



Etat des lieux du transport de marchandises et de la logistique en Martinique

Synthèse du diagnostic



SOMMAIRE

1.	Le contexte de la logistique martiniquaise.....	5
1.1.	Une logistique des très grandes et des très petites distances	5
1.2.	La Martinique dans son environnement régional.....	6
2.	La demande logistique	7
2.1.	La variable démographique.....	7
2.1.1	Une démographie stagnante et vieillissante	7
2.1.2	Une forte polarisation urbaine	7
2.2.	Une structure économique déséquilibrée.....	8
2.3.	Logistique endogène : le poids de la consommation.....	9
2.3.1.	La logistique de distribution.....	9
2.3.2.	La logistique de production	9
2.4.	Une logistique exogène marginale	10
2.5.	Les sites générateurs de flux.....	11
2.5.1.	Localisation des sites industriels.....	11
2.5.2.	Localisation des sites BTP.....	11
2.5.3.	Localisation des sites transport	12
2.5.4.	Localisation des sites grossistes	12
3.	L'analyse des générateurs de flux de marchandises	13
3.5.	Une enquête auprès des acteurs de la logistique.....	13
3.6.	La « plateformes » des activités	14
3.7.	Un niveau moyen d'externalisation du transport.....	14
3.8.	Les attentes vis-à-vis des acteurs institutionnels.....	14
3.9.	Localisation des répondants et origines des flux	15
3.10.	Localisation des répondants et destinations des flux.....	16
3.11.	Densité de trafic.....	17
3.12.	L'importance des trafics réalisés en Véhicules Utilitaires Légers (VUL).....	17
4.	La logistique des filières.....	18
4.1.	Logiques géo-logistiques des filières	18
4.2.	Pratiques, logiques et besoins logistiques de la filière énergie-environnement .	18
4.2.1.	Energie	18
4.2.2.	L'environnement	20
4.3.	Pratiques, logiques et besoins logistiques de l'agriculture.....	20
4.3.1.	Deux filières dominantes.....	20
4.3.2.	Deux chaînes logistiques différentes.....	21
4.4.	Pratiques, logiques et besoins logistiques de l'agro-alimentaire	21
4.4.1.	La première filière industrielle de Martinique	21
4.4.2.	PME : manque de compétences logistiques	22
4.4.3.	« Grande industrie » : logistique plus élaborée, mais pas optimisée	23
4.5.	Pratiques, logiques et besoins logistiques des autres industries manufacturières	24
4.5.1.	Une industrie modeste mais dynamique.....	24
4.5.2.	Des perspectives liées à une logistique efficace	24
4.6.	Pratiques, logiques et besoins logistiques de la grande distribution.....	25
4.6.1.	L'environnement de la distribution martiniquaise.....	25
4.6.2.	L'organisation de la fonction logistique	25
4.6.3.	Des flux imports de marchandises administrés au sein de circuits logistiques longs....	26
4.6.4.	Des chaînes d'approvisionnement en flux poussés inhérentes à l'insularité de la Martinique.....	26
4.6.5.	Des pratiques logistiques encore peu professionnalisées	26
4.6.6.	Les perspectives	27
4.7.	Pratiques, logiques et besoins logistiques de la distribution automobile.....	28
4.8.	Synthèse des filières.....	29
5.	La filière matériaux de construction	30
5.1.	Une problématique économique, sociale, sociétale	30

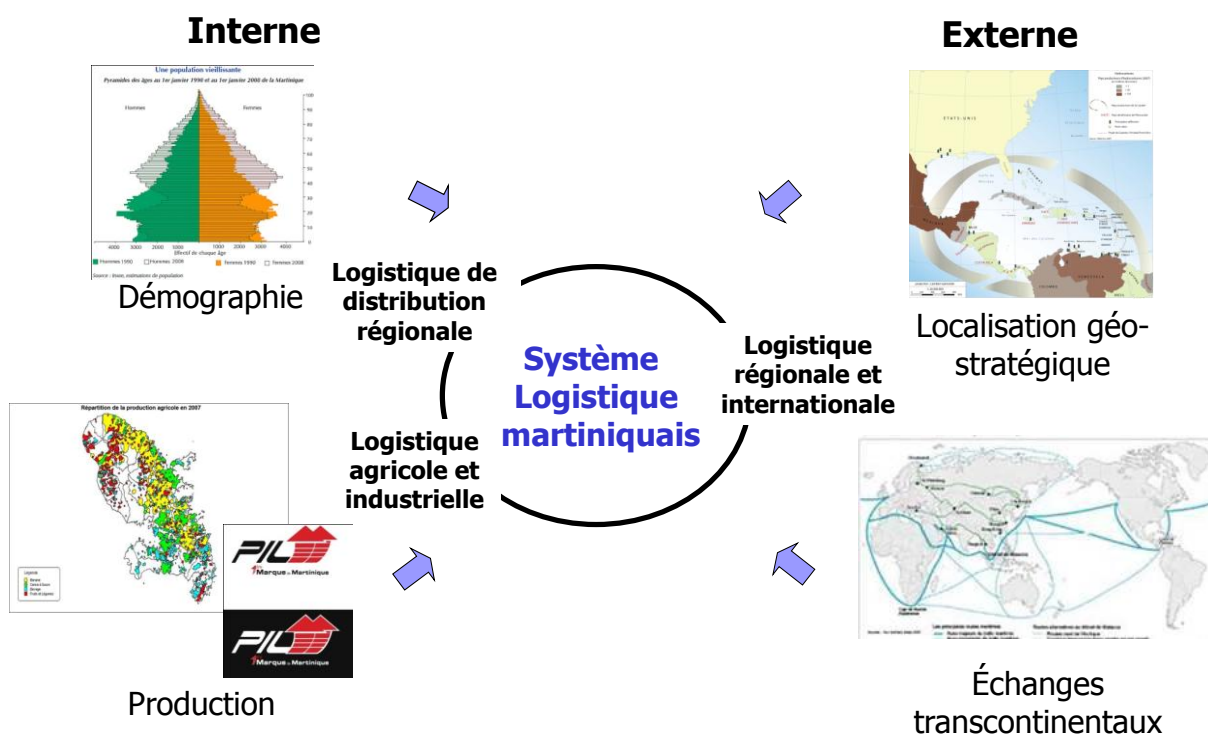
5.2. Les TP/BTP : un secteur en crise et sensible à la commande publique	30
5.3. Géopolitique de la filière : des arbitrages intégrant géologie, choix d'aménagement et concentration capitalistique.....	31
5.4. La question centrale de la formation des prix.....	33
5.5. Le transport de matériaux : microcosme de la problématique transport en Martinique	34
5.6. Le transport maritime : produit de substitution ou nécessité de durabilité des transports ?	36
5.7. Le ciment : une hyper concentration.....	36
5.8. Le second œuvre.....	38
6. L'offre logistique.....	40
6.1. Les enjeux de l'externalisation de la logistique	40
6.2. Les prestataires logistiques en Martinique	40
6.3. Les enjeux d'une plate-forme mutualisée.....	41
7. L'offre de transport maritime.....	43
7.1. Le port et les enjeux du transport maritime	43
7.2. Un trafic déséquilibré et un système fortement régulé par la banane	44
7.2.1. Des liaisons essentiellement centrées vers l'Europe	44
7.2.2. Les trafics de conteneurs : un trafic déséquilibré, un système cadencé sur la banane.....	44
7.3. Le port : atouts, faiblesses, opportunités, menaces et les enjeux du transport maritime.....	45
7.3.1. Des atouts naturels et techniques exceptionnels et des aménagements de grande qualité	45
7.3.2. Le port, point de passage obligé assure la quasi-totalité des échanges extérieurs	46
7.3.3. Des relations inter-acteurs difficiles : le port otage du moindre conflit	47
7.4. Des opportunités nouvelles dans le bassin caribéen.....	48
7.5. Valoriser l'interface terrestre du port	48
7.5.1. Le port au cœur du système logistique martiniquais	48
7.5.2. Une plate-forme logistique portuaire ?	50
7.6. Aéroport : un potentiel de fret insuffisamment exploité	50
8. L'offre de transport routier : décider sur ce qui n'est pas connu : Quels enjeux partagés ? Quels leviers ?	52
8.1. Un système d'observation statistique incomplet	52
8.2. Des données métropolitaines pour éclairer.....	53
8.3. Données relatives à la Martinique.....	54
8.4. Un potentiel d'activités « fermé », la surcapacité une fatalité ?	55
8.4.1. Un secteur peu investigué en dehors des transports de matériaux	55
8.4.2. Une économie ilienne	56
8.4.3. Une faible contractualisation.....	56
8.4.4. Une infrastructure congestionnée.....	56
8.4.5. La surcapacité conjoncturelle ou structurelle ?	57
8.5. Les enjeux sociaux du TRM (Transport Routier de Marchandises).....	57
8.5.1. Des dirigeants salariés	57
8.5.2. Des dirigeants « âgés »	58
8.5.3. Enjeux de la santé financière.....	59
8.5.4. Les préoccupations des entreprises de transport.....	60
8.5.5. Vers un contrat de modernisation	60
9. L'emploi et la formation	62
9.1. L'emploi logistique et transport, un niveau plus faible que la moyenne nationale	62
9.2. Des besoins d'emploi de plus en plus qualifié	62
9.3. La formation et la recherche : une offre incomplète.....	63
9.3.1. Formations diplômantes	63
9.3.2. Formations qualifiantes.....	64
9.4. La recherche	64
10. Fonctionnement et aménagement logistiques du territoire	66
10.1. Les infrastructures de transport terrestre saturées au centre	66
10.2. Une dynamique immobilière des locaux industriels et de stockage très polarisée.....	67

10.3.	Les zones d'activités	68
10.3.1.	L'accueil des activités à impact logistique : les possibilités d'extension selon la CCIM .	68
10.3.2.	L'accueil des activités à impact logistique : les disponibilités selon l'ADUAM (en 2006)	69
10.3.3.	Rééquilibrer les zones d'accueil logistique	70
10.3.4.	L'accueil des activités à impact logistique : la CACEM	71
10.3.5.	L'accueil des activités à impact logistique : la CCNM.....	71
10.3.6.	L'accueil des activités à impact logistique : la CAESM	72
Conclusion : quelle gouvernance pour la logistique martiniquaise ?		73

1. Le contexte de la logistique martiniquaise

Le système logistique martiniquais est la résultante des deux grandes familles de variables :

- **Les variables internes**, qui sont essentiellement constituées de la démographie qui induit la consommation et, au-delà la logistique de distribution régionale et de la production qui induit la logistique agricole et industrielle.
- **Les variables externes**, qui dépendent de la localisation géo-stratégique du territoire et de la configuration des échanges transcontinentaux et qui induisent la logistique régionale (caribéenne) et internationale.

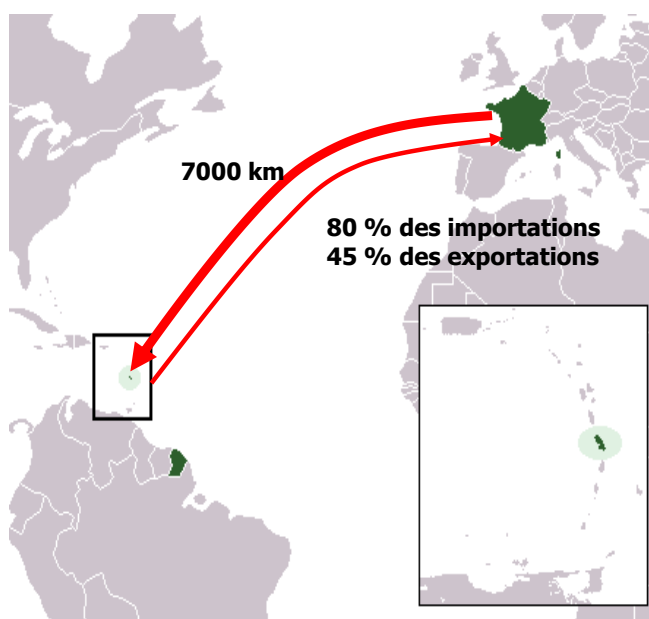


1.1. Une logistique des très grandes et des très petites distances

La première caractéristique influant sur la logistique martiniquaise est la nature géographique du territoire. En effet, il est caractérisé en même temps par la prégnance d'une part des grandes distances et d'autre part, des petites distances.

Les grandes distances découlent du fait que l'essentiel des échanges de la Martinique se fait avec l'Europe et en particulier la France métropolitaine, qui représentent 80 % des importations et 45 % des exportations. Cette forte dépendance a pour effet que l'essentiel des échanges de l'île subit inévitablement au moins les 7 000 km d'océan qui séparent les ports métropolitains et le port de Fort de France, auxquels il faut ajouter les pré et post acheminements terrestres sur le territoire européen.

C'est donc une différence de taille avec les flux de France métropolitaine pour lesquels les échanges interrégionaux de marchandises ont une distance moyenne de 244 km. La Martinique est donc handicapée au départ par des distances moyennes de flux inter-régionaux de marchandises environ 30 fois supérieures aux distances correspondantes pour les régions métropolitaines.





Parallèlement, le transport de marchandises est caractérisé par les petites distances pour ses échanges internes. Ainsi, l'exiguïté de l'île (1000 km²) et sa situation insulaire font que les distances moyennes de transport sont très courtes, de quelques dizaines de km ; la distance maximale est en effet, de Ste Anne au Prêcheur d'environ 100 km.

Mais la prégnance des petites distances est renforcée par le fait que 80 % de l'économie des échanges de la Martinique sont situés dans un périmètre de 10 km environ, au Centre de la Martinique entre Fort de France, Le Lamentin et Ducos, ce qui induit des distances d'acheminement de marchandises extrêmement courtes.

1.2. La Martinique dans son environnement régional

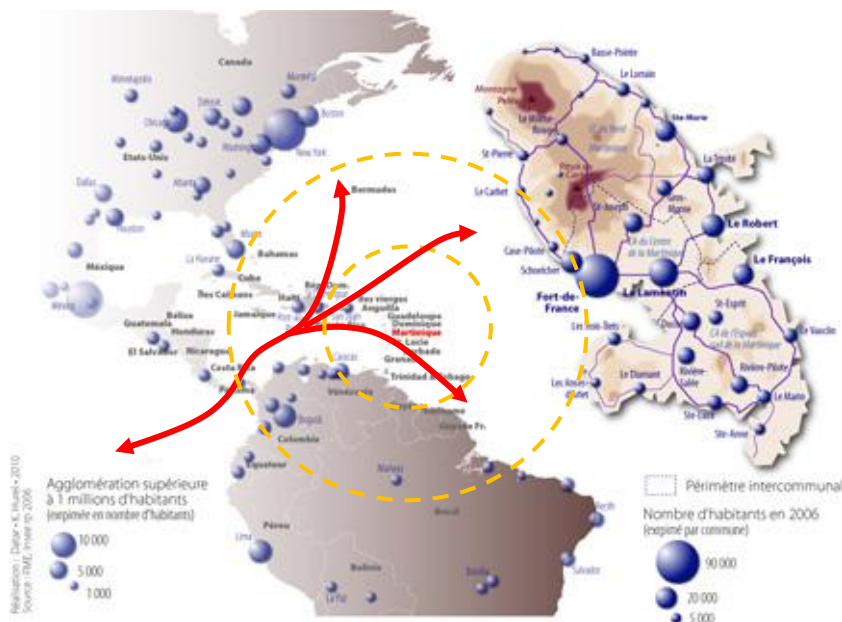
La Martinique est donc située dans une aire d'échanges naturelle très éloignée de son aire d'échanges réelle (l'Europe et la France métropolitaine). Son périmètre d'échanges privilégié est lié tant à la relative proximité géographique, qu'à la communauté de situation politique et économique : les Départements Français d'Amérique (DFA), qui rassemblent environ un million d'habitants, aux caractéristiques de marché communes, constituent en effet le marché privilégié de l'économie martiniquaise, même si sa fragmentation géographique en trois entités séparées par la mer handicape les échanges.

L'aire régionale principale d'échanges de la Martinique est essentiellement insulaire ; il s'agit de l'arc caribéen qui compte environ 20 millions d'habitants entre Cuba et les Antilles néerlandaises, mais qui est constitué d'îles de nature très différente par la taille, la population, le niveau de développement économique et le système politique.

Mais le positionnement très méridional de la Martinique dans l'arc antillais fait que l'île bénéficie de la proximité du Nord de l'Amérique du Sud et en particulier le Venezuela, le Guyana, le Surinam, le Brésil (essentiellement l'Amazonie) et la Colombie), qui sont plus proches de la Martinique que les îles septentrionales de la Caraïbe.

Au total, c'est bien la mer des Caraïbes qui constitue le principal vecteur d'échanges potentiel de la Martinique.

Cette situation est renforcée par une perspective nouvelle, celle de nouveaux courants d'échanges entre l'Asie, l'Amérique et l'Europe permis par l'élargissement du canal de Panama et la prochaine livraison de la troisième écluse, qui devrait se traduire par une accélération considérable des flux caribéens et par un nouveau positionnement de ce territoire par rapport aux flux et aux échanges mondiaux.



2. La demande logistique

La demande logistique d'un territoire est conditionnée par un certain nombre de variables qui relèvent autant de facteurs externes que de facteurs internes. Les principaux générateurs de logistique sont ceux qui relèvent de la consommation et de la production locales (la logistique endogène) et qui génèrent les flux de marchandises les plus importants. La démographie pour la consommation et la distribution et la production agricole et industrielle sont les principaux vecteurs de la logistique endogène. La logistique exogène est quant à elle déterminée par le positionnement géo-stratégique qui lui permet (ou pas) d'exercer une influence logistique au-delà de son propre territoire.

2.1. La variable démographique

2.1.1 Une démographie stagnante et vieillissante

La démographie et les caractéristiques de la population d'un territoire sont sans doute la variable la plus importante pour déterminer la puissance de sa logistique. Avec une population de 400 000 habitants, la Martinique ne possède pas un poids démographique suffisant pour engendrer des volumes lui permettant d'engendrer une logistique puissante pour ce qui concerne la consommation, si on la compare à la France métropolitaine ou même à des régions dont le poids démographique s'élève généralement à plusieurs millions d'habitants.

Globalement la population qui avait assez fortement augmenté des années 80 jusqu'au début des années 2000 (de 320 000 à près de 400 000 habitants) a stagné, voire baissé depuis. Les mouvements démographiques sont caractérisés d'une part par le départ de jeunes adultes, souvent formés et l'arrivée de retraités, ce qui explique le vieillissement de la population

Selon les prévisions de l'INSEE, à l'horizon 2040, la Martinique aurait une population de 423 000 habitants, en fonction des tendances actuelles. Elle gagnerait 26 000 habitants par rapport à 2007, soit une augmentation de 6,5%, mais inférieure à la moyenne nationale (+15,1%). La

croissance de la population régionale serait faible jusqu'à 2035, date à laquelle pourrait intervenir un retournement de tendance, avec une décroissance jusqu'en 2040.

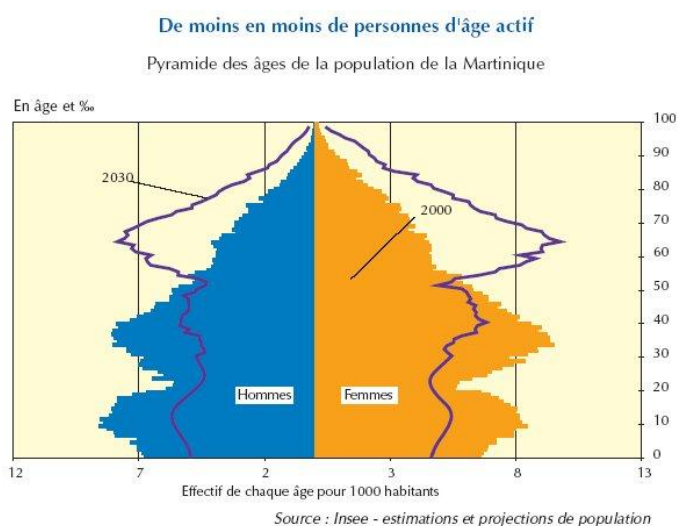
Cette évolution révèle en même temps une croissance naturelle négative avec plus de décès (population âgée) que de naissances et une attractivité croissante avec solde migratoire positif dès 2020, constant avec l'étranger et en amélioration avec la France notamment pour les retraités. Cela induira une population vieillissante, les personnes âgées représentant 40 % de personnes dès 2040.

Cette courte analyse démographique révèle que la situation démographique et son évolution pourraient avoir d'importantes conséquences en matière de logistique de distribution du fait d'une stagnation quantitative des consommateurs et d'une mutation qualitative liée au vieillissement de ceux-ci, ce qui pourrait transformer la nature de la consommation.

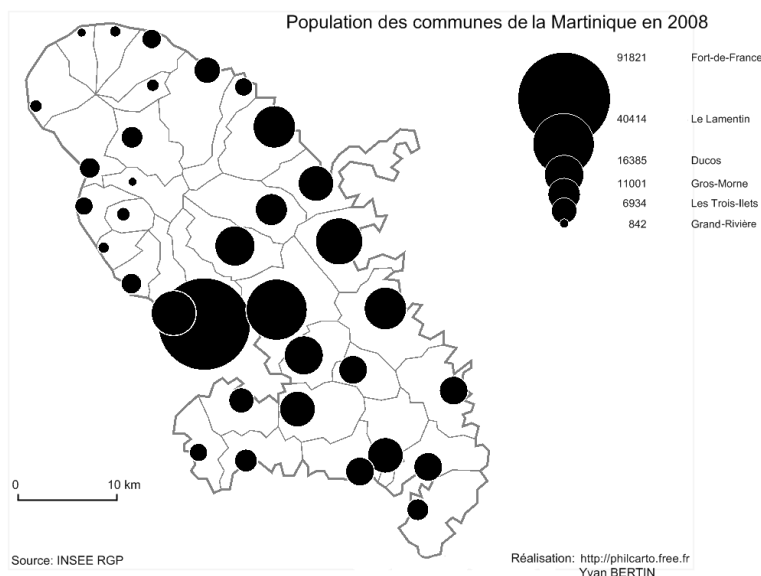
2.1.2 Une forte polarisation urbaine

La géographie de la population de la Martinique est marquée par un fort contraste des densités et une très forte polarisation urbaine. Ainsi, un pôle urbain, l'agglomération de Fort de France domine très largement la démographie martiniquaise et rassemble la moitié de la population de l'île, mais est désormais en déclin. Plus globalement, les communes les plus peuplées de la Martinique sont quasiment toutes situées au Centre de l'île (Fort de France, Le Lamentin, Le Robert, Le François, Schoelcher, Ducos, St Joseph).

En revanche, le Nord de l'île qui compte peu de communes à la population significative (Ste Marie) est en recul démographique, alors qu'en revanche, le Sud est en forte croissance en raison d'une part de



la tendance à la péri-urbanisation de l'agglomération de Fort de France et d'autre part de la dynamique touristique plus forte ici que dans les autres parties de la Martinique.



2.2. Une structure économique déséquilibrée

L'activité économique est le principal générateur de flux et donc de logistique d'un territoire. Ses caractéristiques économiques révèlent son profil logistique. Ainsi, la Martinique est caractérisée par le faible poids des activités productives (agriculture et industrie) qui représentent seulement 16 % de la valeur ajoutée martiniquaise et le poids dominant des activités de service (hors commerce), qui représentent 70 % de celle-ci. Ce sont donc les activités les moins génératrices de flux qui dominent le plus largement l'économie de l'île. Au total, cependant, les activités de flux (agriculture et industrie, auxquelles il faut ajouter le commerce et le transport) représentent plus de 30 % de la valeur ajoutée martiniquaise, mais surtout près de 50 % des emplois et 57 % des entreprises. Elles constituent donc un enjeu de première grandeur pour la Martinique, non seulement d'un point de vue économique, mais aussi d'un point de vue social.

Répartition de la valeur ajoutée par secteur en 2010

Secteur	% VA	% entrep	% emploi
Agriculture	2,1	3,8	5,6
Énergie-eau	3,0	0,8	1,7
Industrie	5,2	7,2	8,7
BTP	6,2	13,6	8,6
Commerce	11,1	24,9	19,6
Transport	2,9	6,8	5,3
Tot activ flux	30,5	57,1	49,5
Tourisme	2,7	5,9	6,3
Sces march	32,8	31,7	31,6
Sces non march	34,1	9,0	12,4

Source : INSEE, IEDOM

L'agriculture se caractérise par le poids écrasant de deux secteurs : la banane qui domine très largement comme produit d'exportation et la canne à sucre, qui est un intrant pour des activités de transformation, le sucre et le rhum, produit à très haute valeur ajoutée qui est très fortement exporté. Les autres produits de l'agriculture ont un très faible taux de couverture et sont donc très largement importé.

Si l'industrie a un poids particulièrement faible, les industries agro-alimentaires sont largement dominantes, représentant 35 % du chiffre d'affaires de l'industrie martiniquaise, puis viennent ensuite l'industrie des métaux, la chimie et les matériaux de construction. Bien que quantitativement faiblement développée, l'industrie martiniquaise connaît une forte dynamique depuis deux ou trois décennies grâce au développement de **l'import substitution**, en particulier pour les biens de consommation, ce qui a permis une certaine structuration du tissu industriel martiniquais.

Le secteur de l'énergie est totalement dépendant des ressources extérieures, tant pour la production d'électricité que la production de carburants qui sont dominés par de grandes entreprises qui gèrent des flux massifs d'hydrocarbures.

Le BTP, gros générateur de flux physiques, est un secteur clé de l'économie martiniquaise qui a été longtemps tiré par la construction de logements, d'infrastructures et d'équipements publics, mais qui est actuellement en crise.

Enfin, le commerce est un secteur majeur de l'économie martiniquaise ; la consommation est en effet une composante majeure du PIB et a engendré un appareil de distribution puissant structuré par la grande distribution et les enseignes nationales, exploité essentiellement par des groupes locaux.

2.3. Logistique endogène : le poids de la consommation

2.3.1. La logistique de distribution

La logistique endogène est particulièrement dominée par la consommation et la distribution auprès du consommateur final, qui pèse d'un poids relatif d'autant plus fort que les activités productives et la logistique afférente sont faibles et que les flux de produits distribués sont pour l'essentiel des biens importés.

La domination spécifique de la logistique de distribution se concrétise par **le poids particulièrement élevé de la GMS** (grandes et moyennes surfaces) généraliste à dominante alimentaire qui compte 9 hypermarchés et 54 supermarchés, essentiellement aux marques nationales (Carrefour, Carrefour Market, Hyper U, Géant, Casino, Leader Price, Dia...) seules quelques enseignes régionales comme Ecomax jouant un rôle notable.

Un autre secteur d'importance est celui de la distribution automobile, qui a une place d'autant plus importante dans le paysage de la distribution martiniquaise, qu'elle touche à un produit extrêmement important dans le mode de vie des martiniquais et qui joue un rôle dominant dans leurs déplacements. Elle génère un commerce (concessionnaires) et des services (garages, stations services, revendeurs de pièces détachées...) considérables, qui eux-mêmes engendrent une logistique particulièrement puissante.

La distribution de produits du bâtiment et pour la maison (matériaux, bricolage, meubles, décoration...) est l'autre secteur de la distribution spécialisée qui joue un rôle essentiel dans la distribution martiniquaise, dynamisé par croissance de la construction, et qui est opérée autant par des enseignes nationales (Monsieur Bricolage, Weldom, Lapeyre, Conforama, But...) que par des marques régionales (Joseph Cotrell, Laguarrigue...).

2.3.2. La logistique de production

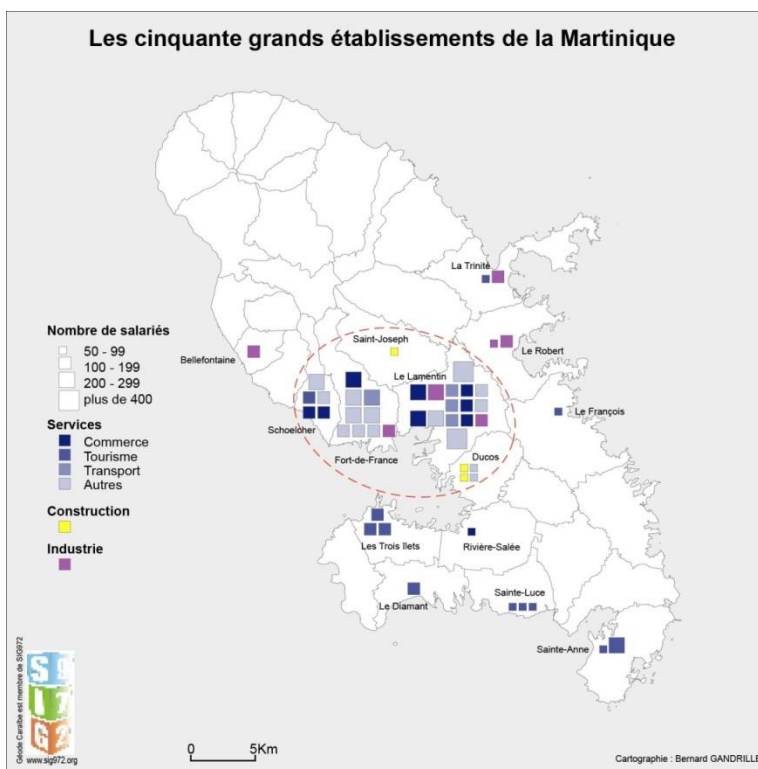
Quatre familles dominent la logistique de production martiniquaise :

- **La logistique agricole** peut-être divisée en deux familles : la logistique des produits agricoles destinés aux marchés locaux, qui correspond à une logistique locale de circuits courts et une « grande logistique » qui concerne la canne à sucre qui en réalité intègre un processus industriel de transformation puisqu'il s'agit d'un intrant pour des activités industrielles agro-alimentaires (sucrierie, distilleries de rhum) et surtout la banane, produit de grande exportation qui induit une chaîne intercontinentale complexe et conditionne une bonne partie du système maritime et portuaire.
- **La logistique énergétique**, principalement logistique d'approvisionnement et d'importation, comprend deux grandes familles qui traitent toutes les deux des hydrocarbures. Il s'agit d'abord de la logistique des carburants qui repose pour l'essentiel sur l'activité de la raffinerie de la SARA à Fort de France, approvisionnée exclusivement de pétrole venant de l'extérieur de l'île et produisant des carburants pour la Martinique mais aussi expédiés vers les autres DFA. Il s'agit également de la logistique d'approvisionnement des centrales électriques d'EDF en hydrocarbures, énergie primaire qui est utilisée pour la production d'électricité.
- **La logistique du BTP et des matériaux de construction** joue un rôle essentiel dans l'économie de la Martinique car elle vient en appui d'un secteur majeur qui fait travailler beaucoup d'entreprises, emploie beaucoup de salariés et a une utilité économique et sociale considérable en participant à la satisfaction des besoins sociaux (logements, équipements) et économiques (constructions pour les entreprises et infrastructures). La supply chain du BTP part de l'approvisionnement en matières premières (matériaux de construction) et autres intrants (matériaux de second œuvre), jusqu'à la logistique de chantiers.
- **La logistique industrielle** est relativement modeste en raison du poids relatif de l'industrie, mais est décisive pour les filières existantes, les IAA en particulier. Elle couvre non seulement l'approvisionnement en matières premières et composants qui doit généralement être réalisé à l'extérieur de l'île (le plus fréquemment en France métropolitaine ou en Europe), ce qui

implique un coût plus élevé (distance et stocks élevés, quantités plus faibles ne permettant pas des remises importantes), également la logistique de production, mais aussi la logistique de distribution que ce soit sur le marché local (en particulier pour la grande distribution) ou pour l'exportation.

D'autres logistiques apparaissent comme porteuses d'évolution probable ; il s'agit de la logistique des activités émergentes comme la « reverse logistique » qui traite les déchets et le recyclage des matériaux, ainsi que celle des énergies renouvelables dont la production va se développer en Martinique comme la biomasse.

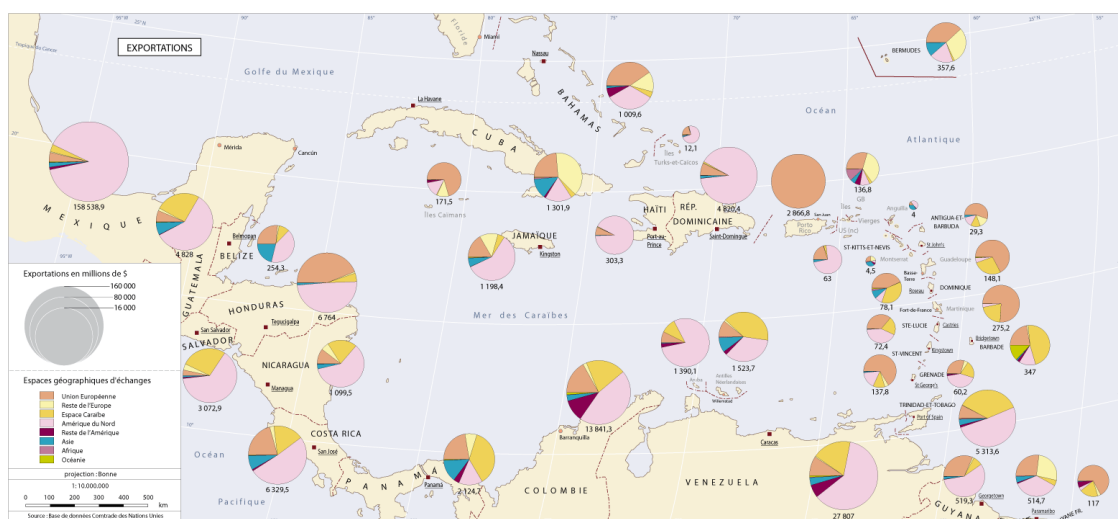
La carte ci-contre présente la localisation des principaux établissements de la Martinique (toutes activités confondues). Elle montre une extrême concentration de ceux-ci sur le centre de la Martinique, notamment sur les communes de Fort de France, Schoelcher et du Lamentin, en particulier pour les activités commerciales, de transport et de service, génératrices de flux importants, alors que les établissements industriels sont plus dispersés.



