

Recenser les espaces et les moyens logistiques mobilisables

Raison d'être de l'action

- **CAP Nord Martinique est géographiquement scindé en 3 territoires** : Nord Atlantique, Centre Atlantique et Nord Caraïbes. Les tournées de livraison sont assez structurées en séparant les axes Caraïbes et Atlantique. Certains bourgs éloignés sont difficiles d'accès, avec des volumes de marchandises trop faibles pour atteindre un équilibre économique, sur un territoire très congestionné notamment en sortant de Fort-de-France et du Lamentin. Une optimisation du fonctionnement logistique peut alors nécessiter une certaine déconcentration des flux et un rapprochement de certains stocks. Le foncier étant très rare, il convient d'essayer d'améliorer l'existant à partir des infrastructures logistiques et réseaux présentes sur le territoire.
- **De nombreux commerçants utilisent leur véhicule pour s'approvisionner à Fort-de-France ou au Lamentin**, alors que certains moyens en place pourraient leur permettre d'être livrés directement, évitant ainsi des déplacements impactants.
- Le principal réseau de transport de petits colis est celui de La Poste. Avec son infrastructure très dense de bureaux de Poste sur tout le territoire, une flotte de véhicules et des moyens humains, **il s'agit là d'un potentiel à analyser dans le cadre de l'évolution des activités de ce Groupe.**
- Au-delà de l'infrastructure postale, cette action vise à **identifier les autres plates-formes existantes dans le Nord disposant de capacités pour massifier les flux.** C'est en particulier le cas des plates-formes à vocation industrielle qui permettraient de répondre à des besoins de filières agricoles ou industrielles (par exemple SOCOMOR).
- Le transport par Véhicules Utilitaires Légers mais aussi en voitures particulières (pour le compte propre destinataire géré par les commerçants) impacte le territoire en participant à la congestion.
- Le diagnostic a montré l'existence de **nombreux transports à vide**, générant des flux de véhicules pendant les mêmes créneaux horaires que les pendulaires, participant ainsi à la congestion.

Objectifs

- **Mieux connaître l'offre de capacités existantes** (immobilier et transport) permettant d'étudier des solutions d'optimisation et de mutualisation des flux.
- Utiliser les sites existants comme celui de Banamart à Morne-Rouge (stockage d'emballage sur le site SOCOMOR) qui **pourrait être mutualisé avec d'autres acteurs.**
- **Optimiser les espaces et les moyens de distribution existants (La Poste par exemple)** pour fluidifier le trafic et contribuer à la réduction d'émission de Gaz à Effet de Serre
- Identifier les besoins des entreprises du territoire, afin de **les faire coïncider avec des offres possibles de logistique de proximité et de livraison alternative.**
- **Définir la nature du service** qui peut être proposé, les catégories de produits concernés, les acteurs et clients potentiels de cette offre.
- Cibler **en priorité le petit commerce** et élargir éventuellement à d'autres activités.

Description de l'action

<ul style="list-style-type: none"> ● Recenser les capacités immobilières existantes et sous-utilisées sur le territoire de CAP Nord Martinique pouvant être utilisées comme espaces logistiques. ● Identifier les dents creuses et les friches industrielles en centre-bourg, dont l'utilisation pourrait être orientée vers du stockage avancé. ● Recenser les solutions de livraisons existantes sur le territoire de CAP Nord Martinique et sous-utilisées pouvant apporter des services de mutualisation des flux. ● Définir les besoins prioritaires, pouvant aboutir à terme à la mise en œuvre de services marchands et non marchands (par exemple pour les cantines scolaires). ● Décrire les services qui pourraient être déployés, faisant correspondre l'offre disponible (immobilière et transport) et les besoins identifiés ● Mettre en relation les acteurs (création d'un cluster cluster logistique à l'échelle avec les acteurs publics/privés des 3 EPCI ?) ● Permettre à l'offre logistique identifiée d'être connue. ● Etudier l'opportunité de création d'une plateforme numérique (expérimentation). 	
Intervenants	Contraintes
<ul style="list-style-type: none"> ● CAP Nord Martinique ● La Poste (pilote) ● Associations de commerçants ● CTM ● Acteurs économiques (grossistes-importateurs notamment) et consulaires (CCI de Martinique) ● Université des Antilles ● Police Municipale 	<ul style="list-style-type: none"> ● Coût d'une solution alternative notamment en cas de rupture de charge ● Changement d'habitudes ● Contraintes de process et sécurité (La Poste) ● Difficulté de partenariats entre des acteurs potentiellement concurrents
Indicateurs	Délais
<ul style="list-style-type: none"> ● Nombre de sites identifiés ● Nombre de réunions de travail entre acteurs économiques sur le sujet ● Indicateurs de volumes traités 	Recensement <input checked="" type="checkbox"/> Court terme Conception, test <input checked="" type="checkbox"/> Court - moyen terme Mise en service <input checked="" type="checkbox"/> moyen terme
Moyens, coûts, innovation	
<ul style="list-style-type: none"> ● Coût de recensement des capacités et d'étude des besoins (environ 50-70 K €) ● La Poste est maîtresse de l'optimisation de ses moyens ● Plate-forme numérique en cas de développement spécifique d'un outil ● Des investissements privés internes sont possibles (Banamart) ● La CTM est un financeur possible des études ou d'aide à la mise en place de solution ● Action ambitieuse 	

Optimiser les flux de marchandises dans le Grand Nord

Raison d'être de l'action

- L'organisation actuelle de la distribution induit **trop de circulation de véhicules et de circulations à vide**, ce qui contribue à la saturation du réseau routier, surtout à proximité du centre de la Martinique.
- **Les coûts de transport sont élevés**, du fait d'une optimisation insuffisante des tournées de distribution, y compris au sein d'un même groupe (par exemple plusieurs magasins d'une même enseigne et d'un même secteur desservis par des véhicules différents). **L'insuffisante mutualisation des tournées et le nombre trop restreint de prestataires logistiques** contribuent aussi au manque d'optimisation.
- Les volumes dans certaines communes isolées du Nord sont souvent peu importants.
- Certaines communes de CAP Nord Martinique, comme celles du « Grand Nord » Atlantique sont en conséquence **mal desservies et ne bénéficient pas de fréquences suffisantes**. Cela induit des ruptures de stocks ou au contraire des surstockages de sécurité, mais aussi **de nombreux trajets en compte propre**, avec les véhicules des commerçants.
- L'existence d'outils opérationnels (sites, transport) sous-utilisés, constitue une opportunité.
- Outre une amélioration des services de livraison sur le territoire du Grand Nord Atlantique, il faut aussi rechercher des bénéfices environnementaux (émissions de GES) en optimisant le transport de livraison de marchandises.

