.

Activité exclue du périmètre :
manutention et levage

- Périmètre : 60% Chiffre d'affaires

- Flotte concernée :

✓ 9 véhicules :

✓ 5 grands porteurs >12t

✓ 4 ensembles routiers

Entreprise signataire 2021-2024

Une filiale du
Groupe Seen

Ecompagnie

Pourquoi la
démarche co2 ?

Engagements



Ecompagnie, c'est:

- ✓ 1 filiale du Groupe Seen
- ✓ 5 macro activités: Le nettoyage industriel (dégazage, hydrocurage, pompages...), l'assainissement, la gestion de déchets dangereux et non dangereux, le balayage mécanisé, la mise à disposition d'équipements de signalisation routière.
- ✓ 20 ans d'expérience et de savoir faire
- ✓ 90 salariés
- ✓ 2 conseillers à la sécurité pour le transport des déchets dangereux
- ✓ 1 Parc automobile composé d'une soixantaine de véhicules légers et poids lourds
- ✓ Des interventions 24/24 et 7/7 jours - Equipes d'astreintes pour répondre à tous besoins urgents
- ✓ Plus de 1 200 clients (Eco-organismes nationaux, organismes publics, collectivités, entreprises, associations, particuliers)
- ✓ 1 certification MASE (santé, sécurité, environnement)



MASE
ANTILLES-GUYANE


Ecompagnie
La professionnal de l'Environnement

Une filiale du
Groupe Seen

Evea

Pourquoi la
démarche co2 ?

Engagements



EVEA, c'est:

- ✓ 2 activités clés:
 - ✓ La collecte de déchets (Encombrants, DEEE, SPANS, biodéchets...)
 - ✓ La location de matériel
- ✓ 38 salariés
- ✓ 34 poids lourds
- ✓ Plus de 20 000 interventions /an (Eco-organismes nationaux, organismes publics, collectivités, entreprises, associations, particuliers)
- ✓ 1 certification MASE (santé, sécurité, environnement) renouvelée pour 3 ans en janvier 2022



MASE
ANTILLES-GUYANE

Une filiale du Groupe
Seen

Seen Environnement SA

Pourquoi la démarche
CO₂?

S'engager dans la
démarche ?

Bénéfices attendus

Nos engagements

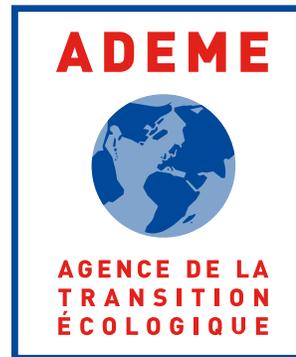
Seen Environnement SA

- 1 filiale du Groupe Seen
- Œuvre depuis bientôt 43 ans
- Nos activités:
COLLECTE
 - Collecte de verres
 - Collecte d'ordures ménagères
 - Collecte des ferrailles
 - Collecte des DEEE
 - Collecte d'encombrants ménagers
 - Collecte de déchets verts ménagers
 - Collecte des emballages et bio déchets et DEEE**CONSEIL EN GESTION DES DECHETS**
 - Conseil en collecte des Déchets
- 180 salariés dont 70 conducteurs
- Nos références: CACEM; CAESM; CCNM CAP-NORD; SMTVD
- 1 Parc automobile composé de 120 véhicules légers et poids lourds
- 1 certification MASE (santé, sécurité, environnement)



RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

*Liberté
Égalité
Fraternité*



DR Martinique

Contact : Anabelle VIGILANT

Ingénieur Approches Territoriales Intégrées Climat Air Energie Mobilité Observation

anabelle.vigilant@ademe.fr / 0596 63 10 51



IUT
Institut Universitaire
de Technologie
de la Martinique

Madame Elsa CORBIN

Directrice de l'IUT Martinique

Maître de conférences

Service Animation et attractivité du territoire

L.E.A.D.E.R

(Liaison Entre Actions de Développement de l'Economie Rurale)

Méliana GUINOT

Animatrice Programme Européen LEADER

CAP Nord Martinique



Fonds européen agricole pour le développement rural :
l'Europe investit dans les zones rurales