2.4. Une logistique exogène marginale

En Martinique, la logistique exogène est beaucoup moins développée que la logistique endogène. La logistique régionale (échanges avec la Caraïbe et l'Amérique du Sud) est peu développée, en raison d'une faible pénétration du marché caribéen par l'économie martiniquaise, en dehors des échanges avec les DFA (en particulier la Guadeloupe) pour lesquels, la Martinique joue un rôle redistributeur pour certains produits. En effet, le quasi monopole de la France et de l'Europe dans les importations, mais aussi les exportations (rhum, bananes) et la faiblesse des liaisons maritimes ou aériennes limitent considérablement les échanges intra-caribéens.

Par ailleurs, la logistique intercontinentale (en dehors des liaisons avec l'Europe) est très peu développée, car la Martinique est à l'écart des grands flux d'échanges intercontinentaux, ce qui fait que le port et l'aéroport ont un rôle essentiellement local. A terme, l'élargissement du canal de Panama devrait induire des opportunités pour le développement des échanges dans la Caraïbe, ce dont la Martinique pourrait profiter.



2.5. Les sites générateurs de flux

Sur le territoire de la Martinique, la logistique est conditionnée par la nature et la localisation des sites générateurs de flux. Ceux-ci sont de plusieurs natures et génèrent ainsi des flux différenciés : les établissements industriels qui reçoivent des matières premières, de composants et des pièces et expédient des produits finis, les sites du BTP et des industries extractives qui génèrent plutôt des flux sortants de matériaux, les sites de transport qui engendrent des trafics de véhicules ou les sites logistiques des grossistes et des grands distributeurs qui reçoivent et réexpédient des produits très diversifiés. Les cartes ci-dessous représentent géographiquement les sites générateurs de flux de la Martinique par grands secteurs économiques.

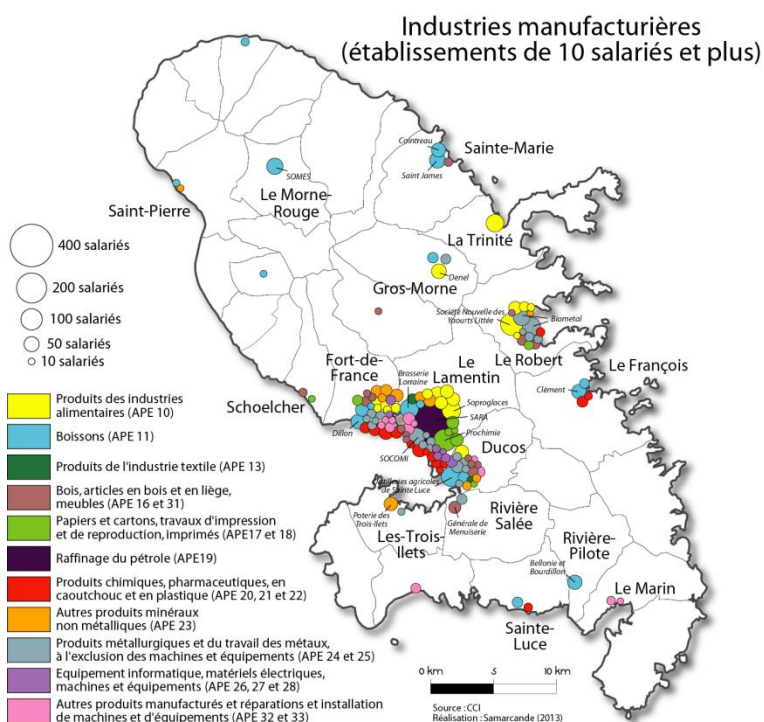
2.5.1. Localisation des sites industriels

Essentiellement composée de PME et de TPE, l'industrie martiniquaise est particulièrement concentrée sur le Centre de la Martinique.

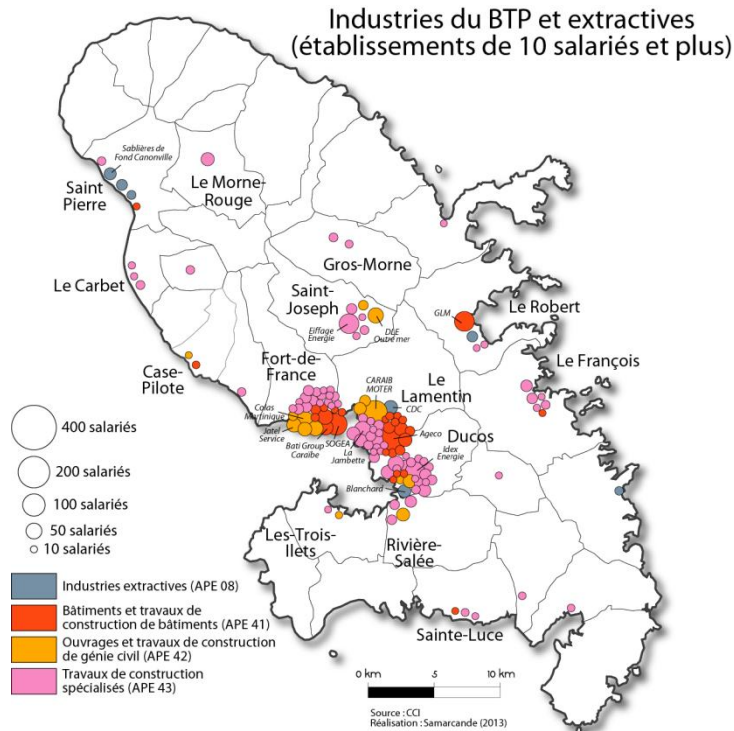
Ainsi, la répartition des établissements des industries manufacturières de 10 salariés et plus est très fortement marquée par une hyper concentration sur l'espace central : 3 communes (Lamentin, Fort-de-France, Ducos). Ces trois communes du Centre de la Martinique regroupent 65% du total (88 établissements sur 135).

La seule concentration significative d'industries manufacturière hors du Centre de la Martinique est celle du Robert (en particulier pour les IAA et la métallurgie).

Pour le reste, les industries de 10 salariés et plus sont disséminées sur le territoire, notamment à Sainte-Marie, Le Marin, Gros-Morne et Morne-Rouge (boissons).



Industries du BTP et extractives (établissements de 10 salariés et plus)



2.5.2. Localisation des sites BTP

Les « grandes entreprises » du BTP sont également très concentrées dans l'espace central (essentiellement à Fort-de-France, Lamentin et Ducos). 65% des établissements sont en effet situés dans ces 3 communes.

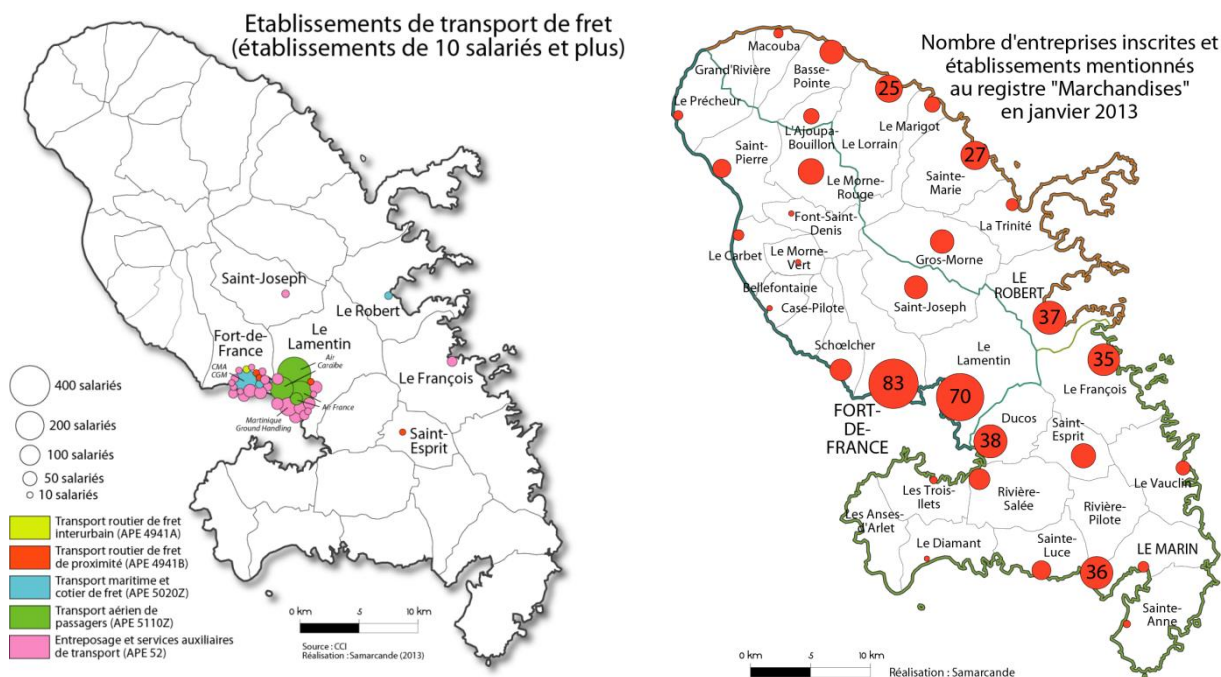
Les implantations secondaires sont situées dans le secteur du Centre-Atlantique, à Saint Joseph, au François, à Saint Pierre (essentiellement les industries extractives) et au Robert.

Il y a peu d'établissements de 10 salariés et plus dans le Sud alors que c'est le secteur qui connaît la plus forte dynamique de construction de l'île.

2.5.3. Localisation des sites transport

La quasi-totalité des PME du secteur du transport de marchandises est localisée sur 2 communes, Fort-de-France et Le Lamentin, essentiellement des entrepositaires et auxiliaires, et transport maritime et aérien.

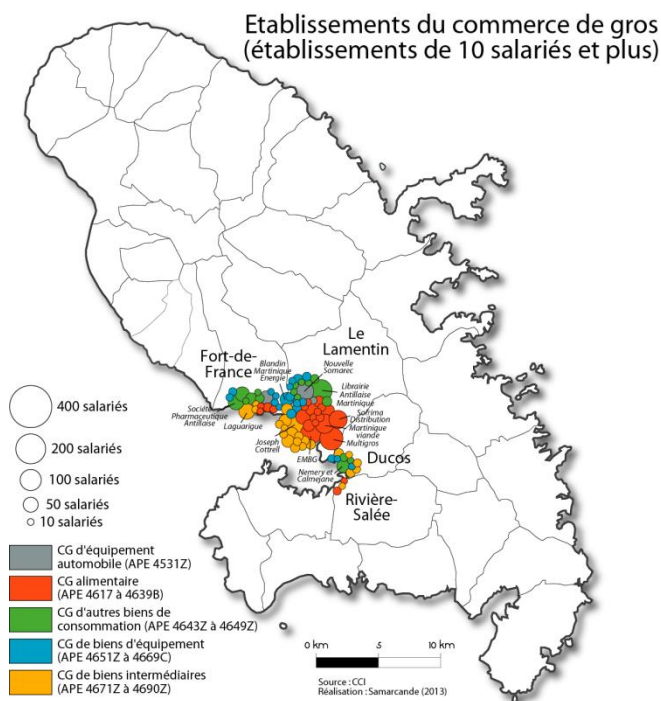
Les PME du transport routier de marchandises (TRM), souvent des entreprises unipersonnelles, sont, quant à elles, beaucoup plus dispersées sur le territoire même si elles sont majoritairement présentes à Fort-de-France et au Lamentin. Le Robert, Le François, Rivière-Pilote et dans une moindre mesure Sainte-Marie et Le Lorrain au Nord sont des concentrations notables.



2.5.4. Localisation des sites grossistes

Encore plus que pour les autres activités, le secteur des grossistes est par nature fortement concentré dans les capitales économiques régionales. La Martinique n'échappe pas à cette réalité, car cette activité commerciale et logistique essentielle au fonctionnement du territoire connaît une concentration absolue des établissements de plus de 10 salariés sur l'espace central et en particulier Fort-de-France et au Lamentin et plus marginalement Ducos et Rivière Salée. Il n'y a rien ailleurs.

Cette concentration contribue fortement à la congestion du centre au travers des mouvements centripètes d'approvisionnement des territoires périphériques à partir du centre de l'île, y compris pour les productions locales.



3. L'analyse des générateurs de flux de marchandises

L'analyse des flux de marchandises n'est pas possible au travers de statistiques « officielles », puisque contrairement à la France métropolitaine, elles n'existent pas dans les DOM, en particulier la base de données SITRAM, qui permet une connaissance assez fine des flux à l'échelle des départements.

C'est pour cela que nous avons été amenés à mener une enquête auprès des générateurs de trafics de la Martinique pour identifier les principales caractéristiques des trafics et plus généralement des pratiques logistiques des entreprises martiniquaises.

3.5. Une enquête auprès des acteurs de la logistique

L'enquête a été réalisée par mailing et au téléphone. 690 entreprises des secteurs industriels, de la distribution, du transport, ont été interrogées pour un taux de retour de 15 % soit 103 questionnaires renseignés. Ces questionnaires ont également été renseignés dans le cadre de la campagne d'entretiens qualitatifs.

Les répondants se repartissent comme suit :

Par filière	Nb. cit.
Agriculture	2
Grande Distributiou spécialisée décoration, bricolage, loisirs	2
Grands services (EDF, GDF, recyclage)	2
Chimie, engrais, caoutchouc, plastique	6
Métallurgie, mécanique	6
Bois, Papier-carton, emballage	8
Logistique, entrepôt	8
Transport, commission transport, organisateur	9
Distribution, service (dont gros) Automobile	16
IAA	18
Ciment, matériaux de carrière, BTP	26
TOTAL CIT.	103

Par Localisation	Nb. cit.
Non réponse	1
Diamant	1
François	1
Lorrain	1
Prêcheur	1
Saint-Pierre	1
Sainte-Luce	1
Trinité	1
Trois-Ilets	1
Vauclin	1
Rivière-Salée	2
Saint-Joseph	3
Gros-Morne	3
Sainte-Marie	3
Robert	6
Ducos	16
Fort-de-France	20
Lamentin	40
TOTAL CIT.	103

Les répondants sont des chefs d'entreprises, des directeurs généraux, d'exploitations ou de production, des responsables logistiques et d'achat.

L'enquête a donné lieu à un important travail de

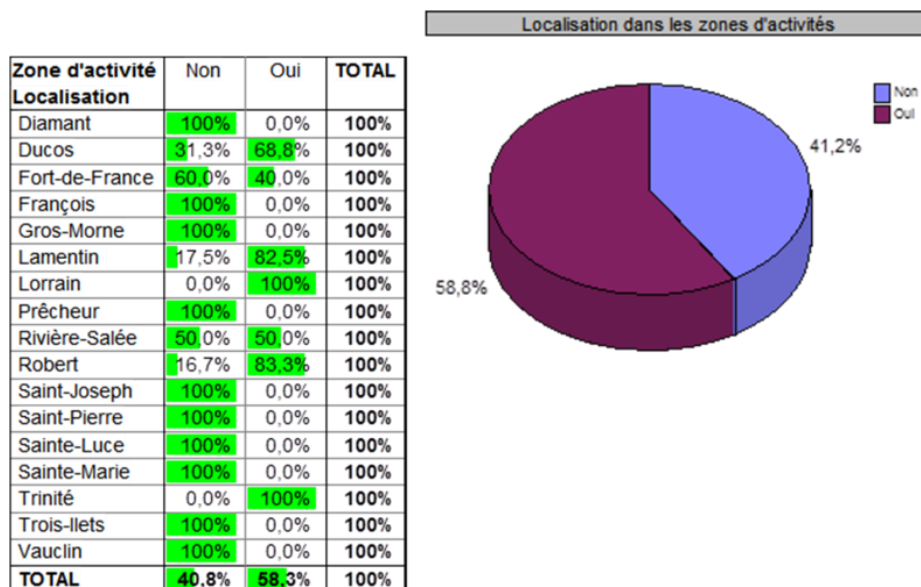
- **qualification de fichiers** pour l'envoi du mailing,
- **relances téléphoniques** servant à la requalification autant qu'à la collecte des questionnaires renseignés.

1 ^{ère} phase Base IUT/GLT		2 ^{ème} phase Base CCI/AMPI				Réponses enquêtes filières
Réponse à mailing	Relance tél.)	Réponse à phoning	Dont réponse directe	Dont réponse à 2 relances	Dont réponses à partir de 3 relances	
8	25	62	15	7	40	10
7%	24%	60%				9%

Un des premiers enseignements est un niveau **d'adhésion moyenne à la démarche** : certains interviewés ne la comprennent pas, d'autres sont interrogés régulièrement et se plaignent de ne jamais voir de résultats. Pour autant, les répondants qui ont accepté de renseigner les questionnaires n'ont pas été avares d'informations et de commentaires.

3.6. La « plateformisation » des activités

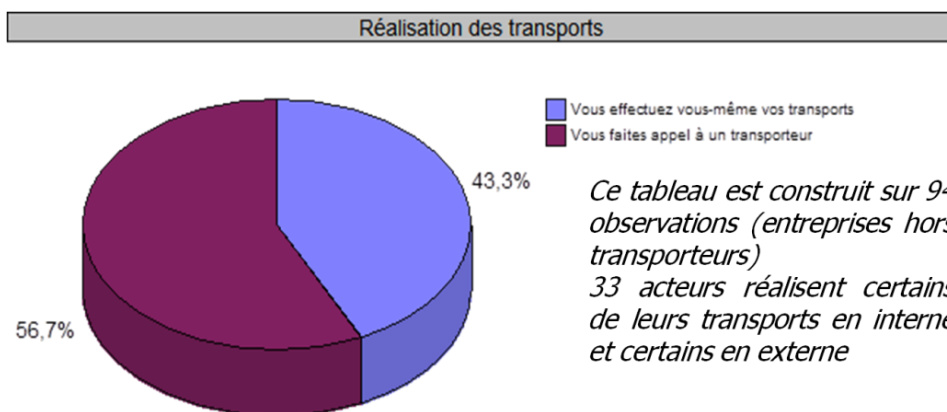
Trois sites sur cinq se situent dans une zone d'activité. Les communes où la concentration en zone d'activités est plus forte sont : Ducos, le Lamentin et le Robert (Trinité et Lorrain ne sont pas significatifs, une seule entreprise ayant répondu dans ces communes).



3.7. Un niveau moyen d'externalisation du transport

La part des entreprises qui externalisent leur transport est non négligeable (57 % des citations). Toutefois, elle apparaît modeste en regard du taux d'externalisation du transport en Métropole (généralement admis à 80 %). On peut penser que la spécificité martiniquaise résulte d'une conjonction de plusieurs paramètres :

- Le modèle économique et l'organisation des entreprises (importance des entreprises de petite taille),
- La configuration du territoire qui exclut les longues distances et rend dès lors moins nécessaire le recours à un « professionnel » de la route.



3.8. Les attentes vis-à-vis des acteurs institutionnels

Deux idées majeures émergent :

- **Les difficultés de circulation**, notamment sur le secteur Centre Martinique. Celles-ci imposent une organisation particulière des horaires de livraison et entraînent des problèmes de performance (coûts, qualité de service, respect des délais etc.).

Les répondants (déclaratif) situent les sources des difficultés, au niveau : des embouteillages, des grèves et des opérations de ralentissement du trafic et de la configuration des infrastructures.

- **Les coûts liés au transport à l'import et à l'export** (Fret, Octroi de mer etc.).

Les difficultés d'approvisionnement en local obligent pourtant à importer et les répondants notent leur dépendance au transport maritime et au passage portuaire.

3.9. Localisation des répondants et origines des flux

La carte qui suit présente les pôles d'activités (tels qu'ils apparaissent en fonction du nombre et de la localisation des entreprises qui ont répondu à l'enquête) et pour chacun de ces pôles les flux d'approvisionnement (*à titre d'exemple on notera que une ou des entreprises du Lorrain ont répondu et qu'elles ont indiqué recevoir des produits de Fort de France*).



Quelle que soit la localisation des sites, trois communes ont principalement été citées par les répondants comme origine de leurs approvisionnements :

- **Fort de France** a été cité **par 66 % des répondants**,
- **Le Lamentin** par 43 %,
- **Le Robert** par 10 %.

Compte tenu de notre échantillon donc de la localisation des répondants on peut mettre en exergue trois grands flux liés aux approvisionnements :

- Les flux **de Fort de France** vers les entreprises du **Lamentin** cités par 14 % de l'échantillon,
- Les flux du **Lamentin** approvisionnant des entreprises également du **Lamentin** : 8% des citations,

- Les flux de **Fort de France** vers **Ducos** et les flux du **Lamentin** vers **Ducos** chacun 6% des citations
- Les flux du **Lamentin** vers **Fort de France** : 5 % des citations

3.10. Localisation des répondants et destinations des flux

La carte qui suit présente les pôles d'activités (tels qu'ils apparaissent en fonction du nombre et de la localisation des entreprises qui ont répondu à l'enquête) et pour chacun de ces pôles les flux aval ou de distribution (à titre d'exemple on notera que une ou des entreprises du Lorrain ont répondu et qu'elles ont indiqué expédier leurs produits vers Fort de France, le Lamentin, Ducos. Inversement une ou des entreprises de Fort de France ont indiqué expédier des flux vers le Lorrain)).



Quelle que soit la localisation des sites, trois communes ont principalement été citées par les répondants comme destination de leurs flux :

- **Fort de France** a été citée **par 58 % des répondants**,
- **Le Lamentin** par 58 %,
- **Le Robert** par 24 %.

Compte tenu de notre échantillon donc de la localisation des répondants on peut mettre en exergue trois grands flux liés à la distribution des produits finis :

- Les flux du **Lamentin** approvisionnant des entreprises également du **Lamentin** : 10 % des citations,
- Les flux du **Lamentin** vers **Fort de France** : 10 % des citations
- Les flux **de Fort de France** vers les entreprises de **Fort de France** cités par 6 % de l'échantillon,

La récurrence des réponses est moins forte que pour les approvisionnements ce qui indique sans surprise, une plus forte diffusion des flux de distribution.

3.11. Densité de trafic

Les répondants (qui ont renseigné la question) représentent, pour leurs **approvisionnements**, un total de **1 498 « rotations » / semaine soit environ 300 par jour** (total consolidé de l'ensemble de l'échantillon).

- Les entreprises situées sur Fort de France et qui ont renseigné la question représentent en consolidé : 488 rotations / semaine
- Celles du Lamentin représentent au total : 598 rotations/semaine

Ces deux sous-échantillons consolidés représentent à eux seuls 72 % des mouvements (liés aux approvisionnements de nos répondants).

Les répondants (qui ont renseigné la question) représentent, pour leurs **expéditions**, un total de **2 903 « rotations » / semaine soit environ 580 par jour** (total consolidé de l'ensemble de l'échantillon). Ces chiffres confirment le caractère plus diffus des flux aval.

- Les entreprises situées sur Fort de France et qui ont renseigné la question représentent en consolidé : 760 rotations / semaine
- Celles du Lamentin représentent au total : 1 013 rotations/semaine

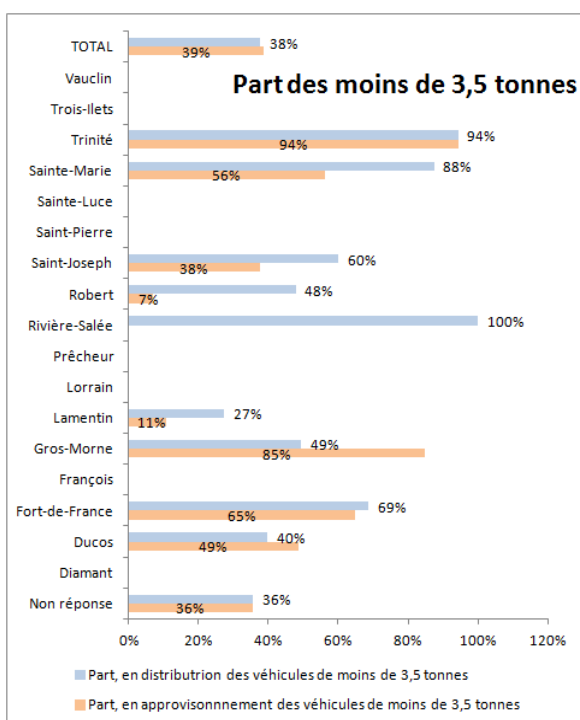
Ces deux sous-échantillons consolidés représentent à eux seuls 61 % des mouvements (liés aux expéditions de nos répondants).

3.12. L'importance des trafics réalisés en Véhicules Utilitaires Légers (VUL)

Définition : il s'agit de véhicules utilitaires d'un poids total autorisé en charge inférieur ou égal à 3,5 tonnes. Ces véhicules peuvent être des voitures de société utilisées à des fins professionnelles et non équipées de sièges arrière mais aussi des camionnette et petits camions. Les VUL relève d'une réglementation particulière avec des seuils relatifs à la capacité financière inférieure à ceux exigés pour les véhicules de plus de 3,5 tonnes.



L'effet massification du transport en commun est traditionnellement accepté pour les voyageurs mais l'est moins pour le fret



Près de 40 % des mouvements sont réalisés par des véhicules utilitaires de moins de 3,5 tonnes. Plus « acceptables » mais pas nécessairement plus favorables au développement durable, les usages des VUL sont peu connus et peu investigués. La configuration du territoire constitue sans doute une explication à l'importance des VUL.

4. La logistique des filières

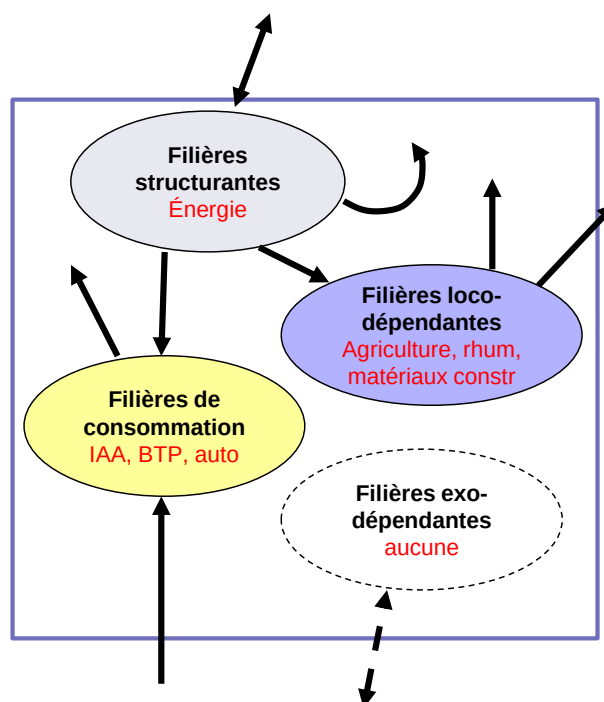
Une bonne appréhension de la demande logistique nécessite une analyse approfondie de la logistique des principales filières économiques de la Martinique, de sa nature, ses enjeux, ses difficultés et ses perspectives.

Huit filières sont ainsi analysées, dont 6 dans ce chapitre (énergie et environnement, agriculture, industries agro-alimentaires, autres industries manufacturières, grande distribution et distribution automobile) et 2 dans le chapitre suivant consacré spécifiquement à la logistique du BTP et des matériaux de construction.

4.1. Logiques géo-logistiques des filières

Les filières économiques martiniquaises peuvent être classées selon leur nature géo-logistique, c'est-à-dire selon la nature géographique des flux qu'elles engendrent. On peut ainsi identifier quatre grandes catégories de filières en Martinique :

- Une « filière structurante » qui importe et exporte des biens, mais qui joue également un rôle structurant pour l'économie locale ; il s'agit en Martinique uniquement de la production et la distribution d'énergie et en particulier le pétrole et de l'électricité qui est sans doute la seule filière complète localement.
- Des filières « loco-dépendantes », qui sont fondées sur la valorisation de ressources naturelles locales ; on compte ainsi plusieurs activités productives comme le rhum, les produits agricoles valorisés ou les matériaux de construction.
- Des filières « de consommation », dont la justification est fondée essentiellement sur la consommation locale ; il s'agit des IAA, du BTP et des produits pour la maison, de l'automobile (réparation, services), ainsi que la plupart des autres industries manufacturières qui, au travers de l'import-substitution ont comme objectif de répondre aux besoins du marché local.



En revanche, les filières « exo-dépendantes », qui dépendent des flux d'approvisionnement et de distribution extérieurs à la Martinique, comme par exemple les usines tournevis fabriquant des produits pour le marchés extérieurs à partir de composants importés, comme les maquiladoras du Mexique ou les zones franches à Haïti (fondées notamment sur les bas coûts de main d'œuvre), ne sont pas présentes en Martinique.

4.2. Pratiques, logiques et besoins logistiques de la filière énergie-environnement

La filière énergie est une filière clé indispensable à l'économie et à la vie sociale de la Martinique. C'est une activité « collective » au caractère de service public, qui est connectée à toutes les autres activités dans la mesure où elle est indispensable à leur fonctionnement. On peut y adjoindre les activités liées à l'environnement et en particulier la gestion des déchets qui ont également un fort caractère collectif.

4.2.1. Énergie

Cette filière structurant de l'économie martiniquaise est d'abord caractérisée par sa forte dépendance extérieure car la quasi totalité des sources d'énergie primaires (les hydrocarbures) provient de l'extérieur de l'île qui n'a donc pas la maîtrise énergétique.

Les deux sources d'énergie principales sont donc l'électricité, produite localement par deux centrales électriques d'EDF à Bellefontaine et à la Pointe des Carrières et les carburants, essentiellement destinés au secteur du transport, produite par la raffinerie de la Société Anonyme de Raffinage Antillaise (SARA) à Californie au Lamentin.

Il s'agit d'outils de production remarquables qui constituent sans doute les équipements industriels les plus puissants de Martinique et constituent le cœur de la filière la plus structurante de l'île. Il faut y ajouter la production de gaz en bouteille largement utilisé en Martinique pour des usages professionnels et domestiques.

Ces trois sites sont les pivots d'une organisation logistique puissante qui mobilise des moyens extrêmement puissants. En amont la quasi-totalité des flux d'approvisionnement proviennent des pays exportateurs de pétrole et notamment de Mer du Nord, le pétrole constituant l'intrant quasi exclusif de la raffinerie et des centrales électriques, qui sont approvisionnées directement par voie maritime. En aval, la distribution électrique est bien sûr assurée par le biais des infrastructures électriques gérées par EDF, alors que la distribution des carburants et du gaz en bouteille se fait pour l'essentiel (sauf pour les approvisionnements des sites de production depuis la SARA qui se font par pipe) par des moyens routiers traditionnels (camions citernes pour les carburants, camions porte-bouteilles pour le gaz) selon des pratiques relativement stables mettant en œuvre un ensemble de transporteurs spécialisés.

Il convient de signaler qu'une grande partie de la production de la SARA est destinée à l'exportation puisque la raffinerie vise à répondre aux besoins de l'ensemble des DFA et repart donc par la mer vers la Guyane et la Guadeloupe.

Si la logistique amont et aval est puissante et stable, elle s'accompagne d'une logistique plus pointue et plus légère pour ce qui concerne la construction et la maintenance des équipements qui donne à des flux d'importation de pièces détachées et d'équipement par conteneurs de métropole et d'Europe, auxquels il faut ajouter quelques approvisionnements locaux quand les compétences locales les rendent possibles.

Perspectives

Dès aujourd'hui, un certain nombre de perspectives se dessinent en matière énergétique avec la montée en puissance des énergies renouvelables qui se traduisent par le développement de la production alternative d'électricité au travers de fermes photovoltaïques (Ducos) ou d'éoliennes (Le Vauclin). Mais le grand projet à court terme est la valorisation de la biomasse au travers de la réalisation de deux centrales au Galion et à Bellefontaine, qui induit un enjeu logistique majeur avec l'importation de ressources insuffisantes en Martinique (pellets d'Amérique du Nord ou du Brésil)

D'autres projets, plus incertains, comme la construction d'un gazoduc depuis Trinidad ou le projet de mise en place d'une centrale géothermique à la Dominique (dont une première version a été abandonnée par EDF) peuvent avoir des conséquences importantes sur la situation énergétique de la Martinique, y compris sous l'aspect logistique. D'autres enjeux logistiques liés à l'énergie peuvent être également dégagés comme la coopération régionale tant en matière de production d'énergie, de service après-vente et de maintenance pour les équipements ou d'intervention en situation d'urgence notamment en cas de catastrophe naturelle (Haïti...).

Sites de production d'électricité en Martinique



4.2.2. L'environnement

L'enjeu logistique des activités environnementales est également important même s'ils sont plus récemment exprimés. Si le traitement des ordures ménagères et la logistique qui en résulte est traitée par le service public, il en va différemment du recyclage local de matériaux, qui commence à se développer, mais souffre de volumes insuffisants pour générer une filière complète et compétitive (hors verre).

Aujourd'hui, la collecte de déchets est à améliorer et la quasi totalité des matériaux collectés est recyclée en Europe et donne donc lieu à des flux importants auxquels pourrait se substituer un traitement local.

En Martinique en effet, il existe plusieurs entreprises compétentes comme Martinique Recyclage ou MetalDom.

Cette filière induit des enjeux de performance et de fiabilité portuaire pour l'exportation des matières (notamment Le Robert) et des enjeux à l'échelle régionale, car une organisation du recyclage à l'échelle de la région (petites Antilles) pourrait permettre par exemple de traiter des volumes plus importants et d'obtenir des économies d'échelles, ce qui permettrait une baisse des coûts industriels et logistiques et une compétitivité de la filière, sans qu'il soit nécessaire d'envoyer les matériaux en Europe.



4.3. Pratiques, logiques et besoins logistiques de l'agriculture

Si l'agriculture ne joue plus qu'un rôle secondaire dans l'économie martiniquaise en termes de création de valeur, elle n'en reste pas moins une activité essentielle pour le territoire. Elle occupe en effet 22 % du territoire, compte 3307 exploitations de 7,7 ha en moyenne et occupe encore 3,3 % de la population active.