Objectifs

- **Réduire le nombre de circulations** de véhicules de transport de marchandises et **réduire les émissions de GES** pour la desserte des communes du « Grand Nord ».
- **Améliorer les conditions de livraison des points de vente des communes du « Grand Nord » Atlantique** et augmenter les fréquences de livraison, tout en réduisant les coûts.
- **Optimiser les tournées de livraison**, en augmentant le remplissage des camions et en réduisant le nombre de véhicules mobilisés, tout en assurant plus de fréquences de livraison.
- Mettre en place **une opération pilote sur le « Grand Nord » Atlantique**, pour permettre une meilleure desserte des magasins des communes concernées et réduire l'auto-approvisionnement des commerçants par leur propre véhicule.
- Mettre en place **une opération de mutualisation des livraisons entre les différents acteurs de la chaîne logistique** (industriels, grossistes, distributeurs...) vers les commerçants du Grand Nord.

Description de l'action

- Entamer une **démarche de consultation, de coopération et de mutualisation de plusieurs opérateurs économiques de la supply chain pour livrer les points de vente du « Grand Nord » Atlantique** (Basse-Pointe, Macouba, Grand'Rivière et Ajoupa-Bouillon), en mettant en œuvre une organisation logistique commune au moins pour la desserte terminale.

- Mettre en place **une organisation à partir d'un site de groupage** pour desservir les communes du « Grand Nord », recevant les approvisionnements mutualisés des plusieurs sites des opérateurs du centre de la Martinique.
- **Mobiliser les moyens opérationnels** nécessaires pour livrer régulièrement et fréquemment les points de vente du « Grand Nord » par des tournées multifournisseurs.
- **Utiliser les moyens opérationnels fixes** (plate-forme) et mobiles (véhicules / livreurs) de la Poste sur le secteur.

Intervenants

- **Grands donneurs d'ordre** (distributeurs, grossistes, industriels, Cash & Carry)
- **La Poste** ou éventuellement des transporteurs
- **Commerçants, artisans et leurs associations des communes concernées**
- CAP Nord Martinique
- Communes du « Grand Nord »
- Syndicat des Distributeurs et Grossistes de la Martinique (SDGM)
- CTM
- CCI et autres chambres consulaires
- DEAL
- ADEME
- Idex
- Université des Antilles

Contraintes

- **Pratiques individualistes** des différents acteurs de la chaîne logistique et en particulier des commerçants et des grands donneurs d'ordre (Industriels, grossistes, distributeurs) et leur difficulté à coopérer.
- **Respect de la chaîne du froid** pour les produits alimentaires.
- Eloignement des points de vente du « Grand Nord » et **volumes réduits pour obtenir des économies d'échelle.**

Indicateurs

- Nombre et fréquence de réunions entre acteurs
- Nombre de remettants mutualisant les flux
- Nombre de communes desservies
- Nombre de commerçants livrés et volume de marchandises concerné
- Indicateurs environnementaux (véhicules érudés et réduction des émissions de CO2)

Délais

Sensibilisation Court terme
 Préparation du projet Court moyen terme
 Mis en service Court - moyen terme

Moyens, coûts, innovation

- **Financement par les acteurs publics** pour l'animation et la sensibilisation avec subventions publiques (50 k€)
- **Etude de faisabilité d'un projet de mutualisation des flux multi-opérateurs** vers les communes du « Grand-Nord » (70-90 K €)
- Mise en œuvre du projet, financé par les acteurs privés de la chaîne logistique et en particulier la Poste avec ses moyens propres (coûts opérationnels à évaluer). Eventualité de subventions (par exemple ADEME ?).
- **Mise en place d'un outil de gestion informatique du projet** notamment logiciel de gestion de tournées et d'outils de localisation des véhicules interconnectés (GPS) et connecter ce logiciel à la plateforme Efti4ALL pour permettre les échanges d'informations en temps réel, la suppression des formalités papier, le juste à temps et faciliter les contrôles.

Être acteur des réflexions de solutions maritimes

Raison d'être de l'action

- Les problèmes engendrés par le transport routier en Martinique (**engorgement, coexistence avec les flux VL, infrastructure routière parfois limitante, déclivité, ...**) posent la question des possibilités d'utilisation du transport maritime pour les marchandises.
- **Le centre-bourg de Saint-Pierre est quotidiennement traversé par un nombre important de camions** venant des carrières et des industries du Nord-Ouest de la Martinique. Cette circulation engendre de nombreuses nuisances.
- Ces engorgements ont **de multiples conséquences**, à la fois environnementales (émission de CO₂, d'autres polluants, bruits...) et économiques (hausse de la consommation de carburant, allongement de la durée des trajets, augmentation du nombre d'accidents, dégradation des infrastructures routières)

Objectifs

- A terme, mettre en place **de manière opérationnelle un ou des services de transport maritime côtier dédiés aux marchandises**.
- En amont, **définir les filières et les marchés** auxquels ces services pourront répondre, potentiellement le transport de produits de carrière entre Saint-Pierre et Fort-de-France sur la côte Caraïbe, mais pas uniquement.
- 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.

Description de l'action

- 2 options apparaissent, selon que l'on envisage **le partage de capacités de transport côtiers voyageurs existants ou la mise en place d'un transport côtier dédié marchandises**. Dans chacun des cas, le **lancement par CAP Nord Martinique d'un Appel à Projets (AAP)** transport de marchandises sera nécessaire.
- **Réactualiser les données de trafic de transport de matériaux de carrière** depuis les sites BTP de Saint-Pierre vers l'espace central, à la lumière des besoins et de l'évolution du marché travaux. Les précédentes données sont antérieures à 10 ans (par exemple l'étude Samarcande sur « l'Etat des lieux du transport de marchandises et de la logistique en Martinique » de 2012).
- Les études et une première expérimentation avaient démontrés la faisabilité théorique 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
- Pour d'autres marchés, lancer une **étude de marché visant à l'identification d'autres filières** auxquelles un service maritime côtier pourrait répondre (alimentaire sec, boissons, autres produits de grande consommation, voire déchets, ...). Le port du Robert peut être vu comme un lieu de consolidation et de stockage de flux à destination de CAP Nord Martinique (« hôtel logistique territorial »), dont certains pourraient emprunter un service maritime côtier.
- **Recenser les services de transport côtiers de voyageurs**, l'état de la flotte, les capacités de transport sur les navires
- **Benchmarker des solutions similaires** dans d'autres territoires et desquelles CAP Nord Martinique pourrait s'inspirer.

Intervenants	Contraintes
<ul style="list-style-type: none"> ● ADEME ● CTM ● CCI ● Université des Antilles ● Martinique Transport, en tant qu'autorité unique responsable des mobilités en Martinique ● Grand Port Maritime de Martinique, gestionnaire du port du Robert ● Les fédérations de transport routier ● Les représentants de la filière BTP et potentiellement d'autres filières 	<ul style="list-style-type: none"> ● Difficultés opérationnelles : le projet d'un transport côtier de marchandise en Martinique n'est pas nouveau. ● Caractère innovant de l'action, freins psychologiques. ● Nécessité d'associer les transporteurs routiers et leurs représentants, de manière à construire des solutions bénéfiques à tous.
Indicateurs	Délais
<ul style="list-style-type: none"> ● Comptages routiers avec parts des véhicules lourds sur la RN1 et la RN2 	<ul style="list-style-type: none"> <input type="checkbox"/> Court terme <input checked="" type="checkbox"/> Moyen terme <input checked="" type="checkbox"/> Long terme
Moyens, coûts, innovation	
<ul style="list-style-type: none"> ● Coût d'un Appel à Projets. ● Coûts d'études complémentaires ou études de marchés (de l'ordre de 50-100 K €). ● Budget temps d'un référent logistique urbaine de CAP Nord Martinique. 	