La stratégie LEADER du GAL Nord: « Connaître et accompagner les agriculteurs, piliers de la vie rurale du Nord



Fiche action 1

Objectif 1

Se doter d'outils de connaissance et d'accompagnement des acteurs du secteur agricole du Nord

Connaître tous les agriculteurs du Nord

- ❑ 97 837€
- ❑ Secteurs d'activités concernés : Agriculture
- ❑ Types d'opérations éligibles :
 - Recensement des exploitations et des exploitants agricoles
 - Création d'une base de données
 - Définition d'un plan d'actions opérationnel pour proposer des actions d'information, de mise en réseau et de mutualisation adaptées aux besoins du monde agricole et aux potentialités de développement.



La stratégie LEADER du GAL Nord

Fiche action 2

Objectif 1

Se doter d'outils de connaissance et d'accompagnement des acteurs du secteur agricole du Nord

Favoriser la mise en réseau et l'accès à l'information pour le développement des exploitations agricoles

- ❑ 150 000€
- ❑ Secteurs d'activités concernés : Agriculture
- ❑ Types d'opérations éligibles :
 - Constitution de groupes homogènes d'agriculteurs
 - Organisation de rencontres physiques ou virtuelles
 - Organisation de visites/échanges sur les exploitations agricoles
 - Création d'un réseau d'exploitations pilotes/témoins
 - Développement d'outils informatiques innovants
 - Développement de solutions innovantes d'itinérance de l'information
 - Création d'un outil qui mette à disposition des informations en temps réel
 - Accompagnement amont (phase de mise en réseau/étude) de projets de mutualisation
 - Participation à des systèmes de qualité
 - Accompagnement au désenclavement des exploitations agricoles



La stratégie LEADER du GAL Nord



Fiche action 3

Objectif 2

Favoriser la valorisation des produits locaux et le développement de circuits de commercialisation de proximité

Soutenir les initiatives innovantes de valorisation de Produits locaux et de commercialisation de proximité

❑ 1 077 469€

❑ Secteurs d'activités concernés : Diversification agricole, Agro-transformation, circuits courts

❑ Types d'opérations éligibles :

Investissements individuels et collectifs

- Valorisation des produits locaux
- Initiatives d'agro-transformation
- Valorisation des produits locaux dans la restauration collective
- Création de lieux d'achat et de vente des produits locaux
- Plateformes d'échange de produits agricoles gros et semi gros
- Paniers de produits agricoles locaux / « points relais » / « drive fermier »...
- Initiatives de vente directe à la ferme

Animation et promotion :

- Actions de communication dédiées à l'agriculture
- Élaboration et promotion d'une marque propre au Nord



La stratégie LEADER du GAL Nord



Fiche action 4

Objectif 3

Animer et coordonner les acteurs économiques des centres-bourgs et des quartiers ruraux

Se doter de moyens et d'outils d'animations dédiés Pour les centres-bourgs et quartiers ruraux

❑ 873 622€

❑ Secteurs d'activités concernés : Commerce et animations

❑ Types d'opérations éligibles :

Investissements individuels et collectifs

- Réalisation d'une étude stratégique sur l'offre commerciale et de service de proximité
- Recensement exhaustif et géolocalisation des services et des commerces du territoire
- Élaboration d'un annuaire interactif et évolutif avec géolocalisation des commerçants et des services
- Mise en œuvre d'actions d'accompagnement des commerçants
- Soutien aux projets permettant d'étoffer et d'augmenter l'offre de service existante
- Soutien aux projets visant l'amélioration, la rénovation et/ ou la transformation des structures existantes.