Soumise aux aléas climatiques, la filière agricole souffre cependant d'un foncier limité et de la difficulté à développer d'autres cultures que les deux cultures dominantes qui occupent 50% de la SAU, même si ces autres filières bénéficient d'un label de qualité Martinique.

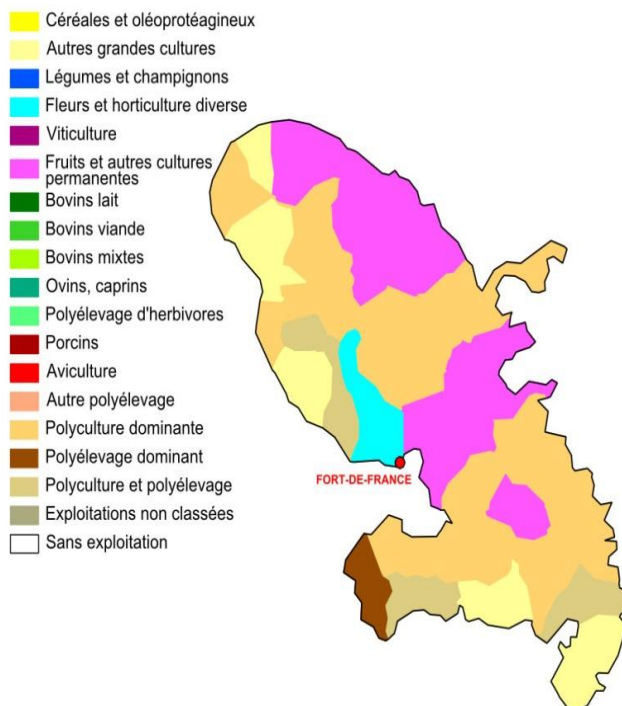
4.3.1. Deux filières dominantes

Deux filières occupent ainsi l'essentiel de la surface et de l'emploi agricoles de la Martinique : la banane et la canne à sucre.

La banane, premier produit agricole en Martinique en valeur (188 000 tonnes) est fortement concurrencée par banane dollar et la banane ACP, dont les coûts de production

sont beaucoup plus faibles. Mais la banane martiniquaise se maintient sur marché français en raison du contingentement, des subventions et des efforts de la filière, même si elle a des difficultés à être produite à faible coût. Etre dans grand marché européen permet ainsi de bénéficier de subventions compensant le coût de main d'œuvre supérieur et le coût de transport. Le positionnement vers une qualité optimale, la banane durable est une des illustrations des efforts en matière de qualité, face notamment aux problèmes induits par l'épandage de produits pesticides sur le plan de la santé publique et parallèlement aux risques sur la productivité des exploitations.

Orientation technico-économique de la commune



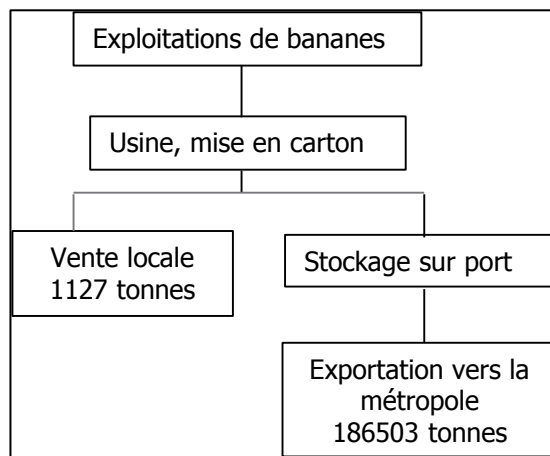
Source : Agreste - Recensement agricole 2010
GEOFLA® Copyright © IGN - Paris - 2010 » Reproduction interdite

La canne à sucre, à l'inverse de la banane est exclusivement destinée à la production locale de rhum et de sucre. La canne à sucre, dont la production déclinante (202 000 tonnes) est menacée dans sa pérennité en raison de ce déclin, même si la filière bénéficie de la création d'une AOC Martinique.

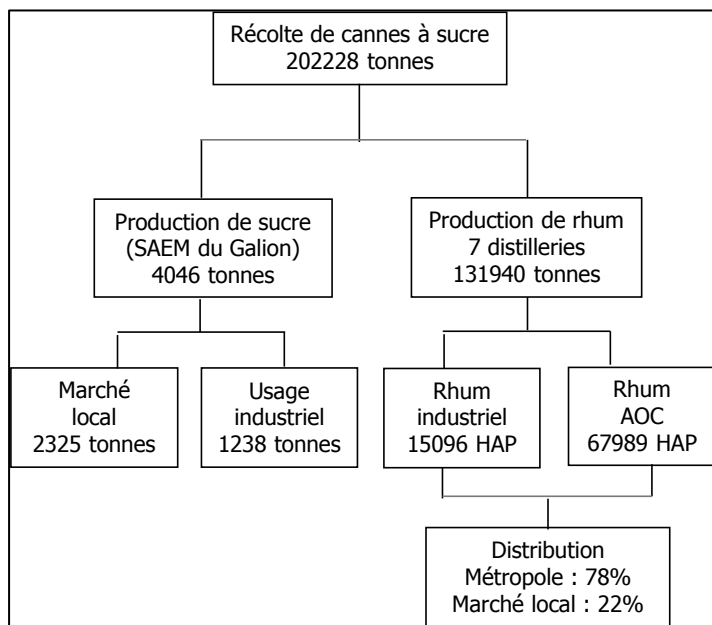
4.3.2. Deux chaînes logistiques différentes

Les deux principales filières agricoles martiniquaises n'ont pas du tout le même type de supply chain en raison de la place de leur produit respectif dans la chaîne économique.

La banane est un produit brut qui est cultivé et vendu en l'état comme produit fini au consommateur final sans subir de transformation. Expédiée dès sa récolte, elle est immédiatement conditionnée et mise en conteneur puis expédiée par route vers le port où elle est stockée en attendant le navire, car la quasi-totalité de la production est expédiée vers l'Europe par les porte-conteneurs de la CMA-CGM via le port de Dunkerque qui est le principal port bananier de France et le seul important pour les bananes antillaises. Il est ensuite expédié par route vers les mûrisseries à partir desquelles il est expédié vers les circuits de la grande distribution ou des grossistes.



Le rôle de la banane est essentiel dans le système logistique martiniquais et notamment son système maritime et portuaire car elle permet de rééquilibrer très partiellement des flux très majoritairement importateurs, et permet de remplir partiellement (20 % des flux imports) des conteneurs de retour vers l'Europe. Cette situation de surcapacité à l'export permet aussi à la banane de bénéficier de coûts de fret avantageux.



La supply chain de la canne à sucre est très différente car elle est uniquement un intrant pour l'industrie agro-alimentaire martiniquaise et n'est pas du tout exportée dans sa forme brute.

En dehors d'une part minime de la production qui est utilisée par l'unique sucrerie de l'île, celle du Galion (4000 tonnes), le reste de la production (132 000 tonnes) est utilisé par les 7 distilleries de rhum martiniquaises (majoritairement du rhum AOC) qui est ensuite très majoritairement exporté sur la métropole et au-delà (près de 80 %).

Cette supply chain obéit ensuite à une autre logique qui relève de l'industrie agro-alimentaire et des circuits de distribution afférents. Cette logistique est maîtrisée par les principaux groupes

rumiers (La Martiniquaise, GBH...), qui l'insèrent dans leur logistique globale, tant pour le marché métropolitain que pour le marché mondial.

4.4. Pratiques, logiques et besoins logistiques de l'agro-alimentaire

4.4.1. La première filière industrielle de Martinique

L'industrie agro-alimentaire constitue la première filière industrielle de Martinique avec 21 % du secteur. En 2008, elle comptait 590 entreprises (en très grande majorité des TPE), employant plus de 2300 salariés. La plus grande partie de la filière, qui est assez diversifiée, se concentre autour de la fabrication de boissons (dont le rhum, l'industrie du lait et la transformation des fruits et légumes).

L'IAA, en dehors de la fabrication rhum et de quelques produits de niche, travaille essentiellement pour les besoins de la Martinique et parfois des DFA, dans le cadre de la politique d'import-substitution mise en place il y a une trentaine d'années. :

Relativement bien structurée, l'IAA martiniquaise est surtout constituée d'entreprises travaillant sur des niches, même si certaines d'entre-elles ont une activité multi-produits représentant souvent des marques nationales ou internationales, comme le groupe Antilles-Glaces (groupe Despointes), qui fabrique les produits sous licence Coca-Cola, Yoplait, Miko, mais aussi les marques locales de glaces ou de boissons. Certains groupes multinationaux sont également présents comme Heineken, au travers de Brasserie Lorraine. Plus globalement, l'IAA martiniquaise souffre d'un problème d'insuffisance de la taille de son marché et donc d'économies d'échelle, ce qui pèse sur les coûts de production et sur la compétitivité des produits locaux par rapport à ceux fabriqués dans des pays bénéficiant d'unités de production plus importantes, y compris en y intégrant les coûts logistiques.

L'IAA martiniquaise qui produit essentiellement pour le marché local est ainsi très dépendante de la grande distribution qui impose ses conditions économiques et logistiques. Elle est aussi très dépendante du port, en particulier pour ses importations de matières premières (les volumes exportés sont plus faibles), ce qui a un impact en matière de coût et de fiabilité.

4.4.2. PME : manque de compétences logistiques

Composée essentiellement de PME, l'industrie agro-alimentaire martiniquaise n'est pas structurée d'un point de vue logistique, mais plutôt caractérisée par une gestion au jour le jour. Composée d'entrepreneurs, qui pour la plupart sont arrivés récemment sur ce marché, les entreprises sont particulièrement dynamiques et innovatrices notamment en termes de produits, mais ont peu d'expérience opérationnelle et pas de stratégie particulière. Cependant, malgré tout, au travers d'une enquête réalisée auprès d'un échantillon de PME du secteur dans le cadre de la grappe Inovagro, il apparaît que la maturité logistique, sans être exceptionnelle est comparable à la France métropolitaine ; leur taux de service client est compris entre 50 et 98 %.

La principale faiblesse des entreprises martiniquaises du secteur est qu'elles n'ont pas la masse critique et génèrent des volumes tant en approvisionnement qu'en distribution, ce qui ne permet pas d'obtenir des économies d'échelle, tant en matière d'achat de matières premières et équipements, qu'en matière de production, ce qui pèse évidemment lourdement sur les coûts d'approvisionnement et de production et impact fortement les prix de vente qui sont peu compétitifs, tant pour le marché local que pour l'exportation. Comme les entreprises travaillent essentiellement selon une démarche individuelle, elles ne peuvent obtenir d'avantage particulier en raison de leur petite taille.

Ainsi, en achats, l'industrie a besoin d'intrants en grandes quantités, de qualité et de constance pour être compétitive, ce qui n'est pas possible en Martinique sauf pour des productions comme la banane ou la canne à sucre. Le maraîchage ou la production d'autres fruits sont insuffisants sauf la goyave à 100 % transformée dans l'île. Le plus souvent, les approvisionnements se font en France métropolitaine ; les quantités commandées étant faibles, cela oblige les entreprises à passer des commandes dépassant les besoins à court terme, ce qui implique des niveaux de stocks plus élevés qu'en métropole. Parallèlement, la dépendance de la métropole est particulièrement forte en raison de l'absence en Martinique des principaux intrants nécessaires à la production et de la rareté des fournisseurs locaux. Cela implique donc des délais longs et des coûts d'approche élevés, cette situation favorisant également des niveaux de stock élevés pour couvrir les aléas liés à la distance et également aux dysfonctionnements du port.

Souvent, les entreprises, qui n'ont pas de structures logistiques dédiées, sont dans l'ignorance des pratiques courantes en matière de logistique d'importation ou d'exportation et ignorent les possibilités offertes par exemple en matière d'exonérations de taxes ou de redevances.

A l'export, la situation des entreprises martiniquaises est également difficile. En effet, positionnées sur des produits de niche (produits tropicaux, plats cuisinés locaux...), elles n'ont pas la taille critique en termes de volumes et n'ont pas accès aux principaux circuits de distribution, qu'ils soient nationaux ou internationaux. Les exportations se font en général par petite quantité, surtout en transport aérien, qui est très cher et de façon individuelle, ce qui fait que les prix des produits rendus sur le marché à l'export ne sont pas compétitifs et que les produits sont mal distribués.

Plus généralement, le transport maritime qui est le mode dominant pour les trafics agro-alimentaires avec l'Europe et la France métropolitaine, en particulier pour les importations d'intrants, utilise le conteneur maritime, qui propose des capacités d'export relativement importantes, souvent au-delà

des besoins individuels des industriels. Or, ce mode peut s'avérer assez peu coûteux, notamment si l'achat se fait en conteneur complet, ce qui est souvent impossible pour les industriels individuels qui ne génèrent pas assez de volumes et sont obligés de passer par le groupage, via les transitaires, ce qui est évidemment plus coûteux.

Face à cette situation qui pénalise les entreprises en général et celles de l'agroalimentaire en particulier, un certain nombre de démarches innovantes ont été mises en œuvre par la profession.

Il s'agit d'abord des actions menées par l'Association des Moyennes et Petites Industries (AMPI), qui a lancé des actions collaboratives du tissu industriel pour optimiser les transports maritimes et obtenir des coûts avantageux pour ses mandants (voir chapitre suivant).

Il s'agit également de l'initiative développée par Inovagro, grappe d'entreprises de l'agroalimentaire de Martinique sous l'égide du Pôle Agroalimentaire de la Région Martinique (PARM), qui développe actuellement d'une part une démarche de mutualisation de la logistique d'approvisionnement en intrants en provenance de métropole en vue de réduire les coûts et d'autre part une démarche de mutualisation des exportations des produits finis, en vue de réduire les coûts logistiques d'exportation et de distribution et de dynamiser les circuits de distribution en France métropolitaine. 16 entreprises martiniquaises prennent part à cette démarche.



4.4.3. « Grande industrie » : logistique plus élaborée, mais pas optimisée

L'industrie agroalimentaire martiniquaise est également marquée par la présence de quelques groupes plus importants, tout au moins à l'échelle locale. C'est ainsi qu'un groupe comme Antilles Glaces (groupe Despointes), emploie 600 personnes dans la branche industrielle agroalimentaire et est en situation d'oligopole, tout au moins en termes de production, pour un certain nombre de produits comme les glaces (Miko, Paradis, Floup), les boissons gazeuses (Coca-Cola, Royal Soda), les jus de fruit (Denel : Caresse Antillaise, Royal, Mont Pelé...) ou les yaourts (Yoplait, Littée). Il en est de même pour une entreprise comme Brasserie Lorraine, unique brasseur de l'île et qui a été rachetée par un groupe multinational (Heineken), devenant ainsi un leader incontesté de la bière et des boissons sur le marché antillais.

Ces groupes industriels ont généralement une vocation géographique à l'échelle des Départements Français d'Amérique (DFA) et produisent donc pour un marché plus vaste que celui de la Martinique, ce qui justifie le développement des échanges et de la logistique inter-îles.

Si ces activités génèrent de gros volumes à l'échelle locale, ceux-ci, comparés aux volumes mondiaux sont très faibles, ce qui induit que l'exportation ne soit pas compétitive, en raison de l'absence d'économies d'échelle et du niveau élevé des coûts de production, sauf pour ce qui concerne le rhum, produit à haute valeur ajoutée et qui dépend en général de groupes importants bien implantés à l'échelle mondiale comme le Groupe Bernard Hayot (GBH) ou La Martiniquaise.

Généralement, la logistique de ces groupes est internalisée et peu collaborative, car ils possèdent leurs moyens propres que les volumes qu'ils traitent rendent relativement efficaces, même s'il n'est pas sûr qu'ils soient vraiment optimisés (remplissage des camions ou des entrepôts).

Ils ont également des stratégies d'approvisionnement individuelles maîtrisées et possèdent des outils adaptés en métropole ou en Europe (plates-formes, transitaires...), notamment dans le cadre d'une organisation logistique mutualisée au niveau du groupe comme c'est le cas pour GBH, ce qui permet

de massifier plus facilement les flux et de faire du conteneur complet plutôt que du groupage via les transitaires.

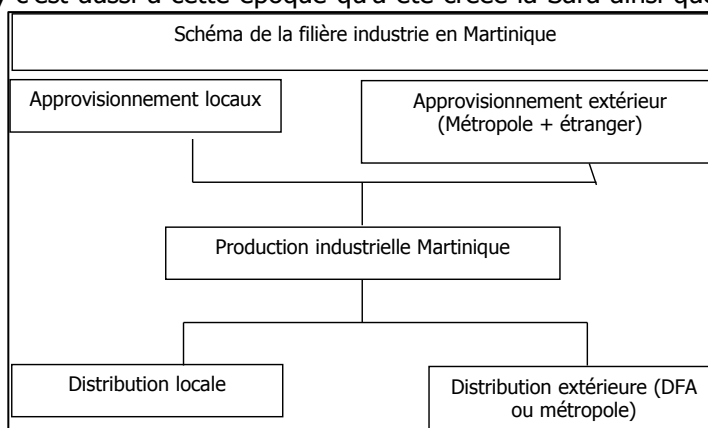
4.5. Pratiques, logiques et besoins logistiques des autres industries manufacturières

4.5.1. Une industrie modeste mais dynamique

Hors IAA, énergie et matériaux, l'industrie locale est composée de 5 branches principales :

- Le bois et l'ameublement,
- Les accessoires pour bateaux et automobiles,
- La chimie et la parachimie,
- Le travail des métaux,
- L'imprimerie et le papier.

L'industrie en Martinique n'a que 40 ans ; sa diversification est en effet née dans les années 70 alors que la seule industrie existante était celle du sucre et du rhum et un peu de production agricole. On a alors développé des productions locales pour se substituer à l'importation (« l'import-substitution »), surtout dans l'agro-alimentaire, mais également dans d'autres branches (peinture, menuiserie métallique, matériaux de construction...) ; c'est aussi à cette époque qu'a été créée la Sara ainsi que les zones d'activités au centre de la Martinique (Fort de France, Le Lamentin). Aujourd'hui, cependant, ces industries ont de plus en plus de difficultés à résister à l'import, qui grâce à la concentration et aux économies d'échelle qui ne sont pas possibles en Martinique, est de plus en plus compétitif (Europe, Asie...). Les coûts de production étant plus élevés aux Antilles françaises. La petite taille du territoire oblige les entreprises à rester en alerte et elles sont donc constamment en recherche de compétitivité.



L'utilisation de procédés et techniques industriels n'est pas nouvelle ; les entreprises martiniquaises (y compris les PME) bénéficient de l'accompagnement technique et commercial des grandes entreprises internationales dont un certain nombre est présent localement comme Total, Lafarge, Arcelor...

Il est difficile d'envisager d'exporter ces productions locales car les coûts de production y sont trop élevés et certaines îles voisines ont-elles-mêmes de grosses unités de production en produit de base (farine, ciment...) ; on exporte seulement un peu de matériaux de construction. Cela fait plus de 40 ans qu'on parle de la perspective d'export à l'échelle de la Caraïbe, mais 75 % des échanges se font toujours avec l'Europe. Les seules exportations notables, comme on l'a vu plus précédemment sont des produits spécifiques comme le rhum, les jus de fruits, la bière Lorraine, mais produits souvent avec des produits importés (y compris matières premières agricoles).

En Martinique, le niveau d'investissement en termes de compétences humaines est correct et on est passé d'une industrie utilisatrice de main d'œuvre à une industrie utilisant de la matière grise. Si le niveau des emplois est assez stable et les salaires sont plus élevés, l'industrie utilise de plus en plus de machines, et parallèlement de plus en plus de salariés à valeur ajoutée élevée, ce qui peut induire un phénomène d'investissements surdimensionnés, ce qui pèse sur les coûts et la compétitivité.

4.5.2. Des perspectives liées à une logistique efficace

L'enjeu pour les industries manufacturières de la Martinique est sa pérennisation sur le marché local face aux produits importés de plus en plus compétitifs, qui bénéficient d'une logistique en amélioration et le développement de l'export, même si celui-ci est limité en raison des coûts de transport, des problèmes de langue, des taxes imposées ou des dispositions réglementaires notamment par les pays de l'arc caribéen.

La survie de l'industrie martiniquaise (ainsi que de l'agriculture) est liée à l'accompagnement public, notamment en termes de défiscalisation, d'exonération de charges sociales ou d'octroi de mer...

Parmi les actions qui sont développées, celles de l'AMPI sont les plus remarquables ; ainsi, l'association est à l'origine de la négociation avec les armateurs pour une baisse du coût du fret pour les matières premières importées par rapport aux produits finis importés afin de favoriser la production locale en baissant le coût des intrants. Elle a abouti positivement dans un cadre contractuel (« fret MPI ») où les tarifs baissent contre une garantie de volume. Les transitaires jouent dans ce cadre un rôle important comme groupements/dégroupements de marchandises pour l'import-export, mais la plupart ont été rachetés par des grands groupes qui sont de plus en plus logisticiens.

Pour les industriels, les principaux problèmes logistiques de la Martinique sont d'abord le problème social lié au port et aux dockers ; les conflits et incidents autour du port sont réguliers et bloquent l'économie de l'île car c'est un point d'entrée obligé qui n'a pas d'alternative. Cette insécurité liée au port induit que les entreprises ont un besoin de stockage plus élevé pour couvrir les aléas (2 mois de stock minimum), ce qui pèse lourdement sur le BFR et la compétitivité des entreprises martiniquaises.

Parallèlement, si les coûts du fret maritime sont élevés, les tarifs se négocient car les armateurs comprennent que la manutention portuaire est une des plus chères et que les blocages créent des surcoûts. La situation du transport maritime dans les Antilles (CMA-CGM, Maersk, Marfret, Guest Line) est plus saine, les coûts du fret ayant baissé de 25 à 30 % alors que le coût des soutes (fuel) a augmenté.

Enfin, la question de l'encombrement routier de la zone centrale est au niveau terrestre le handicap le plus important avant la mise en service du TCSP en 2015.

4.6. Pratiques, logiques et besoins logistiques de la grande distribution

4.6.1. L'environnement de la distribution martiniquaise

Le secteur de la distribution est marqué par la présence des enseignes nationales et locales pour la distribution de détail, et d'entreprises locales pour le commerce de gros.

C'est un secteur très concurrentiel (concurrence sur les prix), notamment dans la grande distribution alimentaire, où coexistent un commerce de flux et un commerce de trafic.

Depuis quelques années, on assiste à une forte diversification avec des groupes présents sur plusieurs formats de distribution (hypermarchés, supermarchés, superettes, hard discount, etc...) et dans plusieurs secteurs d'activités (alimentaire, automobile, bricolage, etc...)

Si la consommation aux normes de la métropole est maintenant dominante, la production locale peine réellement à satisfaire les exigences logistiques de la grande distribution, ce qui induit que l'offre de produits importés est largement majoritaire.

4.6.2. L'organisation de la fonction logistique

Aujourd'hui encore, la logistique est une fonction qui est encore perçue par les distributeurs comme **un mal nécessaire et un centre de coûts**, et non comme une fonction stratégique ; la prédominance des fonctions marketing/ventes est en effet encore patente.

Cependant, la fonction logistique se structure peu à peu et commence à être clairement identifiée au sein des organisations comme une fonction essentielle à la compétitivité.

Elle commence en effet à recruter des diplômés en logistique (techniciens et cadres), formés notamment en Martinique (IUT, CNAM...), se dote (certes très lentement) d'outils technologiques spécifiques à la logistique (plates-formes comme celles d'Ho Hio Hen, de Dia ou du groupe Fabre au Lamentin, outils de manutention, systèmes d'information...) et cherche à optimiser et réorganiser ses circuits logistiques en développant des pratiques comme le cross-docking ou le flux direct magasins.



4.6.3. Des flux imports de marchandises administrés au sein de circuits logistiques longs

L'importation constitue la principale source d'approvisionnement des distributeurs martiniquais en raison de l'insuffisance de la production locale en regard du niveau élevé de consommation. C'est donc une logique de massification des flux qui prédomine dans les circuits de tous les distributeurs locaux qui sont pour la plupart, notamment dans la distribution à dominante alimentaire, affiliés à des enseignes nationales.

Cela induit la mise en place de systèmes logistiques complexes s'appuyant sur des plates-formes logistiques situées dans l'Hexagone, souvent en Seine Maritime et notamment à proximité du port du Havre, et sur des entrepôts locaux.

Ce schéma implique que se mettent en place des activités pléthoriques au sein des chaînes d'approvisionnement martiniquaises. Ainsi, on compte en moyenne 9 opérations entre un expéditeur métropolitain et son client martiniquais, soit 6 de plus que pour une marchandise distribuée en France métropolitaine.

La chaîne logistique de la grande distribution laisse apparaître des flux d'importation directs-magasins qui tendent à augmenter, notamment pour les marques de distributeurs (MDD), les produits à fort volumes et à forte rotation, mais ils restent encore largement minoritaires (environ 20% des approvisionnements).

Par ailleurs, les chaînes logistiques des grands distributeurs se caractérisent par la forte présence des grossistes. Ils réalisent en moyenne 70% des approvisionnements des grandes surfaces, tous produits confondus, ce qui rallonge d'autant la chaîne logistique.



4.6.4. Des chaînes d'approvisionnement en flux poussés inhérentes à l'insularité de la Martinique

Des délais d'approvisionnements de la grande distribution sont beaucoup plus longs que la moyenne ; en effet, il s'écoule en général entre 5 et 8 semaines entre une commande et sa réception, en particulier en raison de l'importation de métropole et d'Europe de la majorité des produits et de leur approvisionnement obligé par voie maritime. Cette situation implique donc pour les distributeurs un recours au sur-stockage de 6 à 8 semaines en fonction des produits, mais également des ruptures de stocks récurrentes en raison des mauvaises prévisions, d'une réactivité difficile, des nombreux aléas, etc.

La nature de la chaîne logistique de la distribution martiniquaise implique donc des surcoûts en raison des coûts de stockage, de la pénurie, des coûts de transactions, etc. C'est pourquoi les responsables logistiques de la grande distribution manifestent la volonté d'amoindrir les délais et les coûts au sein de leur chaîne d'approvisionnement et promeuvent des solutions centrées sur la diminution des coûts logistiques. Toutefois, les chaînes logistiques restent encore séquentielles et peu matures.

4.6.5. Des pratiques logistiques encore peu professionnalisées

Contrairement à la France métropolitaine, la logistique de la grande distribution est peu structurée et peu organisée et ne dispose pas d'outils d'exploitation adéquats. Ainsi, tous les distributeurs ne disposent pas de plates-formes logistiques permettant de grouper les marchandises venant des fournisseurs, de les stocker et de les dégroupier vers les magasins. Il en résulte, dans ce cas, que les marchandises peuvent être stockées directement sur les parkings de magasins dans les conteneurs leur ayant permis d'effectuer la traversée de l'Atlantique.

Par ailleurs, le mode de réception des conteneurs n'est pas adapté. Aussi, ces derniers sont déposés au sol, ce qui implique l'utilisation de camions auto-déchargeants avec bras automatiques, qui sont trois fois plus chers que des camions plateaux. Cette situation est largement due au fait que les sites de réceptions (magasins, entrepôts et plates-formes) ne sont le plus souvent pas équipés de quais.

Les conditions de livraison sont aussi handicapées par les conditions de circulation dans le centre de la Martinique dont les infrastructures sont particulièrement encombrées. Il en est ainsi des transports

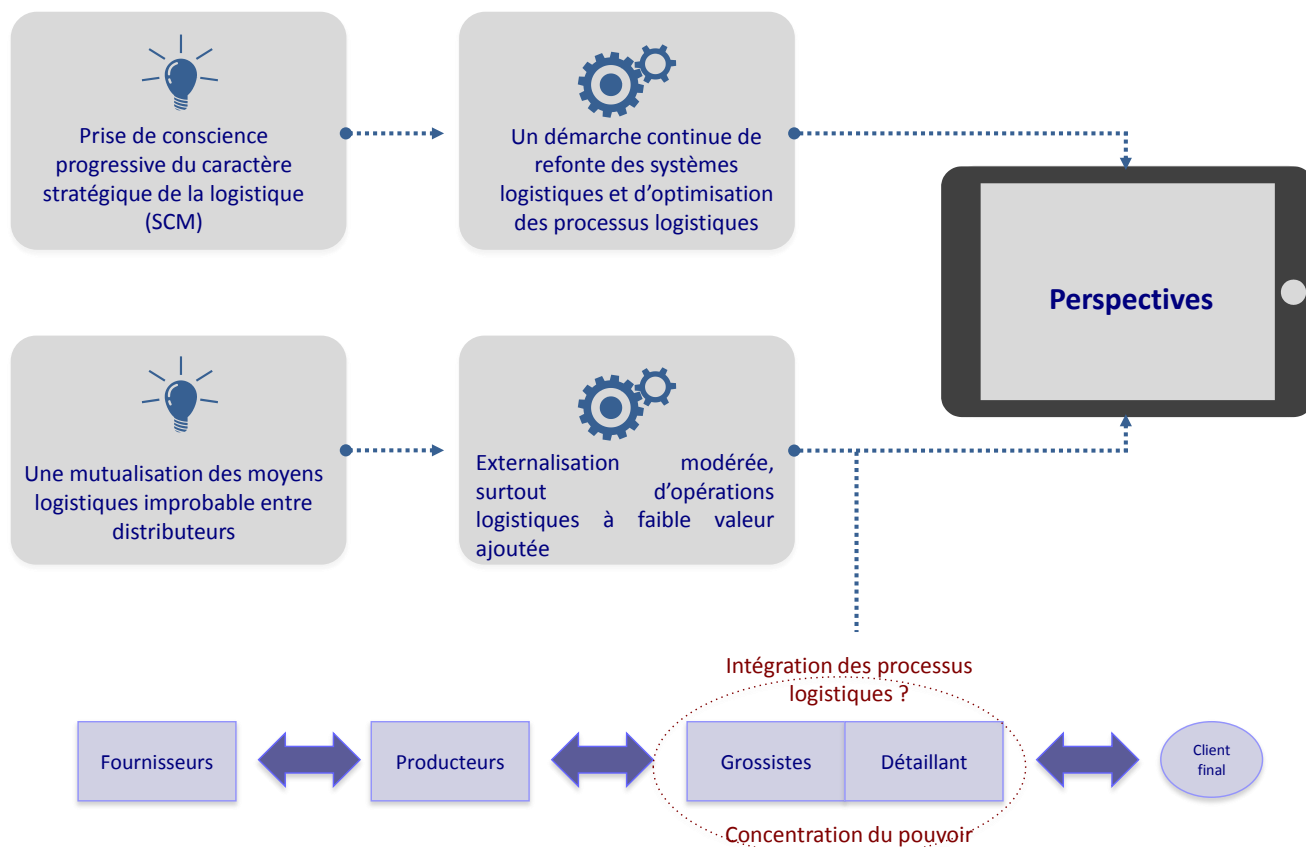
entre le port et les plates-formes ou les magasins, qui génèrent des coûts de transport élevés : un transport de conteneurs de 20' entre le port et le Lamentin coûte 100 € pour 7 km, soit 14 € par km, alors qu'un Paris-Le Havre coûte 500 € pour 200 km, soit 2,5 € par km, soit 5 fois moins qu'en Martinique. Le nombre de rotations pour un chauffeur est passé de 5 à 3 par jour en raison d'une part des engorgements qui impliquent des arrêts pendant les périodes de circulation dense, d'autre part de la mauvaise organisation du port et globalement du manque d'efficacité collective. La livraison de nuit qui n'a jamais été véritablement tentée, le port ne travaillant que la journée, permettrait de faire de 8 à 10 rotations par jour. On pourrait également sortir toute la journée les conteneurs du port vers une plate-forme d'expédition (stock déporté) à partir de laquelle les transporteurs chargeraient et pourraient faire plus de rotations.

Plus généralement, les pratiques des distributeurs sont individualistes, ce qui, en raison de leur taille critique insuffisante, ne permet pas une optimisation des flux et de l'entreposage (camions et entrepôts mal remplis), ce que permettrait la mutualisation des opérations logistiques ou le recours à des prestataires, solution à laquelle les distributeurs ne semblent toutefois pas très favorables.

4.6.6. Les perspectives

Le schéma ci-dessous montre que les perspectives pour la logistique de la grande distribution est conditionnée par :

- La prise de conscience progressive par les grands distributeurs du caractère stratégique du supply chain management (SCM) pour la compétitivité et la baisse des prix, ce qui nécessite une démarche continue d'optimisation et de refonte des processus et systèmes logistiques.
- La mutualisation des opérations et moyens logistiques entre les distributeurs, même si elle ne semble pas être souhaitée par ceux-ci, et l'externalisation de certaines opérations logistiques, notamment à faible valeur ajoutée. La mutualisation est ainsi fortement conditionnée par les progrès de l'intégration des processus logistiques entre les différents acteurs de la chaîne logistique et notamment les grossistes et les détaillants.



4.7. Pratiques, logiques et besoins logistiques de la distribution automobile

La distribution automobile est un des principaux secteurs économiques de la Martinique. La voiture particulière est une composante essentielle de la vie des Martiniquais, et cela dans un contexte global qui favorise son utilisation. L'île compte en effet 205 524 voitures particulières et véhicules utilitaires de moins de 15 ans, pour 394 173 habitants en 2010.

Une des principales raisons de l'utilisation de la voiture particulière est la faiblesse et l'inorganisation des transports collectifs interurbains, (la mise en service du TCSP pourrait néanmoins en modifier l'offre). Ainsi, 71 % des ménages martiniquais sont équipés d'au moins une voiture et 80 % des actifs utilisent leur voiture ou un véhicule utilitaire pour se rendre au travail, alors que 10 % d'entre eux utilisent les transports collectifs.