Etudier les possibilités de développement de solutions de co modalité

Raison d'être de l'action

- La comodalité, qui consiste à utiliser les capacités vacantes dans les transports publics de personnes afin d'acheminer des marchandises sur des trajets existants, constitue **une des formes d'optimisation de la logistique urbaine**. Elle est pratiquée dans de très nombreux pays du monde dans les réseaux d'autocars, de bus, de train, de transport maritime notamment à destination des zones les plus isolées.
- La Loi n° 2019-1428 du 24 décembre 2019 d'orientation des mobilités prévoit que l'autorité organisatrice de la mobilité peut, « en cas d'inexistence, d'insuffisance ou d'inadaptation de l'offre privée et afin de réduire la congestion urbaine ainsi que les pollutions et nuisances affectant l'environnement, **organiser des services de transport de marchandises et de logistique urbaine**. » Au travers de cet article de la loi, **la comodalité trouve alors un cadre légal**.
- La comodalité permet de **réduire le nombre de camions sur la route**, tout en saturant certaines capacités résiduelles dans les transports publics.
- Les capacités potentielles se situent alors **dans le réseau de Martinique Transport** et potentiellement sur la navette maritime Saint-Pierre – Fort-de-France (cf action 1.3). Selon les données du Ministère au 1er janvier 2024 il y a 80 autobus et 191 autocars soit au total 271 autobus et autocars. Tous n'appartiennent pas au réseau de Martinique Transport⁸.

Objectifs

- Etudier **l'opportunité et la faisabilité de mettre en place une solution de comodalité** sur le territoire de CAP Nord Martinique.
- En cas de résultat positif, **étudier de façon détaillée le mode opératoire** d'un transport alternatif en comodalité.
- Envisager **un test en coopération avec l'opérateur de transport**.
- **Evaluer le test** et rectifier éventuellement le mode opératoire.
- **Déployer ce test à plus grande échelle** et de façon pérenne en fonction des résultats.

Description de l'action

- **Effectuer un benchmark international** de solutions approchantes afin de comprendre le fonctionnement de solutions de comodalité et les intérêts pour les collectivités locales, les habitants et les opérateurs de mobilité.
- **Identifier l'existence de capacités disponibles** (soutes, espaces intérieurs), les horaires et les lignes concernées.

⁸ [Immatriculation des véhicules routiers | Données et études statistiques](#)

<ul style="list-style-type: none"> ● Identifier des catégories de flux et de donneurs d'ordres qui pourraient utiliser ces capacités potentiellement disponibles. ● Evaluer l'adhésion des opérateurs de transport (notamment Martinique Transport) à mettre en œuvre un service et étudier les freins éventuels et la façon avec lesquels ils pourraient être levés. ● Etudier l'ensemble de la chaîne logistique comprenant le type de contenant, l'acheminement amont et aval, la manutention. ● Réaliser un test en réel, évaluer ce test et rectifier éventuellement le mode opératoire. ● Une réflexion sur l'infrastructure (quai, point de dépôt sécurisé ou autre) ainsi que sur les moyens techniques (supports, chargeurs, caisses, ...) pouvant réduire les contraintes de manutention et de sécurité devrait être menée. Le principe de l'opérateur de chargement doit aussi être posée : les personnes bénéficiant de la comodalité pourraient aider ou effectuer le chargement pour éviter une perte de temps par exemple. ● Etudier le déploiement à plus grande échelle d'une solution de comodalité. 	
Intervenants	Contraintes
<ul style="list-style-type: none"> ● ADEME ● CAP Nord Martinique ● Martinique Transport ● Université des Antilles ● La Poste et d'autres transporteurs de colis ● CTM ● Autres acteurs économiques et consulaires ● Polices Municipales 	<ul style="list-style-type: none"> ● Etude réglementaire en fonction de la DSP. ● Contraintes de sécurité. ● Contrainte de manutention qui est souvent effectuée par le conducteur. ● Risque de retarder le service passager.
Indicateurs	Délais
<ul style="list-style-type: none"> ● Nombre de colis transportés 	Etude d'opportunité et de faisabilité <input checked="" type="checkbox"/> Court terme Test <input checked="" type="checkbox"/> Court – moyen terme Déploiement <input checked="" type="checkbox"/> Moyen terme
Moyens, coûts, innovation	
<ul style="list-style-type: none"> ● Coût d'étude d'opportunité et de faisabilité (50 à 70 K €) ● Accompagnement par un AMO durant l'expérimentation et évaluation (30 à 50 K €) ● Aides possibles au travers de l'ADEME notamment 	

Définir des principes communs d'arrêtés réglementaires pour davantage de cohérence entre les communes

Raison d'être de l'action

- La réglementation locale régissant le transport de marchandises a un impact direct sur l'organisation des tournées des transporteurs.
- Le diagnostic réglementaire a pointé **une certaine disparité des règles entre les communes du territoire**, mais également des écarts entre la réglementation et les aménagements présents (ex : absence d'arrêté mais présence de signalisation verticale).
- Le diagnostic a également soulevé la **difficulté à accéder à la réglementation existante**. Or, porter à connaissance les arrêtés auprès des professionnels du transport augmente les chances de la faire respecter. Les arrêtés recensés dans le diagnostic sont également très anciens, ce qui interroge quant à leur pertinence.
- L'article 122 de la loi 2021-1104 du 22 août 2021 dite « Climat et Résilience », prévoit l'information des utilisateurs, via les services numériques d'assistance aux déplacements, des réglementations de transport de marchandises. Le Ministère des Transports a, à cet effet, créé **une base nationale DiaLOG**, qui permet aux communes d'enregistrer les informations contenues dans les arrêtés municipaux. Cette action s'intègre alors dans ce cadre juridique.

Objectifs

- **Mettre en conformité** la réglementation locale.
- **Adapter cette réglementation aux usages** des professionnels du transport.
- **Articuler la réglementation** sur le territoire de CAP Nord Martinique.
- **Aider les professionnels du transport de marchandises** à anticiper leurs tournées de livraison en rendant la **réglementation permanente et temporaire lisible et accessible**.