Animation et promotion

- Identification des atouts et spécificités de chaque quartier en lien avec les animations
- Recensement des manifestations du territoire et établissement du calendrier associé
- Identification des attentes des différents publics cibles en matière d'animation (touristes, locaux...)
- Appui à de nouvelles manifestations permettant de valoriser les atouts des quartiers et d'équilibrer l'offre d'animation en répondant aux attentes du public



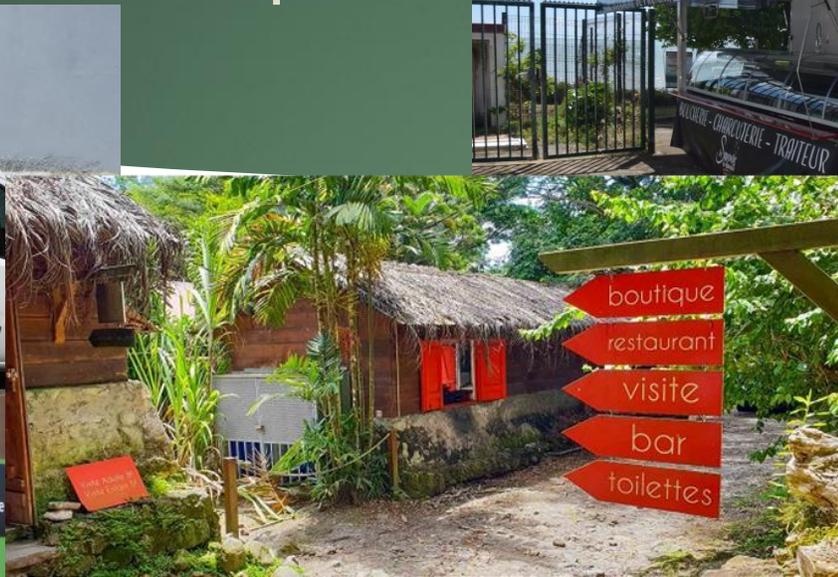
Les projets financés par LEADER GAL Nord



Fonds européen agricole pour le développement rural :
l'Europe investit dans les zones rurales



CAP Nord Martinique
Conseil d'Appui à l'Action de l'Etat Nord Martinique





André-Judes CADASSE

Co-fondateur



Fédération de + de 20 Farmers



Expertise

Dans la production agricole



Communauté

Une tribu fédérée

« CHAQUE COUP DE FOURCHETTE 
SOUTIENT UN COUP DE FOURCHE »





Rendement 400 pers = 1 hectare
22 hectare agro-ferme Petit Cocotier
44 Ferme Petit Cocotier = **387 200 personnes**

SUR CE LIEN les données chiffrées et détaillées de nos besoins et de notre “plant” pour la Prairie (*c'est le nom historique de notre Agro-Ferme*) :

[Petit Cocotier Plante Pour Demain :\)!](#)