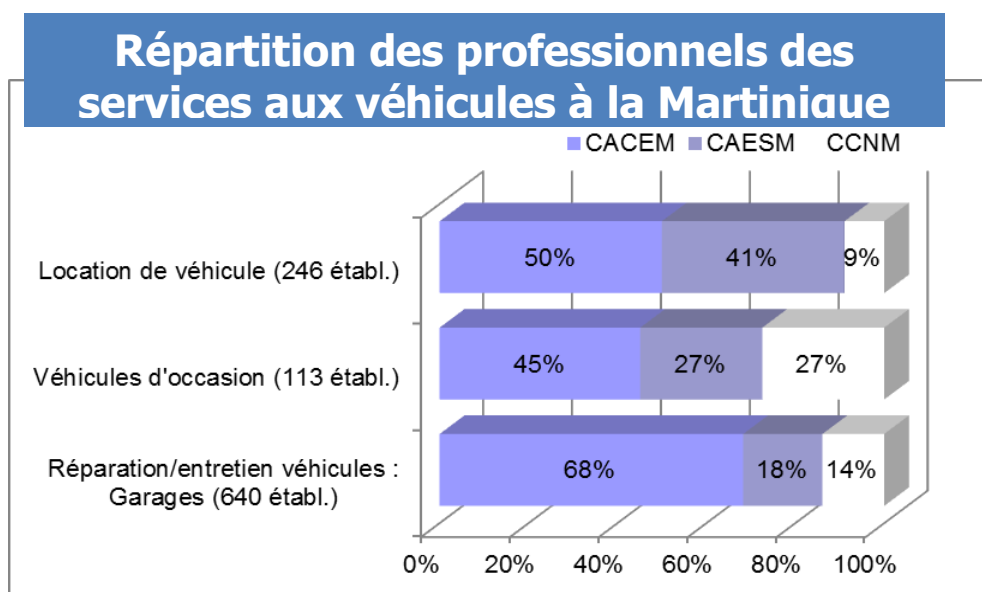
Cependant, on constate une baisse du marché national depuis 2007, certes de façon moins accentuée à la Martinique. Les concessionnaires ont vendu dans l'île 13 410 véhicules en 2012, soit 4 000 de moins qu'en 2007.

Le marché local est marqué par le multimarquisme, de grandes quantités de véhicules neufs en stock, la difficulté à élaborer des produits sur mesure et des délais de livraison importants (3 à 6 mois d'approvisionnement). La logistique des voitures neuves est totalement dépendante du transport maritime puisque la totalité d'entre-elles est importée d'Europe par bateaux spécialisés.

La logistique des pièces détachées dans le cadre du service après-vente est un volet essentiel de la filière automobile et une composante majeure de la vie quotidienne des martiniquais tant la voiture joue un rôle essentiel. En moyenne, 15 à 20 000 références sont gérées par magasin contre 3 500 en métropole, car l'éloignement de la métropole et les délais d'approvisionnement (supérieurs à 10 jours en raison du recours au transport maritime) qui en résultent rendent nécessaire le stockage de la plupart des références. Cela induit d'une part des coûts de stockage très élevés, et d'autre part la nécessité de disposer des compétences techniques pointues pour gérer ces stocks alors même qu'elles sont difficiles à trouver.

Les garagistes et professionnels de l'automobile sont nombreux en Martinique (environ un millier), constituant autant d'acteurs d'une des chaînes logistiques les plus actives de l'île. Ils sont très majoritairement implantés sur le territoire de la CACEM et constituent une part importante des occupants des zones d'activités du Centre de la Martinique.

Pour le reste, le marché de l'occasion qui représente environ 60 % des immatriculations en 2009 a une répartition plutôt corrélée à celle de la population, alors que les entreprises de location de véhicules sont plutôt situées en zones touristiques (moins de 10 % des loueurs étant situés sur la CCNM).



Sources : www.pagesjaunes.fr (accès 06/2013) Réalisation : UAG

4.8. Synthèse des filières

Hors filières BTP/matériaux de construction, les principales **caractéristiques de la logistique des filières économiques** de la Martinique sont les suivantes :

- Les filières de production martiniquaise et notamment l'agroalimentaire (premières activité industrielle de la Martinique) sont **très dépendantes de la grande distribution** pour leurs débouchés, alors que l'exportation représente une part minime de la production.
- Toutes les activités, qu'elles soient industrielles ou de distribution, ont une grande **dépendance de la métropole**, ce qui agit sur les rythmes d'approvisionnement, sur les délais, sur les volumes et sur les coûts de stockage.
- Les systèmes logistiques de l'île, tant pour l'industrie (notamment les plus importantes entreprises), que pour la distribution (en particulier les grands distributeurs) sont très **internalisés et peu collaboratifs**.
- Il apparaît que des efforts sont nécessaires de la part des entreprises pour faire de la logistique une **fonction stratégique**.
- Il se développe une **logique de massification** des flux dans la grande distribution, avec un concours soutenu de grossistes.
- **Le port et l'accès au port** sont des passages obligés pour la plupart des échanges amont et aval des entreprises martiniquaises car elles sont très dépendantes du transport maritime pour les importations comme pour les exportations, ce qui constitue une contrainte forte, notamment en raison de l'instabilité des relations sociales.
- **Le coût du fret maritime** est une donnée incontournable, avec le quasi-monopole de CMA-CGM qui est considéré comme un frein pour les logisticiens.
- **L'aide au fret initiée par le Conseil Régional** n'a pas produit les effets escomptés (procédures complexes, longues et lourdes, paiements trop tardifs..) et a entraîné une augmentation du prix du fret.

Les pratiques logistique et de transport se caractérisent notamment par :

- Une domination du transport des intrants de l'industrie ou de la distribution du port vers les entrepôts, les magasins ou les unités de production.
- La distribution de la plus grande partie des produits manufacturés est faite par VUL.
- Peu de production destinée à l'export utilise le fret aérien, essentiellement le melon et les fleurs.
- La pratique du « surstockage » est récurrente, avec des commandes regroupées 2 à 3 fois par an.
- Le recours aux transitaires locaux est sollicité pour les formalités douanières.
- La montée en puissance en matière de structuration des services logistiques par des recrutements récents de jeunes diplômés.

Enfin, plusieurs questions se posent en termes de **perspectives pour la logistique** en Martinique :

- Les projets de développement d'opérations et de sites logistiques sont **limités par le foncier disponible**, notamment dans le Centre de la Martinique.
- Les possibilités de **croissance sont envisageables à l'export**, mais moyennant des investissements financiers lourds.
- **Le fret inter-îles** qui est dynamisée par une demande importante propose une offre insuffisante en régularité et en volume.
- **L'apportement du Robert** est de plus en plus indispensable pour un certain nombre d'activités industrielles en import et en export et les attentes pour le faire évoluer en un véritable port sont importantes.

5. La filière matériaux de construction

5.1. Une problématique économique, sociale, sociétale

En regard des besoins de la Martinique mais également de ses ressources et de son industrie, la filière des matériaux, du BTP et des Travaux Publics est une filière clé du territoire. **Pour des raisons qui tiennent aux besoins, à la géologie mais également aux choix d'aménagement du territoire, elle est une filière clé du transport de marchandises (qui arbitre, pour Saint Pierre, la déconnexion spatiale entre sites d'extraction et sites de « consommation »).**

Génératrice de flux, la filière est également génératrice de nuisances de moins en moins bien acceptées par les populations et les communes en raison de leur importance mais aussi de la configuration du **réseau routier qui concentre les trafics sur un nombre réduit d'infrastructures et d'itinéraires.**

Le rôle de la filière dans l'économie et dans le transport routier de marchandises en fait également un lieu de cristallisation de revendications dont la portée dépasse parfois la filière.

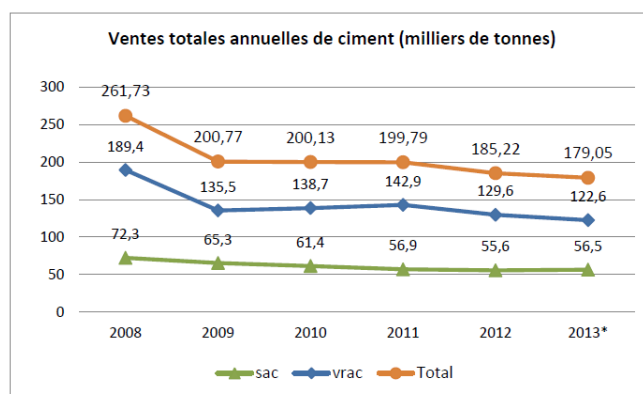
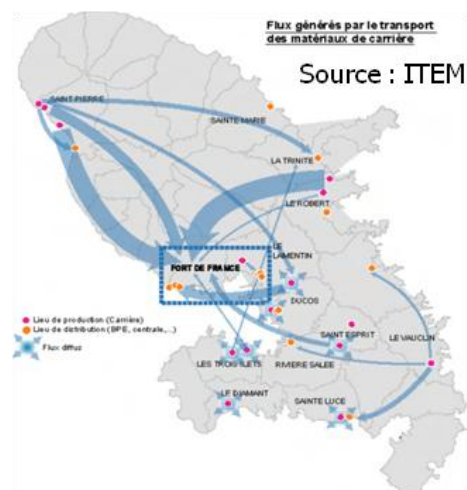
Sensible à la commande publique et aux dispositifs de défiscalisation (du transport et de la construction), **la problématique de la filière est à la fois économique, politique et sociétale.** Elle renvoie, pour son avenir, à la démographie de la Martinique, aux choix d'aménagement, aux mesures d'accompagnement possibles du vieillissement de la population dans un contexte d'évolution de la société martiniquaise (constructions de maisons de retraite, par exemple). Enfin, les choix d'aménagement futurs s'effectueront sur un **territoire au foncier contraint** ce qui pourrait à l'avenir (plus que dans le passé) poser la **question non seulement de la construction mais également de la déconstruction, problématique qui appelle la structuration d'une nouvelle filière et d'une nouvelle logistique (déchets de chantiers).**

5.2. Les TP/BTP : un secteur en crise et sensible à la commande publique

La problématique des transports de matériaux ne peut pas être abordée en dehors d'une approche systémique et d'une approche filière intégrant les principales activités utilisatrices : les TP et le BTP.

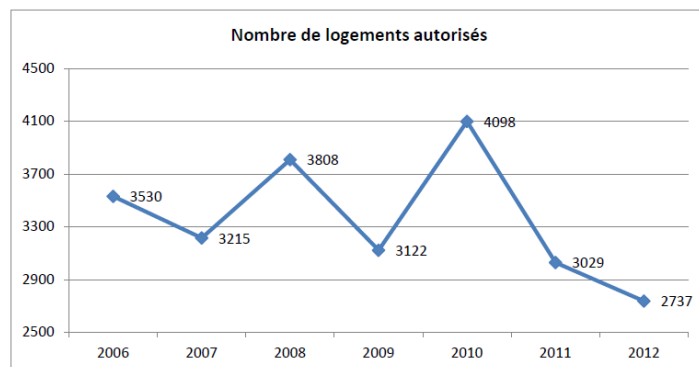
Indicateur traditionnellement pris en compte pour estimer la santé du secteur des TP/BTP et donc des matériaux, **les ventes de ciment** montrent une situation difficile. En 2012, les ventes totales se sont établies à environ 185 000 tonnes, en baisse de 7 % par rapport à l'année précédente. La baisse devrait se poursuivre en 2013 pour atteindre un volume d'environ 179 000 tonnes. **En 2013, si les estimations sont confirmées, les ventes de ciment auront donc reculé de 30 % par rapport à l'année 2008.**

La construction de logements connaît un rythme erratique mais également orienté à la baisse.



Source : Producteurs (*l'estimation pour 2013 a été calculé sur la même tendance que 2012)

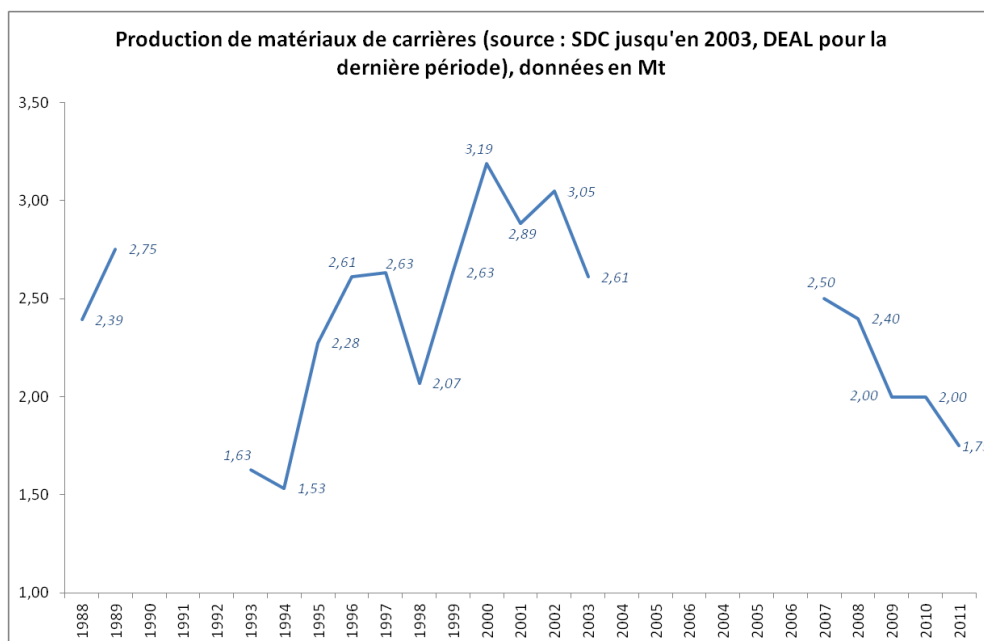
Etat des lieux du transport de marchandises et de la logistique en Martinique Synthèse du diagnostic



Source : DEAL Martinique, SITADEL

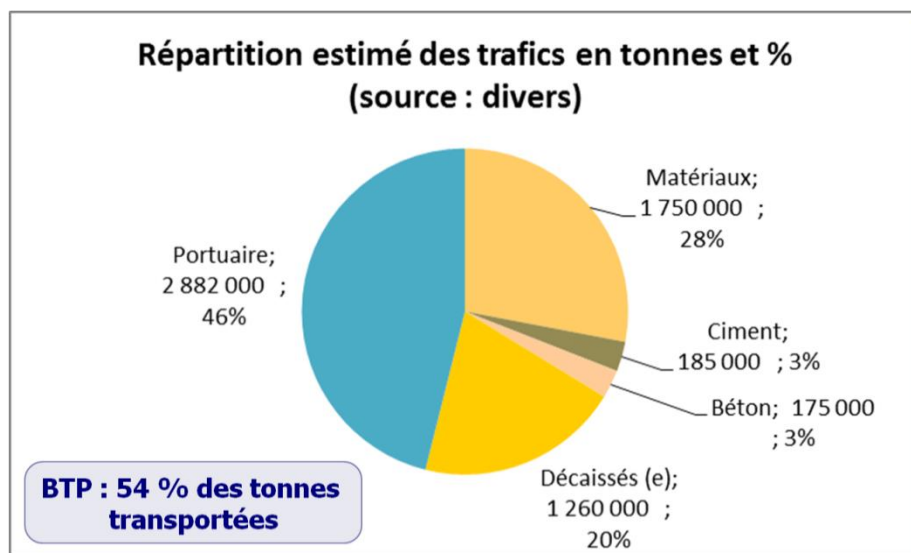
Selon l'étude menée par l'ITEM en 2009, **70 % de la production de granulats est absorbée par la commande publique contre 30 % par le secteur privé**. Au-delà des logements, notamment sociaux, cette commande publique tire le marché via ces grands projets (lycées, hôpitaux, routes,...). De ce point de vue, l'ensemble des acteurs des secteurs des matériaux et des TP/BTP rencontrés s'accorde pour dire que les travaux impulsés par la commande publique tendent, d'une part, à se réduire et, d'autre part, à se concentrer sur les **programmes sociaux** pour lesquels la **recherche de coûts bas est un axe majeur**. Parallèlement les acteurs rencontrés dans le cadre de la présente étude indiquent également une **commande publique insuffisamment prévisible et insuffisamment lissée** et qui participe, de ce fait, à un dimensionnement du marché sur les pointes et à des phénomènes de surcapacité en période de creux d'activités.

En regard de la situation de la construction, **la production de matériaux de carrière** est assez logiquement et assez nettement orientée à la baisse. Le niveau de la production s'établissait ainsi à 1,75 millions de tonnes en 2011. Entre 2011 et 2007 (année pour laquelle la production était d'environ 2,5 millions), les tonnages auraient donc chuté de 30 %. Ce niveau n'a jamais été atteint depuis les années 1993-1994 qui étaient également particulièrement basses.



5.3. Géopolitique de la filière : des arbitrages intégrant géologie, choix d'aménagement et concentration capitaliste

En Martinique, comme ailleurs, la filière matériaux/BTP/TP est la première contributrice en termes de génération de transport (environ 1 tonne sur 2 transportées en Métropole ou en Martinique relève de ce secteur).



Données décaissés : prise en compte de décaissés équivalent aux matériaux livrés sur chantier, 72 % de la production de granulats

Cette densité de trafics se couple, en Martinique, de trafics inégalement répartis sur le territoire (même s'il convient de rappeler que le pôle de Saint Pierre, très important avec environ la moitié de la capacité de production de granulats martiniquais, n'est pas le seul pôle existant). La problématique du transport des matériaux est donc exacerbée par une « géopolitique » particulière de l'offre et de la demande, structurée par :

- **la géologie** (présence de la matière première, qualités différentes de matériaux selon les gisements, risques d'épuisement, ...),
- **la localisation de la demande** (chantiers, installations du commerce de gros et du commerce de détail spécialisés, centrales à béton et centrale d'enrobés,...),
- **les choix politique** qui ont assez nettement favorisé la pouzzolane et Saint-Pierre et visé à sauvegarder le potentiel touristique du sud de l'île,
- **un contexte concurrentiel et capitalistique qui conduit les centrales à béton, particulièrement en période de crise, à s'approvisionner en intra-groupe ou auprès de partenaires qui ne sont pas des concurrents directs (sur un des segments couverts par les grands groupes : carrières, centrales, chantiers BTP/TP/Terrassements).**

Ces choix sont désormais en partie arbitrés par le transport qui doit reconnecter des logiques déconnectée spatialement.

Les carrières identifiées sur la Martinique

Etablissement (Nom Usuel)	Ville	Nature	Capacité autorisé (t/an)	Date de fin	Groupe
AGREGATS DU NORD	ST ESPRIT	Coulée de Lave	170 000	03/06/2017	Indépendant
BLANCHARD Carrière Croix Rivail	DUCOS	Coulée de Lave	240 000	24/02/2016	COLAS
Carrières GOUYER	ST PIERRE	Dépôts Pyroclastiques	420 000	14/06/2017	COLAS
CDC - Carrière Fénelon	DUCOS	Coulée de Lave	60 000	22/03/2014	CDC
CDC - Carrière Habitation Desportes	ST LUCE	Coulée de Lave	150 000	01/01/2018	CDC
CDC - Carrière Long Pré	LE LAMENTIN	Coulée de Lave	162 000	02/08/2013	CDC
GRAVILLONORD - Carrière La Digue	LE ROBERT	Coulée de Lave	30 000	26/03/2014	COLAS
GRAVILLONORD - Carrière Petit Galion	LE ROBERT	Coulée de Lave	500 000	28/10/2012	COLAS
LAGUERRE HERVE - Carrière La Mélisse	LE DIAMANT	Dépôts Pyroclastiques	145 000	02/08/2012	Indépendant
PTI - Carrière La Pointe	LES TROIS ILETS	Argile	30 000	26/12/2012	Indépendant
PTI Carrières Sarcelles et Mathurin	LES TROIS ILETS	Argile	30 000	18/02/2010	Indépendant
SABLIM Coulée Rivière Blanche Sud	ST PIERRE	Dépôts Pyroclastiques	250 000	05/08/2014	
SECPA - Carrière Morne Jalouse	LE VAUCLIN	Coulée de Lave	150 000	03/02/2013	Indépendant
SFC - Fond canonville Car et ltm	ST PIERRE	Dépôts Pyroclastiques	540 000	07/07/2019	Bernard HAYOT
SNEC MAC - Carrière La Reprise	RIVIERE SALEE	Coulée de Lave	60 000	15/10/2011	Indépendant

Source : DRIE

Au final trois logiques coexistent :

- **celles des carrières éloignées du marché, produisant (relativement aisément) un sable à faible valeur avec une forte sollicitation du transport** : sur un acheminement entre Saint Pierre et la zone Fort de France – Lamentin, le coût global d'une tonne de matériau est, en conséquence, composée à **proportion égale du coût d'extraction et du**

coût de transport. De ce fait, **la recherche de gains de productivité est forte** sur ce segment et donne de l'attractivité au semis (le recours à ce type de matériel est limité via l'accord des 30 %) et **aux camions en aluminium** (plus légers, permettant par conséquent un emport plus élevé que les camions en fer mais également plus fragiles) ;

- **celles des arrières plus proches, produisant un matériau couteux à extraire** (par explosion) **mais avec des transports plus aisés à optimiser** d'autant que la flotte utilisée (camions en fer, moins fragiles) est également plus polyvalente et permet notamment de positionner les camions sur des marchés de terrassement (matériaux durs) ;
- **une logique « terrassement »**, qui représentent autant voire plus de volumes sur un chantier que les apports en granulats ou en béton, mais dont l'importance est assez largement sous-estimée tant en termes de coût et de logistique d'évacuation (dans les appels d'offre) qu'en termes de marché porteur pour les transporteurs (car concerne assez peu la flotte utilisée à Saint Pierre).

5.4. La question centrale de la formation des prix

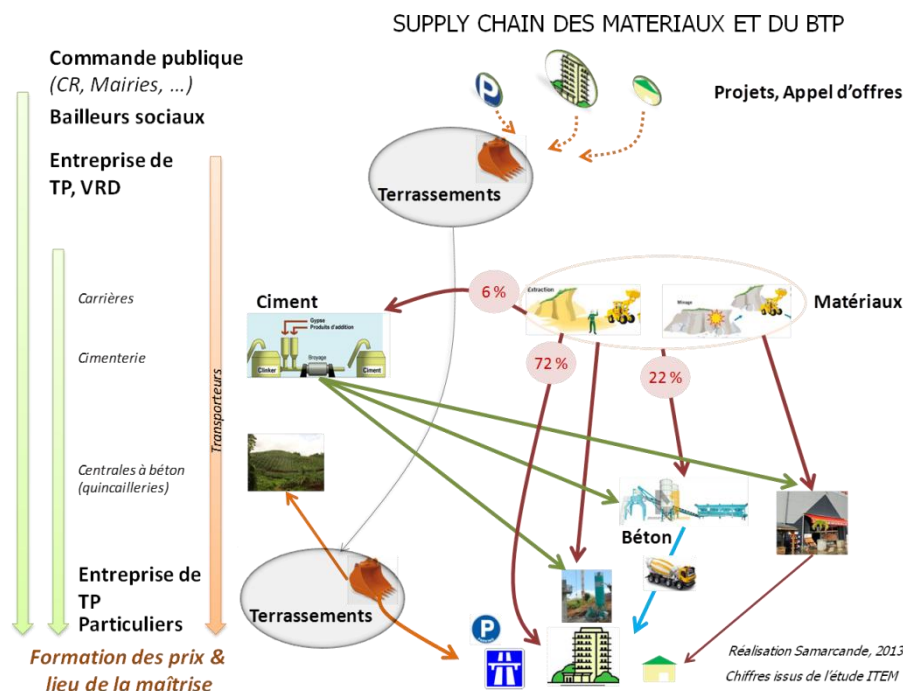
La question du transport de matériaux est récurrente en Martinique. Elle a souvent été analysée au travers de la problématique de la **surcapacité**, cette dernière étant effectivement mise en exergue par un grand nombre de professionnels du transport et par les « chargeurs ».

En l'absence de système d'observation statistique, cette surcapacité est à notre sens extrêmement difficile à évaluer car elle ne peut être qu'estimée, ce qui, dès lors, suppose d'utiliser des ratios en vigueur, lesquels **traduisent eux-mêmes une certaine représentation de la réalité**. De fait, l'estimation de la surcapacité, est généralement réalisée sur la base d'un emport moyen n'intégrant pas la possibilité de recourir à des semis, d'un nombre de tours moyens (généralement 3) qui est réputé représenté un transport optimisé (mais n'intégrant, par exemple, pas la possibilité qu'une entreprise ne fasse pas que du transport de sable), d'une amplitude de travail autorisée (par la réglementation et les horaires d'ouverture des sites), ...

Compte tenu de l'impossibilité d'objectiver les calculs, il nous semble nécessaire d'adopter une autre démarche, **plus systémique, sur les enjeux clé de la filière**, d'autant que, à notre sens, la surcapacité (a minima conjoncturelle) est inhérente à une économie ilienne.

Cette vision plus globale appelle une réflexion :

- Sur la formation des prix au travers **d'un coût complet de la construction** allant du granulat au bâtiment ou à l'ouvrage (terrassements compris) en passant par le béton (fabriqué sur centrales fixes ou de chantier) ou par l'enrobé,
- Dès lors, sur la **responsabilité des différents acteurs**, dont les acteurs publics au sens large (commande publique), et sur la prise en compte des **coûts réels de la logistique**, dans les appels d'offres,
- Sur l'ensemble des maillons de la supply chain, y compris sur celui des terrassements (logistique et coût d'évacuation, équipements de traitement et de stockage,...) et, pour l'avenir, sur celui des déchets de chantiers,
- Sur le développement des centrales de chantiers qui procède d'une même démarche de baisse des coûts et d'un même risque de sous-évaluer les coûts de la logistique (donc les prix des matériaux et du béton),
- de la place et des pratiques du compte propre,
- des phénomènes d'apparition de carrières « sauvages ».



5.5. Le transport de matériaux : microcosme de la problématique transport en Martinique

Le transport de matériaux à partir de Saint Pierre (qui n'est qu'un segment du transport des matériaux¹) présente une singularité forte qui n'est **pas liée à une fatalité géologique mais à des choix d'aménagement** du territoire (schéma des carrières). **Le transport**, inhérent à ces choix d'aménagement **car maillon intégrateur, est donc une conséquence « naturelle »** mais qui a été insuffisamment prise en compte tant dans sa dimension technique (occupation des infrastructures) et dans son acceptabilité par les populations.

Les volumes transportés pour la filière des matériaux sont importants (environ 50 % des tonnages de fret terrestres martiniquais totaux, selon une estimation très théorique et sans doute partielle).

Cependant au-delà de cela, le transport de matériaux semble être un microcosme du transport de marchandises en Martinique et il n'est dès lors pas étonnant que l'ensemble des transports soit regardé au travers du prisme des matériaux.

On retrouve en effet :

- **Une pratique de la mutualisation et de la coopération mais avec une multiplication des coopérations** et des visions parfois individuelles de la coopération (en schématisant, tous les chefs d'entreprises rencontrés sont patrons de coopératives ou de syndicats),
- **Une faible contractualisation** qui limite les possibilités de mobiliser un dispositif qui existe pourtant (le privilège du voiturier) en cas de non paiement du donneur d'ordre direct,
- **Des forces de la concurrence** qui vont bien au-delà de la concurrence entre transporteurs.
- **Une structure d'entreprises, des histoires d'entreprises, des comportements en termes d'investissement, une structure d'âge des chefs d'entreprises qui appelle des réflexions pour l'avenir mais qui doivent s'effectuer dans un cadre systémique** s'appliquant à travailler sur diverses variables et sur les interrelations entre variables et entre différents sous-systèmes.

Le schéma qui suit reprend les forces de la concurrence selon une adaptation du schéma de Porter. On retrouve par conséquent :

- **La concurrence entre transporteurs publics** et ses problématiques : structure du marché et ses segments (bennes alu / bennes fer / semis,...),

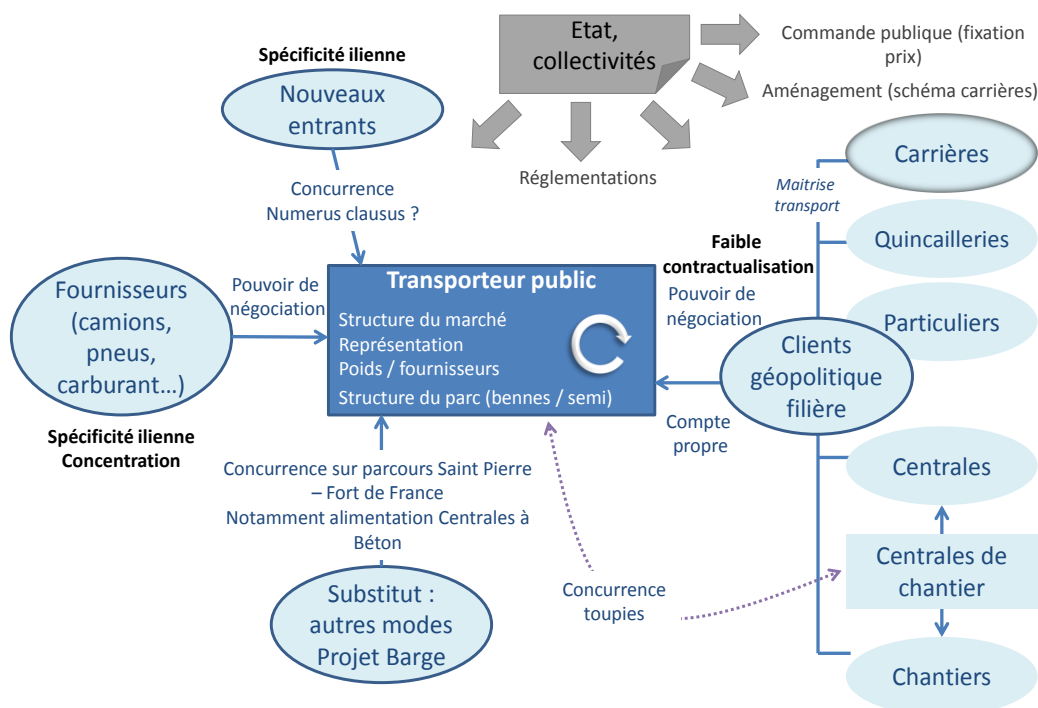
¹ Environ 50 % de la capacité de production martiniquaise de matériaux

- La force de la concurrence que représente (selon Porter) **les fournisseurs**. Il est difficile ici de ne pas évoquer la forte concentration des fournisseurs de camions et de pièces détachées sur l'Ile et le fait que ces fournisseurs sont également, via leurs groupes, des clients directs ou indirects des transporteurs,
- La force de la concurrence que représente (selon Porter) **les clients** avec, comme évoqué précédemment, des problématiques :
 - o de faible contractualisation,
 - o de commande publique et de marché peu lissé,
 - o de maîtrise du transport partagé (parfois par les carrières, parfois par les centrales,...),
 - o d'un rapport de force assez singulier où à la taille (des clients) s'oppose à un pouvoir de blocage (des transporteurs)
 - o une vision insuffisamment systémique qui réduit les problèmes à un « simple » face à face transporteurs/chargeurs alors que les problématiques sont, à notre sens, beaucoup plus larges,
- La force de la concurrence que représente (selon Porter), **les produits/services de substitution**. Le développement de la barge, le développement des centrales de chantier (pour les transporteurs de toupies), le compte propre (dans ce qu'il permet et éventuellement dans certaines de ses dérives) peuvent être ici évoqués. **Singulièrement, une grande majorité des « produits de substitution » sont développés par les clients eux-mêmes.**

A côté de ces forces, on pourrait ajouter :

- Celle que représente les **nouveaux entrants** (non pas que le transport routier en Martinique risque, comme ailleurs, de s'ouvrir à la concurrence des pavillons étrangers) mais que la question des limites à l'entrée (numerus clausus) mérite d'être posée sur une île à activités peu diversifiées,
- Celle de **l'Etat** (via la réglementation et son application et via les contrôles) et des **collectivités** (au travers de sa politique en matière de transport mais plus globalement de sa stratégie de territoire).

Transports de matériaux forces de la concurrence (adapté de Porter)



5.6. Le transport maritime : produit de substitution ou nécessité de durabilité des transports ?

Pour les raisons évoquées plus haut (importance des flux, dispositif infrastructurel accentuant le phénomène de concentration et limitant les itinéraires possibles, choix d'aménagement arbitrés par le transport), la question de la durabilité du transport de marchandises, en général, et de matériaux entre Saint Pierre et les zones de consommation de granulat, en particulier, apparaît comme un enjeu important du territoire. Parallèlement la focalisation sur la durabilité du transport de matériaux, alors que les flux sont certes importants en regard des autres frets mais demeurent relativement « modestes » en regard des trafics de véhicules particuliers en Martinique, n'est pas sans poser également question.

Les études et une première expérimentation ont démontré la faisabilité du projet sur les bases suivantes :

- Une barge de **2 000 tonnes**
- **20 chauffeurs à l'arrivée** : 100 tonnes livrées/jour/chauffeur (solution sans stockage)
- **Un potentiel prioritaire de 200 000 T** soit environ 20 % de la production du pôle
- Remplacerait environ **16 à 17 000 camions / an soit environ 60 à 70 /jour.**

Cette faisabilité qui repose sur des équipements existants (quais des carrières) et un savoir-faire avéré (puisque les flux export existent et utilisent le maritime) devra faire ses preuves dans le cadre d'une mise en œuvre plus mutualisée (avec les difficultés inhérentes à la mutualisation) et plus industrialisée (avec un équipement spécifique à Fort de France).

Au-delà de la question de la mise en œuvre, du choix d'un site à Fort de France, des coûts inhérents à ce site, des aires de marché pour lesquelles cette solution sera pertinente compte tenu du coût de la rupture de charge,... il nous semble nécessaire d'indiquer que :

- La barge doit démontrer sa pertinence en dehors de toute autre problématique liée au transport (et notamment en dehors de celle liée ou supposée liée à la surcapacité). Pour ce faire elle doit, à notre sens **s'inscrire dans un projet global de territoire valorisant les côtes et s'inscrivant dans une logique de développement économique et non pas uniquement de report modal,**
- Le calcul mécanique d'une sur-capacité, certes admise par tous, ne doit être le paramètre qui donne du sens à des problématiques porteuses d'enjeux singuliers : l'enjeu social de court terme en regard de la structure du marché (plan de départ), l'enjeu de moyen terme de développement du maritime comme outil de report modal et de développement durable, enjeu de l'absorption des flux inhérents à des choix d'aménagement du territoire et de la gestion de ces trafics.