Description de l'action

- **Mettre en conformité la réglementation existante du transport de marchandises**, notamment en s'assurant de la cohérence entre les arrêtés et la signalisation horizontale et verticale en place dans chaque commune du territoire.
- **Bien distinguer le transport de marchandises du transport de personnes**.
- **Créer un « commun » d'arrêtés permanents et temporaires** (ex : travaux, évènementiel) afin de les rendre plus accessibles auprès des professionnels du transport, mais également entre les communes de CAP Nord Martinique. Idéalement, cartographier la réglementation.
- **Coordonner des ateliers de travail avec des professionnels du transport**, des représentants de chaque commune du territoire et des Polices Municipales afin de définir une articulation réglementaire du transport de marchandises, dans le respect de la gouvernance des Maires. Cette articulation devra être cohérente au regard des réalités opérationnelles des transporteurs, mais également en tenant compte des aspects urbanistiques et saisonniers. Une **homogénéisation sémantique** pourra également être définie.

<ul style="list-style-type: none"> ● Suivant les contextes propres à chaque commune : créer des arrêtés régissant la circulation (gabarits, horaires autorisés de circulation) et le stationnement (aires de livraison à usage exclusif / partagé) du transport de marchandises. ● Amorcer une réflexion sur une réglementation incitative en faveur de modes de transports décarbonés. 	
Intervenants	Contraintes
<ul style="list-style-type: none"> ● CAP Nord Martinique pour la coordination et le suivi ● L'ensemble des communes de CAP Nord Martinique : maires, agents des municipalités et services techniques ● Polices municipales ● CCI Martinique ● CTM ● Eventuellement une AMO 	<ul style="list-style-type: none"> ● Le sujet réglementaire est souvent peu mobilisateur. ● Les arrêtés sont régis par le pouvoir des Maires : un travail de concertation et de co-construction continu est donc nécessaire pour les intégrer à la démarche.
Indicateurs	Délais
<ul style="list-style-type: none"> ● Nombre d'écarts entre la réglementation et la signalisation ● Nombre de communes ayant des arrêtés de circulation et stationnement de livraison 	<p>Identifier et corriger les écarts entre la réglementation et la signalisation terrain <input checked="" type="checkbox"/></p> <p>Court terme</p> <p>Lancer des ateliers de concertation, création d'un document commun, création de nouveaux arrêtés <input checked="" type="checkbox"/></p> <p>Moyen terme</p> <p>Cartographier la réglementation, inciter réglementairement la décarbonation du transport de marchandises <input checked="" type="checkbox"/></p> <p>Long terme</p>
Moyens, coûts, innovation	
<ul style="list-style-type: none"> ● Optionnel : coût d'une AMO pour les ateliers de concertation et l'accompagnement pour digitaliser la réglementation ● Temps de travail des agents des services techniques et de la Police Municipale ● Eventuels coûts d'aménagements / d'achat de signalisation verticale 	

Travailler sur l'aménagement des aires de livraison et aller vers la réalisation d'un SDAL

Raison d'être de l'action

- Le diagnostic terrain a montré dans certaines communes (Le Robert, Saint-Pierre, Sainte-Marie, Trinité...) **des pratiques de livraison non optimales**. Ces conditions génèrent **plusieurs effets indésirables** : cohabitation avec les piétons, dangerosité et pénibilité pour les chauffeurs livreurs, allongement des durées de livraison, participation à la congestion...
- **Les aires de livraisons identifiées sont peu nombreuses, hétérogènes et parfois mal localisées**. Elles sont souvent trop courtes.
- Le diagnostic terrain a également établi un **besoin de renfort en matière de signalisation verticale et horizontale**.

Objectifs

- **Réaliser un SDAL** (Schéma Directeur des Aires de Livraisons) à partir du diagnostic et des besoins des professionnels.
- Améliorer les conditions de livraison pour les professionnels du transport, réduire la congestion routière et augmenter la sécurité de l'ensemble des usagers.

Description de l'action

- Cette action est à mener en parallèle de l'action 2.1 relative à l'articulation réglementaire
- Mener **des ateliers de concertation entre les professionnels du transport, les commerçants et les Polices Municipales** pour :
 - Définir les typologies d'acteurs autorisés à stationner sur les aires de livraison
 - Etablir des créneaux horaires de livraison acceptables pour l'ensemble des acteurs
 - Définir une durée d'utilisation des aires de livraison
 - Cibler les besoins en aires de livraison à la rue
 - Définir un moyen de contrôle de l'usage des aires de livraison (ex : disque) afin d'assurer une rotation des véhicules et faciliter le travail des agents de contrôle
- **S'appuyer sur le diagnostic** pour identifier d'autres besoins en aires de livraison et mettre en conformité les aires existantes : dimensionnement, ajout de signalisation verticale, signalétique horizontale, abaissements de trottoirs, etc.
- **Vérifier et ajuster la cohérence entre les arrêtés de stationnement et les aires de livraison aménagées**.
- **Créer des arrêtés de stationnement** pour chaque nouvelle aire de livraison aménagée.
- **Abroger et créer de nouveaux arrêtés** de stationnement pour chaque nouvelle aire de livraison déplacée et si les conditions d'usage évoluent (exemple : horaires et durée de stationnement autorisés, aires de livraison exclusive ou à usage partagé).
- **Fournir les recommandations du Cerema** en matière de dimensionnement des aires de livraison, de la signalisation verticale et du marquage auprès des services techniques. Ces informations sont disponibles dans le diagnostic.
- **Cartographier les aires de livraison** et leurs conditions d'usage. **Rendre ces informations lisibles et accessibles en open data à destination des professionnels**

du transport. Communiquer sur l'existence de cet outil auprès des professionnels du transport et des commerçants.

- En complément, envisager la création d'aires de repos pour les poids lourds.

Intervenants

- **CAP Nord Martinique** pour la coordination et le suivi
- **L'ensemble des communes de CAP Nord Martinique** : maires, agents des municipalités et services techniques
- Polices municipales
- Université des Antilles
- CCI Martinique
- Eventuellement une AMO

Contraintes

- Les communes de CAP Nord Martinique sont **très contraintes en espace disponible pour l'accueil de véhicules de livraison**. Des arbitrages ayant pour conséquence la diminution du nombre de places pour les véhicules de particuliers pourraient donc avoir lieu. Auquel cas, il sera nécessaire de sensibiliser les habitants sur l'intérêt d'aménager des aires de livraison, avec l'appui des commerçants.
- Le sujet réglementaire est souvent **peu mobilisateur**.
- Les arrêtés sont régis par le pouvoir des Maires : un travail de concertation et de co-construction continu est donc nécessaire pour les intégrer à la démarche.