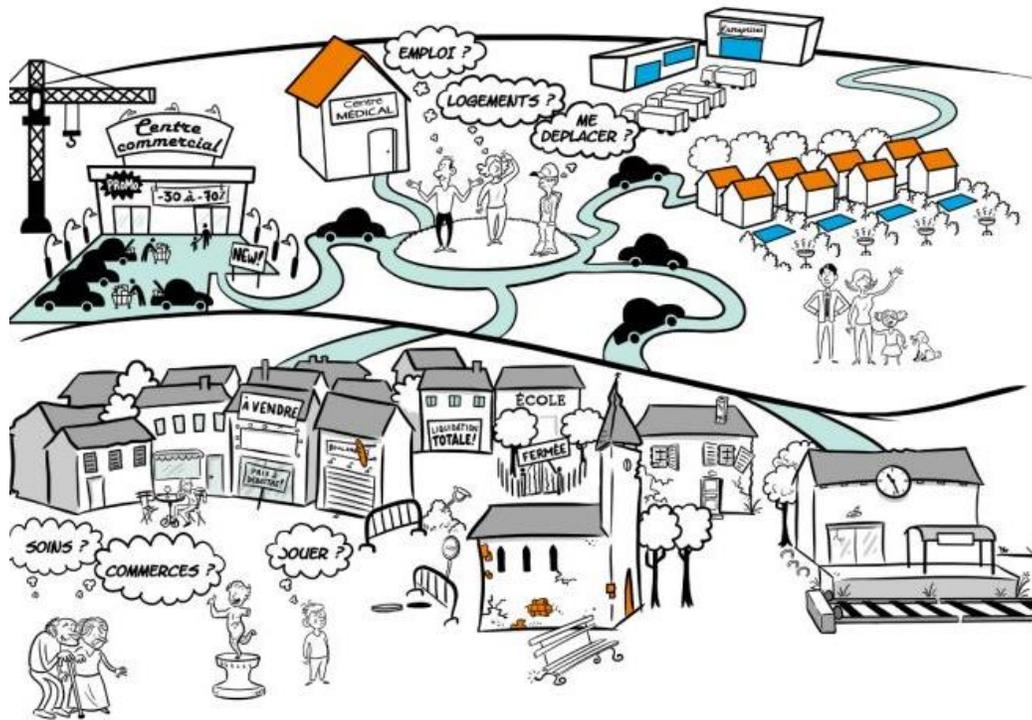
LA MISSION DU MANAGER INTERCOMMUNAL DES CENTRES-BOURGS DU TERRITOIRE NORD

Jean-Yves PETER

Manager intercommunal des centres-bourgs,
CAP Nord Martinique



LES OBJECTIFS



Accompagner les communes et acteurs économiques pour animer et développer leurs territoires respectifs

- Créer un observatoire du commerce et de la vacance commerciale
- Fédérer les commerçants des centres-bourgs et des zones d'activités
- Faciliter la mise en place d'un « guichet unique » pour les commerçants et services
- Collaborer aux projets d'animations collectives



CAP Nord Martinique
Commissariat d'Agglomération du Pays Nord Martiniquais



Fonds européen agricole pour le développement rural :
l'Europe investit dans les zones rurales



RAPPORT - ETAT DES LIEUX DES CENTRES-BOURGS



LES OBJECTIFS DU RAPPORT

Préconiser des actions de redynamisation des bourgs



METHODOLOGIE

- Recensement à la parcelle des activités économiques et administratives, des immeubles vacants et des dents creuses.

- Rencontre organisée avec chaque mairie pour identifier le périmètre du bourg, les besoins et projets de la ville.

ÉTAT DES LIEUX DES CENTRES-BOURGS

18 BOURGS UNIQUES MAIS DES PROBLÉMATIQUES LOGISTIQUES SIMILAIRES

- ABSENCE DE SIGNALÉTIQUE
- MANQUE DE PLACES DE STATIONNEMENT
- MANQUE DE PLACES DE LIVRAISON
- ARRET DE BUS NON MATERIALISES
- BESOIN DE MISE EN RESEAUX DES ACTEURS ECONOMIQUES



Questions diverses





CAP Nord Martinique
Communauté d'Agglomération du Pays Nord Martinique

INNOVATIONS TERRITORIALES ET LOGISTIQUE URBAINE DURABLE DANS LE PAYS NORD MARTINIQUE

CONTRIBUTION DU SECTEUR DU BÂTIMENT ET DES TRAVAUX PUBLICS



Jean-Yves BONNAIRE
Secrétaire Général
FRBTP Martinique



- **Accès aux centres-bourgs pour les chantiers urbains** (stationnement des salariés, approvisionnements en matériaux et en éléments préfabriqués) : une réflexion globale à mener dans la cadre des politiques publiques de revitalisation des Centres-Bourgs avec comme objectif la limitation des nuisances.
- **Fermeture de chemins et voiries pour la réalisation des chantiers en toute sécurité** : un partage de l'espace qu'il faut anticiper et des contraintes à mieux expliquer aux usagers du réseau routier.
- **Autorisations temporaires d'occupation de voiries pour les chantiers urbains de bâtiment** : une problématique à aborder dès le stade du dépôt des demandes de permis de construire.



- **Gestion des déchets / REP PMCB** : un maillage des points de collecte à construire pour minimiser les contraintes logistiques et limiter les risques d'atteintes à l'environnement.
- **Flux routiers liés à la localisation des exploitations de carrières** sur le territoire : relancer la solution de transport des matériaux par barges.





Serge LANGOZ

Président et dirigeant de Transma-dom

Erika BEROARD

Consultante Supply Chain



Direction
de l'environnement,
de l'aménagement et du logement



Véronique LAGRANGE

Directrice adjointe
DEAL Martinique

Régine LEBEL

Directrice générale
Martinique Transport

Cynthia REGIS

Responsable du service Aménagement et Urbanisme
CAP Nord Martinique

Sandra CASANOVA

Présidente de la Commission Stratégies Logistiques
Collectivité Territoriale de Martinique