5.7. Le ciment : une hyper concentration

Le ciment est une composante essentielle de la filière et de la supply chain des TP/BTP.

En la matière, il existe une seule station de broyage (Lafarge Ciment Antillais). Cette dernière est alimentée :

- **A l'import** : clinker, par voie maritime de 140 000 t / an, en forte baisse puisqu'il était de 200 000 t / an en 2008, en provenance de Colombie et du Venezuela. Gypse à raison de 10 000 t / an depuis l'Espagne.
- **Localement** : pouzzolane depuis la zone de Saint Pierre par camion benne en vrac. 35 000 tonnes en 2012.

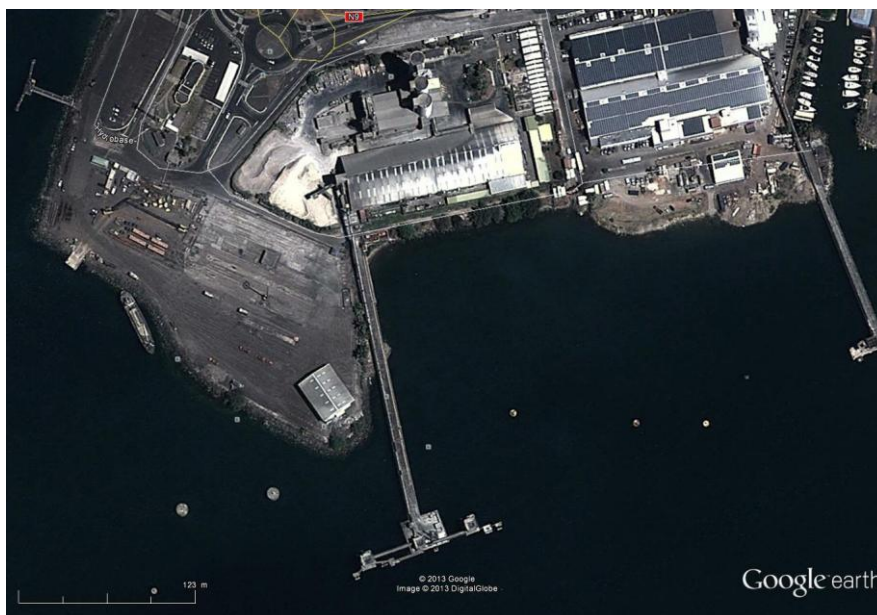
La station de broyage a une capacité de production de 250 000 t. Ce n'est pas une cimenterie au sens production car elle ne fait pas de clinkérisation (cuisson du clinker). Avant 1971, date d'implantation de la station de broyage, le ciment arrivait exclusivement par sacs, ce qui était peut-être adapté aux constructions d'habitations traditionnelles mais en inéquation avec un véritable essor industriel.

Son activité, comme de nombreuses activités martiniquaises s'effectue sur un marché étroit (et « fini » spatialement) et pourtant convoité (risques d'importations de ciment depuis Trinidad). 4 types de ciments pour des usages différenciés, qui sont vendus soit en vrac (72% de la production vendue aux centrales à béton), soit en sac (pour les négociants et revendeurs). Géographiquement, les centrales à béton sont plutôt au centre et un peu au Sud Martinique. 750 tonnes de ciments sortent chaque jour.

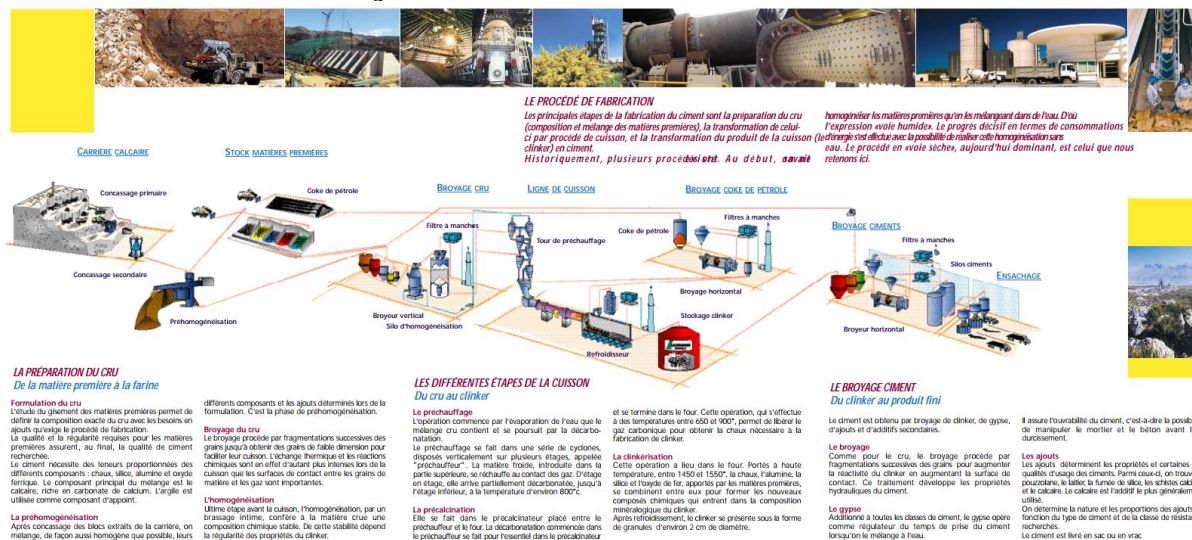
Etat des lieux du transport de marchandises et de la logistique en Martinique Synthèse du diagnostic

Le marché martiniquais est trop étroit pour l'implantation d'une autre station de broyage. **La tendance de production est toujours à la baisse.** Il n'y a pas d'indicateur positif pour une reprise faute de grand projet porteur. Les dernières « belles années » correspondent à la construction de la Tour de la pointe Simon qui s'est terminé en 2009, et la rénovation (nouvelle centrale) de la centrale EDF de Bellefontaine. Le TCSP, en retard, ne consomme pas beaucoup de ciment. Le nouvel hôpital universitaire La Meynard à Fort de France a commencé les travaux, mais en retard aussi.

La menace aujourd'hui est **l'importation de ciment depuis les Antilles**, ou l'implantation de silos. On trouve facilement du clinker en Antilles, et certaines entreprises de caraïbe souhaiteraient venir vendre sur le territoire français. L'entreprise TCL (Trinidad Cement Limited, plus grand fournisseur de ciment pour la Caricom) envisagerait des importations depuis Trinidad, ou il existe des cimenteries.



Déchargement de Clinker à Fort de France Pointe des Carrières



5.8. Le second œuvre

Le secteur des matériaux de second œuvre est, naturellement, un segment important de l'économie martiniquaise et renvoie à des problématiques économiques et sociétales.

Il est également un secteur important de la grande distribution et un secteur particulièrement concentré : Joseph Cottrell est leader en Martinique avec 55-60% du marché. Ses principaux concurrents sont Laguarigue (2^{me}) et Point Mat. (3^{me}). Laguarigue était auparavant numéro 1. En 2008, Joseph Cottrell représentait 25% de parts de marché sur 5 points de vente.

Le marché subit la **crise économique et la réduction de la dynamique du BTP** que de nombreux interlocuteurs relient à la modification des dispositifs de défiscalisation. Sur les 4 premiers mois de 2013 les cimentiers de Martinique sont à moins 10% par rapport à l'année dernière. Depuis 2008, le marché du ciment antillais a perdu 30%. La Martinique semble particulièrement touchée par la crise du BTP, peut-être davantage que la Guadeloupe. Parmi les raisons invoquées au caractère atone du marché figurent l'attente de la réforme territoriale et de l'assemblée unique (temps que l'Assemblée unique n'est pas en place les projets sont freinés) et l'antériorité des investissements martiniquais (la Guadeloupe est encore sur une tendance de fin d'équipement alors que la Martinique a été équipée plus tôt, le plus gros des investissements est passé).

Si les importations (en provenance d'Europe, du reste du Monde dont Amérique) sont très importantes et posent la question de la forte dépendance portuaire, le secteur est peut être celui qui, au sein de la grande distribution, valorise le plus les productions martiniquaises (ciment, acier, matériaux, peintures, lambris PVC, briques, tôles...).

Chez Joseph Cottrell 60% des références produites sont issues de l'importation : bois de charpente, bois de coffrage, produits adjuvent béton, panneaux de contreplaqués, aciers, poutrelles, cornière, carrelage, sanitaire, portes, tuyaux PVC... Les origines sont européennes (carrelage, sanitaire, via Le Havre, Rouen, Marseille ou Anvers), chinoises (contreplaqués), tunisiennes ou indiennes (produits sidérurgiques, aciers). Les arrivages se font à raison de 1 200 EVP par an et en conventionnel, notamment pour le bois. Les conteneurs sont soit acheminés directement sur les points de vente² situés à Mangot Vulcin, Schœlcher et Le Marin (pour les conteneurs mono produits), soit passent par l'entrepôt central de la Jambette pour être triés avant d'aller sur les points de vente.

Tout arrive par le port de Fort-de-France, très exceptionnellement par celui du Robert qui est handicapé par des problèmes techniques, de place, de tirant d'eau et d'accessibilité routière. De plus, le Robert n'est pas gardienné (tout ce qui y rentre doit être repris dans la journée). Le plus pratique reste Fort de France, à 10 minutes seulement de la Jambette.



Un autre enjeu du secteur du BTP second œuvre réside dans **l'ouverture au marché caribéen** (notamment Guadeloupe) freiné par l'offre maritime (coûts, fréquences des relations). Le développement des relations entre la Martinique et la Guadeloupe est primordial pour l'entreprise Pronova (fabrication de panneaux sandwich isotherme pour le BTP, la construction et la rénovation). Les deux marchés sont limités. Pronova ne peut se permettre d'avoir une usine dans chaque île. Mais les coûts de transport maritime entre les deux îles sont trop élevés (ce transport pèse pour 8-12% de la facture Pronova, répercuté sur le prix du produit, alors qu'il ne devrait pas excéder 3-4% du coût du produit selon Pronova) et les fréquences trop faibles (auparavant deux bateaux par semaine, plus

² Joseph Cottrell possède 6 points de vente en Martinique : le principal est celui de la zone de la Jambette à Fort de France. 12-13 000 m², Mangot Vulcin sur 15 000 m², Schœlcher, 4-5 000 m², Le Marin, 5-6 000 m², Sainte-Marie et un point de vente de 100 m² dédié aux piscines à Ducos.

qu'un seul bateau aujourd'hui). Pour envoyer sa marchandise en Guadeloupe, Pronova indique payer 72 euros/m³. Pour faire venir une marchandise de France 90 euros/m³, alors que la distance est pourtant beaucoup plus importante. Pronova souhaiterait aussi exporter en Guyane mais les coûts de transport sont encore plus élevés.

6. L'offre logistique

6.1. Les enjeux de l'externalisation de la logistique

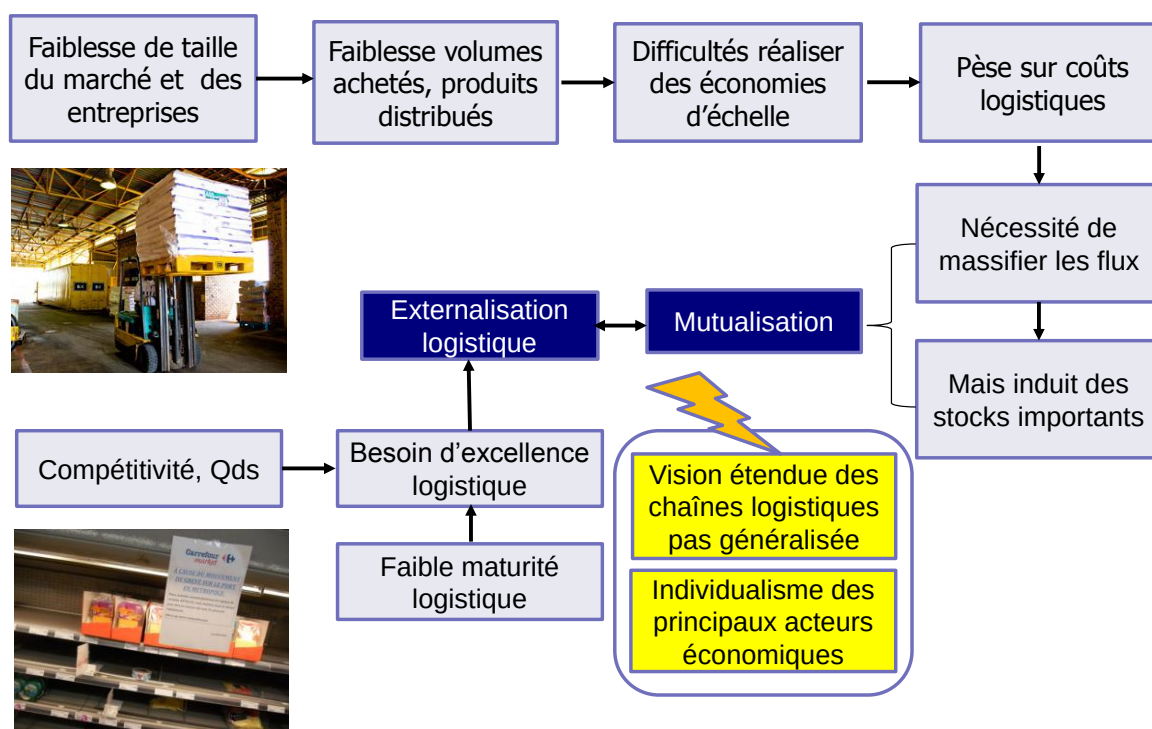
La logistique est une fonction qui a récemment émergé en Martinique comme une composante de plus en plus indispensable à la compétitivité des entreprises et plus généralement au bon fonctionnement de l'île. Mais les conditions d'une logistique efficace sont obérées par un certain nombre de contraintes inhérentes aux conditions spécifiques de la Martinique.

Ainsi, la faiblesse de la taille du marché local et de la taille critique des entreprises induit une faiblesse des volumes de produits achetés et distribués. Cette situation fait que les entreprises ont de grandes difficultés à réaliser des économies d'échelle, ce qui pèse sur les coûts logistiques. Il apparaît donc nécessaire de massifier les flux pour contrebalancer ce handicap, mais ce qui induirait des stocks importants.

La solution peut être trouvée au travers du recours à la mutualisation des flux, ce qui permet de mettre en commun les flux et l'utilisation des moyens pour les traiter, et ainsi de réduire les coûts opérationnels. Cette massification par la mutualisation induit l'acceptation par les détenteurs des marchandises à traiter d'une démarche logistique commune et partagée. **L'externalisation des opérations logistiques**, c'est-à-dire la délégation de la gestion d'une partie des flux de l'entreprise à une entreprise tiers, **les prestataires de services logistiques**.

L'émergence des prestataires de services logistiques est justifiée par la recherche de compétitivité et de qualité de service des entreprises et donc d'un besoin d'excellence logistique que la faible maturité logistique des entreprises ne permet pas. Les prestataires permettent en effet d'offrir un savoir-faire, des compétences et une technicité que les entreprises ne possèdent pas.

La mutualisation et l'externalisation de la logistique souffrent cependant de l'insuffisance de vision étendue de la chaîne logistique de la part de beaucoup d'entreprises et de l'individualisme de la plupart d'entre eux.



6.2. Les prestataires logistiques en Martinique

La nature des prestataires logistiques martiniquais est fortement conditionnée par le caractère ultramarin de la logistique locale, avec notamment le caractère prégnant des acteurs du transport maritime comme les Non vessel operating common carriers (NVOCC) ou les transitaires... qui sont des acteurs desquels le recours est obligatoire pour les opérations d'import et d'export.

Le marché de la prestation logistique terrestre est historiquement handicapé par les pratiques d'internalisation et individualistes des principaux groupes martiniquais, mais obéit aux besoins spécifiques des PME. Il est également limité par l'étroitesse du marché local et sa limitation par son insularité.

Le marché de la prestation de services logistiques à la Martinique est « dominé » par un nombre très restreint d'entreprises, quatre au total, qui proposent des prestations à faible ou moyenne valeur ajoutée. Mais l'émergence récente de nouveaux prestataires qui renouvellent les pratiques logistiques sont en train de modifier la nature du marché martiniquais. C'est le cas de l'entreprise Frigodom, principal prestataire logistique des DOM.

Le paysage de la prestation logistique en Martinique peut être segmenté en trois catégories :

Commissionnaires de transport	Pure players	
	Filiales de chargeurs	Entreprises indépendantes
Geodis Wilson	Log Services	Frigodom
Schenker		

- **Les commissionnaires de transport et les transitaires**, qui parallèlement à leur métier de base ont élargi leur palette d'offre à la prestation logistique, essentiellement autour du stockage ; il s'agit de deux filiales de grands groupes mondiaux : Géodis Wilson et Schenker, qui disposent de plates-formes de quelques milliers de m² au Lamentin (ZA Place d'Armes et Jambette).
- **D'un « pure player », filiale d'un groupe de la distribution** (Groupe Fabre), l'entreprise Log Service, qui cherche à se développer sur le marché des entreprises tiers, qui dispose d'une plate-forme également au Lamentin (La Lézarde).
- **D'un « pure player » indépendant**, le groupe Frigodom, évoqué plus haut, qui possède un entrepôt sous température dirigée de 3000 m² (23 000 m³) sur le port de Fort de France et vient d'acquérir la plate-forme sec que le groupe Lancry vient de lui céder à la Lézarde, suite à sa liquidation. Frigodom compte une trentaine de clients pour des prestations logistiques très pointues s'appuyant sur un système d'information performant.



La faible intégration et la fragmentation de la chaîne logistique en Martinique ne favorisent pas le développement des prestataires logistiques, de même que la faible pression des consommateurs et la domination du flux poussé.

Actuellement, les prestataires logistiques martiniquais ne sont pas au niveau des principaux territoires caribéens et sud-américains

6.3. Les enjeux d'une plate-forme mutualisée

La plate-forme logistique est un espace où se concentrent les producteurs de services logistiques innovants. Elle occupe une place hautement stratégique dans la gestion optimale de la chaîne logistique. La question de la réalisation d'une ou de plusieurs plates-formes logistiques publiques mutualisées est posée en Martinique depuis plusieurs années, avec des avis diversifiés mais sans projet précis, qu'ils émanent des industriels, des distributeurs, des transitaires, des acteurs publics ou du port.

Mais le concept de plate-forme logistique est encore flou et une confusion est entretenue entre les notions de logistique prestée (réalisée par un prestataire pour compte d'autrui), de logistique mutualisée par plusieurs chargeurs ou tout simplement d'outil immobilier mis en place indépendamment de l'offre de prestations.

La mise en service d'une plate-forme logistique pour mutualiser les flux pourrait revêtir plusieurs dimensions :

- La mutualisation des opérations logistiques pour les flux inter-continentaux afin de massifier et réduire les coûts de pré et post-acheminement au travers d'opérations de groupage-dégroupage mutualisées par les transitaires et autres opérateurs de transport intercontinental.
- La mutualisation des opérations de logistique terrestre pour optimiser la gestion des stocks, la distribution et le transport, et ainsi réduire le nombre de circulations et désengorger le réseau routier.

A ce jour, il n'existe qu'un seul vrai projet de plate-forme logistique, de nature totalement privée, celui de Frigodom-Logidom qui, outre son site sur le port et celui de la Lézarde, envisage e construire une plate-forme dédiée aux produits sous température ambiante de 10 000 m² sur le ZA d'Etang Z'Abricots (10000 m²).

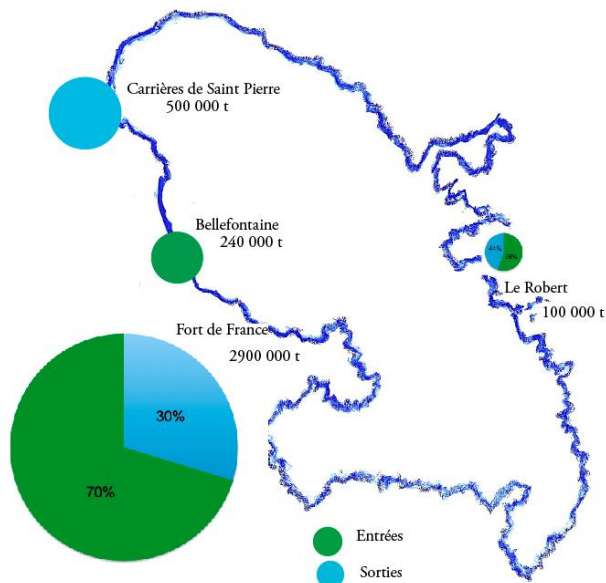
Parallèlement, une réflexion sur une plate-forme logistique portuaire sous douane pour mutualiser les opérations logistiques import-export est entamée par les transitaires, en parallèle avec une réflexion de caractère plus orienté aménagement menée par le port.

7. L'offre de transport maritime

7.1. Le port et les enjeux du transport maritime

Les échanges maritimes martiniquais sont plus complexes qu'on ne le pense et s'effectuent par divers points d'entrée et de sortie sur l'île.

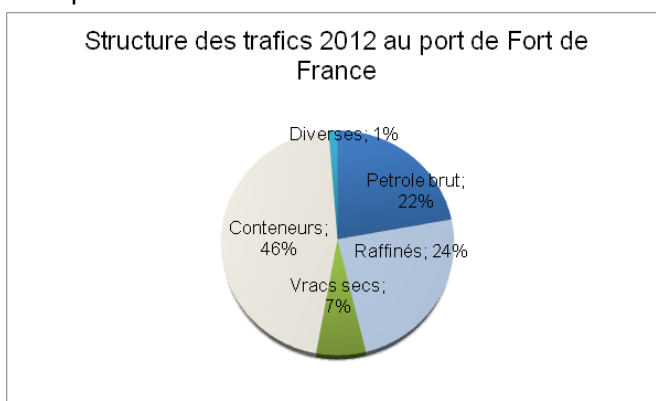
- Le GPM n'a pas le monopole du trafic, même s'il assure 77 % des trafics (100 % des conteneurs)
- Les appontements de la zone de St Pierre assurent selon notre estimation 13 % du trafic martiniquais (produits de carrières à destination de Trinidad pour la moitié des volumes, Bonaire, St Eustache pour un tiers, le reste vers Sainte Lucie, la Barbade et St Vincent)
- L'appontement de Bellefontaine absorbe 7 % du total du port en produits pétroliers pour la centrale EDF, à partir de navires Trade Wind souvent au mouillage à l'entrée de la baie de Fort de France.
- Celui du Robert, plus versatile mais de capacité très limitée, assure 3 % afic, mais pour des trafics spécialisés pour des industriels locaux. Sont traités sur le Robert (tirant d'eau 4 m) des produits métallurgiques pour Biométal, du riz (2000t/an), des céréales, en entrées et des ferrailles et engins divers en sortie, ainsi que de matériaux (pierres dures) vers les îles de la région en barges.



Le port de Fort de France avec un trafic de 3,1 Mt en 2012 est un port important en regard de la taille et de la population de l'île, notamment pour le trafic de conteneurs. Il est même le septième port français de conteneurs après Le Havre, Marseille, Dunkerque, Nantes-Saint Nazaire, Saint Denis de la Réunion et la Guadeloupe.

Son trafic est très concentré sur deux catégories de produits :

- Les conteneurs, qui représentent 46 % du trafic et assurent l'essentiel des importations et exportations en produits manufacturés.
- Les produits pétroliers qui assurent également 46 % du trafic, dont 22 % en produits bruts et 24 % en produits raffinés.
- Les vracs secs (7 %) et les marchandises diverses (1%) étant beaucoup plus faibles.



Le GPM de la Martinique est marqué depuis quelques années par un manque de fiabilité récurrent qui entraîne une stagnation de ses trafics malgré une relative capacité à l'export. Le tonnage annuel de 2012 est de 3,1 Mt soit une hausse de 10 %, mais les volumes sont en baisse constante depuis 2006 et stagnent depuis 2009 (+ 3%, idem pour les conteneurs). Pendant la même période, le port de Guadeloupe au même niveau en 2009 est à 3,8 Mt (+ 28 % pour le trafic total et + 48 % pour les conteneurs).

Cette faiblesse récurrente affaiblit le poids potentiel logistique de la Martinique dans le contexte caribéen et mondial

7.2. Un trafic déséquilibré et un système fortement régulé par la banane

7.2.1. Des liaisons essentiellement centrées vers l'Europe

CMA CGM opère 2 lignes avec les DFA :

- Une ligne Nord Europe : Dunkerque, Le Havre, Montoir / Guadeloupe, Martinique avec 6 navires porte-conteneurs équipés de prises frigo et avec touchées hebdomadaires.
- Une ligne Méditerranée Antilles (MedCarib) entre les ports de Méditerranée et les ports caribéens via Guadeloupe et Martinique et avec touchées bimensuelles.

Ces lignes sont opérées par 6 navires PCRF (portes conteneurs réfrigérés) de CMA CGM offrant des emplacements de conteneurs aux autres compagnies. Le cadencement sur la route Europe du Nord CMA CGM se fait comme avec une rotation de 4 navires de 2260 TEU de capacité dont 550 prises reefer : 1 en escale en Europe (Dunkerque, Le Havre, Montoir) 1 en mer Southbound, 1 en mer Northbound, et 1 en escale aux Antilles (lundi, mardi à la Guadeloupe, et ensuite à la Martinique).



On peut ajouter :

- 2 feeders Antilles-USA ne touchant que la Guadeloupe
- Des escales sur les lignes Brésil et Guyane majoritairement à la Guadeloupe

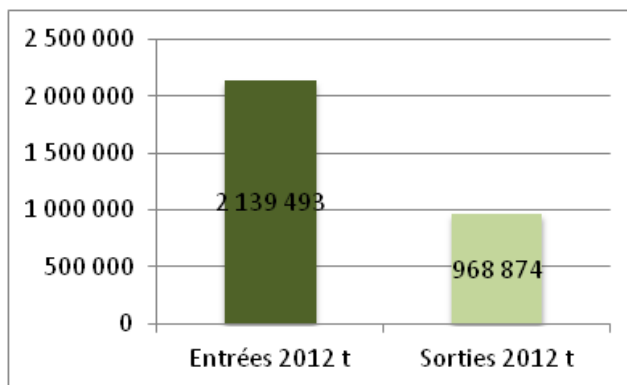
Il existe enfin d'autres liaisons :

- Une ligne de collecte de bananes opérée par GEEST.
- Des flux de produits pétroliers et de vrac orientés vers bassin caraïbe.
- 2 lignes de transport de véhicules en provenance d'Europe et d'Asie.

7.2.2. Les trafics de conteneurs : un trafic déséquilibré, un système cadencé sur la banane

Le trafic maritime de la Martinique est notoirement déséquilibré, le tonnage en entrées (importation) représentant 2,1 Mt, soit près de 69 % du trafic, alors que le trafic en sortie (exportation) ne représente que moins de 1 Mt, soit 31 % du trafic, représentant ainsi la structure des échanges de la Martinique.

Ainsi, 56% des boîtes à l'export sont vides, les conteneurs de bananes totalisant quant à elles 20 % des boîtes à l'export. Cette situation contribue à renchérir les coûts d'importation, alors qu'à l'export, les entreprises sont favorisées par une possibilité de négocier des prix moins élevés en raison de la surcapacité.



La position dominante des compagnies maritimes, et le la plus importante d'entre elles a entraîné l'ouverture d'une procédure par la Commission Européenne. « Dans le cadre d'une procédure ouverte par l'Autorité de la concurrence, les compagnies maritimes CMA-CGM, Maersk, Marfret et WEC Lines prennent des engagements permettant d'insuffler davantage de concurrence dans le transport par mer de marchandises entre l'Europe du Nord et les Antilles françaises » Autorité de la concurrence 25 Juin 2013. »

7.3. Le port : atouts, faiblesses, opportunités, menaces et les enjeux du transport maritime

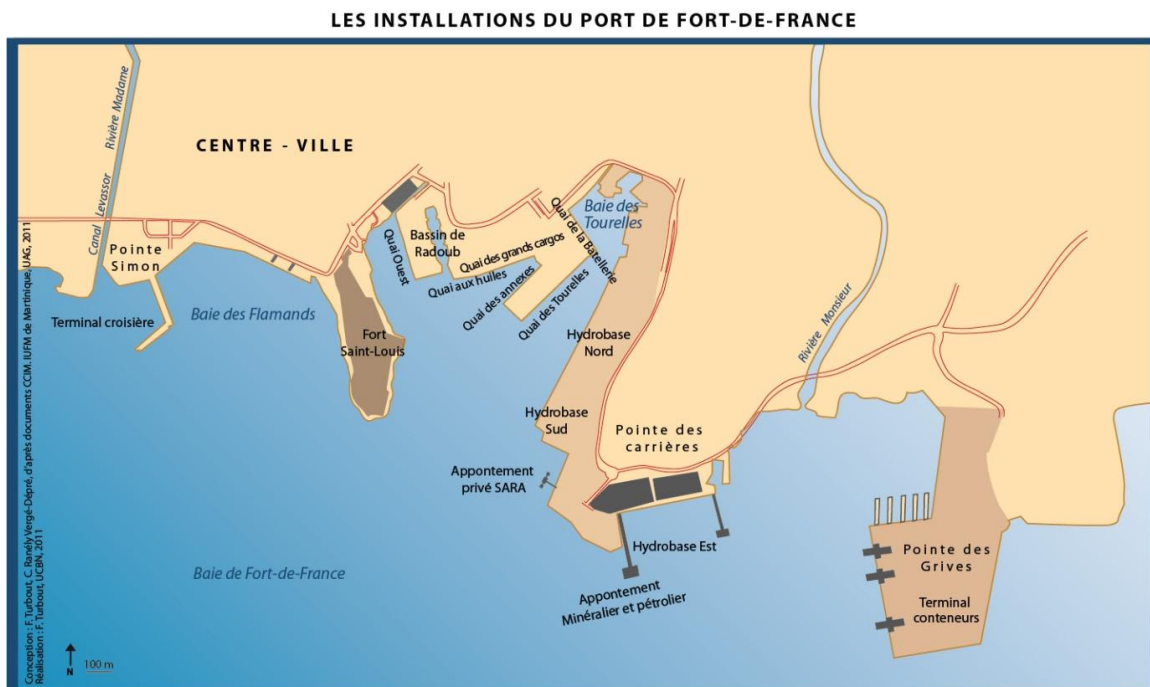
7.3.1. Des atouts naturels et techniques exceptionnels et des aménagements de grande qualité

GPM de la Martinique bénéficie d'atouts exceptionnels à l'échelle de la Caraïbe : le Port de Fort-de-France traite à la fois le trafic de marchandises, de passagers et la réparation navale.

Situés en bordure du tissu urbain très dense de la capitale foyaloise, il s'étend pour l'essentiel au fond d'un bassin naturel abrité à l'Ouest par le promontoire du Fort Saint-Louis qui rappelle son passé militaire, et à l'Est par la Pointe des Carrières. La saturation de ce site initial a conduit à une extension des infrastructures toujours plus à l'Est avec la construction d'un nouveau terminal à la Pointe des Grives où ont été transférées, depuis octobre 2003, les activités liées à la manutention des conteneurs. Le port totalise 2,7 km de quais et plus de 30 hectares de terre-pleins.

Le Terminal conteneurs de la Pointe des Grives, d'une capacité de 250 000 EVP a les caractéristiques suivantes :

- Longueur de quai : 450 m à -14 m
- 3 portiques Low-profile, post-Panamax de 40 tonnes de levage – 70 tonnes aux crochets.
- 1 zone d'activités de soutien de 5 hectares (3 bâtiments techniques, 1 bâtiment accueil clients, 4 gates (portes d'accès contrôlées), 1 zone de pré-tri. 14 chariots cavaliers. 1 zone de terre-pleins de 16 hectares .



L'Hydrobase est dédiée aux marchandises diverses hors conteneurs (véhicules, vracs solides et liquides) avec une longueur de quais de 640 m à -11 et -12 m, silo et grue pour la manutention de céréales ou autres vracs solides, rampe Ro-ro, parc à véhicules, hangars d'entreposage de produits divers (engrais...).

La Pointe des Carrières, comprend un appontement pétrolier et minéralier, pour hydrocarbures lourds, clinker et engrais en vrac. Le terminal a une capacité d'accueil de navires de 120 000 tonnes de port en lourd (Tpl) à - 17 m.

Le Bassin de Radoub pour réparation navale a une longueur de 180 m, une largeur de 23,5 m à - 7,6 m.

Le Terminal de croisière de la Pointe Simon a un appontement de 300 m à -10 m avec 2 postes à quai, à l'Ouest pour les navires de 200 m, à l'Est pour les navires de 365 m de long.

Le Quai des Tourelles qui accueille des navires de croisière a une longueur de 325 m à - 11 m.