Indicateurs

- Nombre d'aires de livraison à CAP Nord Martinique
- Part des aires de livraison respectant les recommandations du Cerema
- Nombre d'infractions de stationnement en double-file de véhicules de livraison

Délais

Identifier et corriger les écarts entre les réglementations et les aires de livraisons existantes, mettre en conformité les aires à maintenir Court terme
Lancer des ateliers de concertation, création de règles d'usage communes pour les aires, création de nouveaux arrêtés, cartographier les aires Moyen terme

Moyens, coûts, innovation

- **Temps de travail des agents** des services techniques et de la Police Municipale
- **Coûts d'aménagements / d'achat de signalisation verticale ou au sol** :
 - Environ 150€ de marquage horizontal peinture / aire
 - Environ 120€ d'achat de signalisation verticale
 - Environ 100€ / m² d'abaissement de trottoir
- Optionnel : **coût d'une AMO** pour les ateliers de concertation et l'accompagnement pour digitaliser la réglementation (60-75 K €)

Optimiser la logistique des circuits courts

Raison d'être de l'action

- Le territoire de CAP Nord Martinique est **très marqué par l'agriculture**, avec 1 000 exploitations (2021), souvent de petite taille (3 à 5 hectares). Avec un peu plus du quart de la population de la Martinique, elle concentre la moitié de la surface agricole. Si celle-ci est historiquement orientée vers la banane et la canne à sucre, les petites exploitations sont très diversifiées en productions de fruits et légumes notamment.
- L'enjeu des circuits courts alimentaires est de **réduire la part de consommation des produits importés**, mais aussi de **réduire l'impact environnemental du transport** en limitant les trajets.
- Le diagnostic et les entretiens ont montré que le développement de la consommation de produits en circuits courts se heurte à **des problématiques logistiques : collecte des produits dans des exploitations de petite taille dispersées**, avec un important dénivelé et parfois difficiles d'accès ; livraison vers des clients particuliers, professionnels ou restauration collective, ceux-ci étant essentiellement dans les centres urbains du territoire.
- De nombreuses initiatives ont été prises comme des magasins de produits locaux, la vente de paniers de fruits et légumes, des plateformes d'échanges de produits, certains marchés de producteurs, mais ces initiatives se heurtent souvent à **des difficultés logistiques et à la concurrence avec la grande distribution**.

Objectifs

- **Etudier les solutions d'optimisation logistique tant pour la collecte de produits, le stockage, que pour leur distribution vers des clients** particuliers, professionnels ou restauration collective
- **Identifier les atouts logistiques** locaux du territoire et les acteurs pouvant dédier des moyens facilitant l'optimisation de la chaîne
- Mettre en œuvre des solutions en s'appuyant sur ces compétences et infrastructures locales.
- **Favoriser les projets ESS** sur les circuits courts
- Prévoir la domiciliation de certaines activités de transformation de produits locaux en zone franche, notamment dans le cas d'utilisation d'intrants (matières premières ou produits semi-finis) en provenance de pays tiers, dans la fabrication de produits finis locaux

Description de l'action

- **Identifier les acteurs du territoire qui pourraient intervenir sur la collecte de produits en circuits courts chez les agriculteurs**, dans un contexte d'exploitations dispersées, parfois enclavées et en terrain pentu.
- Identifier les opportunités de solutions logistiques sur le territoire qui peuvent permettre d'assurer une distribution des produits : **marchés couverts, solution pour une plateforme logistique intermédiaire, magasins de produits locaux**, création de magasin de producteurs, points relais, utilisation du réseau postal, etc...
- Intégrer l'étude du **projet de marché de gros**.
- **Identifier les clients potentiels** sur le territoire et l'adaptation de la demande à l'offre (notamment le projet de restauration scolaire sur Le Robert-Trinité, mais aussi le projet Fewos porté par la Collectivité territoriale de Martinique).

- **Etendre potentiellement la clientèle au reste de l'île**, qui représente un potentiel plus important, notamment pour la restauration scolaire.
- Etudier une ou plusieurs chaînes logistiques qui permettrait de bout en bout de collecter certains produits locaux et de les distribuer vers des clients finaux.
- Mise en place opérationnelle de solution de collecte et de livraison de produits courts.
- Un lien est à créer entre cette action et les différentes initiatives et études de développement des circuits courts sur le territoire, **les initiatives de PAT de certaines communes** (Le Prêcheur notamment), **les projets industriels** (légumerie par exemple), **l'évolution de la restauration scolaire**, la redynamisation des centres bourgs et notamment **le rôle des marchés couverts**, ...

Intervenants	Contraintes
<ul style="list-style-type: none"> ● CAP Nord Martinique ● Chambre d'agriculture ● La Poste et d'autres transporteurs potentiels ● Communauté territoriale Martinique (notamment en lien avec le projet Fewos) ● Agriculteurs, coopératives, acteurs des circuits courts (magasins de produits locaux), agro-transformateurs et structures privées engagées dans les circuits courts ● Communes de CAP Nord Martinique notamment en lien avec la restauration scolaire, mais aussi les marchés couverts ou marchés hebdomadaires (MANA de Sainte-Marie par exemple) ● Université des Antilles ● Idex 	<ul style="list-style-type: none"> ● Fluctuation des productions et fragmentation de l'offre. ● Coût logistique pour la collecte et le transport sur le territoire. ● Prix des produits par rapport à certains produits importés à bas coût. ● Contraintes de température de transport pour le maintien de l'intégrité des produits. ● Marché de CAP Nord Martinique relativement étroit en termes de consommation, contrairement au reste de l'île.
Indicateurs	Délais
<ul style="list-style-type: none"> ● Nombre d'agriculteurs engagés dans la démarche ● Volume de marchandises concerné 	Identification des acteurs et opportunités, études des chaînes logistiques et de solutions possibles <input checked="" type="checkbox"/> Court terme Mis en œuvre de solutions opérationnelles <input checked="" type="checkbox"/> Moyen terme
Moyens, coûts, innovation	
<ul style="list-style-type: none"> ● Coût d'étude d'identification et de solutions à mettre en œuvre (80 à 120 K €). ● Aides existantes au travers de programmes européens notamment sur la mise en œuvre de solution : Feder et programme Leader. ● Autres aides notamment ADEME et CTM. 	

Envisager des systèmes de collecte et des solutions de revalorisation – réemploi des contenants

Raison d'être de l'action

- Les déchets constituent **une des principales chaînes logistiques à la Martinique du fait des volumes concernés** (le volume de déchets générés par habitant par an est supérieur en Martinique par rapport à la France hexagonale de 22%). La majorité des produits consommés provenant de l'importation, ils arrivent dans des cartons ou des contenants qui sont alors amenés à devenir des déchets.
- Des structures ont été mises en place sur l'île pour traiter des déchets, mais **ce traitement reste partiel**, même s'il progresse, et impactant sur le plan environnemental et financier.
- Parmi les nombreuses filières de déchets, celles des **cartons des commerçants et des bouteilles / canettes** peuvent faire l'objet de valorisation et réemploi.
- Cette action vise à agir sur les filières du carton et du verre, qui ont été identifiées comme très significatives en Martinique.