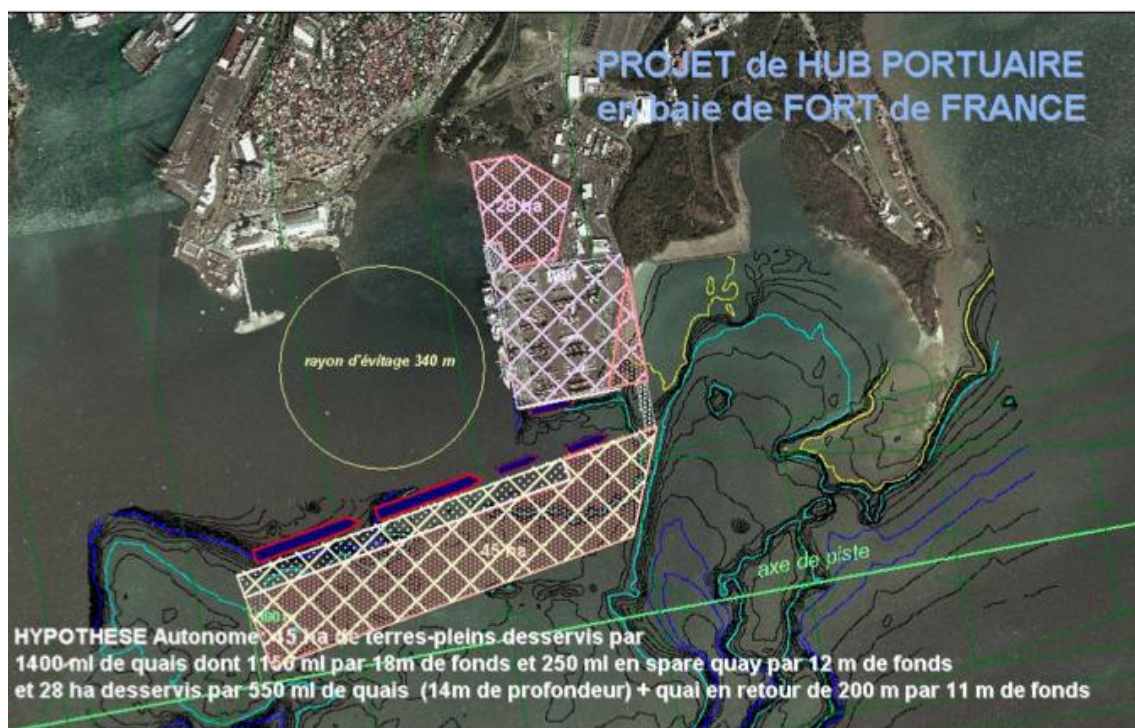
Le Quai des Grands cargos, qui accueille également des navires de croisière a une longueur 180 m à - 9 m.

Doté de **profondeurs naturelles sans équivalent dans la région** (Fosse Dillon -18m) et naturellement protégé des vents et des courants, le port de Fort de France et singulièrement le terminal de la Pointe des Grives a développé un projet de Hub intermédiaire » en 2 extensions successives Est et Nord.

L'extension Est permettant le gain de 3 ha, offrant 1000 slots (emplacements) supplémentaires (s'ajoutant aux 2750 existants) et la mise en place d'un quai en retour de 310 m de long à -12m.

L'extension Nord permettra elle d'allonger le quai principal de 180 m et de gagner 9 hectares de terre pleins.

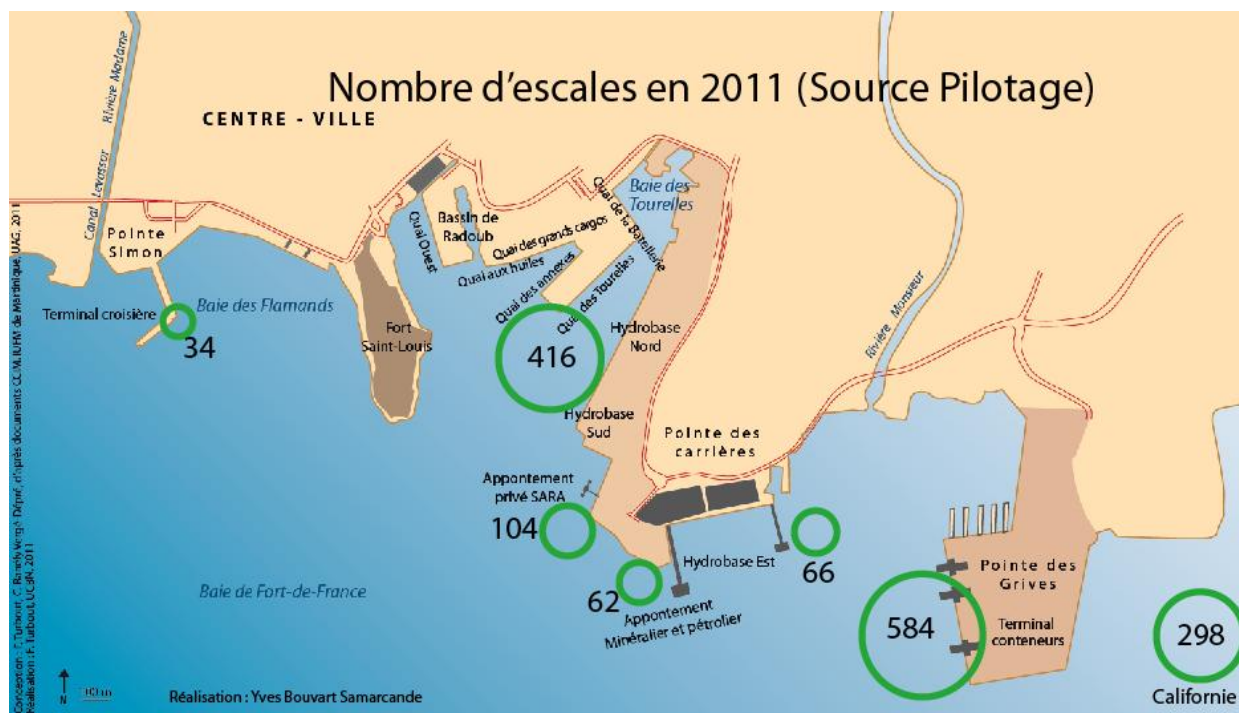
Un projet plus ambitieux de création d'un **Hub Caraïbes** avec plus de 1000 m de quai à -18 m pourrait prolonger ultérieurement ces aménagements.



7.3.2. Le port, point de passage obligé assure la quasi-totalité des échanges extérieurs

La grande majorité des exportations et importations de la Martinique en volume passe ainsi obligatoirement par le GPM. En nombre d'escales, trois terminaux portuaires assurent l'essentiel du trafic :

- 584 escales à la Point des Grives en 2011,
- 416 escales à l'hydrobase Nord,
- 298 escales à Californie,
- 104 escales à l'appontement Sara



Seuls des trafics caribéens et quelques rares escales en provenance d'Europe (au Robert notamment) transitent par les autres ports de la région.

Le tableau suivant nous présente les atouts, les faiblesses, les opportunités et les menaces du port :

ATOUTS	FAIBLESSES
Position géographique Profondeurs d'accès Potentiel de développement de capacités Important volume d'export Qualité des équipements	Position périphérique dans l'arc antillais Nécessité de faire des aménagements d'espaces Manque de fiabilité par « prise en otage » du port par les groupes de pression Coûts de passage portuaire
OPPORTUNITES	MENACES
Peu d'aménagements à faire pour être rapidement opérationnel Dynamisme de l'économie environnante Régularité des liaisons avec l'Europe Bon positionnement de Hub régional	Compétition avec la Guadeloupe apparemment plus fiable Développement des ports des îles voisines Risque de « feederisation » au profit d'un autre port caribéen.

7.3.3. Des relations inter-acteurs difficiles : le port otage du moindre conflit

Le port est régulièrement menacé par les tensions sociales internes à l'île. C'est d'abord le cas en raison des relations sociales internes au port qui menacent régulièrement la fiabilité et la compétitivité de Fort de France.

C'est ensuite le cas en raison des diverses relations entre acteurs du système portuaire (port, armateurs, chargeurs, transitaires....) qui recherchent tous plus ou moins le maintien d'un statu quo et redoutent tout changement.

C'est enfin du en raison des relations externes avec les différents groupes sociaux de l'île qui utilisent systématiquement le port pour faire aboutir leur revendications dans le cadre de divers conflits sociaux.

L'île n'ayant d'autre capacité portuaire de taille importante ne peut que se reposer sur cet outil qui devient ainsi un enjeu permanent indépendamment de ses problèmes propres.

7.4. Des opportunités nouvelles dans le bassin caribéen

La mise en service prochaine des **nouvelles écluses de Panama** va fortement bouleverser la géographie des flux intercontinentaux, notamment entre l'Asie et la façade Est des deux Amériques et l'Europe. Elles pourraient concerner les ports des DFA, mais qui sont excentrés et doivent faire face à une concurrence inter-portuaire redoutable

Les nouvelles écluses du canal de Panama permettront le passage de navires « post-panamax » (jusqu'à 400 mètres de long et 50 mètres de large, avec une capacité de 13 000 EVP prévue), remettant ainsi Panama au niveau de Suez et offrant une nouvelle possibilité de route pour le commerce entre l'Occident et l'Asie.

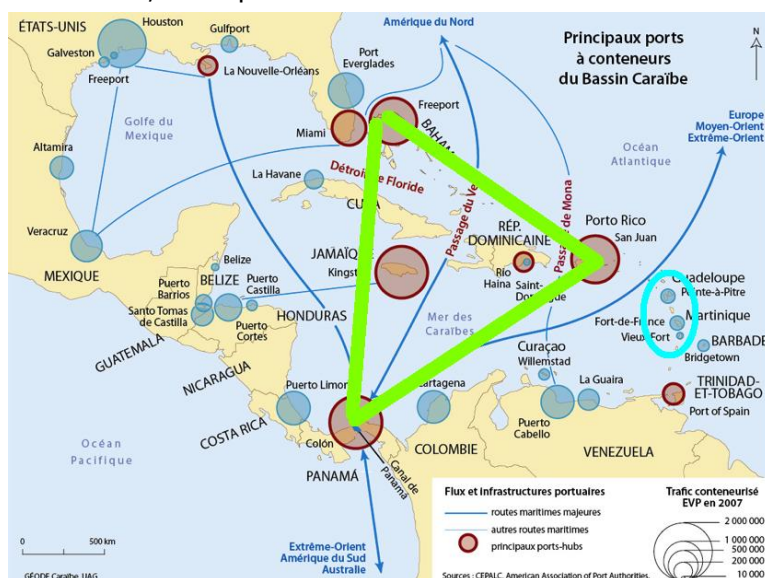
Le golfe du Mexique verra ainsi renforcé le potentiel offert par le croisement des lignes Est Ouest entre Pacifique et Atlantique et des lignes Atlantique Nord-Sud par des navires de plus grande taille qui pourront ainsi articuler leurs échanges entre les diverses parties du monde.

La course aux équipements est déjà largement dominée par la Jamaïque, Porto Rico et Panama voire les Bahamas et la République Dominicaine.

Les ports des DFA sont très bien équipés mais souffrent de manque d'espace, d'un faible marché intérieur et d'une position géographique excentrée dans le bassin caribéen. Aussi ne peuvent-ils envisager qu'une position de « hub » régional secondaire, notamment dans le cadre des échanges avec la façade atlantique de l'Amérique du Sud.

Mais le manque de fiabilité, le coût élevé du passage portuaire et une trop grande dépendance vis à vis de positions dominantes handicapent ces potentialités.

Enfin depuis quelques années le Port de la Guadeloupe, malgré des profondeurs d'accès moins favorables que celui de la Martinique, se montre beaucoup plus dynamique en ayant en particulier récupéré le rôle de hub principal pour la CMA-CGM.

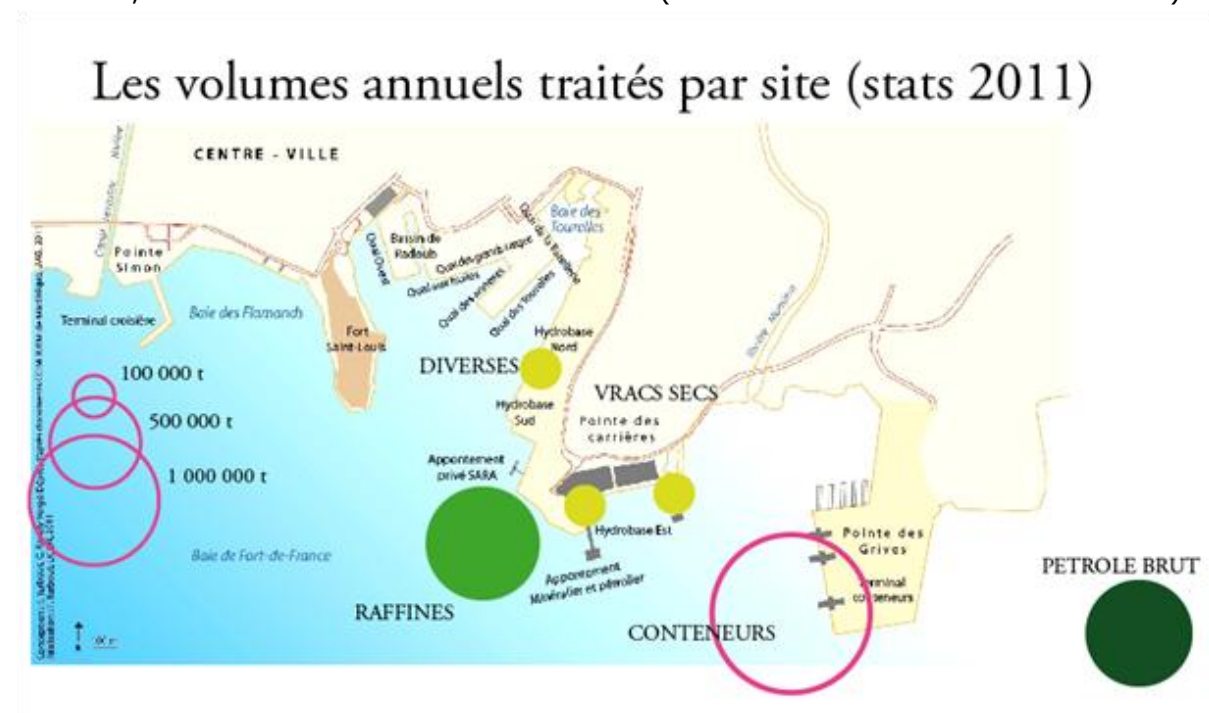


7.5. Valoriser l'interface terrestre du port

7.5.1. Le port au cœur du système logistique martiniquais

Le port étant le passage obligé de la quasi-totalité des trafics extérieurs de l'île (import et export) l'essentiel des flux de la supply chain des entreprises martiniquaises a son interface au niveau des installations et de l'espace portuaires (rupture de charge) et la quasi totalité des produits importés et une bonne partie des exports de l'île passent par ses installations.

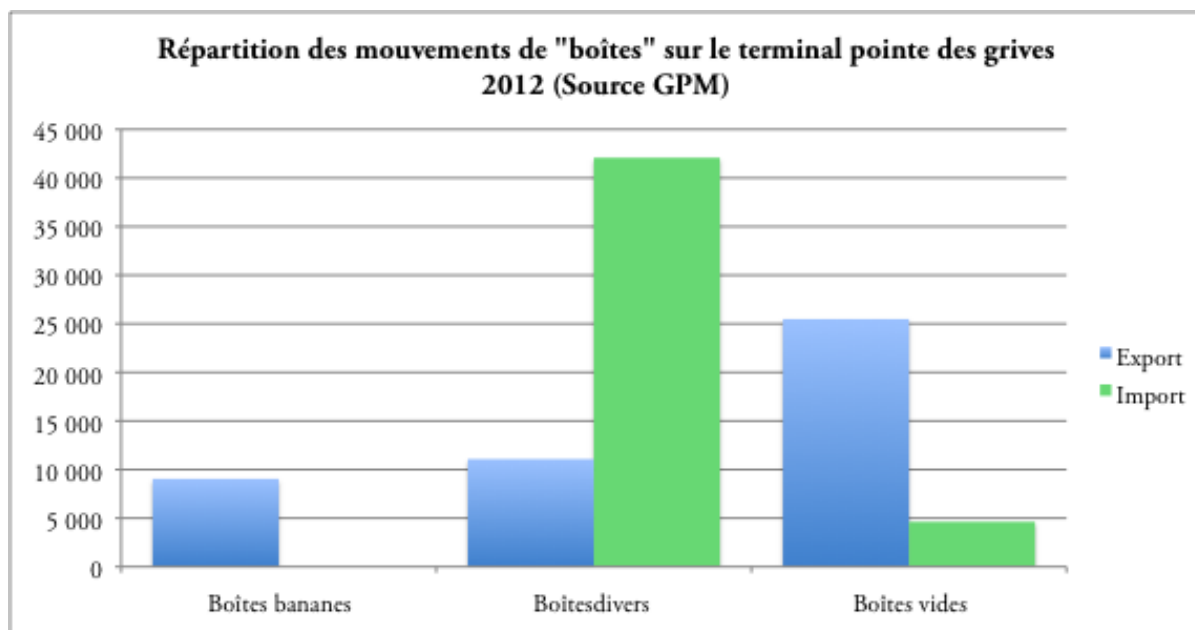
Une partie non négligeable des flux étant traités au sein ou à proximité des installations portuaires, les terminaux portuaires de Fort de France sont différemment générateurs de trafics ; seule la Pointe des Grives entraîne des mouvements routiers conséquents en particulier dans le cadre des mouvements des conteneurs vides ou pleins. En moyenne 90 000 boîtes sont manutentionnées par an sur la Pointe des Grives, dont 45 000 en entrée et 45 000 en sortie (dont 9000 de bananes et 11 000 de divers).



Les mouvements des « boîtes » pleines est assez simple à estimer : pour les départs elles arrivent le plus tard possible donc essentiellement le vendredi (notamment pour les bananes) et pour les arrivées elles sont enlevées le plus rapidement possible surtout pour les denrées périssables, soit le jeudi et le vendredi.

La gestion des « vides » est plus erratique d'autant que les armateurs utilisent parfois le port comme dépôt temporaire en fonction de leur plan de chargement.

Nb de boîtes Entrées /Sorties maritimes	Lundi	Mardi	Mercredi	Jeudi	Vendredi	Total hebdo
Pleins frigo E			250			
Pleins Dry E	25		500			
Divers S				150	100	
Vides S					300	
Pleins Frigo S	25	50		100	150	
Vides frigo S				50	50	
Totaux	50	50	750	300	600	1750
<i>Nb de mouvements zone d'échanges</i>	<i>50</i>	<i>100</i>	<i>500</i>	<i>400</i>	<i>700</i>	<i>1700</i>
ESTIMATION des mouvements hebdomadaires de boîtes à la Pointe des Grives						



7.5.2. Une plate-forme logistique portuaire ?

Le site du GPM de la Martinique est donc l'épicentre de la logistique martiniquaise en raison d'une part du caractère incontournable du trafic maritime et du transit portuaire pour les exportations et les importations de l'île et d'autre part en raison de la dépendance absolue de celle-ci des échanges extérieurs.

Donc une part décisive des flux terrestres qui servent à alimenter les activités de consommation et de production de la Martinique passent physiquement et logistiquement par le port.

Alors que l'interface maritime/terrestre se fait actuellement dans des conditions relativement peu optimisées, ce qui engendre notamment des flux de conteneurs désordonnés et une certaine anarchie dans la gestion de ceux-ci, on peut envisager de créer un lieu de stockage intermédiaire pour empoter et dépoter les conteneurs.



Le seul site pertinent doit être à proximité du port, et en particulier à proximité du terminal conteneurs pour ne pas créer une rupture de charge supplémentaire. L'emplacement idéal est donc à proximité du terminal de Pointe des Grives.

Cependant, si la dimension physique de l'accueil d'une plate-forme logistique est importante, elle dépend beaucoup de l'organisation logistique qu'elle supporte et des choix opérationnels faits par les principaux acteurs des supply chains concernées (chargeurs industriels et commerciaux, compagnies maritimes, transitaires, prestataires logistiques...).

7.6. Aéroport : un potentiel de fret insuffisamment exploité

La problématique de l'aéroport se pose en des termes relativement identiques à ceux du port avec la faiblesse supplémentaire d'un volume export très faible en volume par rapport à l'import, même si en valeur, le rapport est différent.

Aéroport Aimé Césaire Martinique (source Samac)		
Mouvements quotidiens	Pointe	Moyenne annuelle
Fret (t)	85	26,7
Poste (t)	33	7,9
Mouvements nb	83	54

Le trafic annuel de fret en 2011 s'élevait à 10 532 t dont 8 412t sur Paris, 572 t sur Pointe à Pitre et 260 t sur la Guyane.

Il s'agit d'un trafic assez saisonnier et les grandes périodes de l'année sont caractérisées par des fluctuations importantes :

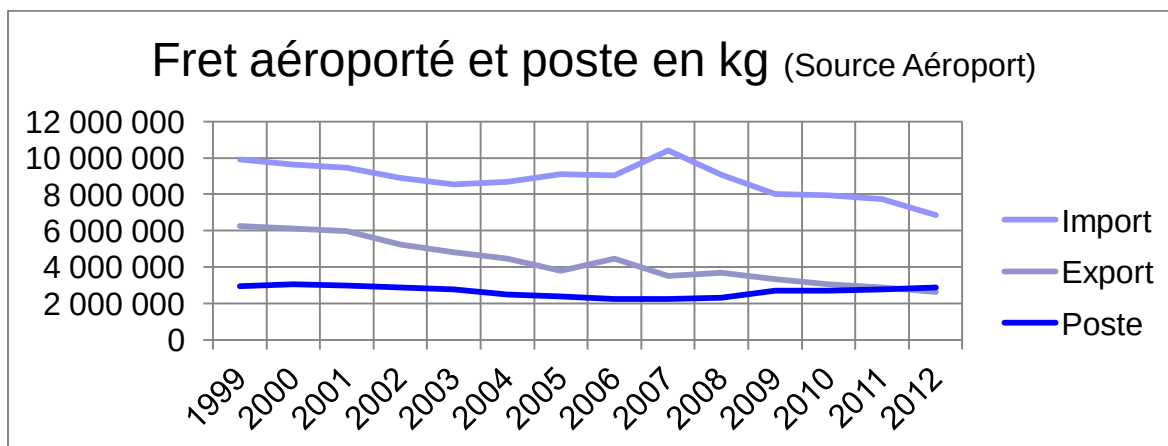
- Décembre-Janvier : imports pour les fêtes
- Février : baisse
- Mars-Avril : reprise pour Pâques
- Juin : baisse
- Juillet-Août-Septembre : trafics non accompagnés et déménagements + vacances
- Novembre : baisse

Le fret aérien, comme les passagers, a une trop grande dépendance des compagnies et des lignes avec la métropole, en particulier avec Paris, qui assurent l'essentiel des trafics. Le « relationnel » aérien de l'île se caractérise par une forte domination des relations intercontinentales et une grande faiblesse des liaisons régionales (Caraïbe, Amérique du Sud), ce qui nuit non seulement aux relations touristiques, mais aussi aux relations d'affaire (par exemple pas de relation avec le Brésil).



De plus les volumes sont en réduction constante suite à l'arrêt des escales des lignes colombiennes et à une inféodation du fret aux espaces libérés par les bagages des passagers sur les lignes régulières.

Les liens avec l'environnement régional ont été réduits par la suppression des avions cargos sur la Colombie ; les acteurs aéroportuaires essayent de les faire revenir avec une escale sur la route du retour pour charger des fleurs tropicales et des produits frais.



Du point de vue logistique les volumes concernés étant minimes et les conditionnements peu volumineux, les échanges avec la zone de fret aéroportuaire ne semblent pas poser de problèmes particuliers.

8. L'offre de transport routier : décider sur ce qui n'est pas connu : Quels enjeux partagés ? Quels leviers ?

8.1. Un système d'observation statistique incomplet

La problématique du transport en Martinique s'articule notamment autour de quatre grandes thématiques :

- Celle relative à l'analyse de l'activité des transporteurs, à leur polyvalence, à leur positionnement sur les différents segments du marché des transports (transport de bennes, messagerie, transport frigorifique,...),
- Celle relative aux trafics générés par l'activité économique, supportés par les infrastructures et opérés à la fois par les transporteurs pour compte d'autrui et par le compte propre,
- Celle du positionnement du compte propre et d'éventuelles dérives (dérives supposées ou réelles qui créent une suspicion globale à l'égard du compte propre).



Une des difficultés propres à la Martinique réside dans un système d'observation statistique incomplet qui limite l'objectivation et la mesure des enjeux et leur partage.

Le schéma qui suit reprend les thématiques clés, pour lesquelles il existe un savoir-faire de l'Etat, puisque les données qui y sont afférentes sont suivies sur l'ensemble des régions métropolitaines (avec des niveaux de finesse certes variés) :

- **Les flux** : via la base de données Sitram les flux sont suivis par catégorie de produit entre chaque département métropolitain et entre chaque département et l'étranger. Des défaillances existent quand à l'appréhension du mode ferroviaire mais les autres modes terrestres sont suivis à ces niveaux géographiques chaque année.

Cette base de données n'existe pas en Martinique. Il conviendrait de l'adapter afin de prendre en compte les flux intra-départementaux en créant notamment des regroupements de communes. Il convient d'indiquer qu'autrefois la DRIEA Ile de France établissait une base de données Sitram en Ile de France pour le niveau communal. Cette adaptation est donc possible. Elle doit toutefois tenir compte des règles du secret statistique.

Au sein de la base de données Sitram les flux routiers sont suivis selon deux catégories : le compte propre et le compte d'autrui.

La base de données Sitram donne des informations complémentaires de celles figurant dans les enquête de trafics c'est-à-dire dans les comptages. Contrairement aux comptages, Sitram ne renseigne pas sur l'affectation des trafics aux différentes infrastructures.

Il existe en Martinique un nombre également restreint de comptages sur lesquels sont différenciés les Poids Lourds.

L'information relative à la part des poids lourds circulant sur les infrastructures est une données essentielle pour le fret car elle permet à la fois :

- o D'identifier les infrastructures sur lesquelles existe une vraie problématique camions,
 - o De rendre au camion sa juste place
- **Les clients du compte d'autrui** : il n'existe aucune donnée relative à la clientèle du compte d'autrui. En Métropole, l'analyse des flux par catégorie de produit permet toutefois d'approcher la notion d'activité ou de filière. Il n'est toutefois pas possible de lier cette information avec l'identité ou le profil des entreprises.
 - **Quantification du parc compte d'autrui** : l'information quant au parc est connue via l'inscription au registre et est nécessaire pour calculer les capitaux propres exigibles. Dans ce

cadre, l'information demandée concerne exclusivement la mention du nombre de copies conformes pour des véhicules de plus de 3,5 tonnes, d'une part et pour des véhicules de moins de 3,5 tonnes, d'autre part, sans autre mention du type de véhicule. Cette information est suivie par la DEAL Martinique. Les données relatives au R1 (ratio capitaux propres / capitaux propres exigibles) nous ont été communiquées.

En Métropole comme en Martinique, la base de données de l'inscription au registre n'a pas été conçue pour identifier des trafics ou pour qualifier des parcs. Elle répond donc exclusivement à sa fonction de suivi de l'inscription et de respect des règles qui y sont afférentes.

- Qualification du parc

Les tableaux OPF3 et 5PR1 du système statistique métropolitain permettent de qualifier le parc en fonction du type de propriétaire (compte propre, compte d'autrui notamment) et du type précis de carrosserie. Ces tableaux permettent ainsi de connaître le parc de bennes pour le compte propre et le compte d'autrui ce qui n'existe pas dans le système statistique martiniquais. Ces tableaux sont à adapter mais apporteraient un éclairage nécessaire.

FLUX (O/D, produit, compte propre vs compte d'autrui) : Pas d'enquête, faible connaissance des trafics	Existe dans le système statistique français (SITRAM)	⇒ A adapter
CLIENTS DU COMPTE D'AUTRUI : Pas de données	Néant	⇒ Confidentialité mais approche via SITRAM
QUANTIFICATION PARC COMPTE D'AUTRUI : données en cours de communication (R1)	Existe car obligatoire / paquet routier	⇒ Partage en cours de manière détaillée avec confidentialité
QUALIFICATION DU PARC (compte propre & compte d'autrui) : Pas de données par carrosserie et activité du propriétaire	Existe dans le système statistique français (OPF3, 5PR1)	⇒ A adapter

8.2. Des données métropolitaines pour éclairer

En raison de la spécificité du territoire martiniquais, les données métropolitaines ne sont pas extrapolables. Un traitement succinct des données existantes pour la Métropole permet toutefois :

- D'une part, de mettre en exergue ce qui est identifiable lorsque le système d'observation statistique existe (sachant que le savoir-faire existe),
- D'autre part, de démontrer une situation qui n'est finalement pas si éloignée de la situation martiniquaise perçue (puisque'il n'est pas possible d'aller au-delà de la perception).

Nous avons choisi de traiter, pour la métropole, les données qui seraient intéressantes pour la Martinique compte tenu des problématiques qui s'y posent et qui ont été mises en avant lors des entretiens.

La nature des trafics : pour des raisons évidentes nous avons choisi de ne pas travailler sur les statistiques globales mais sur les statistiques de trafics à courtes- moyennes distances (le seuil existant dans le système statistique métropolitain s'établissant à 150 km).

En France métropolitaine, 1 tonne transportée sur 2 est une tonne d'un produit du BTP. Il est probable que la situation est assez proche en Martinique. Par ailleurs 1 tonne sur 5 est une tonne de produit agricole ou de produit alimentaire.

Importance du compte propre : en Métropole la part du compte propre dans les trafics (souvent mise en avant en Martinique comme vecteur de déstabilisation du marché des transports) est élevée (40 %), en général, et sur le transport des produits matériaux – BTP (52 %), en particulier. Il n'est donc pas certain que la Martinique constitue une exception.





La configuration du parc : quelle que soit la distance des acheminements le parc de véhicules utilitaires se répartit de manière très déséquilibrée entre le compte propre qui concentre 70 % du parc (contre 30 % pour le compte d'autrui).

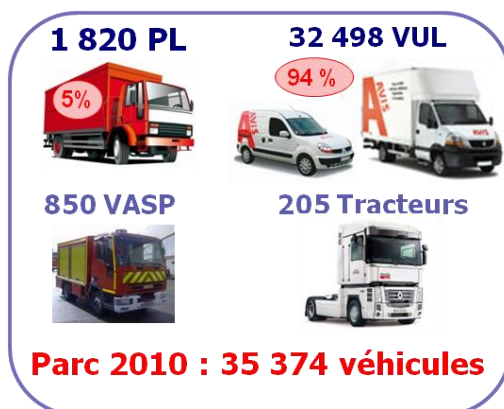
Les modes de gestion de ces parcs sont sans doute très différents avec un taux d'utilisation plus élevé dans le compte d'autrui de sorte que globalement 32 % du parc est non utilisé mais que ce taux s'établit à 28 % pour le parc du compte d'autrui et à 34 % pour le parc du compte propre. La différence est encore plus forte pour le parc de bennes puisque **20 % des bennes du compte d'autrui sont non utilisées mais que ce taux atteint 43% pour le compte propre.**



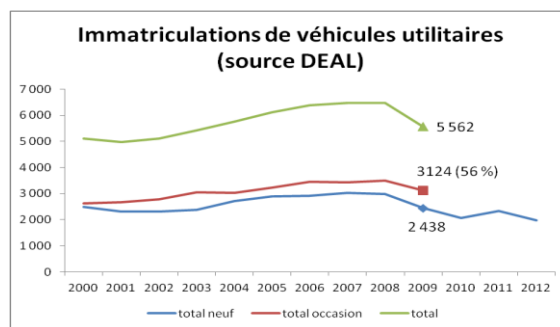
8.3. Données relatives à la Martinique

L'exploitation des données disponibles pour la Martinique permet de dégager le constat suivant :

- Il n'est possible en Martinique, ni de distinguer le parc compte propre par rapport au compte d'autrui, ni d'analyser le parc selon le type de carrosserie,
- Sur un parc global s'établissant, en 2010, à 35 374 véhicules, **94 % sont des VUL contre seulement 5 % de Poids Lourds (de PTAC supérieur à 3,5 tonnes)**. La part des VUL n'est pas une spécificité Martiniquaise, malgré l'importance de ce parc, il ne fait toutefois pas l'objet d'une observation statistique contrairement à ce qui est observé en Métropole (donc avec un savoir faire des services de l'Etat).



- 60 % des PL se classent dans les catégories « 11 à 19 tonnes » et « 21 à 29 tonnes ». **Le parc de poids lourds martiniquais n'est donc pas constitué de plus petits PL qu'en Métropole.**
- **5 562 véhicules ont été immatriculés en 2009, dont 56 % d'occasion.** Il existe donc un marché de l'occasion qui semble d'ailleurs suivre le même rythme que celui des véhicules neufs.



- Les immatriculations enregistrent une tendance à la hausse jusqu'en 2008, un effet crise est visible après cette date. Les immatriculations de véhicules d'occasion ne sont pas connues ou ne sont pas publiées pour la dernière période.
- Lors des entretiens il est apparu très nettement que la défiscalisation était perçue comme un facteur de croissance et de renouvellement du parc. Les données statistiques ne permettent pas totalement d'objectiver ce constat même si on observe effectivement une hausse des immatriculations y compris de véhicules neufs.

La question du transport sur l'Ile renvoie à des enjeux majeurs (sociaux, sociétaux, économiques puisque le transport est un vecteur de compétitivité et de performances des activités économiques martiniquaises,...). Pour les années à venir les acteurs publics et institutionnels seront amenés à prendre des décisions et à agir sans pour autant détenir de données précises et alors que le contexte est marqué par des relations sociales complexes et parfois ambivalentes. Les questions qui nous étaient posées au démarrage de notre étude demeurent, du strict point de vue des données quantitatives sans réponse : Existe-t-il une surcapacité de transport en général et/ou sur certains segments ? Est-ce une surcapacité de camions ou d'entreprises ? Le compte propre est-il utilisé pour du compte d'autrui et à quelle hauteur ?

D'autres questions pourraient apparaître à l'avenir : Quelles utilisations des VUL ? Quels utilisateurs ? Quelle importance du compte propre ? Les véhicules utilitaires légers sont bien adaptés au territoire (courtes distances) et à la démassification des flux, ils sont en outre moins « visibles » que les poids lourds. Il convient cependant de rappeler que, dans les cas où un PL est pertinent, il est, pour un même tonnage, plus favorable à l'environnement que plusieurs VUL. Le poids lourds est, de fait, un support de massification et de mutualisation.

8.4. Un potentiel d'activités « fermé », la surcapacité une fatalité ?

8.4.1. Un secteur peu investigué en dehors des transports de matériaux

Transport pas de sens en lui-même. Il est un outil de l'économie. Essentiel mais peu investigué en dehors de la problématique du transport de matériaux entre Saint Pierre et le Centre de la Martinique, il recouvre divers segments :

- **Le BTP** (matériaux, béton, remblais, second œuvre) segment plus large que celui du seul transport des matériaux et susceptible d'intégrer de nouveaux sous-segments comme celui des déchets de chantiers,
- **L'Import** (conteneurs) et **L'Export** (conteneurs dont frigo bananes),
- **L'Import et dans une moindre mesure l'export liés aux flux de messagerie** (flux à destination des particuliers comme le e-commerce, flux de courrier et prototype, médicaments,...),
- **Les matières dangereuses et les produits pétroliers,**
- **les divers produits industriels.**

L'absence de données statistiques sur les trafics par produit ne permet pas de quantifier ces segments. Il convient de dire que, d'une manière générale (quel que soit le territoire), les fichiers SIRENE répertoriant les entreprises selon leur code APE et la codification relative aux activités de transport ne permettent pas une vision détaillée de la réalité du transport.

8.4.2. Une économie ilienne

Le transport est, en Martinique, marqué par une singularité ilienne qui en fait :

- une activité sensible aux phénomènes climatiques (les activités au service desquelles travaille le transport étant elles-mêmes sensibles aux phénomènes climatiques),
- une activité peu diversifiée en raison de la nature du tissu économique,
- une activité en partie liée à la commande publique (BTP),
- une activité en partie structurée, dans son exploitation, par les jours et heures d'arrivée / départ des navires.

Ces caractéristiques et celles des différentes activités martiniquaises induisent :

- des besoins de transport **peu lissés** dans l'année voir la semaine,
- **peu de potentiels de diversification** des besoins de transport et donc peu de possibilités pour les transporteurs d'investir de nouveaux marchés en situation de crise des fonds de commerce et une quasi impossibilité d'investir de nouveaux territoires,
- peu de concurrence externe mais une accentuation des phénomènes de concurrence compte propre / compte d'autrui donc de concurrence par les clients.

Parallèlement, l'ensemble des activités fonctionnent sur des amplitudes peu différentes. Il n'existe pas ou très peu de transport en temps masqué (la nuit par exemple) qui permettrait d'accroître le ratio homme / camion.

L'absence de polyvalence n'est pas seulement le résultat de la situation géographique et économique de la Martinique. Elle découle également de la taille des entreprises :

- qui ne permet pas de faire tourner le camion au-delà des heures de travail légal du seul conducteur ou des deux conducteurs,
- qui ne permet pas aux entreprises de supporter des investissements de diversification (camion spécialisé par exemple) sans chercher à la saturer³.

8.4.3. Une faible contractualisation

Nous ne disposons pas de données quantitatives permettant d'évaluer ce phénomène. Toutefois, les entretiens réalisés montrent, avec une certaine récurrence, une modestie de la contractualisation dans le transport, quel que soit le segment considéré.

Ce phénomène, outre qu'il est insécure pour les transporteurs, accroît la tendance à la faible prévisibilité du transport (et des moyens à mobiliser) et à l'absence de lissage et n'est pas neutre sur les tensions à la baisse des prix.

Il ne permet, en outre, pas au transporteur intégré dans des relations de sous-traitance « en cascade », de mobiliser des réglementations (qui existent pourtant)⁴ en cas de défaillance de paiement du client direct.

Dans le cadre de secteurs, comme le BTP, sensibles à la commande publique, elle pose la question de l'exemplarité des donneurs d'ordres publics et de leur prise en compte des problèmes de formation des prix et de délais de paiement.

8.4.4. Une infrastructure congestionnée

La rentabilité du transport repose sur la capacité du transporteur à saturer ses moyens en optimisant les taux de remplissage tout en respectant le niveau de service promis au client et en répondant à ses attentes, notamment, en termes de délais et d'horaires de livraison (ou de collecte). Sur un territoire aux dimensions modestes, une des composantes de la rentabilité réside dans la possibilité d'effectuer plusieurs rotations. Or en matière de logistique, le niveau de service comme la performance interne sont moins liés aux distances à parcourir qu'au temps nécessaire pour les parcourir. En ce sens, le

³ A ce titre, la taille des entreprises pose la question de la polyvalence réelle des semis du compte d'autrui. En effet, pour être polyvalent un tracteur doit pouvoir être associé à plusieurs spécialisés. Or les petites entreprises ne sont pas en capacité de détenir des semi qu'elles ne feraient pas tourner.

⁴ Action directe et privilège de la loi Gayssot

niveau de congestion limite les performances (les entretiens indiquent de manière récurrente que la congestion conduit à réduire de 1 le nombre de tours réalisables dans une journée⁵). Ce phénomène est accentué par la nécessité de respecter les textes sur les heures de conduite et de repos (dont celui relatif à la pause après 4h30 de conduite) et par des amplitudes de fonctionnement des sites clients peu complémentaires les uns des autres.

8.4.5. La surcapacité conjoncturelle ou structurelle ?

L'analyse des spécificités du transport terrestre de marchandises en Martinique montrent, à notre sens, que la surcapacité est une constante, d'une part du transport, en général, d'autre part et plus particulièrement, du transport en économie ilienne.

De ce fait, la question des reports modaux s'y pose, à notre sens, de manière très spécifique car son impact en termes de déstabilisation du marché des transports est beaucoup plus fort qu'ailleurs.

Le recours au mode maritime doit donc, selon nous, ne pas être exclusivement une thématique « transport » ou même « développement durable » mais s'inscrire dans un projet de territoire et dans une thématique de développement économique (qui sera générateur de valeur et de trafics nouveaux).

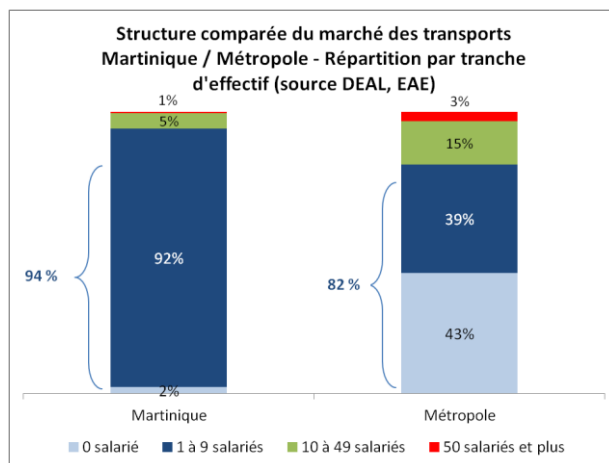
8.5. Les enjeux sociaux du TRM (Transport Routier de Marchandises)

8.5.1. Des dirigeants salariés

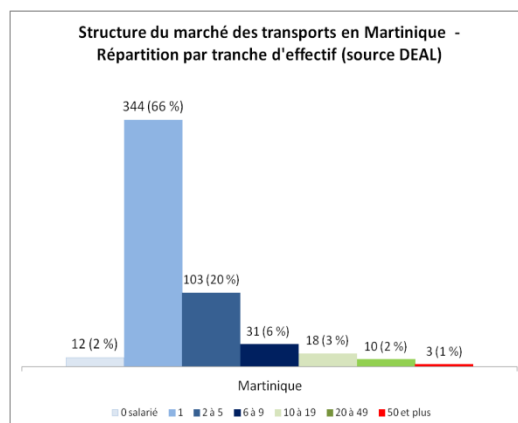
Le secteur du TRM compte 521 entreprises.

Parmi ces entreprises, 69 présentent une activité principale (déterminant le code APE) ne relevant pas du transport (22 BTP, 16 voyageurs, 4 Agriculture – IAA) mais ont néanmoins choisi de s'inscrire au registre afin de pouvoir légalement exercer une activité de compte d'autrui (en plus peut-être d'une activité pour compte propre).

Les entreprises de 0 à 9 salariés représentent 94 % du nombre total d'entreprises de transport (inscrites au registre). L'importance des petites à très petites entités est accentuée par rapport à la situation métropolitaines. Toutefois ce qui apparaît comme encore plus singulier est la part très faible des entreprises de 0 salariés (43 % des entreprises de transport en Métropole contre 2 % en Martinique). La genèse de certaines entreprises, créées par d'anciens salariés, notamment d'entreprises industrielles et du commerce, n'est sans doute pas neutre. Les modes de revendications, syndicalisation et action ne sont donc pas totalement les mêmes qu'ailleurs en France.



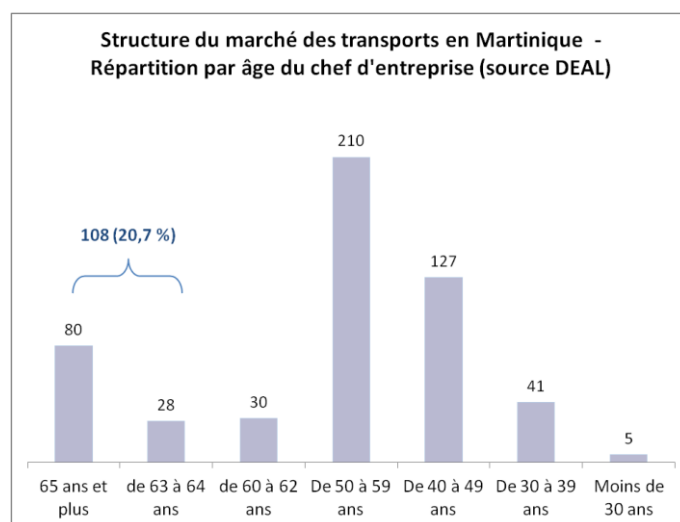
⁵ En moyenne de 3 à 4



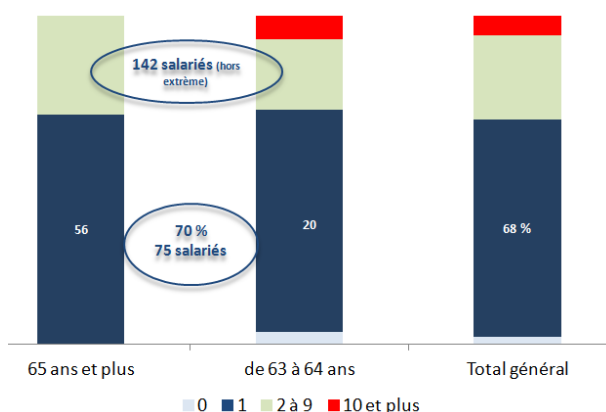
8.5.2. Des dirigeants « âgés »

Le secteur du TRM compte 521 entreprises.

Sur 521 entreprises, 108 ont un chef d'entreprise de plus de 63 ans et, au sein de celles-ci, 35 ont un chef d'entreprise de « 70 ans ou plus »).



Structure comparée du marché des transports
Martinique / Métropole - Répartition par tranche
d'effectif (source DEAL, EAE)



Deux situations semblent observées mais non chiffrées :

- Des entrepreneurs « âgés » mais dont l'entreprise a été reprise ou est en cours de reprise par un de ses enfants et qui assume une transmission d'expérience,
- Des entrepreneurs qui travaillent voire conduisent encore.

Les situations, y compris humaines, sont très différentes pourtant ces chefs d'entreprises ont souvent en commun de n'avoir pas assez cotisé pour partir à la retraite. (Les données parcellaires dont nous

disposons ne montrent en revanche aucune disposition à gérer des entreprises plus en difficulté que d'autres.)

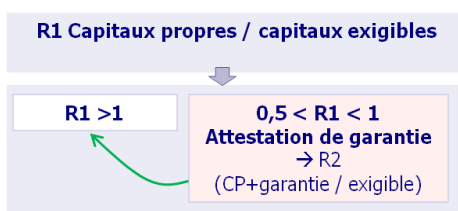
La situation actuelle, la possibilité d'un plan de départ pourraient constituer une opportunité pour restructurer le transport notamment au travers de regroupement d'entreprises. Il est d'ailleurs fort possible que des entreprises réfléchissent à cette possibilité. Toutefois, il convient de redire que **la Martinique est un territoire de petites entreprises qui ont peu les moyens d'absorber un confrère** et que, sur un marché tendu considéré par beaucoup d'acteurs comme saturé, la fermeture d'un confrère est assimilée à la disparition d'un concurrent et que, compte tenu de l'imprévisibilité des trafics et de la faible contractualisation les valeurs de session des entreprises sont relativement faibles.

8.5.3. Enjeux de la santé financière

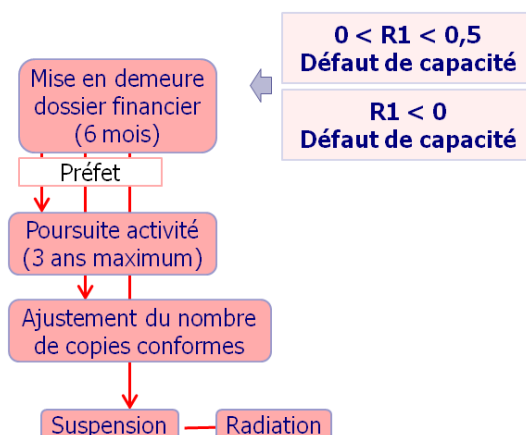
La santé financière n'est pas appréciée de manière globale mais exclusivement au travers des données que fournissent les entreprises dans le cadre de l'inscription au registre et à la capacité financière.

Les données présentées sont celles qui nous ont été fournies par la DEAL, il ne s'agit pas d'un traitement de données brutes.

Le schéma qui suit présente le principe du suivi des entreprises. Celui-ci s'effectue au travers du R1 qui détermine, en fonction des capitaux propres, le nombre de copies conformes de licence (donc à priori de véhicules) dont une entreprise peut disposer. Les seuils pris en compte en termes d'exigibilité de capitaux propres sont différents selon les véhicules (deux catégories : plus ou moins de 3,5 tonnes). Les entreprises dont le R1 est inférieur à 1 mais supérieur à 0,5 peuvent obtenir les copies conformes souhaitées si elles présentent des garanties. Le R1 est alors recalculé en tenant compte de ces garanties (cela donne le R2 qui doit être supérieur à 1).



Les entreprises en défaut de capacité sont mises en demeure de présenter un dossier financier dans les 6 mois. Au-delà le préfet peut prendre la décision de laisser l'entreprise poursuivre son activité (sur 3 ans maximum si elle ne présente toujours pas de R1 positif), d'ajuster le nombre de copie conforme ou de suspendre. La dernière étape est la radiation (définitive, ce que n'est pas la suspension).



En 2012, 59 entreprises étaient en défaut de capacité dont 19 présentant des capitaux propres négatifs.

Etat des lieux du transport de marchandises et de la logistique en Martinique
Synthèse du diagnostic

	2010	2011	2012
DÉFAUT DE CAPACITÉ	36 soit 7,79 % des 462 entreprises inscrites	41 soit 7,96 % des 515 entreprises inscrites	59 soit 11,39 % des 518 entreprises inscrites
CAPITAUX NÉGATIFS	16 soit 3,46 % des 462 entreprises inscrites	14 soit 2,72 % des 515 entreprises inscrites	19 soit 3,67 % des 518 entreprises inscrites

Données DEAL

Afin d'évaluer la situation financière de l'entreprises, celles-ci doivent transmettre chaque année leur liasses fiscales. En 2012 88 entreprises n'avaient pas déposées leur liasse. Elles ont été relancées et feront l'objet ou ont fait l'objet d'une suspension. En 2011, 34 n'avaient pas déposé leur liasse après relance. 14 liasses ont finalement été envoyées depuis, les 20 autres sont aujourd'hui suspendues. Les entreprises qui n'ont pas remis leur liasse fiscale en 2010 (14) ont été radiées ou sont en cours de radiation.

Il est possible que certaines entreprises suspendues figurent encore dans les fichiers.



8.5.4. Les préoccupations des entreprises de transport

En regard des entretiens, les principales préoccupations des entreprises de transport sont les suivantes :

- Le vieillissement des exploitants qui ont insuffisamment cotisé (méfiance vis-à-vis des caisses de retraite et /ou mauvaise gestion) pour bénéficier d'une **retraite** à taux plein
- Les **difficultés économiques** qui menacent la pérennité des entreprises. Les principales causes évoquées sont : la concurrence déloyale (entreprises non inscrites ou entreprises du compte propre vendant du transport pour compte d'autrui sans inscription au registre), baisse des activités et morosité économique ambiante (pas de commandes), charges trop lourdes (notamment GO, RSI..), impossibilité de répercuter les augmentations de charges sur le prix des prestations souvent imposé par le client, fort endettement bancaire (leasing et LLD), fort endettement social et fiscal
- La « **paperaiserie** » (DEAL, Région notamment..). Est particulièrement évoqué la transmission des liasses fiscales à la DEAL alors que la logique de simplification administrative devrait permettre de ne transmettre qu'une seule fois à un seul organisme (redistribuant derrière)
- La forte **dépendance** vis-à-vis des groupes de distribution ou des groupes industriels

Les entreprises du transport indiquent par ailleurs :

- Une faible visibilité pour l'avenir, pas de projets de développement,
- Le risque de « finir comme tout le monde en RJ ou en liquidation »,
- un scepticisme à l'égard des études menées (une de plus), et de la capacité des élus à résoudre durablement le problème du transport à la Martinique

8.5.5. Vers un contrat de modernisation

Les différents paramètres évoqués dans le cadre de l'état des lieux peuvent être résumés comme suit :

- Sauf à « diriger » totalement le secteur des transports, la surcapacité est une donnée de cette activité, en particulier sur une île

- **La faible polyvalence des camions est quasi inhérente à l'île** : question technique, de choix d'investissement, de diversification faible de l'économie, de structure du marché (TPE). Dans ce cadre, la polyvalence « semi-remorques » est peu assurée.
- **La faible productivité** liée aux mêmes variables est renforcée, en période de crise, par certaines organisations du travail
- **La surcapacité** sur le segment du transport de matériaux est estimée dans de nombreuses études mais sans connaissance précise du parc, sur la base d'un nombre de tours, dans une problématique Saint Pierre, il n'est pas interdit de penser qu'elle masque d'autres problématiques et notamment celle, commune à l'ensemble du secteur des transports de la formation des prix.

Au final, la singularité du transport routier et des exigences qui sont opposées aux transporteurs ne sont plus très lisibles et conduisent à une méfiance globale vis-à-vis de l'Etat, des contrôles,...

En regard de cela, moderniser le secteur pourrait signifier agir sur :

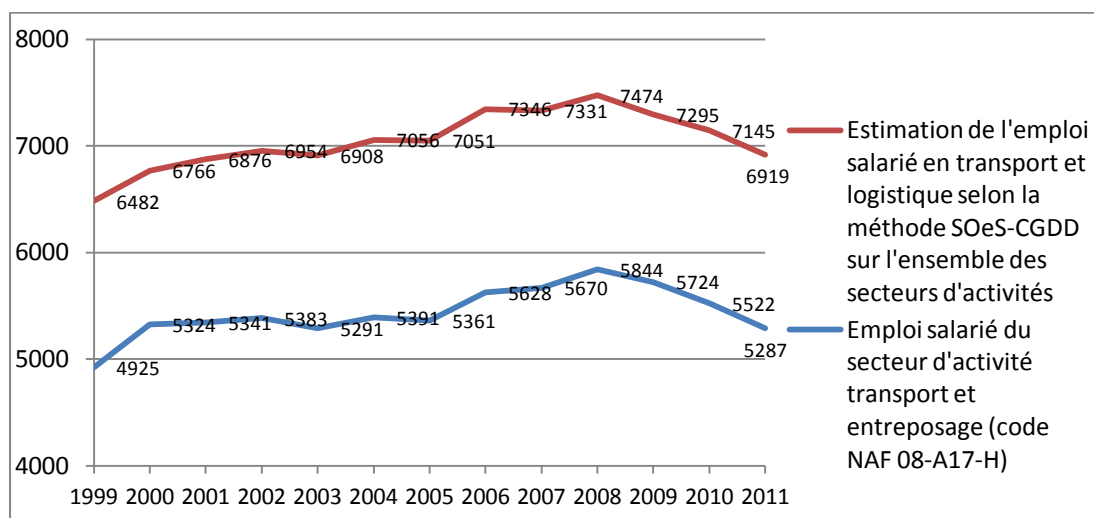
- L'Obligation d'inscription au registre pour le compte d'autrui (telle que prévue par la loi) et la mise en place de contrôle visant les contrevenants
- Ce levier se décline en sous-actions :
- Responsabilisation des chargeurs utilisant une entreprise non inscrite,
- Contrôle du compte propre et responsabilisation des chargeurs utilisant une entreprise non inscrite
- Une prise en compte d'un prix de référence plancher et respect de ce prix ; responsabilisation de l'ensemble des acteurs et prise en compte de tous les coûts logistiques dans les prix des « produits finis » et dans les appels d'offres
- Une aide à l'accroissement de la contractualisation qui est aussi la condition à la mobilisation de l'action directe et du privilège prévus dans la loi Gayssot.
- Une véritable simplification administrative
- Une simplification de la preuve d'une présence avant 1999 exemptant le chef d'entreprise d'obtenir une capacité professionnelle (en général et en regard de la sous-affiliation aux régimes de retraite)
- Introduction d'un contrôle des « entrées » sur le marché du transport (contingent, numérus clausus ?)
- Adaptation de la réglementation sur les temps de repos qui pénalise la productivité et qui a peu de sens en Martinique compte tenu de la configuration géographique du territoire.

9. L'emploi et la formation

9.1. L'emploi logistique et transport, un niveau plus faible que la moyenne nationale

La Martinique compte **573 entreprises** inscrites au registre **marchandises** et **18 entreprises** inscrites au registre **commissionnaires** (DEAL du 30/08/2013).

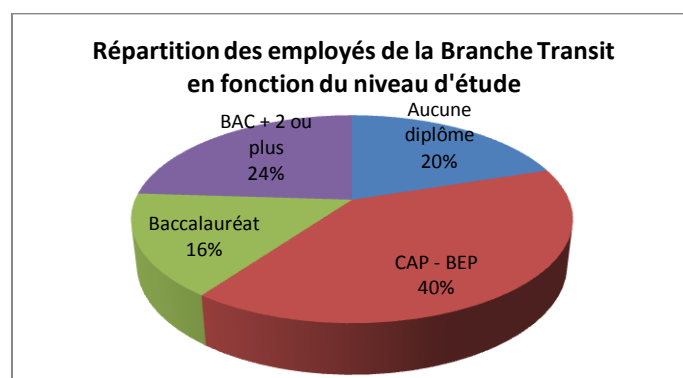
L'INSEE a recensé **5287 emplois dans le secteur d'activité « transport et entreposage »** en 2011, et selon la méthode du SOeS-CGDD⁶, on estime à **6919 le nombre d'emplois salariés dans la branche transport et logistique** à la Martinique sur l'ensemble des secteurs d'activités, soit 5,6 % du total des emplois, inférieur au 7,4 % de la métropole. On constate une **légère baisse** de ces emplois **depuis 2009** suivant la tendance du nombre total d'actifs.



9.2. Des besoins d'emploi de plus en plus qualifié

Face à la crise et aux évolutions de plus en plus rapides des technologies et méthodes de management, les Professionnels du secteur expriment des besoins de plus en plus patents en formations diplômantes et qualifiantes (IUT-Département Gestion Logistique et Transport) :

- Forte demande de formation en compétences logistiques
- Forte demande de conceptualisation logistique des problématiques internes
- Demande de formation aux spécificités insulaires et du bassin caribéen de la Logistique
- Demandes d'aide à l'ouverture de lignes d'échanges sur le bassin caribéen (Création du Cluster d'entreprises caribéennes de transport & logistique GAT Caraïbes en 2013)



⁶ SOeS-CGDD : Service de l'Observation et des Statistiques du Commissariat Général au Développement Durable.

Le secteur de la logistique et du transport est caractérisée par un faible niveau de qualification. Selon un rapport de synthèse sur la Branche Transit à la Martinique (Caumartin Consultants, 2009) 60 % des employés sont sans diplôme ou sont titulaires d'un CAP / BEP. Tandis que 20 % sont titulaires d'un bac + 2 et plus. Selon ce même rapport, une évolution a été constatée entre 2003 et 2009 vers des emplois plus qualifiés chez les transitaires : Baisse des commis, augmentation des déclarants en douane, recherche de compétences polyvalentes. De même, les entreprises de transport de marchandises sont à 94 % de très petites entités (de 0 à 9 employés, voir § 9.7.1), nécessitant une polyvalence que beaucoup ont appris par la force des choses.

Les femmes sont généralement plus diplômées que les hommes.

9.3. La formation et la recherche : une offre incomplète

9.3.1. Formations diplômantes

Le territoire propose depuis plusieurs années des formations diplômantes du secteur des transports et de la logistique, du CAP au BAC + 3, en alternance et en initial. Les diplômés sont généralement rapidement insérés, et à titre d'exemple, selon le rapport d'évaluation 2013 du Département Gestion Logistique et Transport de l'IUT, le taux d'insertion est de 100 % en Licence Pro Logistique moins de trois mois après l'obtention de leur diplôme. Il est à souligner que l'alternance apparaît comme un véritable tremplin pour une insertion professionnelle rapide, même pour ceux qui n'obtiennent pas leur licence dès la première année.

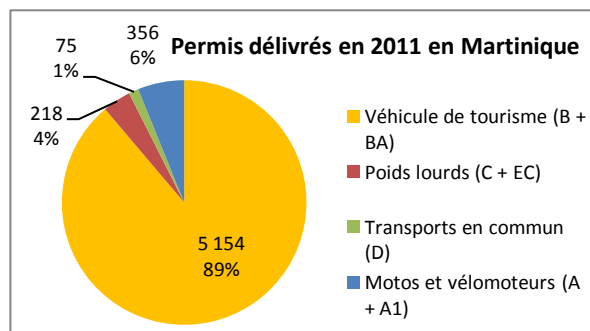
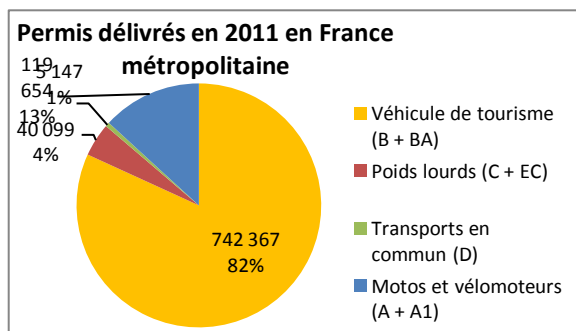
Niveau	Formations	Etablissement	Commune	Statut	Modalités	# Diplômés 2013
CAP ou équivalent	CAP Agent d'entreposage et de messagerie	Lycée Pro Alier	Fort-de-France	Public	Temps plein	6
	CAP Matelot (Maritime)	EFPMA	La Trinité	Public	Temps plein	NC
Bac ou équivalent	BAC Pro Logistique	Lycée Pro Alier	Fort-de-France	Public	Temps plein	27
	BAC Pro Transport	Lycée Pro Alier	Fort-de-France	Public	Temps plein	14
	BAC Pro Logistique	CFA de Ch. Mét. Artisanat	Rivière-Salée	Privé	Apprentissage Contrat Pro	4
	BAC Pro Conduite gestion entreprises maritimes	EFPMA	La Trinité	Public	Temps plein	NC
Bac + 2	BTS Transport et prestations logistiques	Lycée Pro Alier	Fort-de-France	Public	Temps plein	16
	BTS Transport et prestations logistiques	IFC	Le Lamentin	Privé	Temps plein	Ouverture 2012
	DUT Gestion logistique et transport	IUT-UAG	Schoelcher	Public	Temps plein	20
Bac + 3	Licence Pro Logistique -spécialité RUOL	CNAM/IUT/ CFA Tertiaire	Schoelcher	Public	Apprentissage	8 (2012)
				Privé	Contrat Pro	

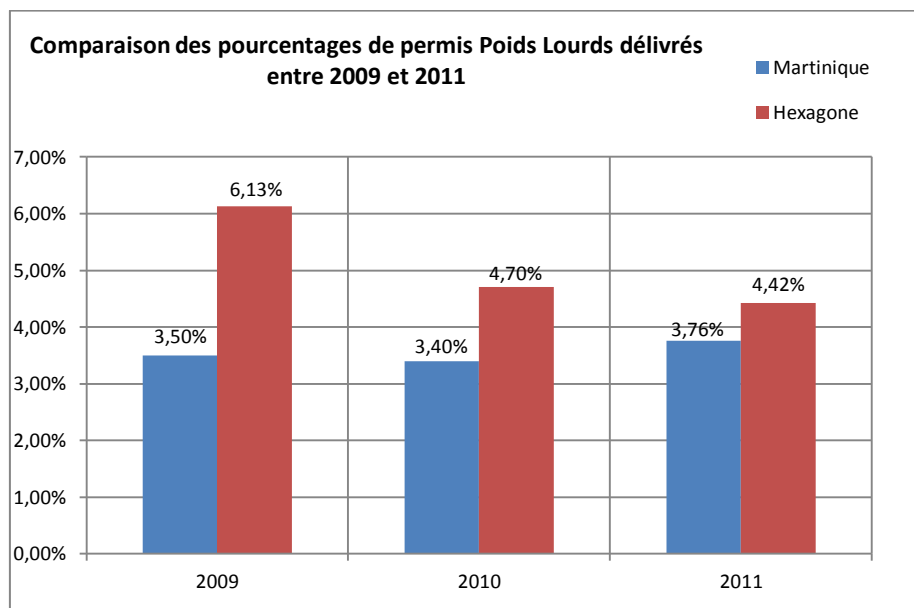
Sources : www.e-resultats.ac-martinique.fr/publinet/ et IUT-UAG

Cependant les formations diplômantes spécifiques aux chauffeurs routiers sont absents de l'offre de formation, comme :

- Le CAP Conducteur routier de marchandises
- Le CAP Conducteur livreur de marchandises
- Le CAP Déménageur VUL
- Le BAC Pro Conducteur transport routier de marchandises

Il en est de même des diplômes d'un niveau supérieur à la licence professionnelle (> BAC + 3).





9.3.2. Formations qualifiantes

En 2011 218 **permis PL** ont été délivrés à la Martinique, soit près de 3,8 % des permis, pourcentage **en constante augmentation** sur la période 2009-2011, mais inférieur aux 4,42 % de la France hexagonale qui est en constante diminution sur la même période.

89 % de permis B ($PTAC \leq 3,5$ t) ont été délivrés en 2011, contre 81 % pour l'hexagone. Comme nous l'avons vu précédemment, cette différence est surtout due au pourcentage plus élevé de véhicules particuliers et à l'offre insuffisante de transport en commun à la Martinique.

La Martinique dispose de 11 organismes testeurs certifiés pour la délivrance du CACES (*sources : www.inrs.fr*), et plusieurs auto-écoles et organismes agréés proposent la FIMO (formation initiale minimale obligatoire pour conducteurs d'engins de $PTAC > 3,5$ t) et le FCOS (formation continue obligatoire de sécurité : stages de remise-à-niveau pour conducteurs d'engins de $PTAC > 3,5$ t).

9.4. La recherche

Depuis maintenant plus de 10 ans plusieurs enseignants-chercheurs de l'Université des Antilles et de la Guyane (UAG) à la Martinique, du Laboratoire CEREGMIA⁷ et de l'antenne de Schœlcher de l'IUT de Kourou travaillent sur de sujets portant spécifiquement sur le transport et la logistique au niveau caribéen et régional. Afin de contribuer à la diffusion et à la promotion de la gestion intégrée des chaînes d'approvisionnement à la Martinique et dans l'espace Caribéen, ils sont souvent associés à des porteurs de projets ou eux-mêmes porteurs de projets destinés à sensibiliser les socioprofessionnels à l'avantage compétitif que peut constituer le management de la chaîne logistique de manière globale.

Ainsi, le département Gestion Logistique et Transport de l'IUT, en partenariat avec Martinique Développement (l'agence rattachée au Conseil Régional et dédiée au développement économique de la Martinique), ont mis en place depuis 2009 les **Assises de la logistique à la Martinique** autrement dit **Logistica**. Elles ont pour but de sensibiliser les chefs d'entreprises ainsi que les décideurs politiques du territoire aux enjeux de la logistique dans un contexte de globalisation des réseaux d'approvisionnement d'une part, et dans un milieu insulaire d'autre part. Une bonne maîtrise des chaînes logistiques peut se révéler, au niveau microéconomique comme au niveau macroéconomique, un avantage concurrentiel fort pour les entreprises martiniquaises mais aussi pour celles qui évoluent dans l'espace caribéen.

Ces trois acteurs régionaux de la recherche en transport et en logistique sont aussi associés et contribuent depuis 2005 au **transfert technologique** et à l'**émergence d'un réseau d'acteurs de l'innovation** en accord avec la stratégie d'aménagement dynamique du territoire des politiques de

⁷ Centre d'Etude et de Recherche en Economie Gestion Modélisation et Informatique Appliquée

développement régional, en l'occurrence le Conseil Régional et les élus de la Communauté d'Agglomération du Centre de la Martinique (la CACEM).

Enfin, ces enseignants-chercheurs accompagnent les membres du **Cluster logistique GAT Caraïbe** dans leur stratégie de développement. Ce cluster a pour principaux objectifs de fédérer les entreprises de transport et de logistique intervenant dans la zone Amérique-Caraïbe, de promouvoir les activités de transport et logistique ainsi que les activités connexes s'y rattachant dans la dite zone, et d'étudier les possibilités de développement d'activités logistiques innovantes.