Objectifs

- Le premier objectif est de **collecter et valoriser sur place les cartons des commerçants**. Le carton constitue alors une matière première qui peut après transformation trouver d'autres usages dans l'agriculture, la construction ou l'artisanat. Dans la continuité, il s'agit d'étudier et d'expérimenter des solutions de valorisation et réemploi du carton.
- Le second objectif est de **réduire les contenants jetables**, en plastique, en métal ou en verre et de développer des chaînes logistiques de contenants réutilisables pour les boissons (bouteilles et contenants consignés).
- Au travers de ces actions, il s'agit de **réduire les déchets et leur impact environnemental** sur le territoire.
- Cette action se situe **dans la continuité de la loi AGECC**, qui vise notamment à réduire les emballages en plastique à usage unique et développer le réemploi.

Description de l'action

Cartons :

- **Identifier les acteurs générateurs de déchets**, les volumes de cartons jetés, ainsi que leurs **localisations**.
- Etudier **les solutions possibles de réemploi** et de valorisation locale des cartons.
- Etudier les solutions de contenants réutilisables suivant les applications.
- Rechercher les **structures locales pouvant intervenir** sur la valorisation des cartons.
- Identifier **les acteurs du transport** qui pourraient collecter les cartons.
- Etudier la faisabilité d'une unité locale de réemploi et valorisation du carton.

Bouteilles :

- Identifier **les sociétés locales qui pourraient mettre en place des bouteilles réemployées** en remplacement des bouteilles jetables (structures locales d'embouteillages d'eau, boissons gazeuses, etc.) ainsi que les volumes concernés.
- Réaliser un **benchmark des solutions existantes** en matière de collecte de bouteilles réutilisables.

<ul style="list-style-type: none"> • Etudier la faisabilité d'implantation d'une unité locale de lavage des bouteilles. 	
Intervenants	Contraintes
<ul style="list-style-type: none"> • CAP Nord Martinique • SMTVD • CTM • Les entreprises du secteur des boissons (embouteillage) • Les commerçants (notamment la grande distribution) • Des associations pouvant intervenir dans la gestion d'activité de réemploi et valorisation • ADEME • Université des Antilles • CCI Martinique • Idex 	<ul style="list-style-type: none"> • Les filières de réemploi représentent toujours un coût. « Il est moins cher de jeter... ». • Changement des pratiques. • Difficulté de mise en œuvre de ces projets innovants.
Indicateurs	Délais
<ul style="list-style-type: none"> • Part de bouteilles réemployées à CAP Nord Martinique • Volume de verre jeté collecté • Volume de carton valorisé localement 	<p>Etude de collecte et réemploi du carton, étude de collecte et réemploi de bouteilles <input checked="" type="checkbox"/></p> <p>Court terme</p> <p>Mis en œuvre de solutions opérationnelles <input checked="" type="checkbox"/></p> <p>Moyen terme</p>
Moyens, coûts, innovation	
<ul style="list-style-type: none"> • Coût d'étude des cartons et des bouteilles réemployées (environ 120 K € pour les 2 études). • Aides possibles de l'ADEME notamment. 	

Envisager la création de déchèteries professionnelles pour les déchets du BTP

Raison d'être de l'action

- La logistique inverse (flux retours de produits et matériaux en fin de vie) dans le secteur d'activité du BTP constitue un enjeu important. **Les déchets du BTP forment la catégorie de déchets la moins bien connue et la moins bien prise en charge dans les Outre-mer.** Le gisement de déchets du BTP est estimé à 265 000 tonnes en Martinique en 2019, selon le rapport du Sénat de 2022 sur « la gestion des déchets dans les Outre-mer »⁹ reprenant des données du PPGDM (Plan de Prévention et de Gestion des Déchets de Martinique) de 2019¹⁰. Ces déchets sont en outre assez mal tracés.
- Ce gisement concerne notamment les petits chantiers réalisés par des artisans. Parmi ces déchets, figurent des produits spécifiques et dangereux (colles, peintures, ...), des gravats, des déchets verre et carton, plâtre, bois, déchets verts, soit une grande diversité de déchets. les déchets des commerçants (cartons notamment) sont aussi un enjeu important.
- Il y a 13 déchetteries publiques en Martinique (dont 4 sur Cap Nord). La déchetterie E Compagnie de la ZI de la Lézarde au Lamentin est parfois assimilée déchèterie pro, mais elle n'accepte que les produits dangereux.
- **Cette absence d'offre sur le territoire de Cap Nord conduit à des dépôts sauvages.** Ceci est d'autant plus problématique qu'il s'agit parfois de déchets sensibles, polluants, parfois dangereux.
- Certains acteurs de la filière déchets présents en Martinique souhaitent créer une déchèterie professionnelle.
- A noter que la **CTM souhaite créer en zone franche douanière des unités de valorisation de déchets collectés à haute valeur ajoutée**, à l'échelle de la **Grande Caraïbe**.

Objectifs

- Un **enjeu environnemental**, de préservation de Cap Nord et de la Martinique de déchets risquant d'être jetés sur l'espace public.
- Un **enjeu de transport**, de réduction des déplacements vers la seule déchèterie assimilée déchèterie professionnelle de Martinique, au Lamentin, donc éloignée de Cap Nord.
- La **mise en place d'un service adapté** pour les artisans du BTP et les commerçants et de valorisation de leur image.

Description de l'action

⁹ <https://www.senat.fr/rap/r22-195/r22-195.html>

¹⁰ <https://www.martinique.developpement-durable.gouv.fr/le-plan-de-prevention-et-de-gestion-des-dechets-de-a1456.html>

- Une déchèterie professionnelle est **un espace collectif aménagé, clôturé et sécurisé, où les professionnels, artisans, commerçants, peuvent apporter leurs déchets triés en les répartissant dans des espaces ou conteneurs spécifiques en vue de leur réemploi, leur valorisation en ou dernier recours leur élimination**. C'est outil en réponse à plusieurs exigences juridiques qui portent sur les détenteurs non ménagers de déchets, artisans et commerçants (Décret n°2016-288 du 10 mars 2016 et Décret n°2021-950 du 16 juillet 2021). **Cette déchèterie professionnelle devra être également ouverte aux commerçants.**
- **S'appuyer sur le Plan de Prévention et de Gestion des Déchets de Martinique (PPGDM) de 2019 de la CTM, lequel propose notamment :**
 - Des actions de sensibilisation auprès des artisans sur la prévention et la gestion des déchets (tris, bonnes pratiques, ...),
 - Au maires d'exercer leurs pouvoirs de police, en vertu du Code de l'Environnement qui leurs permet de mettre en demeure puis de sanctionner le détenteur ou producteur responsable de l'abandon, du dépôt ou de la gestion illégale des déchets (l'article L.541-3 du Code de l'environnement),
 - D'intégrer les déchèteries du SMTVD dans l'offre de service d'accueil des artisans, dans la limite de leur capacité de traitement,
 - De développer une offre privée de déchèteries dédiées aux professionnelles.
- **Lancer un Appel à Projet sur la création d'une déchetterie professionnelle par CAP Nord Martinique.** La gestion des déchets d'activités ne relève pas de la compétence des collectivités locales. Elles peuvent néanmoins participer à son émergence en lançant cet AAP, ouvert à tout porteur de projet privé. Le cahier des charges de cet AAP devra clairement indiquer les bénéfices attendus en terme environnemental.
- **Déterminer en amont de l'AAP le terrain d'implantation de la déchèterie.** Le besoin est un espace de 5 000 m². **Pour cela, une étude de marché devra être réalisées.** Le site devra notamment répondre à des critères de proximité au marché (les secteurs du Robert, possiblement près du Port du Robert, de Sainte-Marie ou de La Trinité sont les plus denses) et de compatibilité ICPE. La côte Atlantique, plus dense en population, est davantage concernée que la côte Caraïbe. Les acteurs privés locaux sont en mesure de répondre à ce type d'AAP, à condition que la collectivité fournisse le terrain, gratuitement ou moyennant un loyer.
- **Intégrer les éco organismes** au projet ; Valobat, pour les produits et matériaux de construction du secteur du bâtiment, et Valdelia, pour les déchets professionnels d'ameublement. Cette déchèterie devra être conçue en collaboration avec les professionnels du BTP, afin de répondre à leurs besoins et leurs contraintes : horaires d'ouverture, mode de fonctionnement et tarification, types de déchets acceptés, ...
- Diversifier l'activité de la déchetterie, et donc sa visibilité et son attractivité, **en y associant d'autres fonctions, recyclerie (meubles, ...) ou ressourcerie par exemple.** De la même manière, envisager la création d'une **déchèterie automatisée**, permettant aux professionnels d'y accéder à des horaires élargis, hors de leurs horaires de travail.
- **Harmoniser et mieux appliquer la réglementation d'accès aux déchetteries publiques**, dont l'accès est normalement interdit ou restreint pour les professionnels.
- **Solliciter les dispositifs d'aides publiques** aux études de faisabilité et à l'investissement (CTM, ADEME, FEDER, ...)

Intervenants

- Cap Nord Martinique
- **Eco organisme Valobat et Valdelia**
- Fédérations professionnelles du BTP (RBTP Martinique) et des commerçants
- CCI Martinique
- CTM

Contraintes

- Manque de foncier pour accueillir une structure de 5 000 m²
- Les acteurs locaux sont susceptibles de répondre à un Appel A Projet, mais à condition que le terrain soit fourni par la collectivité
- La question de la collecte de ces déchets ne règle pas celle de leurs réemploi –

<ul style="list-style-type: none"> • Acteurs privés locaux de la filière déchet • SMTVD • ADEME • Université des Antilles 	<p>recyclage sur place (la plupart des déchets du BTP sont exportés par voie maritime)</p>
Indicateurs	Délais
<ul style="list-style-type: none"> • Importance des déchets sauvages 	<input checked="" type="checkbox"/> Court terme. 2 ans prévisionnels en général pour réaliser une déchetterie professionnelle <input type="checkbox"/> Moyen terme <input type="checkbox"/> Long terme
Moyens, coûts, innovation	
<ul style="list-style-type: none"> • Montant d'une étude de faisabilité d'une déchetterie professionnelle : de l'ordre de 20 K € • Coût de construction d'une déchetterie professionnelle : de l'ordre de 3 millions d'€ 	

Faire de CAP Nord Martinique un territoire innovant, de sobriété logistique

Raison d'être de l'action

- CAP Nord Martinique est **un territoire singulier à plusieurs égards** : à la fois maritime et montagneux, connecté au plan de son infrastructure routière et enclavé sur certaines parties de son territoire, éprouvant des difficultés économiques et démographiques mais faisant l'objet de nombreux projets à court et long terme (aérodrome de Basse-Pointe, Port du Robert).
- CAP Nord Martinique se distingue aussi comme étant **la première intercommunalité ultramarine à lancer sa charte de Logistique Urbaine Durable (LUD) InTerLUD+**.
- A ce titre, **elle a valeur d'exemple et doit continuer à se démarquer**, en mettant en avant des initiatives originales, de nouvelles solutions ambitieuses mais réalistes, envisageables sur le long terme.
- **La logistique urbaine est par essence un champ d'innovations** dont CAP Nord Martinique doit s'emparer dans un objectif de sobriété logistique, à savoir de réduction de l'empreinte environnementale tout en garantissant les meilleures conditions de livraisons de marchandises.
- **Plusieurs types d'innovations sont identifiables**, portant sur les énergies décarbonées (plusieurs freins - pour la Poste c'est un marché contraint par d'importants coûts d'importation et d'entretiens, un difficile retour sur investissement et une électricité non décarbonée en Martinique), la cyclo logistique (pour les centres-bourgs les plus denses ; Saint-Pierre, Le Robert, ...), le développement du transport par drones volants (adapté aux territoires escarpés comme ceux de CAP Nord Martinique et à certaines marchandises urgentes, comme du matériel médical ou de secours) voire les circuits courts alimentaires (même si cela risque de donner un impact écologique important à un produit local de saison), ...

Objectifs

- En amont, **identifier les projets innovants du territoire** (projets d'aménagement, d'infrastructure de transport, sur les mobilités, ...) **et ceux de la sphère transport de marchandises et logistique** (hexagone, Grande Caraïbe, Europe, territoires insulaires et tropicaux).
- **Choisir et promouvoir les projets éligibles à la sobriété logistique** (définir des indicateurs tels que la tCO₂eq/t/km ; le ratio charge utile / poids véhicule ; indice de réparabilité ; disponibilité des pièces ...).
- Construire un programme de formation aux nouveaux métiers du transport et de la logistique, afin de garantir une transition saine socio-économiquement.
- Financer l'expertise et le conseil au projet et l'aide à l'expérimentation si nécessaire.
- Communiquer à terme sur les projets ayant abouti, valorisants et ayant valeur d'exemple et de reproductibilité pour d'autres territoires.

Description de l'action

- Plusieurs étapes sont à envisager, allant de **l'identification des innovations, jusqu'à la subvention, l'aide à la recherche et à l'expérimentation et au retour d'expérience et à la communication.**

- Mise en place d'une double veille, à la fois des projets économiques sur le territoire et des innovations touchant le transport de marchandises et la logistique. Cet outil devra être simple pour pouvoir être efficace. Une double entrée est nécessaire :
 - **Une entrée territoriale.** Identifier les projets d'aménagement, d'infrastructures, de développement... du territoire et juger si ces projets sont éligibles à l'action : sont-ils porteurs d'innovations pour la sobriété logistique du territoire ?
 - **Une entrée thématique.** Suivre les innovations en logistique urbaine et transport de marchandises. Plusieurs sous-groupes peuvent être identifiés : innovation dans les transports terrestres, maritimes, dans l'immobilier logistique, en logistique urbaine et du dernier kilomètre, dans les organisations logistiques, ...
- **Définir le degré d'intérêt pour le territoire, les filtres d'éligibilité :** le projet tel qu'envisagé est-il économe en énergie ? est-il moins impactant au plan environnemental, par rapport à la solution routière en place (pollutions, nuisances) ? est-ce qu'il garantit ou améliore l'approvisionnement du territoire et de ses habitants ?
- Répertorier les projets pouvant faire l'objet de conseil – expertise et de financement par l'ADEME voir d'autres organismes.
- Communiquer lors des phases d'expérimentation et post expérimentation : retour d'expérience, caractère reproductible, bénéfiques pour le territoire et ses habitants, ... voie de presse et audiovisuel, news sur sites internet, présence aux colloques et webconférences, ...
- **L'ADEME dispose d'une gamme d'aides financières pour les entreprises et pour les collectivités.** La CTM, le SMEM et EDF peuvent être parmi les autres financeurs avec CAP Nord Martinique.
- Le rôle de CAP Nord Martinique peut être de **mettre en lien les porteurs de projets innovants avec les dispositifs de conseil – expertise et d'aides financières.**