10. Fonctionnement et aménagement logistiques du territoire

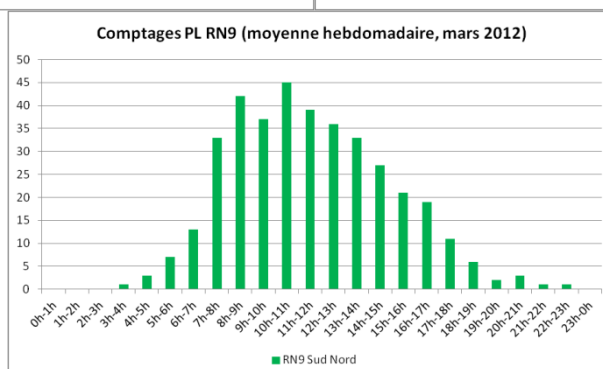
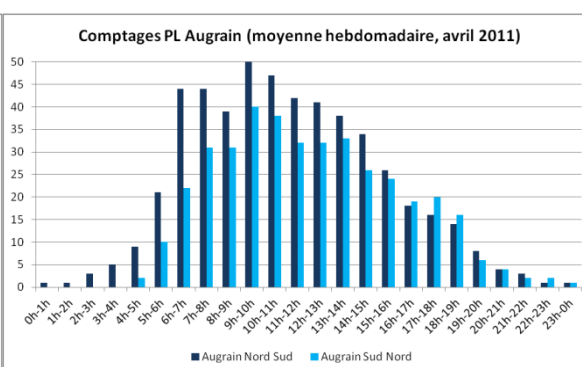
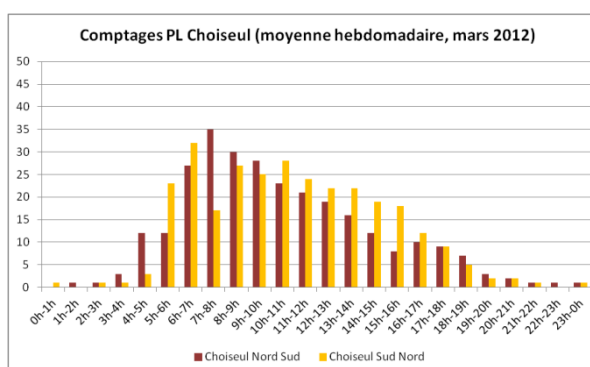
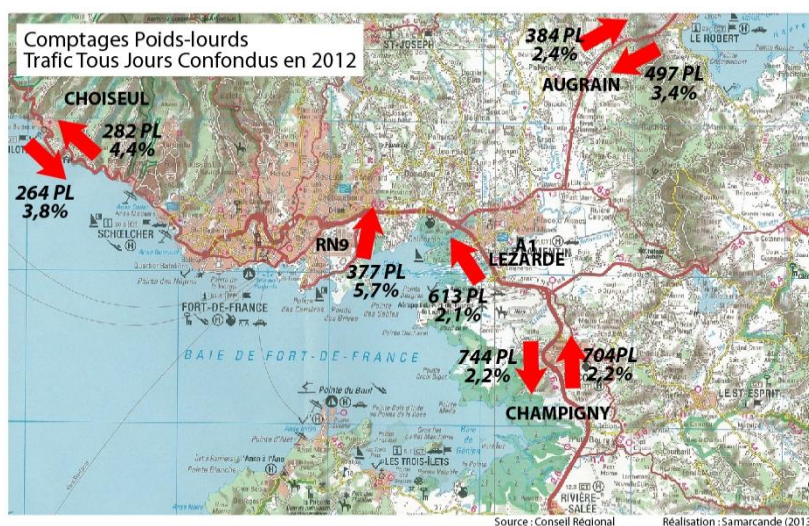
10.1. Les infrastructures de transport terrestre saturées au centre

D'après des comptages réalisés par le Conseil Régional en 2011 et en 2012 sur les principaux axes routiers de la partie centrale de la Martinique, la part des véhicules lourds s'établit entre 2% et 6% du total des véhicules en circulation (trafics Tous Jours confondus). Cette proportion est relativement faible en regard des taux observés en Métropole : 8 à 10% sur la plupart des axes routiers, 15% en moyenne sur les autoroutes. Les trafics en Jours ouvrés sont très légèrement supérieurs, de 0,2 à 0,8 points plus élevés.

Dans le détail, les taux les plus forts sont observés sur la RN9 qui dessert les zones portuaires de Fort-de-France (5,7%, jusqu'à 45 PL en heure de pointe entre 10h et 11h).

La RN2 dite « route des carrières » est le second axe fort avec des parts de véhicules lourds compris entre 3,8% et 4,4% à Choiseul (jusqu'à 32 et 35 véhicules lourds par heure pendant les heures de pointe, précoces, 6h-8h). Elle accueille de l'ordre de 270 véhicules lourds / jour (tous jours confondus).

La part des véhicules lourds sur la RN1 « route des bananes » est plus faible (2,4 à 3,4%). Mais en valeur absolue le trafic est plus important (380 à 500 PL/j) que sur la RN2, avec une pointe de trafic plus tardive (9h-11h).



Etat des lieux du transport de marchandises et de la logistique en Martinique Synthèse du diagnostic

Trafic PL	A1 Lezarde sens 1	RN1 Augrain sens Sud Nord	RN1 Augrain sens Nord Sud	RN5 Champigny sens Nord Sud	RN5 Champigny sens Sud Nord	RN2 Choiseul sens Sud Nord	RN2 Choiseul sens Nord Sud	RN9 sens Sud Nord
JO Moyenne journalière	777			856	873			
% JO	2,6%			2,4%	3%			
TJC Moyenne journalière	613	384	497	744	704	282	264	377
% TJC	2,1%	2,4%	3,4%	2,2%	2,2%	4,4%	3,8%	5,7%
Heure de pointe		40 PL - 5% (9h-10h)	50 PL - 10,1% (9h-10h)			32 PL - 11,3% (6h-7h)	35 PL - 13,3% (7h-8h)	45 PL - 11,9% (10h-11h)

JO : Jours Ouvrés

TJC : Tous jours confondus

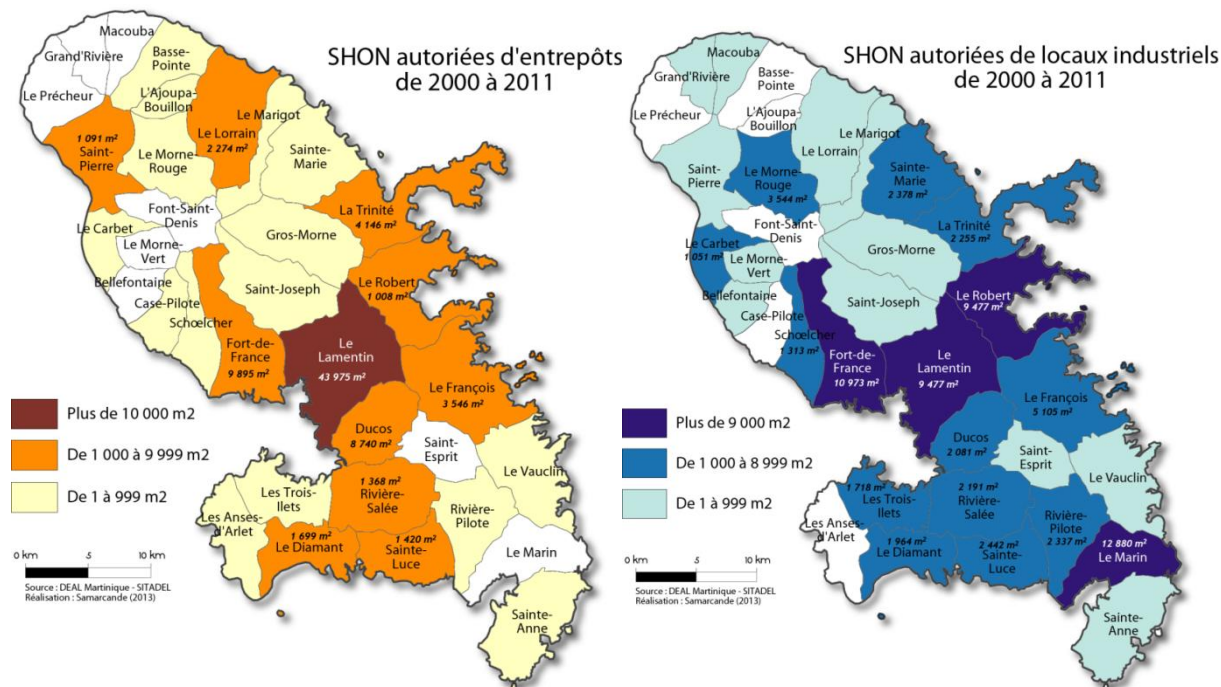
10.2. Une dynamique immobilière des locaux industriels et de stockage très polarisée

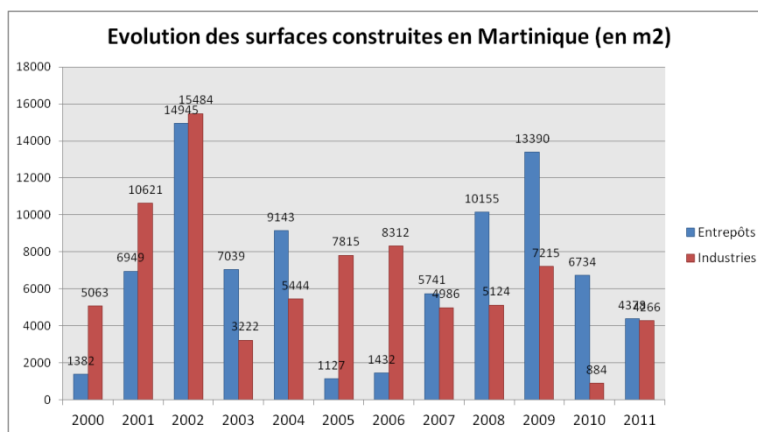
Selon les données de constructions de surfaces d'entrepôts (fichier Sitadel), le Lamentin est le pôle incontesté de la logistique martiniquaise entre 2000 et 2011 : la commune pèse 53% de la dynamique immobilière logistique sur ces 10 dernières années (44 000 m², sur un total de 82 400 m² entre 2000 et 2011 sur l'ensemble de la Martinique). Les autres communes sont loin derrière : Fort-de-France 9 900 m², Ducos 8 700 m², La Trinité 4 100 m²... La CECEM représente 66% de cette dynamique, contre seulement 21% pour la CAESM et 12% pour la CCNM.

La construction de locaux industriels est mieux répartie entre les 3 intercommunalités : 29% pour la CACEM, 41% pour la CAESM et 30% pour la CCNM. 4 communes représentent plus de la moitié (57%) de cette dynamique : Le Marin, Fort-de-France, Le Lamentin, Le Robert.

L'histogramme d'évolution des constructions montre 2 pics de construction en 2002 et en 2009. Depuis 2009, la tendance est à la baisse.

Il s'est construit en moyenne annuelle sur ces 10 dernières années 6 800 m² de surfaces d'entreposage et 6 500 m² de surfaces industrielles.

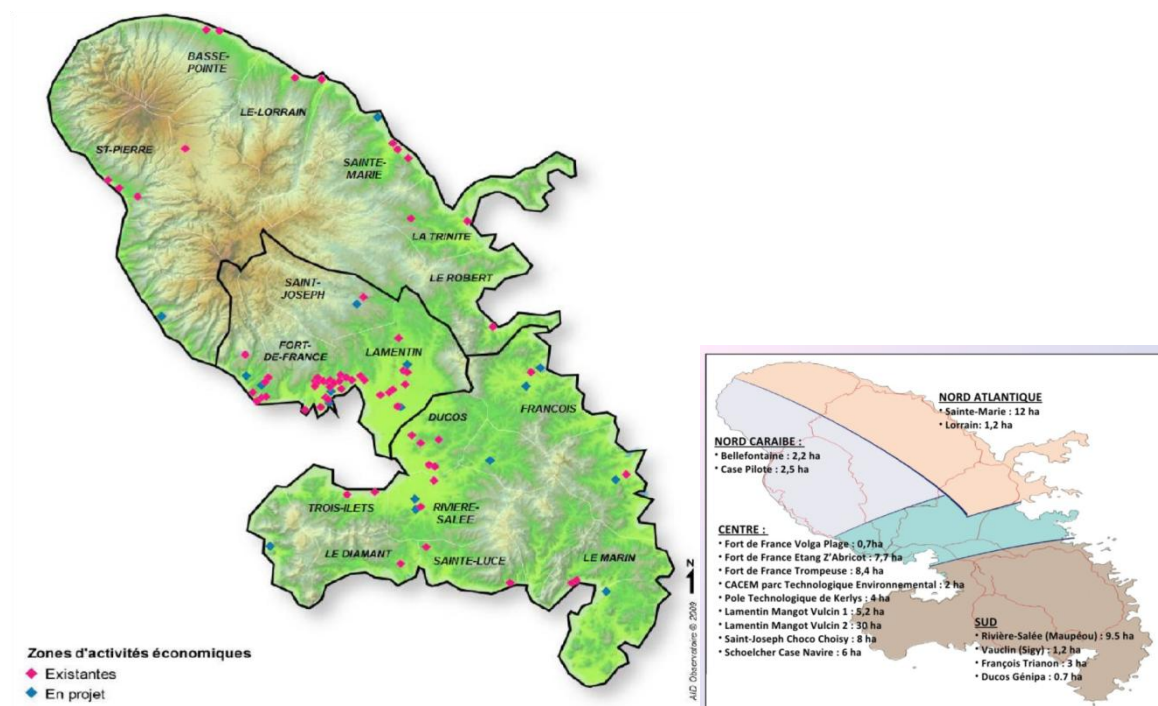




10.3. Les zones d'activités

La majeure partie des zones d'activités existantes sont sur le territoire de la CACEM, qui ne représente pourtant que 12% de la surface martiniquaise (4 communes sur 34). La RN5 et la côte Nord Atlantique sont les deux autres axes majeurs de concentration.

Sur les 17 projets de ZA portés par le Conseil Régional, 9 sont sur le territoire central, soit 73 ha sur un total de 105 ha.



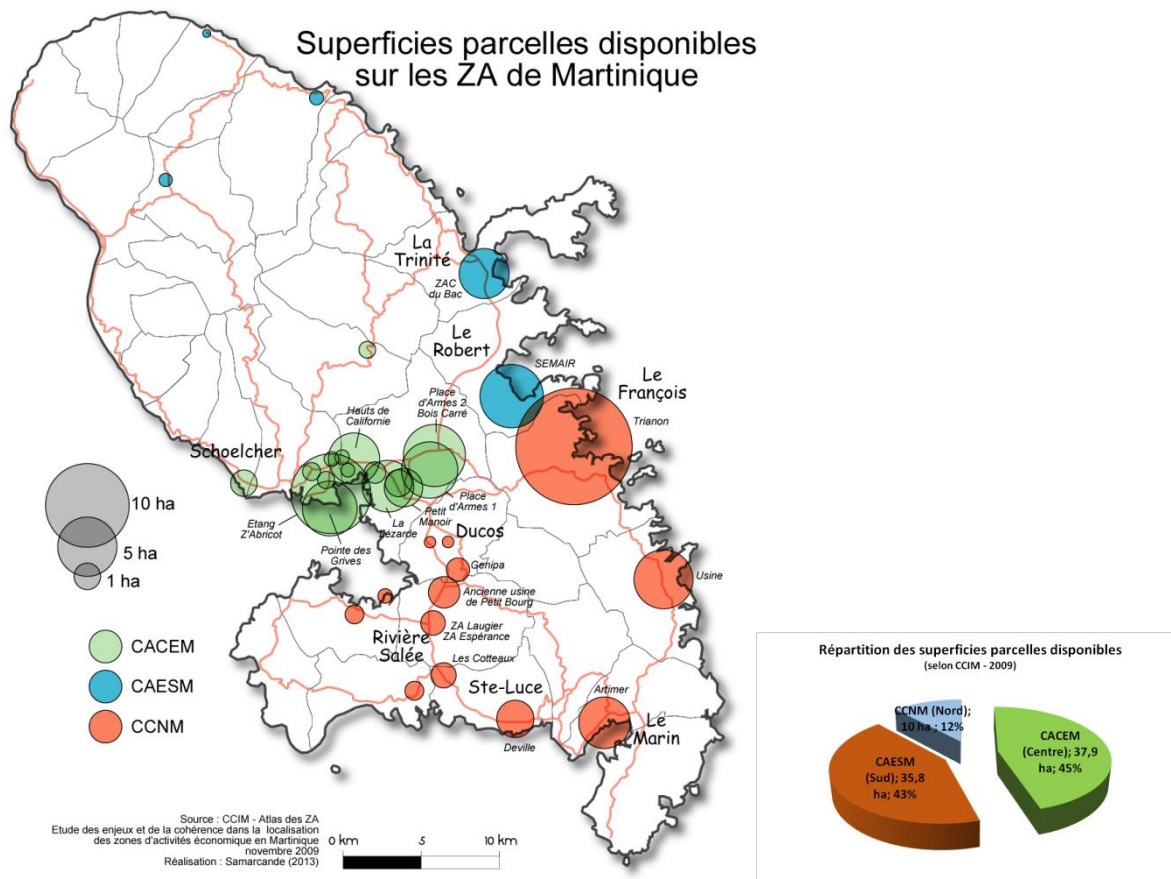
10.3.1. L'accueil des activités à impact logistique : les possibilités d'extension selon la CCIM

D'après les données de l'Atlas des ZA de la CCIM de 2009, la CACEM et la CAESM représentent près de 90% des surfaces disponibles répertoriées :

- 45% sur la CACEM, 380 000 m² au total, dont 214 000 m² au Lamentin (55 000 m² à Place d'Armes 2 Bois Carré, 45 000 m² à Place d'Armes 1, 38 000 m² à la Lézarde, 37 000 m² dans les Hauts de Californie) et 151 000 m² à Fort-de-France (91 000 m² à l'Etang Z'abricots, 43 000 m² à la Pointe des Grives)
- 43% sur la CAESM, 360 000 m² au total, dont 194 000 m² au François (ZA Trianon, à vocation services, artisanat et commerces) et 50 000 m² au Vauclin.

Le total des disponibilités s'élèverait à 84 ha, quelles que soient les vocations préférentielles prédéterminées de ces zones (service, artisanat industrie, commerce, logistique).

Les communes du Lamentin (qui compterait 21 ha de disponibilité) et du François (19 ha de disponibilité) regrouperaient à elles seules près de 50% des disponibilités selon le document de la CCIM (40 ha sur 84 ha). Si l'on y ajoute Fort-de-France, ce sont 71% des disponibilités qui seraient concentrées sur seulement 3 communes (60 ha sur 84 ha).

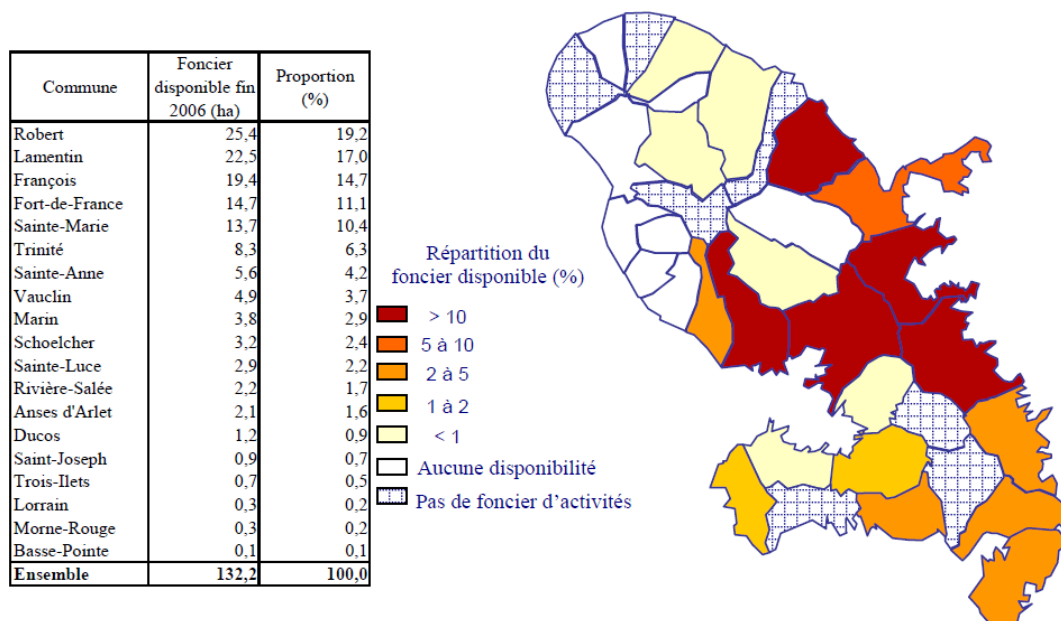


10.3.2. L'accueil des activités à impact logistique : les disponibilités selon l'ADUAM (en 2006)

Autre source, selon l'ADUAM (enquête sur le foncier d'activité en Martinique réalisée en 2006), il y aurait un potentiel de 132 ha constructible. Cependant, le document précise qu'une partie de ce potentiel « a été consommée lors de la réalisation d'extensions et de créations de sites tels La Galléria ou Manhity au Lamentin, la zone d'activités de Génipa à Ducos ou celle de la Caraïbe au Robert ». Il ne resterait essentiellement que de petites ou moyennes parcelles, disséminées sur 41 sites dans 19 communes, qui sont des disponibilités pour des projets de petite et moyenne envergure.

« Ce foncier est principalement localisé sur un axe Centre Sud : médiane Fort-de-France, Lamentin, Le Robert, Le François, qui sont les communes les plus demandées en termes d'acquisition de foncier, de locaux et de création d'établissements ». (ADUAM)

Répartition du foncier d'activités disponible au 31/12/2006 d'après l'enquête de terrain



Source : Recensement du foncier disponible affecté aux activités économique - ADUAM

10.3.3. Rééquilibrer les zones d'accueil logistique

80% de l'activité économique martiniquaise est localisée sur la zone centrale (Fort-de-France, Lamentin, Ducos). Ce déséquilibre a un impact sur les flux routiers et sur l'engorgement des infrastructures. L'un des enjeux est donc de rééquilibrer le territoire en trouvant développant d'autres centralités et d'autres pôles logistiques. La question du transport en Martinique ne se règlera pas seulement par le transport mais aussi par l'aménagement.

3 options existent : création de zone ex nihilo, extension de zone existante ou réhabilitation de zone existante. Ces 3 options ne sont pas incompatibles.

La carte ci-dessous recense tous les projets relatifs aux zones d'activités identifiés en 2013 dans les documents officiels ou à travers les entretiens réalisés pour cette étude : les zones sont répertoriées en 5 catégories selon les projets dont elles font l'objet (extension, réhabilitation requalification, création) et/ou selon leurs vocations (création ciblée activité et/ou logistique, autres zones à dominance artisanat, commerce, petites industries). 30 zones d'activités sont ainsi qualifiées.

Les zones existantes avec capacités d'extension sont peu nombreuses : seules la SEMAIR au Robert et Place d'Armes au Lamentin dans une moindre mesure rentrent dans ce champ.

Les projets de création de zones sont au nombre de 11, dont 5 sont plus ou moins ciblées activités et/ou logistiques. Seulement 4 sont en zone centrales (Etang Z'Abricot, Trompeuse à Fort-de-France, Mangot Vulcin au Lamentin et Génipa à Ducos). Les autres sont plus éloignées et pourraient contribuer au rééquilibrage territorial, notamment les zones de Pain de Sucre à Saint-Marie et de Maupéou à Rivière Salée.

Enfin, les zones de réhabilitation requalification sont très centralisées sur l'espace central Fort-de-France Lamentin Ducos.



10.3.4. L'accueil des activités à impact logistique : la CACEM

La CACEM concentre plus de 80% de l'activité économique. En conséquence, de gros enjeux sont à relever sur le plan du développement économique, des emplois, des transports et de l'aménagement.

Environ 30 ZA sont présentes, pour certaines de simples entités, de petites zones. Ces espaces sont toujours privés, avec une majorité sur la frange Fort-de-France Lamentin.

La CACEM travaille sur deux volets pour l'amélioration de l'offre foncière :

- Un volet création de zone : 5 ZA ont été déclarées d'intérêt communautaire ; Choco-Choisy à St Joseph, l'Etang Z'abricot et la zone de la Trompeuse à Fort de France, Mangot Vulcin au Lamentin, et Case Navire à Schoelcher la zone case navire. Au total 50 ha sont à aménager, en zone littoral ou inondable, donc avec contraintes environnementales.
- Un volet zone existante à réhabiliter : 3 zones sont particulièrement concernées ; Acajou Californie (avec notamment un projet de schéma de desserte améliorée) et les zones de la Lézarde (requalification voirie et façade) et de la Jambette (densification). A noter le projet de voie interzone entre la Jambette et la Californie (projet « ex-CD 40 »).

10.3.5. L'accueil des activités à impact logistique : la CCNM

Le Nord couvre 50% de superficie martiniquaise, mais les indicateurs économiques (emplois, revenus...) sont généralement sous la moyenne régionale. C'est un espaces contraints, montagneux et à risques. Toutes les communes sont en déclin démographique hormis Le Robert.

Peu de projet d'aménagement ont été identifiés hormis la zone Pain de sucre à Sainte Marie (parfois nommée ZAPS, Zone d'Activités Pain de Sucre) portée par la Région (une des 17 zones que la Région souhaite créer). La vocation qui souhaite être donnée à la zone est celle de l'énergie renouvelable,

mais également artisanat et activités liées à la mer. Le projet porte sur 12 ha pour une échéance fixée à 2014.

Dans les grandes lignes, le Document d'Orientation Général du SCOT de 2012 met en avant les aspects de « préservation et de valorisation des espaces naturels et agricoles », « une urbanisation économe en espaces et en ressources naturelles, avec priorité à l'intensification urbaine plus qu'à l'expansion sur des zones agricoles ou naturelles ».

« Le projet d'aménagement et de développement durable (PADD) a fait le choix d'une croissance économique raisonnée mais suffisante pour relever deux défis ». Ces 2 défis sont la baisse du taux de chômage et la hausse de la population active. Le PADD parle « d'économiser l'espace notamment en incitant à une intensification des usages dédiés à l'activité économique : l'effort d'intensification des usages de l'espace vaut pour les acteurs économiques tout autant que pour ceux de l'habitat ».

Les atouts naturels et patrimoniaux (historiques...) sont mis en avant dans les documents officiels. Toutefois le DOG du SCOT évoque l'aspect marchandise dans une de ses recommandations concernant le transport de matériaux par voie maritime.

La CCNM est marquée par la présence de la zone SEMAIR, principale zone logistique de Martinique. Depuis quelques années la SEMAIR trouve un nouvel élan. La zone a un potentiel de par son positionnement géographique et ses possibilités d'extension.

10.3.6. L'accueil des activités à impact logistique : la CAESM

Le profil économique du Sud Martinique est marqué par la présence des TPE (moins de 10 salariés), qui représentent de 80 à 90% des entreprises. Ces établissements sont confrontés à une problématique d'approvisionnement car tous leurs fournisseurs sont dans le centre de la Martinique.

Les secteurs du commerce, de l'artisanat et des services sont les plus forts, surtout résidentiel. L'industrie est peu présente. Par ailleurs, le territoire est très touristique (le plus important de Martinique, ce qui augmente encore les flux de personnes et de marchandises).

Enfin le Sud Martinique compte plusieurs carrières au Diamant, à Rivière Salée et à Ducos, ainsi qu'un dépôt d'explosifs à Rivière Salée près de la RN 5 (pour les carrières).

La CAESM souhaite réduire le déséquilibre dynamisme démographique / développement économique et sous équipement commercial et services (attire du Sud pour l'habitat, peu de nouvelles activités et déplacements vers le centre pour travailler). Le diagnostic du SCOT a montré une forte croissance démographique, une population jeune et une forte demande de logement (5 300 logements prévus à 4-5 ans, soit 1 200 logements / an), mais aussi un sous équipement en services résidentiel.

En matière de transport, la volonté est de mettre en place une gare multimodale (mer-route) aux Trois Ilets, y compris pour les marchandises. La croissance du trafic sur la RN5 est une menace et son passage à 2X2 voies est envisagé ; la mise en place du TCSP devrait également contribuer au désengorgement jusqu'à l'aéroport (mais dans quelle proportion ?)

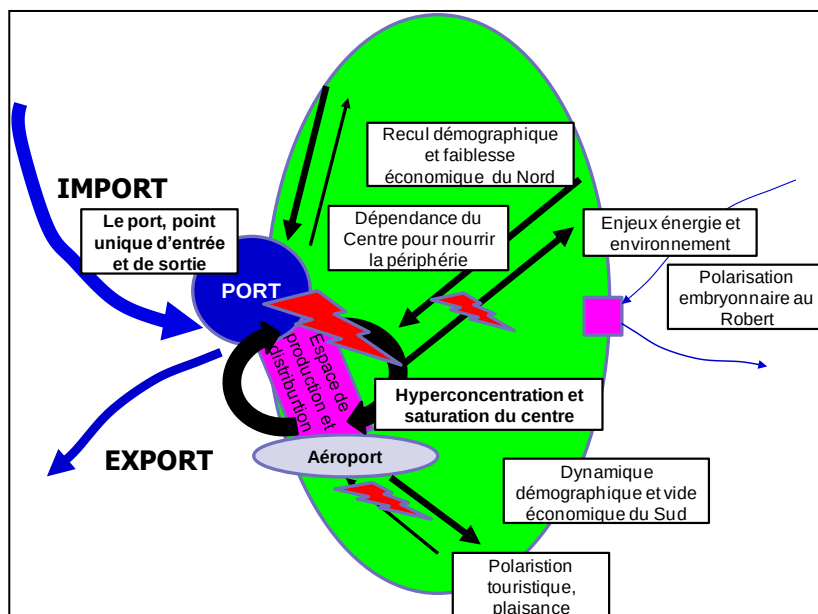
En terme de zone d'activité, les projets sont peu nombreux hormis Maupéou (9 ha, vocation IAA et activités).

Conclusion : quelle gouvernance pour la logistique martiniquaise ?

Le système logistique martiniquais est très fortement contraint par sa géographie : insularité, éloignement des principaux territoires d'échanges et longueur spatiale et temporelle des supply chains, dimension réduite du territoire et courtes distances, étroitesse du marché et hyperconcentration spatiale et saturation du centre de l'île.

La conséquence principale est que le système logistique est particulièrement « ramassé » et polarisé autour du port dont la Martinique est particulièrement dépendante et des zones d'activités de Fort de France et du Lamentin qui concentrent l'essentiel des activités de production et de distribution.

Parallèlement, les territoires périphériques souffrent d'un sous-développement des activités économiques et des fonctions logistiques, ce qui contribue à les rendre dépendants du centre et à multiplier les flux de marchandises comme de personnes.



Les contraintes géographiques n'ont pas seulement des incidences en termes de territoire et d'aménagement, elles conditionnent fortement la situation et les pratiques logistiques des entreprises, ce qui se traduit par un renchérissement des coûts logistiques notamment d'approvisionnement, un allongement des délais, un niveau de stocks élevé, une non compétitivité de nombreux produits locaux qui affaiblit les entreprises. La logistique est donc une variable clé qui conditionne le fonctionnement et la santé de l'économie martiniquaise et son fonctionnement spatial.

La logistique est une fonction essentiellement privée correspondant aux logiques spécifiques des entreprises et de leurs partenaires, mais elle est également une fonction de nature publique car le transport et autres fonctions logistiques sont des utilisateurs intenses du territoire et de l'espace public et ont un impact direct sur les populations et les politiques les concernant (consommation, aménagement,, urbanisme, emploi, formation...). Il existe donc de nombreux leviers mais qui sont dispersés et qu'il convient de mettre en cohérence. Les solutions sont à élaborer collectivement entre les différents acteurs directs et indirects du système logistique.

Cela implique donc un enjeu de gouvernance et de partenariat entre ces acteurs et un travail d'appropriation commune du fait logistique martiniquais, reposant sur une démarche partagée et une vision claire des problématiques et des différentes échelles de problèmes (mondiaux, régionaux, nationaux, martiniquais et infra-martiniquais...), ce à quoi vise cette étude et en particulier ce diagnostic.

Après cette phase de diagnostic, les premiers éléments de la gouvernance logistique en Martinique apparaissent. Le diagnostic économique et territorial est pour l'essentiel largement partagé par les acteurs, qu'ils soient publics ou privés, dans un contexte de relations sociales tendues qui influent fortement sur la mise en œuvre de la logistique locale, notamment au niveau du port.

Par ailleurs, il apparaît que la structure économique est fortement concentrée et pèse sur les relations économiques, notamment au niveau de la distribution qui est une fonction économique et logistique centrale en Martinique. De ce fait, il existe des rentes dans de nombreux secteurs qui distordent parfois les relations économiques.

S'il y a souvent des vues convergentes sur le diagnostic, le dialogue public-privé est imparfait et ne permet pas toujours la mise en œuvre d'orientations et d'actions efficaces.

La structuration politique de la Martinique est morcelée, tant en raison du nombre important de structures et institutions concernées et/ou actives dans la sphère du transport et de la logistique (Etat, région, département, EPCI, organismes para-publics divers...), sans compter la multitude d'organismes professionnels (CCI, syndicats patronaux, organismes de branche, etc...) Cela induit des outils redondants, des réflexions cloisonnées et des actions qui ne sont pas toujours cohérentes entre elles, les pratiques concrètes n'étant pas toujours consensuelles au moins sur la forme.

Cette multitude d'acteurs et de démarches non coordonnées induit des investigations nombreuses (études, enquêtes, consultations...) qui ne trouvent pas toujours d'issues concrètes, la résolution des problèmes relevant du long terme se heurtant fréquemment aux contingences quotidiennes, par exemple pour le problème du transport de matériaux, question posée et étudiée maintenant depuis de nombreuses années.

Aujourd'hui, il s'agit de valider les convergences des différents acteurs et de construire une vision partagée de la logistique et du transport de marchandises en Martinique. Il semble nécessaire pour cela de simplifier les outils d'observation et d'intervention dans ce domaine et de mettre en place une démarche pérenne associant les entreprises et les institutions publiques.

C'est pour cela qu'il est indispensable de construire des actions concrètes dans une vision prospective pour la logistique martiniquaise, se fondant sur les choix de développement qui sont faits par ailleurs par les instances politiques de l'île, ce que proposera la phase suivante de l'étude.

Au final, l'objectif sera, sous contrainte des variables externes et en fonction des caractéristiques de l'économie et des territoires locaux, d'articuler les différentes familles logistiques de la Martinique (logistique de production, logistique de distribution, logistique d'importation, etc...) et de proposer des pratiques nouvelles débouchant sur de l'innovation logistique en regard de la situation actuelle de la logistique en Martinique. Plusieurs axes prospectifs de réflexion pourraient être approfondis et notamment :

- Le transport multimodal,
- Les nouveaux sites d'interface de la logistique (plates-formes),
- L'amélioration de l'excellence logistique des entreprises martiniquaises
- L'optimisation locale des fonctions et opérations logistique, notamment au travers de la mutualisation,
- La logistique et le développement de nouvelles filières,
- Le développement de la logistique régionale (caribéenne et Sud-américaine)