Intervenants	Contraintes
<ul style="list-style-type: none"> ● CAP Nord Martinique, rôle d'identification des projets sur le territoire ● ADEME, CTM ● Avere France (installation IRVE et électrification du parc) ● SMEM (Syndicat Mixte d'Energie de la Martinique) ● Cerema ● Martinique Développement ● CCI Martinique ● Université des Antilles 	<ul style="list-style-type: none"> ● Risque d'être trop exhaustif, nécessité de ne cibler que quelques projets phares. ● Action à moyen long terme, dont le caractère opérationnel n'est pas immédiatement visible.
Indicateurs	Délais
<ul style="list-style-type: none"> ● Nombre de projets identifiés et subventionnés ● Montant alloué à des projets éligibles « sobriété logistique » à CAP Nord Martinique 	<input checked="" type="checkbox"/> Court terme, s'agissant du travail d'identification des innovations <input type="checkbox"/> Moyen terme <input checked="" type="checkbox"/> Long terme, s'agissant de la mise en place opérationnelle de ces innovations
Moyens, coûts, innovation	
<ul style="list-style-type: none"> ● Suivi des actions par le chargé de mission Mobilité/LUD déjà en place à CAP Nord Martinique. ● L'ADEME pourra accompagner techniquement et financièrement les études nécessaires à la réalisation. 	

- **L'Etat à travers la DSIL** (Dotation de Soutien à l'Investissement Local) pourrait financer les investissements nécessaires.

Acculturer la logistique et le transport de marchandises

Raison d'être de l'action

- Le diagnostic a mis en évidence la **nécessité de sensibiliser aux principaux enjeux et composantes de la logistique, les différents acteurs de la chaîne logistique par grands segments** : donneurs d'ordre (industriels, grossistes, distributeurs...), commerçants, artisans, agriculteurs, secteur de la restauration.
- La nécessaire **sensibilisation des acteurs et décideurs publics à la logistique urbaine a aussi été mise en évidence**, car cette dimension est trop souvent absente de certains projets (comme l'aménagement urbain par exemple) ou des politiques d'achat public. Dans cet objectif, il y a une nécessité d'appropriation collective par les élus et les techniciens, notamment des collectivités territoriales
- Pour le grand public, qui ne connaît pas bien le secteur de la logistique, il y a besoin de sensibiliser les différentes composantes (jeunes, enseignants, entreprises, ...) aux enjeux et à l'avenir de ces métiers.
- Le secteur de la formation, qui est déjà partiellement présent sur la formation en logistique, travaille en silo sur les différents métiers et compétences de la logistique et pourrait travailler de façon plus horizontale et collaborative.

Objectifs

- **Développer les formations logistiques pré-bac (CACES...)**, qui sont insuffisamment développées en regard des besoins des entreprises.
- **Renforcer les formations au niveau bac +3 qui existent déjà en Martinique (Université), mais ne sont pas suffisamment harmonisées.**
- **Insérer le terme logistique dans les formations des différentes structures** qui ont un contenu logistique (gestion des stocks, distribution, système d'information...).
- Sensibiliser à la logistique tous les acteurs liés à l'action pour le « Grand Nord et en particulier les petits commerçants et artisans et à un autre niveau, les grands donneurs d'ordre.
- Créer l'observatoire des transports et de la logistique (DEAL/CTM).
- Favoriser les formations multilingues avec mobilité dans la Grande Caraïbe, car la structuration du système logistique de CAP Nord Martinique et plus largement sur l'ensemble des 3 EPCI doit permettre à la Martinique de développer les activités commerciales à l'export.

Description de l'action

- S'adresser aux petits acteurs économiques du Grand Nord pour **les sensibiliser aux enjeux de la logistique dans le cadre de sessions de sensibilisation et de formation dédiées.**
- **S'adresser à toutes les entreprises de CAP Nord Martinique** (industriels, distributeurs, grossistes, transporteurs) pour les sensibiliser à la logistique et à ses enjeux, dans le cadre d'une démarche qui pourrait être élargie à toute l'île (les grands donneurs d'ordre ayant généralement une dimension martiniquaise).
- **Signer un partenariat entre les collectivités territoriales (CAP Nord Martinique, CTM) et l'Université des Antilles** pour sensibiliser les acteurs du territoire à la logistique et procéder aux actions de sensibilisation et de formation sur le terrain, des élus et techniciens et des acteurs économiques du territoire.

<ul style="list-style-type: none"> ● Intégrer un volet logistique dans les formations de la Chambre des Métiers et de la Chambre de Commerce. ● Former les Elus et des techniciens territoriaux. ● Avoir une initiative auprès de 18 communes pour évaluer et valoriser la place de la logistique dans les projets, en relation étroite avec les différents acteurs logistiques locaux (commerçants, industriels, transporteurs...). 	
Intervenants	Contraintes
<ul style="list-style-type: none"> ● CTM ● Université des Antilles ● CAP Nord Martinique ● Communes ● Associations de commerçants du Grand Nord ● Syndicat des Distributeurs et Grossistes (SDGM) ● Chambres consulaires ● AFPA, CFA ● CCI Martinique 	<ul style="list-style-type: none"> ● Insuffisance de la culture du changement dans le milieu économique ● Travail en silo des différentes structures intéressées par la logistique, notamment dans la formation et des entreprises et plus généralement du milieu économique ● Diversité des cibles dont les localisations, la nature économique et la taille peuvent être très différentes
Indicateurs	Délais
<ul style="list-style-type: none"> ● Nombre de réunions de sensibilisation ● Nombre d'acteurs formés ● Nombre d'initiatives avec les acteurs publics, notamment les communes 	<ul style="list-style-type: none"> <input checked="" type="checkbox"/> court terme (mise en œuvre) <input checked="" type="checkbox"/> long terme (suivi de l'action)
Moyens, coûts	
<ul style="list-style-type: none"> ● Peu de moyens nécessaires, surtout volonté politique. ● Besoin de compétences techniques et de moyens humains pour l'animation permanente, notamment au niveau de la CTM et de CAP Nord Martinique (cellule logistique urbaine existante). ● Besoin des réseaux sociaux et webinaires. ● Financement des partenariats (CAP Nord Martinique, CTM...). 	